

Diego Humberto Llano Aguilar¹

Resumen:

El presente documento analiza las políticas públicas y logros en materia de movilidad presentadas desde el año 1998 en la Administración del Sr. Alcalde Enrique Peñalosa, pasando por las alcaldías de los Sres. Antanas Mockus , Luis Eduardo Garzón, Samuel Moreno Rojas y el actual administrador de la capital el Sr. Gustavo Petro Urrego, con el fin de mostrar las causas por las cuales la movilidad no ha presentado una mejora significativa para satisfacción de los ciudadanos y sigue siendo un tema controversial.

Palabras Clave: movilidad, políticas públicas, plan de Desarrollo Distrital

Abstract:

This paper analyzes the public policies and achievements of mobility presented since 1998 in the administration of Mayor Enrique Peñalosa, past mayors of Mr. Antanas Mockus, Luis Eduardo Garzón, Samuel Moreno Rojas and the current manager the capital Mr. Gustavo Petro Urrego, in order to show cause why mobility has not presented a significant improvement to the satisfaction of citizens and remains a controversial topic.

Keywords: Mobility, public policy, district development plan.

¹ Economista de la Universidad Colegio Mayor de Cundinamarca y Estudiante de la especialización de Finanzas y Administración Pública de la Universidad Militar Nueva Granada. Correo dhlla14@gmail.com

Introducción

En la ciudad de Bogotá, históricamente han sido varios los planteamientos en temas de transporte e infraestructura que se han planteado en busca de un mejoramiento sustancial de la movilidad de la ciudad; en la administración de Cenon Figueredo en 1884 se creó el tranvía que generó un gran cambio de la estructura de lo que era la capital, ya en 1889 aparece el ferrocarril bajo la batuta de Higinio Cualla. Posteriormente hacia el año de 1910 en busca de un nuevo mejoramiento surgió el tranvía eléctrico que no dio los resultados esperados. (Álvarez, Cardozo & Sánchez, 2009)

En el año de 1917 aparece la estación de la sabana convirtiéndose en el eje principal del sistema férreo de la capital, ya hacia el año 1936 como idea del entonces director del departamento de Urbanismo de Bogotá el Sr. Karl Brunner se desarrolló un plan de iniciación de vías arterias del cual surgen vías que han perdurado a través del tiempo como la avenida Caracas. (Álvarez, Cardozo & Sánchez, 2009)

La idea del metro contemplada dentro de las políticas de movilidad de la ciudad no es un boom contemporáneo debido a que el General Gustavo Rojas Pinilla en una de sus administraciones tenía contratada una concesión con una firma japonesa para la construcción del metro, pero debido a decisiones del frente Nacional la propuesta fue desechada hasta nuestros días donde nos ha sido posible esta implementación. Posteriormente en pro de una nueva renovación para el año de 1951 empezaron a desaparecer los últimos tranvías existentes para darle paso a la flota de autobuses que iniciaban operaciones. (Álvarez, Cardozo & Sánchez, 2009)

Para 1961 el Administrador Distrital el Sr. Jorge Gaitán Cortez propuso crear avenidas que atravesaran la ciudad, un modelo de tren de cercanías y la insistente

implementación del metro ,pero debido a la poca cantidad de habitantes de la época la propuesta solo fue un ideal. (Álvarez, Cardozo & Sánchez, 2009)

En 1991 en una administración ya electa por voto popular como la del Sr. Jaime Castro se planteó una institución metro para Bogotá donde el proyecto pionero tenía el mismo nombre y permitió que se llevaran a cabo los primeros estudios financieros y de factibilidad para la construcción del metro como sistema masivo de transporte. En 1996 y 1997 el departamento de planeación Nacional hizo un acuerdo con fedesarrollo para la realización de la investigación para la implementación de lo que era para entonces una nueva idea de movilidad como lo era un sistema integrado de transporte masivo (sitm) ya la primera línea del metro, pero previo estudio de la factibilidad se determinó que los costos eran desmedidos y a pesar de que el Gobierno Nacional había ofrecido apoyo económico , esto no fue posible debido a que se tuvo que desviar una gran cantidad monetaria al ISS Instituto de Seguros Sociales . (Álvarez, Cardozo & Sánchez, 2009)

Ahora bien, la movilidad urbana en Bogotá está definida como:

El espacio físico con su infraestructura que permite el desplazamiento de las personas, animales y vehículos en las vías y calles de la ciudad. Este desplazamiento se realiza por medios de transporte y su principal característica es que debe realizarse en condiciones óptimas de seguridad. (Concejo de Bogotá D.C., Acuerdo 247).

Para el tratamiento y mejoramiento de la movilidad en la ciudad a parte de las políticas públicas generadas por las distintas administraciones Distritales , se ha creado una Secretaria de Movilidad que hasta el año 2005 se conocía como la Secretaria de Tránsito y Transporte (STT) y que mediante Proyecto de Acuerdo 247 de 2006 se crea la Secretaria Distrital de Movilidad (SDM) .Mediante Acuerdo 257 de 2006 en el capítulo 11, artículo 108 define la naturaleza, objeto y funciones básicas de la misma así :

La Secretaría Distrital de Movilidad es un organismo del Sector Central con autonomía administrativa y financiera que tiene por objeto orientar y liderar la formulación de las políticas del sistema de movilidad para atender los requerimientos de desplazamiento de pasajeros y de carga en la zona urbana, tanto vehicular como peatonal y de su expansión en el área rural del Distrito Capital en el marco de la interconexión del Distrito Capital con la red de ciudades de la región central, con el país y con el exterior...(Concejo de Bogotá, Acuerdo 257 de 2006).

En el Distrito la movilidad está integrada por todo un sector donde la Secretaria está a la cabeza y el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), Fondo de educación y seguridad vial (FONDATT) y la unidad especial de rehabilitación y mantenimiento vial son entidades adscritas y por otro lado está la empresa de transporte del tercer Milenio (Transmilenio S.A.) y la terminal de transporte S.A. como entidades vinculadas.

Mediante el proyecto de acuerdo 247 de 2006 se proclama que la movilidad se compone de seis aspectos:

1)Espacio Público: *“...conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por tanto, los límites de los intereses de los habitantes”.* (Concejo de Bogotá D.C., Acuerdo 247 de 2006)

2) Medio ambiente: *“...gozar de un ambiente sano...”.* (Concejo de Bogotá D.C., Acuerdo 247 de 2006)

3) Transito: *“es la movilización de las personas, animales y/o vehículos por una vía pública o privada abierta al público.”* (Concejo de Bogotá D.C., Acuerdo 247 de 2006)

4) Transporte: *“es el traslado de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico.”* (Concejo de Bogotá D.C., Acuerdo 247 de 2006)

5) Seguridad Vial: *“es la gestión de las autoridades tendiente a prevenir la accidentalidad en el tránsito de vehículos y personas, por factores humanos, mecánicos o de la infraestructura.”* (Concejo de Bogotá D.C., Acuerdo 247 de 2006)

6) Infraestructura física vial: *“Es la red de vías peatonales y vehiculares y su equipamiento...”*. (Concejo de Bogotá D.C., Acuerdo 247 de 2006)

Ahora bien después de una breve y pequeña reseña histórica y conceptual de parte de lo que ha sido la movilidad y las políticas implementadas en base al cambio, transformación y mejoramiento de está misma, el presente documento tiene como centro de estudio analizar las políticas públicas y logros en materia de movilidad presentadas desde el año 1998 en la Administración del Sr. Alcalde Enrique Peñalosa, pasando por las alcaldías de los Sres. Antanas Mockus , Luis Eduardo Garzón, Samuel Moreno Rojas y el actual administrador de la capital el Sr. Gustavo Petro Urrego, con el fin de mostrar las causas por las cuales la movilidad no ha presentado una mejora significativa para satisfacción de los ciudadanos y sigue siendo un tema controversial.

Planes de Desarrollo Distrital y Políticas Públicas de Movilidad

Para entender la información de cada una de las Administraciones Distritales que se describirán a continuación es necesario que primero se entienda que es un plan de desarrollo Distrital o PDD por sus siglas y una política pública.

El plan de desarrollo Distrital es un instrumento de la administración pública que hace referencia a las políticas de gobierno Distritales a desarrollar por el Alcalde electo, con el fin de buscar el mejoramiento de las necesidades presentes de los habitantes del distrito, por medio de un objetivo claro como lo es el mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos, un PDD está reglado por la ley 152 de

1994 y por el acuerdo 12 de 1994. En su estructura un PDD tiene los objetivos, las estrategias, planes, proyectos y metas que propone la administración distrital electa por voto popular con la finalidad de cumplirlas de la mano con lo que dicta la ley. (Montezuma, 2009).

El PNUD o Plan de las Naciones Unidas para el desarrollo en una de sus publicaciones llamada “Políticas Públicas para la inclusión social de la población afrodescendiente” realizada en el año 2011, determina que las políticas Públicas son:

Las políticas públicas son un conjunto de acciones y decisiones encaminadas a solucionar problemas propios de las comunidades. En el diseño e implementación de las políticas públicas pueden intervenir conjuntamente la sociedad civil, las entidades privadas y las instancias gubernamentales en sus distintos niveles. (PNUD, 2011)

Cabe aclarar que las políticas públicas incursionan en la solución de problemas de tipo económico, social, políticos, de infraestructura, ambientales, de corrupción, de seguridad entre otros.

Las políticas para su desarrollo tienen un proceso que se compone de I) **la identificación de la situación**, que es donde se identifica una problemática que tiene necesidad de ser atendida; II) **el diseño**, las personas encargadas en el gobierno de la toma de decisiones presentan distintas alternativas para la mitigación o posible solución de la situación problema; III) **Ejecución**, se pone en marcha el plan de acción acordado, según lo acordado y la alternativa seleccionada IV) **seguimiento y evaluación**; durante el proceso de implementación y desarrollo del plan de acción de la política pública se hace seguimiento permanente con el fin de identificar el grado de evolución y las inconsistencias que se pueden presentar. (PNUD, 2011).

Enrique Peñalosa Londoño: 1998-2000

Como lo referencia en su página de internet (www.enriquepenalosa.com) el mismo Dr. Enrique Peñalosa cuenta que es Economista e historiador de la Universidad de Duke (E.E.U.U), hizo sus estudios de postgrado en administración y administración pública en el IIAP y la universidad de Paris II respectivamente. Que es un estudioso de las ciudades, conferencista y consultor de estrategias de carácter urbano; ha trabajado en distintos países en sus respectivos gobiernos, universidades u ONG'S. Respecto a la movilidad proclama que propone un modelo de ciudad social y ambientalmente sostenibles en relación con el desafío del transporte.

El plan de desarrollo Distrital implementado por el Dr. Peñalosa en su periodo de Gobierno de 1998- 2000 tenía el nombre “Por la Bogotá que queremos”, y fue definido mediante el acuerdo 6 de 1998 y como lo define en su artículo 1 tuvo como objetivo:

...generar un cambio profundo en la manera de vivir de los ciudadanos, devolviendo la confianza a todos los bogotanos en su capacidad para construir un futuro mejor y dinamizar el progreso social, cultural y económico. Se trata de proyectar y hacer viable a Bogotá para enfrentar los retos y aprovechar las posibilidades que impone una nueva era, trabajando con miras a mejorar significativamente la calidad de vida para las presentes y futuras generaciones.(Concejo de Bogotá D.C., Acuerdo 6 de 1998)

Los proyectos prioritarios de este PDD eran la creación de un sistema integrado de transporte masivo, construcción y mantenimiento de vías, banco de tierras, un sistema distrital de parques y un sistema distrital de bibliotecas. (Concejo de Bogotá D.C., Acuerdo 6 de 1998)

El plan de desarrollo de la Administración Peñalosa en su capítulo IV trata el tema de la movilidad queriendo buscar el mejoramiento de los tiempos de desplazamiento, de obtener transporte digno y eficiente teniendo en cuenta el

entorno y el medio ambiente (Concejo de Bogotá D.C., Acuerdo 6 de 1998), en la búsqueda repetitiva del mejoramiento de la calidad de vida de los capitalinos, por lo cual se plantearon 4 políticas para la movilidad: 1) desarrollo de un sistema integrado de transporte Masivo: el Dr. Peñalosa planteó que después de los tantos estudios realizados el Metro es una opción viable de sistema integrado de transporte masivo, que podría ser eficiente e impactaría otro tema como la renovación urbanística de la ciudad y por tanto colaboraría en la desestimulación del uso del vehículo particular o propio.

Por otro lado y como opción complementaria se crearía un sistema masivo férreo y se tendría en cuenta la utilización del bus como eje central y tradicional de sistema masivo de transporte de la ciudad, por lo cual se haría utilización de las vías del ferrocarril ya implantadas y se crearías vías prioritarias para la circulación de los buses, funcionando estos dos sistemas en conjunto con el Metro de forma adecuada en satisfacción de la demanda implantada por los usuarios. Este sistema Integrado de transporte tendría dos características de manejo; 1) La operación del sistema estaría a cargo de un inversionista privado y 2) las tarifas, las rutas, junto con el pago a los operarios del sistema estarían a cargo de una nueva empresa Distrital que se especialice en el tema.

2) Construcción de Ciclo-rutas: para el Alcalde Peñalosa el uso de la bicicleta era una opción saludable, de poca inversión y sana para el ambiente capitalino, que contribuiría en la descongestión vehicular al disminuir la demanda por el transporte público y el uso del vehículo particular. Por lo cual y teniendo en cuenta lo anterior, se crearían una red de Ciclo-rutas que estuviera articulada con la infraestructura de la ciudad y que hiciese conexión de las partes más importantes de la ciudad, proporcionando igualmente seguridad, así como zonas de parqueo para las bicicletas.

3) Fortalecimiento del Tráfico: El programa se enfocaba en la disminución del tráfico vehicular por medio del cumplimiento a cabalidad de las normas de

tránsito, junto con el mejoramiento tecnológico de las entidades pertinentes para el tratamiento del tráfico.

Dentro de esta medida se crearían centros tecnológicos de monitoreo del tránsito, operados por agentes de tránsito preparados, se mejoraría la señalización de las vías y se implementarían sistemas de alta tecnología para toma de evidencias de los infractores, todo articulado con la implementación de campañas de sensibilización ciudadana.

4) Adecuación de la Infraestructura Vial: este planteamiento pretendía que se facilitaran los recorridos de sur a norte, de occidente a oriente y viceversa por medio de la ampliación de vías importantes, la disminución del tráfico en localidades como Bosa, Suba y Ciudad Bolívar, creación de vías circunvalares, así como prever el mantenimiento de la maya vial existente manteniendo su conservación y teniendo en cuenta el plan de Ordenamiento Territorial de la Época.

El Doctor Enrique Peñalosa en cumplimiento de su plan de gobierno y plan de desarrollo implementado en el acuerdo 6 de 1998, creó Transmilenio un sistema Masivo de Transporte público que se sustentó en 4 pilares:

- 1) Respeto a la vida , representando un servicio cómodo , seguro y moderno
- 2) Respeto al tiempo de la gente, con un sistema que cumpla con estándares mínimos de calidad en cuanto a itinerarios y tiempos de desplazamiento.
- 3) Respeto a la diversidad ciudadana, pues se convertiría en un sistema de transporte en el que converjan las diferentes clases sociales sin preferencias de ninguna clase y, por el contrario, trato igualitario.
- 4) Calidad internacional, cumpliendo con los requisitos mínimos señalados por la ingeniería del transporte para la prestación de un servicio cómodo, seguro y efectivo.(anónimo, 2013)

Por otra parte, y no menos importante en el tema de la movilidad creó 120 kilómetros de ciclo rutas que contribuyeron a la renovación urbana de la ciudad y a

que la bicicleta dejara de ser utilizada a utilizarse en un 5 % como alternativa diaria de transporte.

Antanas Mockus Sivas: 2001- 2003

El Dr. Antanas Mockus es Matemático de la Universidad de Djon, Francia, es matemático de la universidad Nacional de Colombia y posee igualmente una maestría en Filosofía en esta misma institución. Obtuvo un el título de Doctor Honoris causa de la Universidad de Paris VIII y de la Universidad Nacional de Colombia. Durante su Trayectoria laboral se desempeñó como Rector de la Universidad Nacional de Colombia, profesor visitante de la Universidad de Harvard e investigador visitante de Nuffield College, ha publicado diferentes artículos académicos , así como ha sido autor de varios Libros. Cabe aclarar que el Dr. Mockus fue el primer Alcalde de Bogotá reelegido por voto popular, ya que este fue su segunda administración Distrital.

El Decreto 440 de 2001 define el plan de desarrollo del Dr. Antanas Mockus que fue titulado “BOGOTA para vivir todos del mismo lado”, a partir de eso su objetivo general fue:

...avanzar hacia una ciudad construida colectivamente, incluyente y justa, amable con los niños y los viejos, donde aprendemos a vivir en paz con nuestra conciencia y con la ley; una ciudad económicamente competitiva en producción de conocimientos y servicios; una ciudad donde lo público es sagrado. (Alcaldía Mayor de Bogotá, Acuerdo 440 de 2001)

El plan de desarrollo tenía 7 pilares específicos: la Cultura Ciudadana, la productividad, la Justicia Social, Educación, el ambiente, la familia y la niñez y la gestión Pública Admirable. Dentro del objetivo de la productividad existió un proyecto prioritario llamado movilidad Inteligente que tenía como meta “Disminución del 20% de los tiempos de desplazamiento de las personas en la ciudad.” Alcaldía Mayor de Bogotá, Acuerdo 440 de 2001), que a su vez posee

proyectos como, la creación de tres troncales nuevas del sistema masivo de Transporte Transmilenio, el mantenimiento de 500 Km de Vías arterias, la ejecución del 10% del plan maestro de ciclo rutas, reducción del parque automotor de buses existentes dándole paso a nuevas rutas del sistema masivo de transporte.

Según Saldías² (S.A) en el informe de cumplimiento de compromisos del plan de desarrollo de Dr. Mockus creado por el DNP, asegura que los logros que tuvo el plan de desarrollo “Bogotá para vivir todos del mismo lado” fueron:

- El tiempo de desplazamiento de la ciudad que estaba en 58.4% en el año 2000 a 51.0% en el 2002 disminuyendo 12 puntos porcentuales.
- La velocidad promedio fue de 26.9 km/h en el 2001 y paso a 37 km/h en el año 2012 y en cuanto a Servicio público la velocidad estaba en 21.5% y aumento a 27.1%, sin aumentar aún más debido a arreglos sobre la malla vial en vías principales de la Ciudad.
- Se consolida la fase I³ del sistema masivo de Transporte Transmilenio y además se puso en marcha de estudios, diseños y construcción de la Fase II⁴.
- Entre los años de 2001 a 2003 se logró la rehabilitación y mantenimiento de 547.65 Km, con la ayuda del instituto de Renovación Urbana (ERU).
- Se superó la meta de ejecución del 10 % de avance del plan maestro de ciclo rutas, que correspondía a 33.41 Km y durante el periodo 2001-2003 se construyeron 89.62 km.
- Hubo una disminución de 1.318 Vehículos de servicio Público que fueron chatarrizados, para darle pasó a nueva flota del sistema integrado de transporte Transmilenio.

² La señora Carmenza Saldías Barreneche era directora del Departamento Administrativo de Planeación Nacional (DNP).

³ La Fase I de Transmilenio comprende la calle 80, la Av. Caracas, la Autopista Norte y la Av. Jiménez.

⁴ La Fase II del sistema Masivo estaba compuesta por la troncal Américas, troncal N.Q.S, troncal Av. Suba.

Luis Eduardo Garzón: 2004-2007

El Dr. Garzón conocido como “Lucho”, es una persona que se destaca y resalta por su formación sindical , debido a que le dedico treinta años de su vida al trabajo como líder de la Unión sindical Obrera o USO y seis más como máximo dirigente de la Central Unitaria de Trabajadores o CUT. Cabe resaltar que fe el primer Alcalde Electo por un periodo de Cuatro años.

Tras su paso por el sindicalismo y su buena labor en este campo obtuvo una condecoración y reconocimiento por parte de “George MeanyLane Kirkland”, una organización sindical Estadounidense.

Para el año 2002 fue candidato presidencial por el Polo democrático Alternativo obteniendo el tercer resultado después del Dr. Álvaro Uribe Vélez y el Dr. Horacio Serpa.

Académicamente el ex Alcalde Garzón, realizo algunos años de pregrado en Derecho en la Universidad Libre de Colombia y en el 2007 terminando su candidatura, le fue otorgado el título Honoris causa como a Graduarse de Sociología de la Universidad Cooperativa de Colombia, sustentado para dicha Universidad en la administración y manejo que le dio a la Ciudad de Bogotá después de su paso por la Alcaldía.

La “Bogotá sin indiferencia”, plan de desarrollo del Dr. Garzón se describe y rige mediante el acuerdo 119 de 2004 que presenta un objetivo general de carácter social y el cual es:

Construir colectiva y progresivamente una ciudad moderna y humana, incluyente, solidaria y comprometida con el desarrollo del Estado Social de Derecho, con mujeres y hombres que ejercen su ciudadanía y reconocen su diversidad. Una ciudad con una gestión pública integrada, participativa, efectiva y honesta que genera compromiso social y confianza para avanzar en la reconciliación entre sus habitantes y en la garantía de sus derechos humanos. Una ciudad integrada local y regionalmente, articulada con la Nación y el mundo para crear mejores condiciones

y oportunidades para el desarrollo sostenible de las capacidades humanas, la generación de empleo e ingresos y la producción de riqueza colectiva.(Concejo de Bogotá, Acuerdo 119 de 2004) .

Según el Capítulo 5° del Acuerdo de Gestión 119 la administración del Dr. Garzón propone que su plan de desarrollo se gestione a través de tres ejes estructurales principales encabezados por el Social y acompañado de dos ejes adicionales que son el urbano regional y el de reconciliación. En precisión a la movilidad el eje Urbano regional en su programa de red de centralidades distritales se pretende la construcción de 20 Km de nuevas troncales, dos terminales satélites de transporte, rehabilitación y/o construcción de 368 Km de carriles, instaurar alrededor y como mínimo el 30 % de la fase III de Transmilenio⁵. (Concejo de Bogotá, Acuerdo 119 de 2004).

Otro de los programas, que se denomina “integrar el transporte masivo con el espacio Público” y teniendo en cuenta como ya se había nombrado dicho espacio, uno de los fundamentos esenciales de la movilidad, se propone la construcción de 1,05 millones de metros cuadrados, el mantenimiento de 4,46 millones de metros cuadrados, mantenimiento de 48 kilómetros de carriles, construir 56 km adicionales de las ciclo rutas ya existentes y la construcción de 6 nuevos puentes peatonales. (Concejo de Bogotá, Acuerdo 119 de 2004).

Los logros presentados por la Alcaldía Mayor de Bogotá en cabeza del Ex alcalde “Lucho” Garzón, y teniendo en cuenta lo planteado, según la Secretaria Distrital de planeación en el último informe de la Gestión del Plan de Desarrollo son:

- Se construyeron 177,25 Kilómetros de carril en la malla vial a nivel local.
- Mantenimiento de 864 Kilómetros de Carril.
- Para Transmilenio se construyeron 38,25 Kilómetros de troncales, y cuatro puentes de la fase II. Adicionalmente fueron aprobados los diseños de 36 Kilómetros de troncales de la fase III.

⁵ L a fase III de Transmilenio se compone de las troncales calle 26, Carrera 10 y Carrera 7.

Análisis de las Políticas de Movilidad de Bogotá D.C. durante el periodo 1998-2014 por Diego Llano.

- Construcción de 1.683.269 de metros cuadrados de Espacio Público.
- Construcción de 37.56 Kilómetros de ciclo rutas y 57 puentes Incluidos los anteriormente nombrados de las troncales de Transmilenio.

Samuel Moreno Rojas: 2008- 2012

Según la página www.congresovisible.org en su link congreso Visible (S.A) el Polémico Samuel Moreno Rojas es Economista y Abogado de la Universidad del Rosario de Colombia, realizo estudios de postgrado sobre derecho del pacto andino, el código contencioso administrativo, sobre reforma al sistema financiero, derecho procesal, evolución de las instituciones financieras y la historia de la revolución comunera. Tiene igualmente una maestría de la Universidad de Harvard en administración Pública. Es nieto del General Gustavo Rojas Pinilla uno de los políticos y gobernantes que resalta entre la Historia de Colombia debido a que fue el único dictador del país en su gobierno del siglo de parte del XX.

Fue Senador de la Republica entre los años 1991 y 2006, además fue activista del ANAPO O Alianza Nacional Popular un partido creado por Rojas Pinilla y que tuvo desaparición hacia el año de 1998.

Según la página de internet [la silla vacía](http://la.silla.vacia.com) (2011) y como noticia pública para toda la capital y el país, Samuel Moreno en el año de 2011 fue destituido de su cargo por la procuraduría General de la Nación debido al caso llamado “carrusel de la contratación”, que hace referencia al escándalo en torno a las demoras en las obras planeadas para la calle 26 que quedaron a cargo de los Nule⁶. Posteriormente en septiembre del mismo año fue detenido de forma preventiva correspondiente a una orden impartida por el tribunal de Bogotá, después de que le fueran imputados los cargos por delito de Concusión, peculado e interés

⁶ Grupo familiar de contratistas que genero detrimento patrimonial a la ciudad de Bogotá por mala administración de dineros destinados a obras para la calle 26.

indebido por contratación. El ex alcalde para el mes de marzo del año 2012 fue acusado formalmente por los delitos anteriormente nombrados.⁷

La “Bogotá positiva” fue regulada y descrita por el por el acuerdo 308 de 2008 y en su artículo 1° plantea que su objeto general de la siguiente forma:

...busca afianzar una ciudad en la que todas y todos vivamos mejor. En la que se mejore la calidad de vida de la población y se reconozcan, garanticen y restablezcan los derechos humanos y ambientales con criterios de universalidad e integralidad, convirtiéndose en un territorio de oportunidades que contribuya al desarrollo de la familia, en especial de los niños y niñas en su primera infancia. Una ciudad incluyente, justa y equitativa, en la que la diversidad y la interculturalidad sean una oportunidad y la reconciliación, la paz y la convivencia sean posibles. Una ciudad cuya construcción sea el resultado de un proceso permanente de participación, en el que cada vez más personas se involucren en la discusión y decisión de los asuntos públicos. Una ciudad generadora de recursos y oportunidades, próspera y solidaria, competitiva y capaz de generar y distribuir equitativamente la riqueza. Una ciudad en la que todos y todas disfruten de los beneficios del desarrollo. Una ciudad responsable con el ambiente e integrada con su territorio circundante, con la nación y con el mundo. Una *Bogotá positiva* que cuente con unas finanzas sanas y una gestión pública efectiva, transparente, abierta a la participación ciudadana y con servicios cercanos a la ciudadanía. (Concejo de Bogotá, Acuerdo 308 de 2008).

En el título II del plan de Desarrollo Distrital de la administración del Sr. Moreno se describen los objetivos estratégicos y en el capítulo 2° del título antes nombrado se habla de un objetivo titulado derecho a la ciudad, donde hace incursión la movilidad al plantearse 1) vías para la movilidad, con el fin de darle prioridad al mantenimiento de la infraestructura vial, para mejorar la movilidad, competitividad y renovación urbana, 2) tráfico eficiente, optimizar la administración y el control, del

⁷ Para profundización y conocimiento del tema ver http://www.eltiempo.com/justicia/ARTICULO-WEB-NEW_NOTA_INTERIOR-10624525.html

Análisis de las Políticas de Movilidad de Bogotá D.C. durante el periodo 1998-2014 por Diego Llano.

tráfico para mejorar la movilidad de la capital y disminuir la accidentalidad. (Concejo de Bogotá, Acuerdo 308 de 2008).

Algunos de los proyectos en materia de movilidad específicos planteados dentro del plan de desarrollo son:

- Contratar la primera fase del proyecto metro
- Generar suelo para la movilidad creando 10 hectareas de suelo para la malla vial arterial, intermedia y local, mediante la creación de panes parciales de desarrollo.
- Construir 20 kilómetros nuevos de ciclo rutas, manteniendo en buen estado de la misma forma el 100% de las ciclo rutas existentes.
- En el sistema de semaforización, modernizar 100% de la red de semaforización y semaforizar 200 nuevas intersecciones.
- Sistema de señalización, instalando 60 mil nuevas señales verticales, demarcar 3.300 kilómetros de carriles e instalar 70 señales elevadas.
- Infraestructura para el espacio Público, construir 33 puentes peatonales y construir 7 rampas de puentes peatonales.

Para el 2011, año de la destitución del Sr. Samuel Moreno, la secretaria de planeación Distrital SDP, muestra un balance general de lo que fue la Bogotá Positiva y los logros que en ella se llegaron a implementar:

- Culminación de la fase I del sistema integrado de transporte SITP, esta fase se compone de diseños en las líneas bases del sistema, parte operacional, esquema de tarifas.
- Con el fin de satisfacer la demanda adicional generada en las horas pico, se aumentó la flota de buses, ingresando 195 buses nuevos de transmilenio de los cuales 10 son biarticulados, además de la adquisición de 120 alimentadores adicionales que operarían en las diferentes troncales.
- Definición del diseño conceptual como primer pasó de la implementación del sistema metro enmarcado en el sistema integrado de transporte Público.

Dichos estudios arrojaron que podría implementarse una red de 100 Kilómetros que se distribuiría en cuatro líneas y que se implementaría en 3 décadas.

- Se realizó mantenimiento de la maya vial, haciendo intervenciones o rehabilitaciones de la avenida Boyacá, mariscal Sucre, Fucha, Sucre, Hortua, Circunvalar, av. ciudad de Cali, av Primera de Mayo, calle 170, obras que fueron ejecutadas mediante Contratos Distritales de conservación.

Gustavo Petro Urrego: 2012-2015

El Dr. Petro es ex militante del movimiento revolucionario M-19, posteriormente a este acontecimiento se convirtió en líder popular lo que de alguna forma le ayudo para ser Personero e 1981 y Concejal de Zipaquirá de 1984 a 1986.

Es Economista de la Universidad Externado de Colombia, realizo una especialización en administración Pública en la Escuela Superior de Administración Pública ESAP, realizo una maestría en Economía en la universidad javeriana, realizo una segunda especialización en medio ambiente y desarrollo poblacional en la universidad católica de Lovaina, por ultimo realizo un doctorado en España sobre nuevas tendencias en Administración de Empresas, más exactamente en la universidad de Salamanca.

EL Dr. Petro además fue representante a la cámara en el año de 1991 por Cundinamarca, posteriormente tras amenazas abandona Colombia para sumarse como agregado Diplomático para los derechos humanos en la embajada de Colombia en Bélgica.

El actual plan de Desarrollo que ha visto la ciudad lleva el nombre de “Bogotá Humana” que esta descrito según la disposición del Dr. Petro en el Acuerdo 489 de 2012, y plasma su objetivo general de la Siguiete forma:

...tiene como objetivo general mejorar el desarrollo humano de la ciudad, dando prioridad a la infancia y adolescencia con énfasis en la primera infancia y aplicando un enfoque diferencial en todas sus políticas. Se buscará que en Bogotá se reduzcan todas las formas de segregación social, económicas, espaciales y culturales, por medio del aumento de las capacidades de la población para el goce efectivo de los derechos, del acceso equitativo al disfrute de la ciudad, del apoyo al desarrollo de la economía popular, así como también buscará aliviar la carga del gasto de los sectores más pobres y la promoción de políticas de defensa y protección de los derechos humanos de los ciudadanos y las ciudadanas.

A su vez, el plan contribuirá al ordenamiento del territorio alrededor del agua, minimizando las vulnerabilidades futuras derivadas del cambio climático y protegiendo en forma prioritaria la estructura ecológica principal de la ciudad, como base de un nuevo modelo de crecimiento urbano basado en la sostenibilidad ambiental, que incluye la revitalización de los espacios urbanos y rurales como expresión del uso democrático del suelo, y la promoción de un sistema de transporte multimodal.

El plan distrital de desarrollo Bogotá Humana también fortalecerá lo público como principio del Estado social de derecho, mediante el fomento de la participación y decisión de la ciudadanía, la eficacia y eficiencia administrativa, la transparencia y lucha contra la corrupción y la seguridad ciudadana como baluarte de la convivencia. (Concejo de Bogotá D.C., Acuerdo 489 de 2012).

Este plan de desarrollo tiene un capítulo destinado a la movilidad, el capítulo 28 del acuerdo 489 de 2012 tiene el nombre de movilidad humana, donde se describe que el plan tendrá como prioridad y en un mismo orden a los peatones, ciclistas, al transporte masivo sobre el particular y a la introducción de la energía eléctrica en el transporte masivo actual. (Concejo de Bogotá D.C., Acuerdo 489 de 2012).

Las intervenciones en los temas de movilidad para este caso van enfocados al fortalecimiento del ordenamiento territorial del Distrito en respuesta a las diferentes

necesidades de los grupos poblacionales en especial la niñez, el género femenino y las personas en condición de discapacidad. Los proyectos planteados por el Alcalde Gustavo Petro, según el Proyecto de Acuerdo 489 de 2012 para la movilidad son:

- 1) Construcción e integración de la red férrea como eje estructurador del sistema de transporte Público, por lo cual existirá redes de metro pesado con una longitud de 41.05 Kilómetros, pero la primer línea estará compuesta por 29.05 Kilómetros, cuyo recorrido está previsto desde el portal de las Américas hasta la Calle 127, donde se prevé que los primeros 5 Kilómetros estén listos para el año 2015.
- 2) Ampliación e integración de Troncales, se pretende la creación de la troncal de la Avenida Boyacá, desarrollo de estudios y diseños para la construcción de la troncal de la Avenida Carrera 68. Adicionalmente se construirán nuevas sobre las troncales existentes.
- 3) Implementación del Sistema Integrado de Transporte Público SITP, en vista de implementar mejoramiento en el transporte a nivel zonal, y después de la realización de un intensivo estudio, entraría en el año 2012 y parcialmente el sistema con el fin de que la implementación total estuviera lista para el año 2013.
- 4) Estrategia funcional para la integración regional de transporte de carga y movilidad, que proyecta la integración entre el Distrito Capital y la Gobernación de Cundinamarca con el fin de crear un sistema de transporte urbano regional.
- 5) Implementación de la red de estacionamiento en el marco del SITP.
- 6) Ampliación, mejoramiento y conservación del subsistema vial de la ciudad (arterial, intermedia, local y rural), se formula avanzar en la construcción rehabilitación y mantenimiento de obras viales con el propósito de buscar el mejoramiento de la infraestructura para llegar así mismo a un mejoramiento en la movilidad de las zonas con más densidad poblacional.

- 7) Ampliación y optimización de la Red de Ciclo rutas y promoción del uso de la bicicleta, se busca incentivar el uso de los medios de transporte no motorizados por medio de la conexión de las redes de ciclo rutas.
- 8) Construcción, operación y conservación de espacio público peatonal, con el fin de asegurar seguridad y satisfacción de los traslados de peatones.
- 9) Cultura integral para la movilidad y la seguridad vial, por medio de dinámicas sociales que creen sensibilización ciudadana para que se apropien de los problemas y hagan parte de las soluciones

Debido a que no se ha dado término a la administración de Dr. Gustavo Petro la Secretaria Distrital de Planeacion muestra un informe parcial de lo que ha sido hasta el año 2013 la Gestión realizada en desarrollo de la “Bogotá humana” , diciendo que se ha realizado lo siguiente:

- En la fase III del sistema integrado de Transporte Transmilenio se termina en una 100% la construcción de la troncal calle 26 y carrera 10, poniéndose ambas en marcha.
- Adicionalmente se pone en marcha parcialmente el Transmilenio en el Municipio de Soacha y se finaliza con la construcción para su utilización del puente de la 106 entre NQS y la carrera 11.
- Se presentan conexiones entre troncales ya existente en el sistema integrado de Transporte; 1) Portal el dorado con la estación Alcalá, 2) conexión portal Usme con portal el Dorado 3) Estación Universidades con Estación las Aguas 4) Portal 20 de Julio Con Portal el dorado y 5) Portal el dorado con Portal Sur.
- Se crean los estudios y diseños de ingeniería básica de la primera línea del metro pesado para Bogotá, igualmente se establece que se inicialmente se operaria con 27 estaciones.
- Se realizo un trabajo con los carreteros o mal llamados “zorreros”, para que intercambiaran sus caballos por opciones planteadas, obteniendo que 2.890

familias accedieron a intercambiar sus animales, 2.698 por vehículos, 122 por planes de negocio, 13 por vivienda y a la fecha del reporte de estas estadísticas existían 57 familias por decidir que opción tomarían.

Como lo afirma Ardila (2013), el Alcalde mayor de Bogotá Gustavo Petro en pro de mejorar el esquema de basuras y recolección de las mismas en el distrito, es sancionado y obtiene un fallo por parte de la procuraduría de inhabilidad por 15 años en el sector público, decisión que aún no ha quedado en firme.

La sanción planteada por el Procurador Ordoñez se expone a partir de tres motivos cruciales de incursión de errores por parte del alcalde: 1) el primer cargo es habido por pretender y pedir que la Unidad administrativa Especial de Servicios Públicos o UAESP, la Empresa de Acueducto y alcantarillado de Bogotá y Aguas de Bogotá suscribiera contratos para el manejo del aseo de la ciudad sin la experticia necesaria para el desarrollo de dicha actividad.

2) Por violar el derecho constitucional determinado como “derecho de libre Empresa”, debido a que creó el decreto 564 de 2012 con el que se adopta el esquema de prestación del servicio de aseo por Empresas del Distrito y pone de manifiesto barreras y restricciones para que empresas distintas a las del anteriormente nombradas de Distrito presten el servicio de Aseo.

3) Este último cargo es formulado por la creación de otro decreto, más exactamente el 570 de 2012 con el fin de que se utilizaran Volquetas para la operación y recolección del modelo de basuras planteado lo que generó una demora al inicio de la operación de recolección a partir del 18 de 2012 y riesgos para los operarios que trabajan en la recolección.

Los Problemas de Movilidad

El Distrito Capital es una ciudad donde sus habitantes desarrollan distintas actividades, estas actividades a su vez generan la necesidad de desplazamientos a distintos puntos de la ciudad por motivos laborales, de educación, de recreación, de salud, entre otros. Dichos desplazamientos son dependientes y se relacionan

directamente con la ubicación geográfica de la vivienda, lugares de trabajo, lugares de estudio, hospitales, etc. y además presentan dependencia de la infraestructura de la ciudad y los medios de transporte que hacen presencia en esta.

Actualmente no es secreto ni una novedad que la congestión vehicular es un malestar planteado en la ciudad, la mayoría de los Bogotanos viven a diario aguantando trancones cuando realizan sus distintos trayectos por la Ciudad; Ya es común ver las vías con bastante aglomeración vehicular a pesar de medias existentes como el pico y placa, por ejemplo un trayecto que puede durar normalmente con una buena movilidad urbana de 20 a 30 minutos perfectamente, está convirtiéndose en un trayecto de 1 a 2 horas.

A través del tiempo y como se analiza en este documento pareciera que se está generando una tendencia casi que obligatoria a la utilización del sistema masivo de transporte transmilenio por ser un transporte más veloz al tener el plus de contar con vías preferenciales y por plantearse en casi todos los Planes de Desarrollo como un sistema prioritario de transporte. Aunque este sistema Integrado de Transporte rompe los paradigmas y los planteamientos iniciales desde la época y como se describió desde Administración de Enrique Peñalosa, puesto que no está siendo un sistema seguro, eficiente y cómodo, los ciudadanos pagan una de las tarifas más altas de Latinoamérica por la utilización del servicio, hacen su recorrido incómodos, son vulnerables a los robos o (muy polémico desde unos meses para acá) sufrir de manoseos⁸.

Existen actualmente distintos motivos por los cuales la movilidad está siendo un problema para la ciudad; el primero y más difícil de controlar es la desmedida compra y adquisición de vehículos particulares que tiene como explicación el crecimiento del poder adquisitivo de las personas, la disminución del precio de algunos automóviles por acciones de la revaluación del peso, el incremento de la

⁸ Para profundización y conocimiento del tema ver <http://www.citytv.com.co/buscar?q=%22Manoseo%22> .

población, la expansión geográfica de la ciudad, el pésimo servicio del transporte público Transmilenio, el actual y fácil acceso a los créditos con entidades bancarias.

Otros de los problemas que pueden identificarse en la ciudad son:

- Pésimo estado de la malla vial, además del agravante que las mismas acciones correctivas para arreglar una vía generan congestiones, debido a que muchos de los trabajos se realizan en horas del día y existen cierres viales, cierres de carriles principales entre otros, que generan congestión vehicular en las horas pico.
- Semaforización mal ubicada en algunos puntos de la ciudad, algunos de los semáforos operan con software desactualizado, y últimamente se crean semáforos para dar pasos viales al sistema integrado de transporte como se hizo en la carrera 30 a la altura de la calle 26, con el fin de que los articulados que van por la NQS puedan conectarse con la calle 26 para continuar sus trayectos hacia el portal el Dorado, lo que ha generado una gran congestión en la carrera 30.
- Medidas como el pico y placa, debido a que en la mayoría de las administraciones descritas en este trabajo han implementado la medida solo haciendo algunos arreglos, en unas administraciones se utilizó pico y placa todo el día, en otras administraciones solo medio día, en la actual administración se efectúa según el último número de la placa del vehículo particular, lo que genera que los ciudadanos que presentan poder adquisitivo recurran a la compra de un segundo vehículo o de motocicleta.
- Corrupción en la contratación estatal, que ha generado detrimentos patrimoniales que a su vez en el tema de la movilidad genera atrasos en las obras correctivas para soluciones viales, entre estos el caso más conocido y controversial que genero la destitución del Alcalde Samuel Moreno por

dar el contrato de la Calle 26 a los familiares y Contratistas de Apellido Nule⁹.

- Como se demostró en los planes de desarrollo planteados, otro punto en común ha sido la creación de nuevas adecuaciones de ciclo rutas, pero aún faltan más kilómetros de estas en vías como la carrera 7, la carrera 30, lo que hace que los ciclistas utilicen las vías vehiculares y generen riesgo de accidentalidad.
- Un choque simple puede generar trancones y congestión por varias horas debido a la precaria capacidad de respuesta de las autoridades de tránsito. Además que Colombia se ha convertido en el país de las marchas para levantar su voz de protesta, lo que hace que cuando se presente una de estas la ciudad o por lo menos el Centro de Bogotá (sede de la casa presidencial, y de algunos ministerios y entidades públicas) queda el 90 % bloqueado debido a que las vías de descongestión alternativas no son eficientes para tal fin.
- Un tema que es de resaltar, es la falta de cultura ciudadana por parte tanto de los transeúntes, como de los conductores, debido a que los ciudadanos circulan carriles sin pasar por las cebras, pasan calles cuando los semáforos señalan alto a los peatones y cruzan vías sin utilizar puentes peatonales. Por otro lado los conductores parquean en vías públicas, no respetan la señalización implantada, manejan en estado de embriaguez entre otras tantas infracciones.
- Una buena proporción de los vehículos que circulan diariamente en la ciudad, tienen placas de otras ciudades, puesto que Bogotá es una ciudad abierta a todo el mundo, muchas personas de otras regiones llegan a vivir a la capital en busca de nuevas oportunidades.

⁹ Para profundización y conocimiento del tema ver <http://www.eltiempo.com/noticias/grupo-nule>

Conclusiones

En respuesta al objeto de estudio del presente documento se puede afirmar que son varios los problemas que se han venido presentando y se presentan actualmente en la ciudad en temas de movilidad, debido a que las políticas implementadas por los dirigentes electos son soluciones de corto plazo o tienen enfoques en solo alguno de estos, como por ejemplo la insistencia en la ampliación del sistema de Transporte masivo Transmilenio, sin aseguramientos básicos de comodidad y seguridad que estaban planteados dentro de su objeto de creación. Como propuestas al mejoramiento de los problemas de movilidad que pueden realizarse por medio de acciones de futuros dirigentes de la ciudad, basadas en estudios intensivos a cargo de expertos en los temas de movilidad se plantean los siguientes:

- Aumentar los costos de las matriculas para vehículos nuevos.
- Crear impuestos que pueden ser de rodamiento para los vehículos con placas de otras ciudades.
- Hacer una reestructuración del pico y placa con el fin de que no genere la compra de vehículos.
- Controles más fuertes a las infracciones como la de estacionar en la vía pública.
- Mejorar la implementación y el funcionamiento del SITP.
- Hacer énfasis en nuevos sistemas masivos de transporte como el Metro, agilizando sus estudios y su adecuada implementación.
- Mejorar el funcionamiento de Transmilenio, asegurando la calidad del servicio al usuario más que con la ampliación de nuevas troncales.
- Implementar nuevamente políticas que generen propiedad por la ciudad y cultura ciudadana.
- Políticas que aumenten el control y acción de la policía de Tránsito y Transporte
- Mejorar los esquemas y la acción de la planeación Distrital.

Análisis de las Políticas de Movilidad de Bogotá D.C. durante el periodo 1998-2014 por Diego Llano.

Bibliografía

Flórez, C. (S.A). *El actual modelo de transporte de Bogotá es equivocado.* Disponible en http://pujportal.javeriana.edu.co/portal/page/portal/Facultad%20de%20Ingenieria/1pdf_obser/ARTICULO%20MOVILIDAD.pdf

Anónimo, (2011). *Samuel Moreno.* Disponible en <http://lasillavacia.com/perfilquien/19576/samuel-moreno>

PNUD, (2011). *Políticas públicas para la inclusión social de la población afrodescendiente.* Disponible en <http://www.escuelapnud.org/afrodescendientes/menu.html>

Anónimo, (2010). *Luis Eduardo Garzón.* Disponible en <http://lasillavacia.com/perfilquien/20070/luis-eduardo-garzon>

Ardila, L. (2013). *Petro le apostó todo a las basuras y perdió.* Disponible en <http://lasillavacia.com/historia/historia-destitucion-petro-46269>

Álvarez, B. Cardozo, C. Sánchez, A. (2009). *Historia de la movilidad.* Disponible en <http://movibog.blogspot.com/2009/09/historia-de-la-movilidad.html>

Concejo de Bogotá, (2006). *Acuerdo 247.* Disponible en <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=20460>

Secretaria de Movilidad, (S.A). *Historia.* Disponible en <http://www.movilidadbogota.gov.co/?sec=42>

Montezuma, R. (2009). *Análisis del perfil de salud de Urbana en Bogotá.* Disponible en http://www.paho.org/col/index.php?option=com_content&view=article&id=686:analisis-del-perfil-de-salud-urbana-en-bogota&catid=681&Itemid=361

Peñalosa, E. (S.A.). *Biografía.* Disponible en <http://www.enriquepenalosa.com/>

Concejo de Bogotá, (1998). *Acuerdo 6.* Disponible en <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=535>

Análisis de las Políticas de Movilidad de Bogotá D.C. durante el periodo 1998-2014 por Diego Llano.

Alcaldía mayor de Bogotá,(2001). *Decreto 440. Disponible en*
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=3787>

Concejo de Bogotá, (2004). *Acuerdo 119. Disponible en*
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=13607>

Concejo de Bogotá, (2008). *Acuerdo 308. Disponible en*
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=30681>

Concejo de Bogotá, (2012). *Acuerdo 489. Disponible en*
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=47766>

Secretaria de planeación, (S.A.). *Memorias de planes de desarrollo Distritales.*
Disponible en
<http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/ciudadania/PlanesDesarrollo>