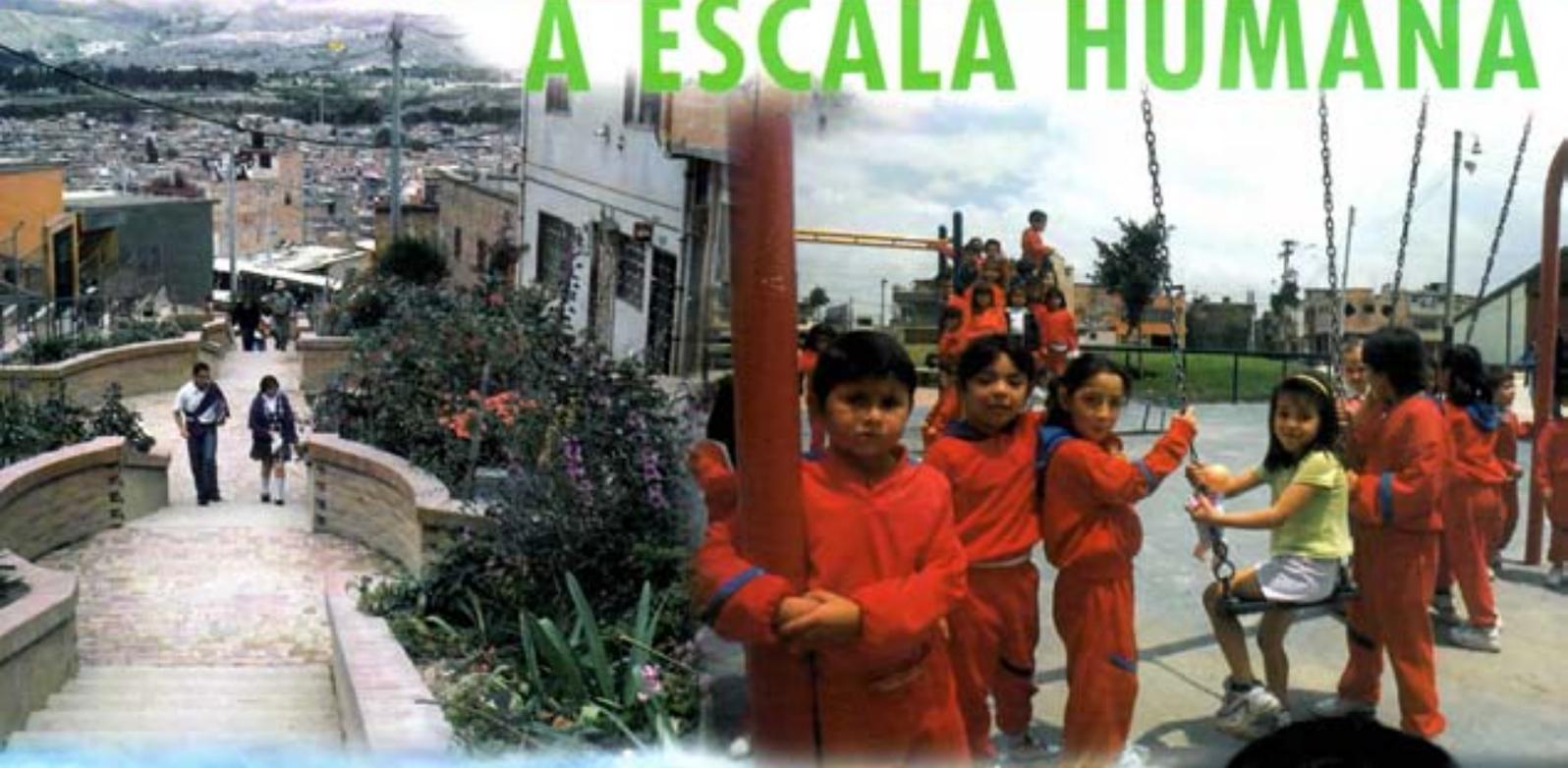


BOGOTÁ

LA BOGOTÁ DEL TERCER MILENIO | HISTORIA DE UNA REVOLUCIÓN URBANA

A ESCALA HUMANA





ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA D.C.

Uno de los presupuestos esenciales de la filosofía que rige las actuaciones de la administración del Distrito Capital es mantener una continua y clara comunicación con los habitantes de la ciudad, como receptores directos de la gestión y protagonistas cotidianos de la realidad de la capital de la República.

Por eso, al terminar el período 1998 - 2000 al frente de la Alcaldía Mayor de Bogotá, el gobierno distrital encabezado por el Alcalde Mayor, informa a la comunidad sobre su gestión mediante el presente documento, dando así cumplimiento a lo dispuesto en el Artículo 315 de la Constitución Política y en el Artículo 91 de la Ley 134 de 1994, a través de la cual el legislador estableció los mecanismos de participación ciudadana.

BOGOTÁ

LA BOGOTÁ DEL TERCER MILENIO | HISTORIA DE UNA REVOLUCIÓN URBANA

A ESCALA HUMANA

BOGOTÁ A ESCALA HUMANA: OTRA MANERA DE VIVIR

Toda la acción de gobierno y todas las obras construidas en Bogotá durante la Administración de Enrique Peñalosa Londoño, estuvieron al servicio de una noción de ciudad, más sostenible en lo ambiental y más igualitaria en lo social. Esa nueva Bogotá, que tiene como centro a los seres humanos —a los más pobres y a los más débiles—, se construyó desde las raíces de un pensamiento y se dirige hacia el futuro con las alas de un sueño.



Ningún gobierno en la historia de Bogotá había hecho tan coherentes el pensamiento y la acción como la Administración de Enrique Peñalosa Londoño. Desde hace más de 20 años, quien se convirtiera en el Alcalde Mayor de la ciudad luego de dos intentos por alcanzar esa dignidad, viene exponiendo con lucidez los problemas de Bogotá y las soluciones inaplazables. Un pensamiento y una visión de ciudad se convirtieron en la columna vertebral del Programa de Gobierno y del Plan de Desarrollo Por la Bogotá Que Queremos. Ambas se cumplieron entre 1998 y 2000, ajustados a un acatamiento obsesivo de las normas y alejados de toda improvisación. Para lograr el cambio radical que vivió la ciudad se mantuvo una voluntad política, que sobrepuso, sin vacilación, el interés general por encima del particular. Se huyó de las popularidades fugaces y se habló a la ciudadanía con el único criterio que puede sostener un gobierno responsable: la verdad.

Toda visión revolucionaria debe basarse en ideas y sostenerse en sueños. Y debe tener un mensaje. Enrique Peñalosa Londoño repitió el suyo, su visión de ciudad, en miles de foros locales, regionales, nacionales e internacionales. Lo dirigió a niños, jóvenes y adultos, hombres y mujeres, a los humildes y a los poderosos.

Esta es una selección de sus más importantes ideas, expresadas en los escenarios más diversos. Están aquí, entre otras, algunas de sus intervenciones ante el Concejo de Bogotá, al que exaltó en su tarea legislativa, reconociendo que sin la acción conjunta entre la corporación y la administración nada hubiera sido posible. Instituciones, finanzas, la descentralización inteligente y la vida comunitaria fueron temas recurrentes e ineludibles para alcanzar un modelo propio de desarrollo que propicie una manera diferente de vivir.

La recopilación aquí ofrecida es el itinerario fundamental de un pensamiento, un sueño y una decisión que produjeron una revolución urbana en Bogotá.



Les agradezco a Dios y a los bogotanos la oportunidad que tuvimos.

Hoy es evidente que se cumplieron los objetivos que fijamos para nuestra Alcaldía. Todo fue posible gracias a Dios y a un equipo humano formidable que trabajó como tal: como un equipo.

El cambio más trascendental en la ciudad durante estos tres años es el de actitud. De sentirnos impotentes, no obstante atravesar la peor recesión económica y los niveles más altos de desempleo que haya vivido nuestro país, pasamos a ser una comunidad con más sentido de pertenencia, confiada en su capacidad de soñar y construir sus sueños; de crear un futuro mejor.

Todo lo que quisimos hacer y lo que hicimos se enmarcó dentro del objetivo de crear una sociedad más igualitaria en lo social y más sostenible en lo ambiental.

Aunque encontramos una ciudad financieramente sana y fortalecimos sus finanzas aún más, los logros no se deben simplemente a una mayor inversión, sino a una nueva definición de prioridades y a un cambio de paradigmas en la manera de enfrentar los desafíos.

ENRIQUE PEÑALOSA LONDOÑO

LA BOGOTÁ DEL TERCER MILENIO

Este sencillo pero hermoso acto tiene un significado profundo. Una sociedad se ha pronunciado de manera civilizada, sobre el rumbo que quiere seguir, sobre los sueños por los que quiere trabajar. Estoy convencido que pese a las enormes dificultades, y aunque es evidente lo mucho que nos falta, somos una sociedad que progresa, que avanza hacia una mayor igualdad, que amplía las oportunidades para el desarrollo del potencial humano. Recibo la Alcaldía de unos ciudadanos imaginativos, estudiosos, valientes e íntegros. Las diferencias de enfoque o énfasis que tengamos son menores, frente a lo que nos une, como es una vocación sincera de servicio honesto a nuestra comunidad. Como ciudadano y como Alcalde recibo una Bogotá mejor que la de hace tres años y espero entregarle una mejor aún a los ciudadanos y a mi sucesor en el año 2001.

Cercanos como estamos de la celebración de los 2.000 años del nacimiento de Jesucristo, es oportuno recordar el significado de la adopción de la filosofía judeo-cristiana en el mundo occidental. Inició una era en que el ser humano se vio a sí mismo tan pleno de posibilidades, que le fue posible concebir a Dios en forma humana. Pero además de humano, Dios tomó la figura de un ciudadano pobre, no la de uno rico y poderoso. El cristianismo enfatiza la igualdad de todos los hombres; y la obligación de atender prioritariamente a los más pobres y necesitados.

Ahora que estamos próximos a comenzar el tercer milenio de la era cristiana, debemos pensar una vez más cómo construir una sociedad más justa y más igualitaria; y trabajar para hacerla realidad.

Las imágenes de nuestro planeta tomadas desde el espacio nos permiten ver mucho más claramente lo que es: Una pequeñísima y frágil nave espacial autosuficiente, que compartimos casi 6.000 millones de seres humanos, con muchísimos otros seres vivos. Colombia es apenas un fragmento del planeta y Bogotá un punto en él.

Es claro que somos parte de una gran familia. Que no podemos pensar que unos podemos salir adelante, mientras otros se quedan atrás agobiados por la miseria. Nuestro gran desafío es construir una sociedad ecológicamente sustentable, que le ofrezca posibilidades a todos sus miembros para el desarrollo de su potencial humano.

Con algo de fe en el género humano, podemos esperar que Bogotá todavía será una ciudad cuando vaya a comenzar el cuarto milenio; y con absoluta certeza dentro de 50, 100 o 200 años. ¿Cómo queremos que sea la vida en nuestra ciudad en ese entonces? Nosotros tenemos una enorme responsabilidad para con nuestros hijos, nietos, y muchas otras generaciones por venir. Aunque generalmente no nos percatamos de la trascendencia de nuestra era, sin duda ésta será recordada por el proceso de urbanización mucho más que por cualquier otra razón. Lo que nosotros hagamos, o dejemos de hacer, incidirá de manera definitiva en el grado de civilización y de felicidad que lleguen a tener nuestros descendientes por muchas generaciones.

EL GRAN DESAFÍO

Se dice que si se echa un sapo en agua hirviendo, éste salta y logra escapar de la muerte. Pero que al echar un sapo en agua fría que se va calentando lentamente, éste termina muriendo cocinado vivo; porque se va acostumbrando a una situación progresivamente invivible. Es lo que nos ha venido ocurriendo en Bogotá. Cambiar esa situación implicará enormes esfuerzos y aun sacrificios. Nada que podamos hacer para mejorar nuestra ciudad es indoloro.

La otra cara del desafío que enfrentamos, es que si logramos superarlo, como tendremos que hacerlo porque es cuestión de supervivencia, es que nuestra ciudad no sólo puede superar los problemas críticos que hoy enfrenta, sino que puede ser una de las urbes más eficientes, dinámicas, hermosas y humanas. Una

ciudad densa es una ciudad con más vida, con más cultura, más comercio; es una ciudad donde el transporte masivo es más eficiente y económico. Y a ello podemos agregar la maravillosa localización geográfica de nuestra ciudad.

Cambiar siempre es difícil. Si al comienzo de cada año nos fijamos metas por las cuales trabajar duro, para el comienzo del nuevo milenio debemos avanzar hacia una manera distinta de vivir, pensando no sólo en nosotros, sino en nuestros niños y todos los que habrán de venir.

Tenemos que trabajar para crear una manera distinta de vivir en nuestra ciudad: más ecológica; más convivial; más igualitaria; más respetuosa de la mujer; más artística; más deportiva.

Nuestra Constitución, como todas las normas básicas de cualquier grupo que pueda denominarse sociedad, comienza estipulando que el interés general prevalece sobre el particular. Ese interés general incluye el de las generaciones por venir. Desdichadamente en nuestra ciudad el interés general está lejos de prevalecer, como lo evidencian la apropiación privada del espacio público; el enriquecimiento de los propietarios de tierra alrededor de la ciudad a costa de forzar a millones a vivir en tugurios infames; el beneficio de un sistema caótico para unos transportadores, a costa de la calidad de vida de todos los ciudadanos.

Con demasiada frecuencia en nuestra ciudad las minorías organizadas imponen su voluntad a las mayorías silenciosas, en detrimento del interés general. Minorías organizadas, frecuentemente vociferantes y con capacidad de influir ante los medios, argumentando casi siempre que ellos son la comunidad, sacan adelante sus intereses egoístas. Quiero manifestar de manera tranquila pero contundente, que por los próximos tres años, yo como Alcalde soy el más legítimo representante de la comunidad, de las mayorías presentes y futuras. Que no nos intimidarán las amenazas, ni los despliegues de fuerza. Cuando se trate del interés general, y la ley esté de nuestra parte y muy particularmente cuando se trate de propuestas contenidas en

nuestro programa y por lo tanto el de los 620.000 ciudadanos que lo respaldaron, vamos a dar todas las batallas, a correr todos los riesgos, y a utilizar toda la autoridad con que está investido el Alcalde. Que eso quede absolutamente claro.

BATALLA CONTRA LA INSEGURIDAD

La vida civilizada exige que los ciudadanos puedan vivir sin temor. La primera obligación del Estado es brindar protección a los ciudadanos y muy particularmente a los más débiles. Es indispensable atacar la delincuencia tanto en sus raíces socioeconómicas, como en su acción, reduciendo la impunidad que ha llegado a convertirla poco menos que en una actividad laboral más.

La mayor parte de los homicidios en nuestra ciudad son ocasionados por el consumo del alcohol y otras drogas. El trago en nuestra sociedad es una plaga mucho peor que el SIDA. Destruye hogares; genera maltrato y abuso infantil; propicia actitudes machistas con todo lo que este comportamiento enfermizo implica; produce ausentismo laboral; y produce heridos graves y homicidios. El trago saca a flote todo lo peor del ser humano y es incomprensible que lo toleremos y aun lo estimulemos de una manera que, en términos sociales, sólo podría calificarse de autodestructiva. Nuestro esfuerzo para mejorar la seguridad en nuestra sociedad tendrá un componente importante de campañas contra el consumo de alcohol y otras drogas.

Impulsaremos las comisarías de familia, los centros de conciliación y los mecanismos que faciliten la resolución pacífica de conflictos entre parientes y vecinos. Vamos a adelantar un gran esfuerzo para mejorar la calidad del tiempo libre de los jóvenes, que en su mayoría estudian en jornada media, sin tener nada constructivo que hacer el resto del tiempo. Por supuesto, también dedicaremos esfuerzos y recursos a avanzar hacia la jornada única escolar para todos nuestros niños y jóvenes.

La experiencia en seguridad urbana a nivel internacional

muestra claramente que la criminalidad prospera en ambientes de desorden e irrespeto de las normas elementales. La ocupación del espacio público, el mugre, la violación de las normas de tránsito, y en general el avivatazgo, la matonería y el desorden, crean un ambiente fértil para la criminalidad. Vamos a trabajar para que tanto el nuevo Código Nacional de Policía como el Código Distrital de Policía tengan en cuenta esta realidad.

Estoy muy complacido con la designación del General Argemiro Serna como Comandante de la Policía Metropolitana de Bogotá. Estoy convencido de que nuestros esfuerzos conjuntos contribuirán a dar tranquilidad al ciudadano, protegiéndolo de los avivatos, matones y delincuentes de toda índole. Quiero aprovechar esta oportunidad para hacer un reconocimiento del mejoramiento que ha venido experimentando la Policía como institución, y a los policías, que llevan a cabo una dura y arriesgada tarea de servicio a la comunidad. Vamos a trabajar en el fortalecimiento de la capacitación y la motivación de los agentes. Y vamos a crear un mecanismo para que parte del recaudo por multas a los vehículos vaya a un fondo para contribuir a solucionar de manera más oportuna el problema de vivienda de los policías.

Infortunadamente la Alcaldía no tiene a su disposición todos los instrumentos que se requieren para enfrentar la inseguridad que hoy nos obliga a vivir en el temor constante. Pero lideraremos una batalla ante las autoridades competentes para que se arbitren los recursos, se cambien las normas, o en general, se tomen las medidas requeridas. No obstante el gigantesco apoyo de la ciudad a la Policía, la Nación ha incumplido sistemáticamente el compromiso de ampliar el pie de fuerza en Bogotá, que es dramáticamente insuficiente. No ha construido las cárceles que se requieren, por lo que nos encontramos en la absurda presión permanente de liberar delincuentes sin el castigo adecuado, por la simple falta de lugares de reclusión. A todo lo anterior hay que añadir que la normatividad vigente deja en la impunidad muchos de los delitos que más afectan a los habitantes de nuestra ciudad.

TRANSPORTE PÚBLICO Y PRIVADO

Me veo en la necesidad de decirles a mis conciudadanos, que con el modelo de vida que hemos adoptado, nuestra ciudad no sólo no es amable, sino que no es viable ni en términos ambientales, ni operacionales. Es cuestión de supervivencia, adoptar un nuevo modelo para el milenio que comienza. Me refiero principalmente al uso del automóvil privado para el transporte al trabajo y al estudio por parte de todos los que llegamos a poseer uno.

De continuar como vamos, en pocos años nuestra ciudad colapsaría completamente, tanto por la velocidad casi nula a la que se moverían los vehículos, como por la contaminación intolerable para la supervivencia humana que se alcanzaría. La densidad poblacional, o número de habitantes por hectárea de Bogotá, es alta a nivel internacional, y está aumentando cada día más. La capacidad de soportar la utilización del automóvil privado es mucho menor en una ciudad muy apretada como la nuestra, que en ciudades más expandidas. Y debemos recordar que en sólo 10 años el número de automóviles se duplicará y en 40 años será cinco veces el actual y continuará aumentando.

Que no haya lugar a engaños. Aunque vamos a ponerle orden al tráfico, vamos a construir vías y puentes; si no logramos que quienes poseen un automóvil utilicen el transporte público masivo, se hará imposible el funcionamiento de nuestra ciudad tanto por razones económicas, como ambientales, sin mencionar la desesperación ciudadana. Y aun con metro, por muchas décadas hacia delante, lo fundamental del transporte público masivo en Bogotá serán los buses. Es indispensable tener un sistema de buses realmente organizado y respetuoso del ciudadano. El asunto no es ideológico. Es simplemente aritmético.

La otra cara del enorme desafío que enfrentamos, en lo relativo al transporte, es que si logramos superarlo, como tendremos que hacerlo porque es cuestión de supervivencia, es que nuestra ciudad no sólo podrá subsistir, sino que puede ser una de las urbes más eficientes, dinámicas, hermosas y

humanas. Una ciudad densa es una ciudad con más vida, con más cultura, más comercio; es una ciudad donde el transporte masivo es más eficiente y económico. Y a ello podemos agregar la maravillosa localización geográfica de nuestra ciudad.

ESPACIO PÚBLICO Y DIGNIDAD

La esencia de una ciudad civilizada no son las autopistas ni los metros, sino la cantidad y la calidad de su espacio público peatonal. Llama la atención la generosidad de algunos con el espacio público. Presionan para que allí se autorice la instalación de puestos de ventas u otras actividades comerciales. Si se invadiera el jardín o la sala de una residencia privada para los mismos propósitos, a los mismos que ceden tan generosamente el espacio público, les parecería un exabrupto. ¿Por qué esta falta de respeto por el espacio público, que al ser de todos es mucho más sagrado que el privado?

Una ciudad con andenes, sin obstáculos dignifica al ser humano. Sólo una ciudad que respete al ser humano, puede esperar que éste la respete a su vez.

Los principales invasores de los andenes hoy, más que los vendedores ambulantes son los vehículos privados. Vamos adelantar una gran cruzada por la recuperación de una ciudad para el peatón, que demuestre respeto por éste y dignifique la condición humana. También vamos a recuperar numerosos espacios públicos que han sido privatizados de facto en barrios de todos los estratos.

Si durante los últimos cincuenta años los habitantes de Bogotá aprendieron a sobrevivir, nuestro desafío para los próximos cincuenta es aprender a VIVIR. Dentro de esta concepción, son tan importantes los parques como el alcantarillado, o la arborización como el alumbrado público. En este momento histórico todavía es posible adquirir muchos lotes y terrenos para parques. De esperar unos pocos años, la construcción sobre esos terrenos haría imposible su conversión en parques. Debemos recordar que cada lote que logremos convertir en parque beneficiará no sólo a los ciudadanos de

hoy, sino a los de muchas generaciones por venir. Así mismo, cada lote que se pierda para su uso como parque, se pierde para siempre.

EL RETO ES SUPERAR LA POBREZA

Hace pocos días un importante columnista preguntaba por qué no habíamos creado una Consejería para la pobreza. Sencillamente porque las consejerías se crean para atender temas de gran importancia que no cuentan todavía con instituciones que los atiendan. No es el caso con la pobreza. Es nuestra máxima prioridad. El Alcalde y toda la Administración tienen como su máxima prioridad mejorar las condiciones de vida de los más necesitados

Programas de bancos de tierra para resolver el problema de la vivienda popular; alcantarillados, pavimentos locales, parques de barrio; infraestructura escolar; educación preescolar; programas de atención a mujeres embarazadas y niños menores de cuatro años; transporte digno; son programas para hacer más amable, productiva y feliz la vida de nuestros conciudadanos más necesitados.

Una sociedad sana y productiva, debe tratar a sus niños con amor y respeto y proveerles todas las posibilidades para el desarrollo de su potencial humano. Es hora de repensar el esquema de los hogares de bienestar infantil y concebir una atención preescolar con la infraestructura física y profesional que exige la Colombia del tercer milenio. Parte importante de los recursos de la venta de la Empresa de Telecomunicaciones los destinaremos a las inversiones que se requieren para avanzar hacia la jornada escolar completa. Es crucial que invirtamos en los niños más que en cualquier otro grupo, porque su felicidad por sí sola, producirá la sociedad que anhelamos.

PLANEACIÓN Y VIVIENDA

¿Qué significa eso de ser colombiano, si no es el tener derecho a vivir en ese pedazo de planeta llamado Colombia? "Vivir", con una familia, implica por supuesto una vivienda;

y no una vivienda en cualquier parte, sino en un sitio con acceso a empleo para el jefe del hogar, estudio para los niños. Y una vivienda donde crezcan los niños de un país civilizado, debe estar localizada en un terreno sin riesgos, tener servicios públicos, sistemas de transporte, parques.

El sistema vigente está forzando a 80.000 ciudadanos pobres a localizarse anualmente en 250 hectáreas de barrios ilegales en Bogotá, y a muchos otros a hacerlo en Soacha. Y en esos barrios que no cumplen con los requisitos de una sociedad civilizada no sólo crecerán los niños que allí viven hoy, sino muchas generaciones de niños colombianos.

Insisto que la responsabilidad de este problema la tiene el sistema, esto es, la propiedad privada de la tierra suburbana, y no la falla de algún alcalde o alguna empresa de servicios públicos. El sistema está produciendo a la perfección, aquello para lo que está diseñado: el enriquecimiento de unos pocos propietarios de fincas alrededor de la ciudad, a costa de la calidad de vida para millones de personas ahora y hacia el futuro; además de los costos económicos y sociales para toda la sociedad que emergen de esos desarrollos.

El capitalismo funciona maravillosamente cuando ante un incremento del precio por encima del costo de un bien, aumenta la oferta y el precio tiende a acercarse al costo. Esta premisa fundamental no se cumple en el caso de la tierra suburbana. El precio puede aumentar indefinidamente, sin que aumente la oferta de tierra con acceso a los servicios, el empleo y la educación.

Me propongo destinar una cuantía muy sustancial de los recursos obtenidos de la venta de la ETS a la constitución de un gran banco de tierras, que nos permita acabar con la urbanización pirata y resolver de manera digna el problema de vivienda de nuestros conciudadanos más necesitados. No sólo en términos sociales, sino aun económicos, es mucho más rentable para nuestra sociedad invertir esos recursos en el banco de tierras para solucionar el problema de vivienda de los más pobres, que mantener esos recursos congelados en acciones de la ETS.

A nivel interno de Bogotá se ha iniciado un proceso de descentralización. Por las presiones de la política local, éste corre el riesgo de profundizarse sin que se gane ni en términos de eficiencia, ni de participación ciudadana real. Claramente para tratar de avanzar hacia una participación ciudadana más efectiva en el gobierno de las localidades, se hace necesario tener localidades más pequeñas. Para avanzar en este sentido hay que asegurarse sin embargo que las presiones para ampliar la nómina burocrática a nivel local no se impongan. Las localidades deben consolidarse como instrumentos de participación en la orientación de la acción distrital y como mecanismo para hacer cumplir las normas de convivencia. Los ediles son un recurso valiosísimo de la ciudad, por el gran conocimiento que tienen de la realidad local. Vamos a trabajar con ellos tanto en la definición, como en la ejecución de nuestros planes y proyectos.

RELACIONES BOGOTÁ - NACIÓN

El tema del desequilibrio en las relaciones del gobierno nacional con Bogotá no es simplemente retórica de campaña. Es evidente que las regiones más avanzadas del país deben generar excedentes para apoyar el desarrollo de regiones más pobres. Pero no se puede llegar a excesos tan perniciosos como el actual, en que el gobierno nacional recauda en Bogotá cerca de la mitad de los recursos cuyo origen es determinable, y no destina a la capital siquiera el porcentaje equivalente a su participación poblacional en el total nacional.

Mientras que los impuestos que paga Bogotá van al fondo común del presupuesto nacional para que se distribuyan a todos los rincones del país, de las regalías del petróleo que les pertenecen a todos los colombianos, a la ciudad no le corresponde prácticamente nada, debido a una folclórica legislación única en su género en el mundo. Aunque Bogotá alberga a 18 de cada 100 colombianos, y sus sectores de educación y salud atienden un porcentaje significativo de personas de Cundinamarca y otras regiones del país, de las transferencias a los municipios la ciudad recibió sólo el 7,5 por ciento y del situado fiscal sólo el

10,5 por ciento, teniendo que aportar de sus propios recursos más de 150 mil millones de pesos para cubrir los costos de salud y educación.

El listado de los ejemplos del maltrato es mucho más extenso. Vamos a trabajar de manera sistemática bajo la coordinación de la Consejería para la Nación, con estudios, trabajo coordinado con nuestros congresistas, empresarios, medios de comunicación, para que a Bogotá se le dé un tratamiento justo dentro del contexto nacional. Así mismo, vamos a trabajar de manera mancomunada con las otras grandes ciudades del país, con las que compartimos en gran medida nuestra problemática.

Con frecuencia no se trata siquiera de recibir una participación justa de los gastos nacionales, sino simplemente de tener la autonomía para conseguir nuestros propios recursos o para establecer ciertas normas de comportamiento. Por ejemplo, ahora que se tramita en el Congreso el Código Nacional de Tránsito, cabe señalar lo absurdo que es plantear que ciertas infracciones tengan la misma importancia en una ciudad como Bogotá, que en un pequeño municipio con un casco urbano de cinco mil habitantes. Aunque el artículo primero de la Constitución dice que Colombia es un país "descentralizado con autonomía de sus entidades territoriales", la intromisión del gobierno nacional y las leyes en asuntos que deberían competir exclusivamente a las entidades territoriales, es permanente.

De manera enfática quiero invitar a los habitantes de Bogotá a que seleccionen de manera cuidadosa a sus congresistas, para que sean personas verdaderamente comprometidas con Bogotá, y no simplemente pescadores de votos en la capital, que luego sólo trabajan por sus regiones de origen y frecuentemente en contra de Bogotá. Lo mismo hay que decir con relación a los candidatos presidenciales. Lo primero que les exigimos los habitantes de Bogotá es un apoyo claro y rotundo a la participación del gobierno nacional en la financiación del proyecto metro, el cual debe convertirse en realidad gracias al apoyo que el Presidente Samper ha prometido.

RELACIÓN BOGOTÁ - CUNDINAMARCA

Una relación de importancia crítica es aquella entre Bogotá y Cundinamarca. Buena parte del crecimiento de la gran urbe capital de Colombia durante las próximas décadas no se producirá en Bogotá, sino en los municipios vecinos. El agua que requiere hacia el futuro la Empresa de Acueducto y que en su mayor parte provendrá de municipios de Cundinamarca, también se destinará, quizás mayoritariamente, a abastecer la población de municipios de Cundinamarca; gran parte del empleo en Cundinamarca se genera y en el futuro más aún, en la producción de bienes y servicios y principalmente turismo y recreación para los habitantes de la gran ciudad. La planeación urbana, suburbana y rural; los temas relativos al transporte, los servicios públicos y el medio ambiente; y muchos más, deberán ser coordinados conjuntamente entre la Gobernación de Cundinamarca, la CAR, algunos municipios y Bogotá. Ocupé el cargo de Director de Planeación de Cundinamarca; fui elegido a la Asamblea Departamental y a la Cámara por la circunscripción de Cundinamarca. Además soy buen amigo desde hace muchos años del nuevo Gobernador, Andrés González. Por todo lo anterior, creo que tenemos a la vez una oportunidad y una responsabilidad histórica, para optimizar la planeación y el desarrollo armónico de nuestra región. Para apoyar este proceso, crearemos una Consejería para Cundinamarca.

EFICIENCIA ADMINISTRATIVA

Seré implacable con la corrupción en todas sus manifestaciones. Estructuraremos mecanismos para facilitar las denuncias ciudadanas, así sea en forma anónima. Y no sólo actuaremos contra el funcionario público, sino contra los empresarios privados que traten de sobornar, para obtener contratos, para cambiar las normas a su favor. Estos últimos generalmente son más ricos y por ende más culpables que los funcionarios.

La corrupción en sus diversas manifestaciones también es consecuencia del materialismo burdo rampante en nuestra sociedad. Cuando un joven piensa que la medida del éxito



“La corrupción en sus diversas manifestaciones también es consecuencia del materialismo burdo rampante en nuestra sociedad. Cuando un joven piensa que la medida del éxito en la vida son las vestimentas de marca o los vehículos de alto precio, ya tiene andado buena parte del trayecto hacia la corrupción”.

en la vida son las vestimentas de marca o los vehículos de alto precio, ya tiene andado buena parte del trayecto hacia la corrupción. Es una tarea crucial crear unos valores distintos, unos nuevos héroes, que tengan que ver más con el conocimiento, el deporte, la cultura, la amistad, la familia, el trabajo comunitario, la protección de la naturaleza.

Aunque la pasada Administración hizo avances significativos en el saneamiento financiero de nuestra ciudad, estamos lejos de contar con los abundantísimos recursos que algunas versiones sin fundamento han sugerido. Bogotá dista mucho de tener los bolsillos llenos. Cualquier programa importante de inversiones exigirá contribuciones por valorización. Nosotros y nuestras familias pasamos más tiempo despiertos fuera de nuestra casa que en ella. En nuestra ciudad pasan los días de nuestra vida. Así como hacemos esfuerzos para adquirir y mejorar nuestra casa, tendremos que hacerlos por nuestra ciudad. Y aun con esfuerzos como los mencionados, un programa de inversiones que realmente cambie nuestra ciudad, exige los recursos provenientes de la venta de la Empresa de Telecomunicaciones.

LA VENTA DE LA EMPRESA DE TELECOMUNICACIONES

A propósito de la venta de la ETB, que llevaremos a consideración del Concejo en los primeros días de febrero, cabe hacer algunas reflexiones. Primero, los invito a imaginar por un instante que la empresa es privada y que el Distrito tiene 2.000 millones de dólares disponibles. Con esos recursos, se puede constituir el banco de tierras y solucionar el problema de vivienda de cientos de miles de ciuda-

danos; se pueden construir colegios; abrir grandes vías; estructurar sistemas de transporte masivo; hacer parques y hospitales; adelantar programas de pavimentación. Todo lo anterior, generando decenas de miles de empleos en el proceso y haciendo a la ciudad más atractiva a los inversionistas que generan empleo. O en lugar de hacer todas estas inversiones y solucionar necesidades sentidas de los ciudadanos, podemos utilizar los 2.000 millones de dólares para comprar la ETB a los privados. Sin generar un sólo empleo nuevo.

Las tarifas son exactamente iguales independientemente de que la empresa sea de propiedad del Distrito, o de un tercero, porque es la Comisión Reguladora de las Telecomunicaciones la que las determina. Los empleados de la ETB, especialmente los mejores de ellos, estarán en mejores condiciones con un propietario de calibre internacional, que sujetos a las restricciones y riesgos de injerencia política del sector público. La realidad es que la función del sector público no es hacer inversiones financieras. Si así fuera, deberíamos destinar recursos provenientes de los impuestos, a comprar acciones de grandes compañías privadas. No está de más recordar que en el mundo entero las empresas de teléfonos hoy son privadas. Durante los últimos años incluso las gigantescas empresas nacionales de telecomunicaciones europeas se han privatizado; es el caso de la Gran Bretaña, Alemania y Francia, para sólo mencionar tres.

La realidad es que sin la venta de la Etb, tendríamos que posponer la solución a muchos problemas gravísimos que aquejan a los bogotanos por muchos años. En algunos casos para siempre; porque mientras que hoy todavía es po-

sible abrir vías o hacer parques en ciertos sitios; o evitar que se construyan varios miles de hectáreas más de barrios piratas; tratar de hacer todo esto dentro de algunos años sería inútil. Y esto suponiendo que la Etb valdría lo mismo entonces, ya que los expertos conceptúan que de continuar la tendencia actual, la empresa valdría cada vez menos hacia el futuro.

ENRIQUE PEÑALOSA: UN PERFIL

Como la mayoría de los colombianos, tengo raíces profundas en esta tierra. Entre mis antepasados directos tengo indígenas del resguardo de Bosa; otro, encadenado por los españoles, trabajó empedrando esta Plaza de Bolívar; dos fueron fusilados por los españoles; uno que logró salvarse estuvo entre los firmantes del Acta de la Independencia; más recientemente, mi bisabuelo fue el primer gerente de la Empresa de Energía Eléctrica de Bogotá y mi padre, además de haber hecho con el Profesor Currie el Plan de Desarrollo de Bogotá, en 1953, fue concejal en dos ocasiones. Esta es mi tierra, este es mi pueblo. No importa cuántas adversidades tengamos que enfrentar, ni nos vamos a ir, ni nos vamos a resignar a nada inferior a nuestros más ambiciosos sueños. No voy a trabajar simplemente por logros efímeros a tres años, sino por la sociedad justa y feliz que tiene que ser la nuestra, tómenos lo que nos tome alcanzarlo.

Durante años adelanté un trabajo político distinto, sin negociaciones de ninguna índole, apoyado sólo en mucho estudio y en el trabajo directo con los ciudadanos. Sin que eso sea garantía de una buena gestión, es un requisito indispensable para ella. Es aberrante haberle ido dejando la política, y por lo tanto la orientación de nuestra sociedad, a unos personajes que buscan en esa actividad prebendas personales en lugar de una posibilidad para prestar un servicio público desinteresado. En el suelo abonado por el desinterés de tantos ciudadanos capaces, prosperan la ineficiencia y la corrupción. El tipo de política que he hecho me permite decirles a los ciudadanos de Bogotá que no tengo compromisos de ninguna índole con intereses políticos o económicos.

ACTA DE COMPROMISO

Aunque soy liberal, presenté mi candidatura como candidato independiente porque creo que los ciudadanos de Bogotá en el momento actual debemos buscar aquello que nos une, más que lo que nos divide. Sigo creyendo, sin embargo, en aquello que identifico con la ideología liberal, como es un respeto profundo por las ideas ajenas y una priorización radical a los problemas de los más necesitados.

Mi único compromiso es con los ciudadanos, y con un programa ampliamente divulgado durante la campaña y oportunamente inscrito ante la Registraduría. Los más de 600.000 ciudadanos que votaron por mi nombre no sólo lo hicieron por mí, sino por ese programa. Ese es un claro mandato ciudadano que debe ser respetado por el Alcalde, el Concejo y la ciudadanía.

La tarea que tenemos por delante para con los ciudadanos de Bogotá nos corresponde conjuntamente a la Alcaldía y al Concejo. Soy un político, respeto profundamente la tarea del político que de manera respetuosa, recorriendo hasta los últimos confines de la ciudad, aprende cuáles son las necesidades y prioridades de la gente. Estoy convencido que el Concejo enriquecerá nuestros planes y hará más certeros nuestros proyectos.

El equipo de la Administración Distrital que hemos conformado no tiene color político. Sólo tiene un enorme entusiasmo y deseo de participar en la construcción de una sociedad mejor. Es emocionante encontrar un grupo de ciudadanos con las mejores condiciones profesionales, que están dispuestos a dedicar su tiempo y parte importante del de sus familias, a servirles a sus conciudadanos. Les agradezco no sólo a ellos sino a sus familias. Tanto ellos como la comunidad pueden estar seguros que aunque los retos serán muy difíciles, no van a librar ninguna batalla solos, sino como equipo, y que el Alcalde estará siempre con ellos.

A mis queridos conciudadanos de Bogotá les digo que pueden estar tranquilos; que eligieron un Alcalde que tiene per-



“Pero este triunfo y este compromiso se lo dedico muy especialmente a mi gran amigo y consejero de toda mi vida; a quien me contagió de su pasión por Bogotá, por la justicia social, por la vida misma: mi padre. Él sabe que yo podré equivocarme muchas veces, salir derrotado más veces aún y hasta fracasar por completo; pero que jamás traicionaré los principios éticos ni las prioridades sociales que aprendí a su lado”.

fectamente claro que no es más que un efímero servidor de su comunidad; que conoce la ciudad, sus problemas y sus soluciones; que está dispuesto a asumir todos los riesgos y librar todas las batallas en aras del interés general, porque no tiene ningún interés distinto del de construir una Bogotá mejor, por doloroso que sea el camino hacia ésta. Los invito a que me acompañen en este empeño, para nuestro bien y el de muchas generaciones por venir.

Quiero agradecer a todos los que confiaron en mí y me dieron su voto; de manera muy especial a los ciudadanos que me dieron una voz de aliento en alguna calle. Agradezco a quienes a lo largo de los años me ayudaron a acercarme y finalmente llegar a tener esta maravillosa oportunidad de trabajar por mi ciudad y mi gente; a tantos jóvenes estupendos que trabajaron con entusiasmo y dedicación en nuestras

campañas. Agradezco a mi madre su amor infinito que siempre me ha dado fuerza. Le agradezco a toda mi familia y muy especialmente a mi esposa y a mi hijo; y a mi bebé, de antemano, por todo el tiempo mío que cederá a otros niños de Bogotá.

Pero este triunfo y este compromiso se lo dedico muy especialmente a mi gran amigo y consejero de toda mi vida; a quien me contagió de su pasión por Bogotá, por la justicia social, por la vida misma: mi padre. Él sabe que yo podré equivocarme muchas veces, salir derrotado más veces aún y hasta fracasar por completo; pero que jamás traicionaré los principios éticos ni las prioridades sociales que aprendí a su lado.

Discurso de posesión de Enrique Peñalosa Londoño, Alcalde electo de Bogotá, enero primero de 1998.



VIVA LA CIUDAD

Como las guacamayas, los micos o las mariposas, los seres humanos somos parte de la naturaleza.

Las aves necesitan aire libre para volar.
Los delfines, mares limpios para nadar.
Los micos, árboles para trepar.
Los caballos, grandes prados para correr y saltar.

Las aves necesitan aire libre para volar.
Los delfines, mares limpios para nadar.
Los micos, selvas con árboles.
Los venados, praderas para correr, trepar y saltar.
Las personas, andenes para caminar, para montar en triciclo, para encontrarse y conversar.

Para estar bien los animales necesitan volar, nadar, o volar en libertad. De la misma manera, para estar bien, el ser humano necesita caminar sin obstáculos.

La casa de algunos animales es la selva; la de otros es el mar; nuestra casa es la ciudad.

Durante miles de años la mayoría de las personas vivía en el campo. Pero en los últimos 50 años casi todos se han ido a vivir en la ciudad. Así como los peces nadan en bancos; las aves vuelan en bandadas; las personas prefieren vivir en comunidad; en un pueblo o en una ciudad.

A la gente le gusta vivir en la ciudad porque allá pueden encontrar trabajos muy distintos: manejar un bus; ser plomero, y obrero en la construcción de grandes edificios; ser profesor de música en la universidad; cocinero en un restaurante; piloto de avión; ingeniero de computadores.

A la gente le gusta la ciudad porque puede hacer actividades muy distintas: ir a cine; a conciertos de música, a partidos de fútbol en el estadio, a restaurantes y tiendas, a museos, a titeres, al Planetario, a bibliotecas, a parques. A la

ciudad llegan más películas, más libros, más conciertos, más competencias deportivas.

A la gente le gusta la ciudad porque siempre encuentran otras personas interesadas en lo que ellos están interesados y así comparten y aprenden. Por ejemplo, si a alguien le interesa mucho criar una raza de perros, en la ciudad seguro encuentra otras personas que tienen los mismos perros, para casarlos entre sí, o para hacer concursos; si lo que le interesa es el teatro, en la ciudad encuentra grupos de teatro, y gente que le gusta ir a ver teatro. Si lo que le gustan son los aeromodelos, también encuentra muchas personas con esa afición.

La ciudad es el sitio natural para la vida del ser humano. En una ciudad sana, las personas gozan de salud del cuerpo y del espíritu. Pueden ser felices.

Pero si la ciudad se deteriora, la gente se enferma del cuerpo y del alma. Ocurre lo mismo que pasa en la selva cuando cortamos los árboles y dañamos el hábitat de muchos animales: muchos animales se enferman del cuerpo o del espíritu, dejan de ser felices y desaparecen.

En las últimas décadas nos hemos preocupado mucho por la ecología y el medio ambiente de los animales silvestres. Pero no nos hemos preocupado por la calidad del medio ambiente de los seres humanos, que debe ser una ciudad sana.

Cuando una selva se daña, los primeros que se afectan son los animales más vulnerables, los bebés, o los muy jóvenes; y los ya viejos. Igual ocurre en la ciudad: cuando el medio ambiente de una ciudad se daña, los más afectados son los seres humanos más vulnerables; los niños, los ancianos, los discapacitados. Por eso, la medida de qué tan sana es una ciudad, es qué tan apta es para estas personas más vulnerables; qué tan buena es para la felicidad de estas personas. Si una ciudad propicia la felicidad de los niños, es buena para todos los demás.



“Si una ciudad destinara a los niños el mismo espacio que les da a los carros, en vías y lugares de estacionamiento, sería maravillosa. Incluso si solamente les diera a los niños el mismo espacio que destina al estacionamiento de los carros, sería bastante buena”.

Una ciudad sana tiene mucho espacio para caminar, porque, como dijimos, el ser humano es un animal que camina y necesita caminar para estar bien. Una ciudad sana tiene andenes muy amplios, muchos parques, vías peatonales, plazas, alamedas.

Los espacios peatonales no sólo son sitios para caminar, son lugares de encuentro. La gente en la ciudad siente una necesidad muy profunda de ver otras personas, mirar desconocidos, encontrar conocidos. Por eso prefieren ir a un concierto, o a un partido de fútbol, que verlo en televisión. Por eso les gusta caminar por las zonas comerciales o ir al parque. En Bogotá una de cada cinco personas sale a la ciclovia del domingo, a mezclarse con cientos de miles de otras personas de su ciudad.

Los andenes no son simplemente para pasar, para ir de un sitio a otro. Son como un parque. Son para jugar, para hacer negocios, para pasear, para encontrar gente.

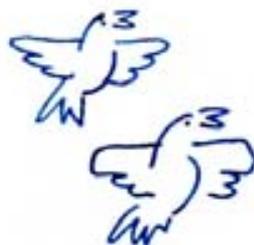
Así como las selvas están amenazadas por quienes quieren tumarlas para sembrar plantaciones comerciales, o tener ganado, la ciudad está amenazada. La mayor amenaza para una ciudad sana es el automóvil. Porque las ciudades terminan haciéndose más para los carros, que para la gente.

Si una ciudad destinara a los niños el mismo espacio que les da a los carros, en vías y lugares de estacionamiento, sería maravillosa. Incluso si solamente les diera a los niños el mismo espacio que destina al estacionamiento de los carros, sería bastante buena.

En Bogotá estamos lejos de esa situación.

Durante miles de años las ciudades se hacían para la gente, no para los carros, puesto que no había carros. Las ciudades antiguas tenían calles angostas, escaleras y muchas plazas. Además de las personas, circulaban caballos, burros y coches tirados por caballos. A veces los coches y los caballos formaban congestiones. Por eso hace más de 2.000 años, el emperador romano Julio César prohibió que los coches circularan de día. Sólo podían circular de noche. Pero aun cuando había caballos y coches, la velocidad no era grande y compartían las plazas y calles con los peatones y con los niños jugando sin peligro para éstos. Otra ventaja de los coches de caballos es que no queman gasolina como los carros y no contaminan el aire.

En una ciudad sana, los niños deben poder salir solos desde muy pequeños y circular por la cuadra, el barrio, ir al parque. Esto ocurría en las ciudades antiguas.



LA BOGOTÁ DE LOS PEATONES: UNA CIUDAD PARA LA GENTE

Dios nos hizo peatones, animales que caminamos. Necesitamos caminar; no para sobrevivir, sino para VIVIR, para ser felices. Podríamos sobrevivir fácilmente encerrados en un apartamento toda la vida. Un pájaro puede sobrevivir encerrado en una pequeña jaula. Pero uno sospecha que el pájaro estaría más feliz en una jaula del tamaño de un gran auditorio, y más feliz aún, volando libre y sin restricciones. De la misma manera, nosotros estamos más felices en un andén de diez metros de ancho, que en uno de dos.

Estamos hablando de valores que no son medibles. No puedo probar matemáticamente que el ave sea más feliz libre, ni que el ser humano esté más feliz en espacios públicos más amplios y de mejor calidad. Sin embargo, si reflexionamos, casi todo lo que es realmente importante en nuestra vida, no es medible. Por ejemplo, la belleza, el amor, el valor, la amistad, la lealtad, la felicidad misma.

Algunos comerciantes y constructores nos dicen que en el andén hay "suficiente" espacio para hacer bahías de estacionamiento y "además", para que "pase la gente". Resulta que el andén no es para "pasar". Es para vivir. Las calles son para que pasen los vehículos. Los andenes quedan junto a las calles, pero no pertenecen a la misma familia. Son asimilables más bien a los parques y a las plazas. Son para que la gente converse, los niños jueguen, las parejas se seduzcan, los viejos lean el periódico en alguna banca o miren pasar gente. De manera que decir que en los andenes hay suficiente espacio para que se estacionen los carros y además, para que pase la gente, es tan equivocado como decir que en los parques o en la Plaza de Bolívar hay suficiente espacio para estacionar cientos de vehículos, dejando eso sí, suficiente espacio para que pase la gente. Las calzadas vehiculares se diseñan para que el mayor número de vehículos sean evacuados en el menor tiempo posible. Un buen andén, en cambio, se diseña para que la mayor cantidad de gente permanezca en él el mayor tiempo posible y realmente lo disfrute y goce de la ciudad.

Imaginemos a nuestros defensores criollos del estacionamiento en los andenes, en alguna de las numerosas ciudades del mundo que han cerrado sectores enteros de sus centros urbanos a los automóviles y tienen decenas de vías peatonales. Podrían decir, por ejemplo: "Señores alemanes, ¿cómo es que ustedes no han caído en cuenta de que en sus vías peatonales cabrían muchos vehículos estacionados, quedando además suficiente espacio para que pase la gente?". Es evidente el absurdo de la posición, puesto que lo que se busca precisamente es espacios tan amplios como sea posible para los peatones, preferiblemente sin ningún vehículo que perturbe un ambiente netamente humano.

Así como algunos dicen que en la acera hay suficiente espacio para acomodar vehículos estacionados, otros afirman que hay espacio de sobra para permitir que parte de ellos o de la zona verde aledaña sea encerrada con rejas, muros o setos. Nadie se opone a los cerramientos o a las rejas; siempre y cuando estos encierren propiedades privadas. En las grandes capitales del mundo muchas ventanas en los primeros y segundos pisos tienen rejas. Lo que es inconstitucional, ilegal e inconveniente para la sociedad es que algunos particulares se apoderen de la propiedad pública, que nos pertenece a todos por igual.

A nadie se le ocurriría apropiarse del jardín de un vecino, encerrándolo con un muro o invitando a otro a que lo hiciera. Respetamos la propiedad privada como algo sagrado. En cambio muchos se apropian de lo público o proponen o defienden que otros lo hagan, sin sonrojarse. Nos indigna, con justo motivo, que algunos políticos se roben lo público. Pero hay quienes defienden que algunos particulares hagan lo mismo mediante cerramientos ilegales. Seguramente si esos políticos que roban el tesoro público trabajaran en una empresa privada, no robarían. Es indispensable cambiar la estructura de valores tan laxa con relación al respeto de la propiedad pública que, por ser de todos, es tan sagrada que la privada.

Como se explicará más adelante, la existencia de amplios espacios públicos de calidad, lugares de encuentro para la gente, construye seguridad. El argumento de la búsqueda de una mayor seguridad no justifica la apropiación por parte de unos particulares de lo que no les pertenece. El político que roba no podría justificar su acción argumentando que con el producido de su fechoría iba a comprar un automóvil blindado, para tener más seguridad. Como tampoco podría un ciudadano que no tuviese automóvil justificar el robo de un vehículo diciendo que sólo buscaba sentirse más seguro que en el bus. La realidad es que el 95 por ciento de las edificaciones en la ciudad tienen frente contra el andén y la calle. Los propietarios de aquellas edificaciones que tienen el privilegio de tener una zona pública aledaña, no pueden apropiársela.

Una primera aproximación permite estimar que en nuestra ciudad hay más de 400 hectáreas de parques públicos encerrados ilegalmente. De hecho, casi todos los jardines con cerramientos son parques públicos, que deben ser recuperados para el disfrute general y la integración de toda la comunidad. Una niña residente en el barrio más marginado de la ciudad tiene tanto derecho a acceder a la zona verde adyacente a un conjunto residencial del norte, como el residente del edificio vecino. Algunos argumentan que compraron su apartamento creyendo de buena fe que la zona verde era privada. De la misma manera que quien compra un carro robado de buena fe debe de todas formas regresarlo a su dueño cuando descubre la verdad, todos los espacios públicos hoy encerrados en la ciudad deben ser abiertos; los muros, rejas y setos que los encierran deben ser eliminados, dejando eventualmente una pequeña barrera protectora de máximo 40 centímetros de altura, para impedir que los niños más pequeños salgan a la calle. Recuperar un espacio público para la comunidad no requiere de la iniciativa gubernamental. Cualquier ciudadano puede hacerlo, mediante una querrela, una tutela o una acción popular.

Aunque el argumento para levantar muros y otros cerramientos es la seguridad, es evidente que esa seguridad también se lograría instalando cerramientos o rejas en las ventanas, exclusivamente en la parte privada. Si buscamos la verdad,

encontramos que un propósito de los cerramientos es impedir el ingreso a personas de estratos más pobres.

Imaginemos lo acogedora y aun encantadora que será nuestra ciudad con andenes y sus zonas verdes aledañas más amplios, con cientos de parques abiertos a todos, imbricados entre los conjuntos residenciales. En muchos sectores de la ciudad cada día podríamos salir a un parque distinto. En varios sitios en donde hemos quitado cerramientos ilegales los vecinos han encontrado que se ha mejorado la calidad del entorno. Por ejemplo, en el Parque de El Virrey, en la Calle 87 entre la autopista y la carrera 9ª, había numerosos cerramientos. Algunos vecinos se opusieron al proyecto e incluso entablaron tutelas para impedir que se realizara. Hoy es un parque frecuentado por miles de ciudadanos de todas las edades y el sector es uno de los pocos que se ha valorizado durante estos años de recesión económica. Aumentando, además, los niveles de seguridad en esta zona.

LAS VENTAS INFORMALES

Igual que quienes hacen bahías de estacionamiento o cerramientos ilegales, los vendedores informales también consideran que en los andenes y otros espacios públicos peatonales hay suficiente espacio para que ellos se instalen. Y por supuesto, en los espacios públicos peatonales ocupados por vendedores informales ocurre lo mismo que en aquellos que son ocupados por vehículos: se vuelven inseguros y se desvalorizan. Seguramente si en un espacio peatonal verdaderamente amplio hay un vendedor informal, con un uniforme o delantal limpio, carnetizado, y algún carrito o bicicleta bien diseñados, no hace daño y por el contrario puede hacer más agradable el lugar. Siempre aceptamos y aun apoyamos con chalecos de identificación a quienes venden maíz para las palomas en la Plaza de Bolívar, a los fotógrafos y lustrabotas del lugar, e incluso a los vendedores de helados, preferiblemente a aquellos artesanales, con sus pequeñas cajas y no a los que tienen carritos con marcas de grandes empresas. Pero hay límites. La Plaza de Bolívar perdería majestuosidad y encanto invadida de carritos de ventas de todas las grandes marcas de gaseosas, helados, papas fritas; con asaderos de

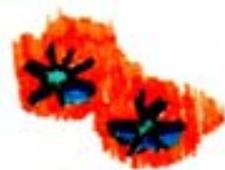


mazorcas, ventas de pinchos y vendedores de pantuflas y relojes de contrabando o joyas artesanales sobre telas extendidas en el piso. Hay algunas ventas informales que son realmente encantadoras: los carritos de aguas aromáticas, alguna colorida carretilla de chontaduro o unos dulces artesanales. El problema es distinguir entre los vendedores que deterioran el entorno y los que no. Porque incluso la carretilla de frutas tan colorida puede ser un estorbo muy serio en medio de una acera angosta; o cuando hay 100 de ellas que se toman incluso el espacio vehicular en una calle céntrica.

Los vendedores informales que no empotran casetas sobre el espacio público y recorren sectores periféricos, no causan daño. Pero los vendedores informales prefieren instalarse en

los lugares más céntricos, donde los andenes están abarrotados de peatones, estorbando y causando un desorden particularmente propicio para la actuación de los delincuentes. El desorden y la inseguridad ocasionados por los vendedores fueron una de las principales causas de deterioro del centro y su abandono por miles de tiendas, restaurantes, bancos, hoteles...

Uno de los mitos que hay que dejar atrás es que las ventas informales contribuyen a solucionar el problema del desempleo. Cuando se toman un sector, son como una infección mortal que desvaloriza y eventualmente lleva a la quiebra a los establecimientos del sector formal, que si pagan impuestos, empleados, servicios públicos, etc. Es increíble, pero mu-



"Aunque el argumento para levantar muros y otros cerramientos es la seguridad, es evidente que esa seguridad también se lograría instalando cerramientos o rejas en las ventanas, exclusivamente en la parte privada. Si buscamos la verdad, encontramos que un propósito de los cerramientos es impedir el ingreso a personas de estratos más pobres".

chos vendedores informales venden en la puerta de estos establecimientos, los mismos productos pero a menor precio, constituyéndose, además, en una competencia desleal; causando desempleo, por supuesto. Lo que ocurre es que quienes pierden sus empleos en las tiendas u hoteles que se quiebran, no protestan y no son tan visibles como los informales que organizan protestas atractivas para los medios. Tampoco es cierto que los vendedores informales sean los miembros más pobres de nuestra sociedad. Alguien que instale un puesto de perros calientes sin competencia en la esquina de la calle 19 con carrera 7ª puede tener ingresos superiores a los de un ejecutivo de alto nivel. Tampoco hay que imaginarse que los lugares más apetecidos son ocupados por los vendedores más pobres, ni por los que llegan más temprano. Verdaderas mafias se apoderan de los sectores y aquel que quiera ocupar un sitio allí sin pagar lo que le exigen, arriesga su propia vida.

Los parques, teatros, bibliotecas, estaciones de TransMilenio son espacios que nos pertenecen a todos y sus visitantes deben sentirse respetados. Si por ejemplo, las entradas de los parques se vuelven piqueteaderos desordenados, sucios e inseguros, se amarga la experiencia de quienes los visitan. La visita a un parque debe mejorar la calidad de vida; enaltecer al ciudadano. No puede tolerarse que una minoría que viola las normas, impida que hasta el más humilde de los ciudadanos sienta que ese espacio público al cual él tiene acceso es ordenado, seguro, amable y que su vida se dignifica al visitarlo.

¿CUÁL CIUDAD?

La población de nuestra ciudad se multiplicó por diez durante los últimos 50 años. Apenas estamos aprendiendo a vivir en ciudad. En el mundo entero estamos frente a una evolu-

ción relativamente nueva. Porque aunque tenemos ciudades desde hace 5.000 años, sólo tenemos automóviles en cantidades significativas desde hace unos 80 años. Desde entonces hemos venido construyendo ciudades más para los vehículos que para la gente. Hace 100 años un niño de siete años se movilizaba con gran libertad varias cuadras alrededor de su hogar. Hoy en la mayoría de ciudades se encierra cada vez más a los niños, para evitar el riesgo de que sean atropellados por los vehículos.

Hace un tiempo vi un documental sobre unas garzas en un pantanal del Brasil. Me impresionó mucho, pues las garzas pequeñas cuando estaban aprendiendo a volar caían con frecuencia al pantano, donde eran devoradas por saurios que acechaban hambrientos. Al reflexionar, encontré que aunque la situación era aterradora, era muy similar a la que viven los niños en Bogotá. Crecen encerrados y si salen a la calle, corren grandes riesgos de ser atropellados y morir. Infortunadamente no es un análisis teórico. Cada año mueren decenas de niños atropellados por los vehículos y cientos quedan heridos, a veces inválidos por vida.

Durante los últimos 40 años el mundo tomó conciencia de la importancia de proteger el medio ambiente, lo que es un avance extraordinario. Hoy cualquier niño de cualquier país del mundo está preocupado por la destrucción de las selvas y la contaminación de los mares. Tenemos cada vez más claridad sobre cuál es el ecosistema óptimo para un orangután o una ballena o los delfines en cautiverio. ¿Qué se hace por la adecuación de las ciudades para el libre desarrollo y el gozo de las personas y los niños? Tal vez nada, porque estamos lejos de tener una claridad similar con relación a cuál es el ambiente más propicio para una vida humana feliz. Para la mayoría de las personas la ciudad es el sitio natural y deseable. Allí encuentran las mejores

facilidades para el desarrollo más pleno de su potencial humano. Ya sea que alguien tenga interés en la investigación científica, la ingeniería de sistemas, la música o simplemente el aeromodelismo o los concursos caninos, la ciudad es el sitio para desarrollarlo. Pero ¿cuál ciudad?

En el mundo entero a medida que se construyen vías rápidas y las ciudades se organizan cada vez más en función de los carros, los ciudadanos se van a vivir a las afueras, en desarrollos de baja densidad poblacional denominados suburbios. Buscan principalmente espacios con menos tráfico, para que los niños crezcan gozando de una mayor movilidad, más libres de la amenaza de ser atropellados por un vehículo. Los expertos en urbanismo critican por numerosas razones los desarrollos suburbanos. Cuando alguien que vive en los suburbios es invitado a salir una noche a teatro y a un restaurante, muy probablemente dice que no, para evitar el largo viaje. Esto hace por supuesto que las ciudades suburbanizadas tengan mucho menos teatros y restaurantes.

Los suburbios también son solitarios. No se encuentra casi gente en los espacios públicos. Quienes habitan en los suburbios, frecuentan los centros comerciales para poder tener contacto con otras personas. Otra desventaja de los suburbios es que no pueden ser atendidos por sistemas de transporte público masivo de bajo costo y alta frecuencia, debido a las largas distancias y a lo reducido de la población sobre cualquier eje dado. Desde la perspectiva fiscal, el desarrollo suburbano es funesto. Cuando los estratos más altos migran hacia los suburbios, ubicados en otros municipios, la ciudad queda sin recursos para atender las necesidades de los más pobres. Sería grave, por ejemplo, que los estratos altos de Bogotá decidieran ubicarse en Sopo o Cajicá, creando unas ciudades sin pobres. Bogotá quedaría sin posibilidades de estructurar subsidios cruzados —cobrar impuestos y tarifas a los estratos más altos, para atender a los más pobres—. Independientemente de las justificaciones, hay un problema serio cuando los expertos en urbanismo consideran que los suburbios son indeseables y sin embargo, los ciudadanos continúan tratando de vivir en ellos.

Imaginemos por un instante cómo se siente un ser humano en una vía peatonal o en otros espacios exclusivamente peatonales. Ahora imaginemos qué se siente cuando se comienzan a introducir progresivamente vehículos automotores, que pasan cada vez más cerca. Poco a poco los vehículos se imponen, desplazan a los seres humanos. Representan una amenaza; y no cualquier amenaza, sino una amenaza de muerte. Entre más angostos sean los andenes y mayor la velocidad del tráfico, mayor el estrés, especialmente para alguien que esté con niños; menos amable y menos humano es el entorno. Lo ideal por supuesto es una vía o un ambiente exclusivamente peatonal. Entre más amplios sean los andenes, más lento el tráfico vehicular, el ser humano se siente en un ambiente más seguro y más amable. El urbanista danés Jan Gehl ha encontrado que entre más amplios y de mejor calidad sean los espacios peatonales, y más lento sea el tráfico, más gente sale al espacio público peatonal y permanece más tiempo allí.

Imaginemos una ciudad donde mínimo la mitad y preferiblemente mucho más de la mitad de las vías fueran exclusivamente peatonales; tan sólo algunos buses o trolebuses circularían por algunas de ellas; habría numerosas plazas y parques, espacios públicos para el encuentro o la reflexión. La circulación de automóviles exceptuando taxis, estaría totalmente prohibida durante las seis horas pico. Todos los habitantes, independientemente de su nivel de ingreso, se movilizarían como iguales, en transporte público, en bicicleta, a pie. Con poca contaminación, los árboles crecerían muy verdes, los niños y los ancianos serían más saludables, respirando un mejor aire y teniendo menos ruido.

Una ciudad con espacios públicos peatonales amplios, abundantes y de gran calidad, en los que la gente pasa mucho tiempo, es una ciudad más igualitaria. Es imposible darle a todos los ciudadanos automóviles, computadores, viajes al exterior u otros bienes y servicios de consumo individual. Pero es perfectamente posible darles a todos bienes y servicios públicos de la mejor calidad, como escuelas, bibliotecas y también, parques y andenes. Crear espacio público de calidad, demuestra respeto por el ser humano. Comienza a compensar, así sea de manera mínima, las grandes desigualdades de nuestra sociedad.

En el tiempo libre es cuando se siente más agudamente la diferencia de ingreso. Porque durante las horas laborales, todos estamos más o menos satisfechos o insatisfechos, independientemente del nivel de ingreso. Es al salir del trabajo, cuando se siente brutalmente la diferencia. El ciudadano de estrato medio o alto tiene su automóvil, va al club, paseos, teatro, restaurantes; mientras que el más pobre tiene como principal opción recreativa —distinta de la televisión—, salir al espacio público: al parque, la biblioteca pública, a caminar por las alamedas y andenes. Esta es una razón por la cual construir espacio público de alta calidad demuestra respeto por el ser humano y construye una sociedad más igualitaria.

UNA CIUDAD MÁS IGUALITARIA

Es evidente por supuesto, que un ser humano que es tratado con respeto, tiende a responder del mismo modo. Y por el contrario, cuando no tiene parques a su alcance o éstos están en mal estado; cuando el ciudadano encuentra andenes estrechos, oscuros, con desniveles y huecos, mal iluminados, parcialmente ocupados por bahías de estacionamiento de vehículos o por vendedores informales, sin árboles y sucios, es difícil esperar que, por ejemplo, no arroje basura al piso, cumpla con las normas de tránsito, pague sus impuestos, y a la vez sea amable.

Ocupar el espacio público peatonal con bahías de estacionamiento y vehículos es un acto de arrogancia y falta de respeto para con los más débiles. En nuestra sociedad, los propietarios de vehículos son una minoría privilegiada. Cuando le roban espacio al peatón con bahías de estacionamiento, o simplemente estacionando sobre el andén, quienes ostentan mayor riqueza y poder irrespetan a los más pobres, débiles o vulnerables. Se irrespetan no sólo a los más pobres, que por supuesto se movilizan más a pie. También se irrespetan a los más débiles, o vulnerables, que no conducen vehículos, como los niños, los ancianos, las personas con alguna discapacidad. Las bahías de estacionamiento o los carros en los andenes son evidencia flagrante de que nuestra democracia es formal pero no real.

El espacio público peatonal es importante en la construcción de una sociedad más igualitaria, porque allí todos nos encontramos como iguales. Esto es muy especial, pues en nuestra sociedad casi siempre nos encontramos separados por diferencias jerárquicas y económicas: se encuentra el residente del apartamento con el portero, pero este último como su empleado; en la empresa se encuentran la aseo y el gerente, pero separados por las jerarquías; el más pobre desde la ventana del bus ve al de mayor ingreso en el automóvil, en un mundo aparte. En el espacio público todos nos encontramos como iguales. Y esto produce efectos maravillosos.

La ciclovía del domingo, para la que cerramos 120 kilómetros de vías principales, es un lugar de encuentro para dos millones de personas, de todas las extracciones, de todos los rincones de la ciudad, que se encuentran como iguales, generando la apropiación de espacio público más grande de Colombia. Esto produce una convivialidad única; prácticamente otra sociedad. Es por ejemplo, el sitio más seguro de la ciudad. No porque haya más policías, sino porque existe una formidable solidaridad y apoyo mutuo. Mientras que en el trancón de vehículos el bandido rompe el vidrio del automóvil de una señora, saca la cartera y se va caminando, ante la pasividad de las personas en los demás vehículos, en la ciclovía hay una gran solidaridad y una ayuda mutua.

Los espacios públicos peatonales de calidad son más seguros y valorizan el sector donde se encuentren. Lo contrario ocurre cuando están deteriorados. La recuperación del espacio público que realizamos en el centro de Bogotá, en San Victorino, la Avenida Jiménez, los andenes de la carrera 10ª y otros, por sí sola contribuyó a una reducción de los delitos superior al 26 por ciento. En un espacio público ordenado, limpio, bien iluminado, el delincuente se siente incómodo, mientras que los ciudadanos de bien se sienten más seguros y tienden a responder solidariamente para enfrentar al delincuente. Como se dijo anteriormente, cuando el espacio público peatonal es más amplio y de calidad, y cuando el tráfico es más lento, más gente va allí y se pasa más tiempo. Entonces en el andén se encuentran actividades interesantes: personas caminando, conversando, sedu-

ciéndose, niños jugando. Incluso se hace atractivo mirar por la ventana. Todo lo cual hace que haya más seguridad.

Los parques son particularmente valiosos para fortalecer la seguridad. Los jóvenes hacen deporte en lugar de otras actividades menos constructivas. Allí los vecinos se conocen. Y no hay nada tan importante para la seguridad de un barrio como el que los vecinos se conozcan. Por eso los cerramientos que supuestamente buscan conseguir seguridad, logran lo contrario. Porque los parques encerrados ilegalmente impiden que se conozcan e integren los residentes de un sector más amplio. Es tan claro que los cerramientos no resuelven el problema de seguridad, que es muy frecuente ver ventanas con barrotes en los primeros y segundos pisos de edificios protegidos por cerramientos ilegales.

La correlación que existe entre espacio público de calidad y seguridad, también existe con relación a la valorización o desvalorización de un sector. La mejor manera de evitar la desvalorización de un sector es tener espacios públicos peatonales excelentes: andenes sin bahías de estacionamiento, sin desniveles, bien iluminados, con árboles son el mejor seguro contra el deterioro y la desvalorización.

EL VALOR DE LOS PEATONES

Una de las pocas preocupaciones ciudadanas en Bogotá con relación al urbanismo es aquella del "uso" de los sectores. La experiencia ha enseñado a los bogotanos a tenerle terror a la conversión de edificaciones residenciales en comerciales, de oficinas, o universitarias. Porque han visto cómo



mo esa primera vivienda convertida en tienda, inicia un proceso de deterioro y desvalorización que como un cáncer carcome el sector más o menos rápidamente. Sin embargo, al observar el fenómeno con más cuidado, es evidente que la causa del deterioro no es el comercio o las oficinas, sino la destrucción del espacio público: el estacionamiento de vehículos sobre los andenes; estacionamientos desordenados incluso en la calle; y la proliferación de avisos antiestéticos, generalmente violando las normas.

Cuando se comienza a hacer bahías de estacionamiento sobre los andenes o éstos son ocupados por vendedores informales, invariablemente comienza el desorden, el deterioro, la inseguridad, la desvalorización. Eso fue lo que ocurrió con la carrera 15, que en 1965 era la vía residencial más lujosa de Bogotá y que llegó a convertirse en un foco de deterioro, delincuencia y pérdida de valor inmobiliario. La reconstrucción de andenes en la carrera quince suscitó una violenta andanada de ataques contra nuestra Administración incluyendo columnas y editoriales. Fue uno de los principales motivos que alimentó el proceso para promover la revocatoria. Hoy existe un amplio reconocimiento ciudadano de las bondades de ese proyecto y de otros similares en otros sectores. Estoy convencido que si se respetan esos espacios peatonales, esos sectores renacerán de nuevo. Lo mismo que causó el deterioro de la carrera quince en Bogotá estuvo al origen del decaimiento de la Avenida San Martín, en Cartagena, y la calle 6ª, en Cali; y se reproduce en la Avenida Pepe Sierra en Bogotá, que cada día será peor, si no hay un cambio drástico. El sector del parque de la 93, que hoy a finales del año 2000, es el sector comercial y especialmente de restaurantes más valioso y de moda en Bogotá, de no erradicar los automóviles que en bahías ilegales invaden todos los andenes del sector, entrará muy pronto en un proceso de deterioro y desvalorización.

Lo que deteriora los sectores no es el uso comercial. En Nueva York o París hay edificios de apartamentos de lujo, con tiendas o restaurantes en el primer piso. Las universidades tampoco deterioran *per se*. Algunos activistas de la conservación arquitectónica en Bogotá argumentan que

no debería autorizarse a las universidades ocupar edificios de conservación. Precisamente un uso óptimo para edificaciones de conservación es el académico. Muchas de las universidades más prestigiosas del mundo ocupan edificios de conservación arquitectónica: Oxford, Cambridge, La Sorbona, Heidelberg, Harvard. Teusaquillo podría ser una maravillosa ciudadela universitaria siempre y cuando no se entienda que eso implica tolerar el estacionamiento en antejardines encementados y andenes o colocar avisos antiestéticos sobre las fachadas. Por el contrario, el sector debería tener abundantes vías peatonales, andenes amplios, con pasos pompeyanos en las intersecciones, y hermosas plazoletas.

Los comerciantes temen que la eliminación de las bahías de estacionamiento pueda afectar negativamente su negocio. Hay algunos casos que violan todas las normas y agreden a la ciudad, como aquellos de panaderías, bancos y otros establecimientos diseñados para que los vehículos estacionen al frente durante unos pocos minutos, que se han hecho adecuando una casa y robando un pedazo de acera para labrar una bahía de estacionamiento. Este tipo de negocios diseñados para atender a la gente que llega en automóvil por unos pocos minutos debe tener un local con el espacio de estacionamiento suficiente en la parte privada de la propiedad, sin robar un solo centímetro al espacio público. Otros establecimientos como tiendas de ropa, de muebles, restaurantes y librerías se favorecen con el mejoramiento de la calidad peatonal del sector. En general, todo lo que se vende en los centros comerciales cerrados se vende bien en vías con una excelente calidad peatonal, aunque existan restricciones severas al estacionamiento; incluso, lo óptimo es que la vía sea exclusivamente peatonal. Porque viene más gente, circula con más tranquilidad y en un estado de ánimo más abierto a realizar compras. Las vitrinas de los almacenes, con carros parqueados encima de los andenes, se vuelven inaccesibles; mientras si el espacio es generoso, la actividad de ver vitrinas se vuelve grata, y aumenta la gente que pasea.

En cientos de ciudades se han peatonalizado vías muy comerciales. Invariablemente los comerciantes se han opuesto

inicialmente a la medida; y a la postre, han sido los más beneficiados. La crítica que hoy algunos urbanistas hacen a la peatonalización de vías o sectores de la ciudad, es que se vuelven demasiado comerciales. Pues es tal el éxito comercial que resulta de la peatonalización, que los precios suben y los residentes tienden a ceder sus casas a usos comerciales. Lo que no es de extrañar, puesto que aquello que ofrecen los centros comerciales es justamente vías peatonales en perfecto estado, en ambientes seguros. La madre no tiene que temer si su niño se suelta de su mano. En aquellos sitios donde hay estaciones, los ambientes climatizados de los centros comerciales protegen de los fríos o calores externos; pero en Bogotá la temperatura siempre es agradable. La peatonalización total o parcial de los sectores comerciales los convierte en centros comerciales al aire libre, con las ventajas del aire fresco, árboles, aves y la vista del cielo.

Las bahías de estacionamiento labradas donde debía haber acera, el desnivel que se hace al andén para que los vehículos entren a los garajes sin incomodarse, las aceras que desaparecen en las estaciones de gasolina, son demostraciones de irrespeto por el ser humano y su dignidad. Son actitudes excluyentes contra los miembros más vulnerables de nuestra sociedad, como los niños, los ancianos, los discapacitados. Y son otra evidencia más de que nuestra democracia es más formal que real. Porque el irrespeto de los automovilistas y de quienes construyen la infraestructura por los peatones emana de criterios clasistas. Los propietarios de automóvil son la minoría más rica de la población. Caló en la sociedad aquello que el de carro es el "patrón" y tiene derecho a todo; incluso a violar los derechos de los demás, especialmente si son más pobres o más débiles. En el barrio de estrato alto se estacionan vehículos sobre el andén o se hacen bahías de estacionamiento sobre éste, porque se tiene claro que los más probables peatones son personas sencillas, algunas empleadas de servicio con su hija, algún portero. A nadie se le ocurriría estructurar una bahía de estacionamiento en medio de la vía; u ocupar el espacio vial de alguna manera. Porque ahí estaría estorbando a los conductores de vehículos y por ende a los poderosos.

UNA NUEVA BOGOTÁ

Llama la atención también que felizmente hay muchas personas preocupadas por el medio ambiente, que se enardecen si se tumban las selvas. Pero pasan impávidas, frente a los carros estacionados sobre los andenes de la gente, de los niños. Así como los activistas ambientales deben recurrir a la acción en ocasiones, sería estupendo que grupos de jóvenes ecologistas urbanos colocaran grandes colcomanías difíciles de remover en los parabrisas de los vehículos estacionados en bahías ilegales y andenes, que dijeran algo como: "Por una sociedad más democrática, respete el espacio de los niños". Por supuesto que la policía y otras autoridades deberían hacerlo. Pero otra evidencia de lo poco democrática que es nuestra sociedad, es la capacidad de presión de los propietarios de vehículos, que por definición son los más ricos de la población, para mantener sus automóviles sobre los espacios peatonales. Por su nivel de educación, por tener otras urgencias, por ser niños, quienes son agredidos por la ocupación ilegal de los andenes, no tienen capacidad de defenderse.

Caminar libremente por espacios amplios y amables no es la única necesidad humana que es atendida por el espacio público. Otra necesidad que no puede ser medida matemáticamente es aquella de ver otras personas, de estar con otros, preferiblemente muchos. Aunque algunos deportistas quisieran hacernos creer otra cosa, el verdadero atractivo de la ciclovía no es el deporte sino la gente. La ciclovía cumple la función que cumplían las plazas en los pueblos pequeños, alrededor de las cuales, se decía, los hombres caminaban en una dirección y las mujeres en la otra. Los jóvenes podrían ver y escuchar mucho mejor a un grupo musical en un videodisco proyectado en la sala de una casa, que en un concierto multitudinario; pero es evidente que en el concierto hay otro tipo de ritual, y parte fundamental de éste es precisamente compartir el espacio y la emoción con otros en una multitud. A casi nadie le gusta ir a un restaurante desocupado; podría decirse que la gente sale a comer tanto por el deleite gastronómico, como por cenar acompañado de otros, así éstos estén en otras mesas y nunca se crucen una palabra.

Las playas son otro ejemplo: asolearse en una terraza sería tan efectivo como hacerlo en la playa. Pero por supuesto, sería mucho más aburrido. A las personas les gusta estar con otras personas, cruzarse con muchos desconocidos, observarlos. Jan Gehl nos cuenta cómo luego de un estudio encontraron que las bancas más utilizadas de los parques no eran aquellas ubicadas en el lugar más bello o bucólico sino aquellas frente a las cuales pasaba más gente.

Una de las tragedias de los suburbios norteamericanos de casas con jardines amplios es que no se ve gente en las calles. Para atender esta necesidad humana de encontrarse con otros, los norteamericanos se inventaron el "shopping". Ellos dicen que esta actividad no es ir a hacer compras, sino simplemente ir a los centros comerciales a mirar lo que pudieran llegar a estar interesados en comprar en un futuro. Pero por supuesto, la realidad es que van al centro comercial a encontrar otras personas, para no aburrirse en medio de la angustiada soledad de los suburbios. Por el contrario, las vías céntricas que muchas ciudades del mundo han convertido en peatonales viven abarrotadas; cumplen una función similar a la de las ciclovías.

Hay libros enteros dedicados a describir los innumerables inconvenientes de los suburbios. Pero obviamente los centros urbanos densos desde los que emigró la población hacia los suburbios también presentaban deficiencias severas para una vida humana feliz; la más grave de ellas es el tráfico incesante de vehículos, la amenaza que representan para los niños, el ruido y la contaminación que producen. De modo que hay que inventar un nuevo modelo de ciudad. Para nosotros, un modelo propio, que se adecúe a nuestra densidad, a nuestra realidad económica, a nuestro clima, a nuestras aspiraciones. Proponemos que la ciudad más exitosa no es la que tiene autopistas o metros, sino aquella que se pueda recorrer en triciclo. Y así como un indicio de que una quebrada en nuestras montañas esté pura es que tenga truchas, la cantidad de niños y ancianos no acompañados que veamos en la ciudad, es una buena medida de que es exitosa y saludable.

Pensemos en una ciudad en la que la mitad de los metros cuadrados de vías fueran exclusivamente peatonales. Así como

pagamos valorizaciones e impuestos para tumbar pedazos de ciudad y construir vías para los automóviles, comencemos a hacer lo mismo para abrir grandes alamedas peatonales que atraviesen la ciudad en todas las direcciones. En nuestra ciudad deberá haber parques y plazas por doquier, con hermosos árboles; ciclo rutas y edificios de estacionamiento para bicicletas junto a las estaciones de TransMilenio. Y por supuesto es indispensable una restricción severa al uso del automóvil particular, sin lo cual nada de lo anterior es posible.

De no restringir severamente el uso del automóvil particular, tarde o temprano terminaremos con ciudades suburbanizadas como las norteamericanas. Porque quienes poseen automóvil detentan el poder político y presionarán cada vez que encuentren trancones para que se construyan más vías, cada vez más amplias y rápidas. Y como siempre habrá trancones, las nuevas vías se saturarán tarde o temprano, y siempre se construirán más y más vías; y la ciudad será cada vez más para los vehículos; y menos para la gente. Y será más desigual, porque las vías rápidas tienden a servir a los estratos altos y a perjudicar a los que no poseen vehículos, por cuyos barrios pasan esas vías.

Felizmente, Bogotá se ha convertido en una de las ciudades más maduras del mundo en la reflexión sobre el obstáculo que representa el automóvil para la creación de ciudades prósperas y felices. La consulta aprobada por los ciudadanos en las elecciones del año 2000 puede convertirse en un hito en la historia del hábitat humano. De no aprobarse una consulta en el sentido contrario, Bogotá no tendrá automóviles entre las 6:00 a.m. y las 9:00 a.m. y entre las 4:30 p.m. y las 7:30 p.m. todos los días entre semana. Esto permitirá evitar la construcción de vías rápidas urbanas que se convierten en obstáculos para los peatones, que generan ruido y contaminación. Y facilitará la creación de un ambiente cada vez más peatonal, descontaminado e igualitario. También hará posible que todos los ciudadanos se movilicen más velozmente, al hacerlo en transporte público de calidad, en lugar de estar en medio de trancones; además, porque los viajes serán aquellos relativamente cortos de una ciudad densa y no los siempre crecientes de la ciudad suburbanizada.

El tema del espacio público no sólo está relacionado con los espacios peatonales. La contaminación visual, constituida principalmente por avisos comerciales, puede causar desasosiego, malestar, deteriorar la calidad de vida. Como ocurre con el espacio público peatonal invadido, el ser humano puede sobrevivir no obstante una invasión agresiva de avisos e incluso tiende a acostumbrarse a ellos. Pero sentiría un enorme alivio si desaparecen. El ruido similar a un zumbido constante que hacen algunas neveras viejas o luminarias de neón defectuosas, es casi imperceptible. Sin embargo, cuando cesa, respiramos profundo aliviados, conscientes finalmente de cuánto nos perturbaba. Del mismo modo, sentiríamos un gran alivio, una nueva tranquilidad si desapareciera la mayor parte de la publicidad visual que contamina nuestra ciudad por doquier: vallas sobre los edificios, en las culatas de edificios, levantadas sobre enormes astas tubulares empotradas en cualquier jardín; avisos excesivamente grandes en las tiendas; llantas pintadas sobre andenes y separadores anunciando la cercanía de un servicio de montallantas; postes del alumbrado público pintados con propaganda...

Quienes han estado ausentes de nuestra ciudad por algunos años y han vuelto ahora hacia el final de nuestra Administración expresan con frecuencia que la encuentran mucho más hermosa y amable. En buena parte esa nueva imagen se debe a la eliminación de decenas de miles de avisos publicitarios ubicados en el espacio público que la contaminaban: miles de pasacalles; relojes con publicidad en los separadores de las avenidas; publicidad pseudo-cívica, como avisos con alusiones ecológicas o avisos con llamados a proteger a los ciclistas, canecas con propaganda en los CAI de la Policía; vallas que incumplían incluso las laxas normas que las regulan; avisos de establecimientos comerciales que no cumplían con los requerimientos; también se han removido cientos de casetas de ventas, algunas de las cuales tenían totalmente deteriorados sectores como la carretera a La Calera, algunas vías en Kennedy, invasiones sobre la cesión del ferrocarril en varios sectores, para sólo mencionar unos casos.

También hemos hecho un esfuerzo para mantener bien podados y limpios los separadores de las avenidas y los par-

ques y zonas verdes de la ciudad, podando siete millones de metros cuadrados de zona verde de parques cada 40 días. Así como gracias a nuestra gestión se logró que en la Reforma Tributaria se aprobara el artículo que garantiza los aportes de las cajas de compensación para el sostenimiento de los jardines infantiles, también se sancionó una Ley que establece la poda de prados y la limpieza de zonas verdes, parques y separadores dentro de los contratos de aseo y que el costo de esa labor se incluya en las tarifas de ese servicio.

Bogotá es una de las ciudades del mundo más contaminada por las vallas. Cuando desaparezcan, tendremos más paz, un ambiente más respetuoso del ser humano.

Infortunadamente nuestros esfuerzos para reducir el número de vallas en la ciudad y lograr que paguen lo que deberían al municipio, no tuvieron éxito. A lo largo del tiempo se han desarrollado unas relaciones entre los empresarios valleros y algunos Concejales y Congresistas, que impiden que se legisle en bien de las mayorías. Debería haber 500 o máximo mil vallas en la ciudad. Y la ciudad debería recibir la mayor parte de lo pagado por los anunciantes por estas vallas, puesto que es la ciudad, y no la culata del edificio o la hojalata de la valla la que genera el valor. Se necesita una ley que permita que, una vez que el municipio haya definido el número máximo de vallas autorizadas y los sitios donde éstas podrán ser instaladas, se adjudiquen mediante licitación lotes de vallas al mejor postor, por un número limitado de años.

En nuestra Administración comenzamos a hablar de andenes, en una ciudad que no le había dado ninguna importancia a este tema. A los ciudadanos había llegado a parecerles normal y aceptable que los vehículos se estacionaran sobre las aceras. Las grandes avenidas de la ciudad como la Avenida 68, la Boyacá, la Avenida Eldorado, se hacían sin andenes. Todavía donde no hay construcciones sino lotes sobre estas avenidas, el potrero llega hasta la vía. Comenzamos a construir andenes de calidad en todos los rincones de la ciudad. El caso más notorio fue el de la Carrera 15 al norte, entre la Calle 72 y la 100 que se ha-

bía deteriorado por completo precisamente por la conversión de andenes y antejardines en lugares de estacionamiento. La reacción de los estratos medios y altos, acostumbrados a estacionar allí fue intensa. Los ataques de los medios contra la construcción de estos andenes y contra la instalación de bolardos para proteger otros fueron generalizados. Incluso se organizó un movimiento para pedir la revocatoria del Alcalde en el que eran visibles empresarios propietarios de negocios que convertían las aceras en sitios de estacionamiento.

Construimos andenes en la Avenida Calle 19, en el centro, en la Avenida Carrera 19, en el norte, en la Carrera 11, en Candelaria la Nueva para conectar Ciudad Bolívar al Parque El Tunal; alrededor del Parque El Tunal, alrededor del Parque Timiza, alrededor del Parque Simón Bolívar, en los parques zonales y de barrio, en las calles de Kennedy, Quirigua y en cientos de otros lugares en la ciudad. Las obras viales que construimos evidenciaron un cambio radical con respecto al pasado, por la calidad de los separadores y de los espacios peatonales aledaños. Esto es evidente en la Avenida Ciudad de Cali, la Avenida Boyacá, al norte de la Avenida Suba, la Avenida Villavicencio, entre la Autopista Sur y la Avenida Ciudad de Cali, la Avenida 63, de la Avenida Boyacá al occidente, entre otras. Pero también hicimos andenes en los programas de pavimentos locales que llevamos a cabo en muchas decenas de barrios populares.

También consideramos las ciclo rutas como espacios públicos peatonales, a la medida del ser humano, que crean una sociedad más igualitaria. Mientras que el automóvil inevitablemente es un medio de segregación social, que aísla, la bicicleta integra: cuando el vicepresidente de la empresa y el mensajero se encuentran en sus bicicletas esperando el cambio de un semáforo, nace una sociedad más integrada e igualitaria. Dejaremos construidos o en construcción más de 200 kilómetros de ciclo rutas. Este era un tema que ni siquiera había sido mencionado en la discusión pública antes de nuestra Administración y que hoy cuenta con un respaldo de más del 85 por ciento de los ciudadanos como lo reflejan las encuestas.

Dejamos ciclo rutas alrededor de los Parques Simón Bolívar, Timiza, Tunal y los parques zonales; a lo largo del Cañal de Torca, desde la Calle 200 hasta la 170; en la Calle 170, por la Avenida Carrera 19 hasta la calle 100, continuando hacia el sur por las carreras once, trece y 10ª, y conectando por la calle 92 entre NQS y carrera 11; en la Avenida 6ª, del centro hacia el occidente; a lo largo de la Avenida Boyacá, desde El Tunal hasta la Calle 170; a lo largo de la NQS, desde la Autopista Sur hasta la 100; a lo largo de la Avenida 68 desde el Parque Simón Bolívar hasta el Canal Salitre; por entre parques lineales, desde la NQS hasta la Avenida 68 a lo largo del Canal Salitre y desde la Carrera 9ª, a lo largo del canal El Virrey, cruzando la autopista norte y continuando por el canal Río Negro hasta la Avenida 68; y desde la NQS por el Canal Salitre cruzando la Avenida 68 hacia el Río Bogotá bordeando el humedal del Juan Amarillo; y luego por una alameda paralela al río Bogotá hasta el Parque La Florida; también por entre un parque lineal desde Usaquén, a lo largo de la Quebrada de Molinos y el humedal de Córdoba hasta la Avenida Boyacá para luego continuar hacia el occidente por el borde del Club de los Lagartos y el embalse del Juan Amarillo; a lo largo de toda la Avenida Ciudad de Cali desde Bosa hasta la 170 en Suba pasando por Kennedy, Fontibón y Engativá; a lo largo de la Alameda del Porvenir desde Soacha hasta Fontibón con un brazo por la Alameda de Bosa hasta el Río Bogotá; otro brazo de la Alameda del Porvenir pasará por la biblioteca El Tintal – Patio Bonito, y seguirá hasta la Avenida Boyacá, por el corazón de Kennedy, a lo largo del humedal del Burro. La biblioteca será el centro de esta gran red peatonal.

Esta alameda, o vía peatonal bordeada de árboles, con bancas y faroles, será la vía peatonal entre la ciudad, más larga del mundo, con 17 kilómetros de longitud. Va desde la Autopista Sur, en Soacha, hasta Fontibón, y tiene varios brazos; el principal de ellos, aquel que va hasta la Avenida Boyacá. Otra gran alameda que dejaremos construida es aquella que va desde el Parque La Florida, en Cota, hasta la Ciudadela Colsubsidio, en Engativá, como parte del gran parque lineal del Juan Amarillo, que en total tendrá más de 45 kilómetros de ciclo rutas atravesando la ciudad por entre parques. Dejamos otras alamedas diseñadas o planteadas. Una queda diseñada desde el Río Tun-

juelo, pasando por el pueblo de Usme y continuando hacia la Planta de Eldorado y hacia San Cristóbal. Otra va por todo lo largo de la Calle 189, entre los cerros de oriente y la Colina de Suba. En la parte del POT que actualmente se discute judicialmente con el Ministerio del Medio Ambiente, queda planteada una alameda maravillosa de 40 metros de ancho por el medio del par vial de la Avenida Ciudad de Cali desde la Calle 170, cinco kilómetros hacia el norte; esta alameda de la Avenida Ciudad de Cali estaría bordeada por edificaciones comerciales y de oficinas, que principalmente darían contra las paralelas viales de la Avenida Ciudad de Cali. En el POT se dejó previsto el trazado de una red de alamedas peatonales con una longitud total de 120 kilómetros acompañado en la mayoría de los casos por ciclo rutas.

MÁS ESPACIO PEATONAL

El centro de Bogotá debe ser cada vez más peatonal. El paseo de la Avenida Jiménez que construimos, sobre el cual sólo transitará TransMilenio, es un buen comienzo. Hacia el futuro deberá construirse grandes edificaciones de estacionamiento al occidente de la estación del teleférico de Monserrate, donde se tomará un bus que vaya a lo largo de la Avenida Circunvalar atendiendo las universidades América, Andes, Distrital, Externado, La Salle, tomando hacia el occidente por la Avenida Sexta para atender la Superintendencia Bancaria, el Ministerio de Hacienda, la Presidencia de la República, el Congreso, los Ministerios del Interior, Cultura, Relaciones Exteriores, la Alcaldía, el Palacio de Justicia, el Museo Botero y la Biblioteca Luis Angel Arango, las universidades Libre, del Rosario, Central, y otras, para cerrar el circuito al pie de Monserrate.

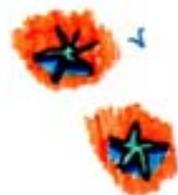
La Carrera 7ª deberá ser exclusivamente peatonal, entre la Avenida Sexta y la Avenida 26, recorrida exclusivamente por el bus que haga el circuito, entre sardineles que lo confinen. Otra vía peatonal del centro deberá ser la Calle 10ª, desde la NQS hasta La Candelaria pasando por el parque del Ricaurte, la Plaza España, el Parque de los Mártires, el Parque Tercer Milenio, la Plaza de Bolívar, rematando en la plaza del barrio Egipto, entre otros. El POT registra la recu-

peración de la plaza de mercado de Las Cruces y su entorno. Este proyecto sería otro polo de recuperación patrimonial y renovación urbana del centro.

Hemos cobrado impuestos y valorizaciones para hacer grandes vías que implican la demolición de tramos de ciudad. Pero éstas siempre han sido vías para vehículos. El desafío del futuro es hacer lo mismo: cobrar impuestos y valorizaciones para hacer grandes ejes viales que atraviesen la ciudad en muchas direcciones; pero estos nuevos ejes deberán ser peatonales, con árboles, faroles y bancas. Una ciudad civilizada debe tener más espacio público destinado a los peatones que a los vehículos. La ventaja de las avenidas peatonales es que pueden integrar edificios históricos, cambiar temporalmente de rumbo, puesto que buscan ser antes que nada lugares de encuentro, más que maneras eficientes de interconectar puntos.

Construimos más de 1.100 parques de todos los tamaños y adquirimos terrenos estratégicos para parques que deben construirse en el futuro. El Parque Simón Bolívar era un potrero abandonado hasta hace sólo cinco años, sin agua en el lago, sin senderos, sin andenes, con una cerca de alambres de púas y pastos de más de un metro de alto. Hoy es posiblemente el lugar más bello de la ciudad y recibe cada fin de semana más de 200.000 visitantes.

Algo que ilustra la poca importancia acordada por nuestra sociedad a los parques es que otra administración distrital había entregado recientemente más de 30 hectáreas de parque adyacentes al Simón Bolívar, en el corazón de nuestra ciudad, a los propietarios de los equipos de fútbol para que construyeran ahí clubes privados. Felizmente éstos no habían hecho nada y pudimos recuperarlos para la comunidad. Uno de los favorecidos con la entrega de esos terrenos simplemente había colocado un aviso de "Se recibe recebo"; y cobró por cada una de las miles de volquetadas de tierra arrojadas allí durante varios años. Fue necesaria una inversión muy cuantiosa en excavación y remoción de escombros, para poder iniciar la construcción de la Biblioteca Virgilio Barco cuyo diseño encargamos al arquitecto Rogelio Salmons. El mismo arquitecto diseñó el parque que contratamos alrededor de la biblioteca. Biblioteca y



"Se sancionó una Ley que establece la poda de prados y la limpieza de zonas verdes, parques y separadores dentro de los contratos de aseo y que el costo de esa labor sea incluido en las tarifas de ese servicio".

parque constituirán, sin duda, uno de los hitos de calidad urbana de nuestra ciudad hacia el futuro. La misma Administración distrital entregó otros terrenos de parque a particulares en otros sitios de la ciudad como, por ejemplo, en la Calle 170, al occidente de la autopista, que también logramos recuperar, para el que estamos dejando los diseños y los recursos para la construcción de una gran biblioteca y un parque diseñados por el arquitecto Carlos Morales.

Como parte del inmenso esfuerzo que hicimos para recuperar el centro, adquirimos el lote para el Parque del Renacimiento, que dejamos construido con una hermosa escultura del maestro Botero al frente. Casi tres hectáreas de maravilloso espacio público lograron sustituir un proyecto de edificio administrativo destinado a Inravisión. Fue particularmente emocionante el Ballet al Parque que se realizó allí en diciembre del año 2000. Entre grandes debates decidimos convertir la parte occidental del Cementerio Central en parque y suspendimos los entierros allí. Como los cadáveres en ese cementerio deben ser removidos después de cuatro años, en dos años deberá quedar completamente libre el lote de más de seis hectáreas para construir la segunda fase del Parque del Renacimiento, que ya no será de carácter contemplativo, sino deportivo. Este haría parte de un complejo recreativo y cultural que incluye la recuperación del monumento Cementerio Central como eje y motor de la renovación urbana del sector, en barrios como Santa Fe y Samper Mendoza, entre otros. Dejamos contratado el gran andén y la reja de la segunda etapa del parque y el diseño del parque queda terminado. También impulsamos la toma de una gran conciencia entre los líderes de la localidad de Los Mártires sobre la importancia de construir la segunda etapa de este parque.

Otro gran espacio público del centro que recuperamos fue la Plaza de San Victorino, que llevaba muchas décadas total-

mente invadida por casetas de vendedores informales al igual que muchos andenes y calles a su alrededor. Esta plaza, en el centro de nuestra ciudad, se había convertido en un foco de desorden e inseguridad y en un símbolo del caos y la impotencia del gobierno. Nadie hubiera creído posible la recuperación de San Victorino al comienzo de nuestra administración, y hoy es un foco de calidad de vida que se fortalecerá aún más con las líneas de TransMilenio, la peatonalización y los andenes que hemos construido a lo largo de la Avenida Jiménez, convirtiéndose en semilla y puerta de entrada al parque Tercer Milenio.

Estamos convencidos que la calidad de los espacios públicos peatonales será el motor del renacimiento de nuestro centro. La importancia del centro de Bogotá para el país como símbolo es obvia. Todos los colombianos deben visitar su centro siquiera una vez en la vida; y salir de allí orgullosos, confiados en la capacidad de sus instituciones para enfrentar su tiempo y su mundo; infortunadamente, muchos salían atracados a una cuadra de la Plaza de Bolívar. Para Bogotá, la importancia del centro radica en que es lugar por excelencia de integración social de personas que allí llegan desde todos los rincones de la ciudad y el país. A las numerosas edificaciones históricas y atractivos culturales que allí se ubican se agregó en el año 2000 la donación del Maestro Botero con arte de calidad mundial que transformó a nuestra ciudad. Pero si el centro se vuelve desordenado e inseguro, se convierte en un obstáculo que separa en lugar de integrar.

Entre los numerosos esfuerzos de recuperación de andenes y espacio público que hemos adelantado, el de mayor envergadura, el más complejo, pero sin duda también el más trascendental, es el del Parque Tercer Milenio. Desde comienzos del Siglo XX, el sector ubicado entre la Calle 6ª y la Trece y

entre las carreras 10ª y Avenida Caracas, se había deteriorado por completo, convirtiéndose en un foco de inseguridad. En las últimas décadas, sus edificaciones abandonadas albergaban el más aterrador espectáculo de deterioro humano con decenas de indigentes drogadictos, enfermos en estado terminal y aterradoramente, también, muchos niños. El sector ubicado a pocas cuadras de la Casa de Nariño, el Congreso y la Alcaldía se había convertido en un reducto al margen de la autoridad, donde no ingresaba la policía, y donde tenían lugar miles de transacciones de drogas ilícitas y armas. Era imposible soñar con un centro seguro que renaciera mientras subsistiera este foco de degeneramiento y delincuencia. De otra parte el valor relativamente muy bajo de los inmuebles del sector hacía posible crear un gran espacio público para las generaciones futuras de Bogotá y Colombia, a sólo dos cuadras de la Plaza de Bolívar.

Aunque estas inversiones en los centros de las capitales del mundo corresponden a los gobiernos nacionales, la oportunidad histórica era única, y ante el desinterés por este tema de muchos gobiernos nacionales, decidimos realizar el gran esfuerzo económico, social y político que terminó en la creación de un espacio abierto para un gran parque de cerca de 20 hectáreas en el corazón de la ciudad y de Colombia. Queda en construcción totalmente financiada la primera etapa del parque. Por supuesto el proyecto será exitoso solamente con sus etapas complementarias de proyectos de vivienda, centros comerciales y algunas oficinas en los alrededores.

LOS BRAZOS DE AGUA

Construimos bellísimos parques en El Tunal y Timiza, sobre la cuenca del Río Tunjuelo, sobre potreros semiabandonados. Estos deberán integrarse al futuro gran parque lineal del Río Tunjuelo, con brazos como los de las quebradas Yomasa, Chiguaza y Limas, que queda diseñado. Este parque deberá atravesar todo el sur de la ciudad, desde la represa de La Regadera hasta el Río Bogotá. Para éste deben adquirirse terrenos en la cuenca alta del Río Tunjuelo y cerca de su desembocadura en el Río Bogotá; nosotros no pudimos hacerlo por falta de recursos. También queda diseñado y construido en los tramos de Ciudad Jardín y Mi-

lenta Tejar — San Eusebio, el parque lineal del Río San Cristóbal — Fucha, desde los cerros hasta su desembocadura en el Río Bogotá. Igualmente allí deberían adquirirse varios lotes para parque a lo largo del trayecto, principalmente en la parte occidental. Otra opción es generar cesiones Tipo A —parques vecinales y de bolsillo— de los desarrollos urbanos que se realicen sobre este eje.

El parque lineal que sí dejamos en construcción es el del Juan Amarillo — Molinos - Córdoba, que saliendo del parque La Florida, en el municipio de Cota, atraviesa la ciudad hacia el oriente bordeando el humedal del Juan Amarillo y luego pasando la montaña sobre Usaquén para terminar en el Parque del Embalse San Rafael, en el municipio de La Calera. Son más de 45 kilómetros de parque en varios brazos, atravesando la ciudad e integrando sectores de todos los estratos. En un futuro no lejano deberán integrarse a este parque los terrenos del Club Los Lagartos, lo mismo que los del parque del Indio sobre la Colina de Suba, donde construimos un gigantesco tanque de agua diseñado estructuralmente para acomodar usos recreacionales. Es un nuevo espacio público en el corazón de Suba, donde se recuperó una cantera deteriorada y se dejó contratada la primera fase de otro formidable parque de recreación pasiva. El eje del parque lineal, que termina rodeando el humedal, es las inmensas obras de alcantarillado, canales y descontaminación de humedales adelantadas por la Empresa de Acueducto. También se recuperará el espejo de agua de la parte oriental del humedal del Juan Amarillo para conformar una laguna de 40 hectáreas, para la recreación pasiva, ubicada entre Suba y Engativá. La importancia de este proyecto radica en la rehabilitación de las zonas de ronda de ríos, canales y humedales, que tradicionalmente han sido invadidos por basuras y urbanizaciones piratas, para convertirse en el patio de atrás de la ciudad. Con esta intervención se integran 800 hectáreas de espacio público alrededor del recurso hídrico.

Creamos formidables espacios peatonales a lo largo de otros canales. Uno de ellos, la Alameda de Bosa, entre la ALO y el Colegio de Santiago de las Atalayas, que también construimos. En el Barrio Meissen, luego de enterrar un caño maloliente de aguas negras que afectaba el barrio, también creamos un bello

trayecto peatonal. Otro canal con un maravilloso espacio público aledaño es el de Torca, entre la Avenida 170 y los cementerios de la Calle 200 junto a la Autopista Norte. Y dejamos en el POT la obligación hacia el futuro de crear espacios peatonales de recreación pasiva a lo largo de todos los canales de aguas lluvias y quebradas de la ciudad.

Construimos 16 parques zonales, y adecuamos 19 existentes en la ciudad. Los parques zonales nuevos fueron construidos en las localidades de Antonio Nariño, Rafael Uribe, Teusaquillo, Usme, Puente Aranda, San Cristóbal, Barrios Unidos, Bosa, Fontibón, Los Mártires y Usaquén. Hay que resaltar los parques de Diana Turbay, por su diseño y construcción en la montaña, en la localidad de Rafael Uribe, así como Aurora II, en Usme, que tendrá la primera cancha de fútbol sintética de Colombia. El 80 por ciento de los parques zonales que fueron intervenidos, están ubicados en estratos 1, 2, 3. El DAMA se encargó de la creación del Parque del Humedal Santa María del Logo y el del Mirador de los Nevados, sobre el pueblo de Suba, luego de recuperar la cantera que allí existía y dejar en construcción 6,8 hectáreas de otro parque ecológico urbano. Quedan, además, los diseños de 16 parques metropolitanos, 25 zonales y 500 de barrio.

Recibimos un Jardín Botánico muy deteriorado e hicimos un gran esfuerzo para recuperarlo, con inversiones en senderos, baños y otra infraestructura, aunque lo más significativo fue su promoción que llevó a que fuera visitado por más de 500.000 personas.

Un parque que llamó mucho la atención en la opinión pública es el del Country. Este club, que inicialmente se ubicó en las afueras de la ciudad debido al crecimiento de la misma, había quedado en medio de la zona urbana con mayor densidad poblacional en la ciudad. Era totalmente claro que el interés general se favorecía convirtiendo éste y otros clubes en el interior de la ciudad en parques públicos. Décadas atrás se había inventado una normatividad de "área verde metropolitana" no urbanizable para esos clubes, para hacer insignificante el monto que éstos pagaban de impuestos. Expedimos dentro del POT una norma con base en la Ley 388, que permite al municipio adquirir el club, pagando con la conversión de un 25 por cien-

to del área verde en urbanizable. Para asegurar la primera etapa del parque de ocho hectáreas, correspondiente principalmente a la cancha de polo, ésta simplemente se compró mediante un proceso de expropiación tradicional, que dejamos en curso; por supuesto, a un precio inferior a lo que habría sido el valor del terreno, si no tuviera la restricción de urbanización que lo afectaba. Aun solamente las ocho hectáreas de la cancha de polo, se constituyeron en el parque más grande del norte de la ciudad, en un área densamente poblada, con una de las menores áreas verdes por habitante de la ciudad. El Alcalde Mockus manifestó durante su campaña respaldo al proyecto, y además mantuvo al equipo de Renovación Urbana que tiene a cargo el proyecto Country. De manera que parece que en unos años el norte de la ciudad contará con un parque de más de 60 hectáreas que transformará positivamente la calidad de vida de millones de personas, por generaciones hacia el futuro.

Dejamos decenas de lotes para parques con sus respectivos diseños listos para que administraciones futuras o las localidades los desarrollen. Algunos son lotes que recuperamos de particulares a quienes se les habían asignado, como es el caso del parque de la 170 o del sector del Parque Simón Bolívar complementario del Parque de Los Novios; otros son casos similares, como el del Cementerio Central, administrado mediante una concesión a particulares. En otros casos son terrenos pertenecientes a entidades distritales como el IDU, al que pertenece el terreno ubicado entre la Avenida 19, la NQS y la línea del ferrocarril, para el que se diseñó una hermosa plaza; la antigua Empresa Distrital de Transporte, de la que el Distrito recibió un lote en la Carrera 24 con Calle 72, costado nororiental; antiguos lugares de disposición de basuras, como Gibraltar al occidente de Kennedy, que con 60 hectáreas será el gran parque del occidente; hoy pertenece a la Empresa de Acueducto y ya tiene un hermoso diseño para parque, que sólo podrá ser realizado cuando se termine de consolidar el suelo dentro de algunos años. El relleno sanitario de Doña Juana será en el año 2050 un parque de 1.000 hectáreas —tres veces el parque metropolitano Simón Bolívar— que beneficiará a todo el sur, pero principalmente a Usme y a Ciudad Bolívar. La Empresa de Acueducto tiene varios predios que están en proceso de convertirse en parques como el de La Aguadora, al oriente de Usa-

quén; el del Tanque de Suba, el de Santa Lucía, al suroriente; el de San Rafael, en el embalse de La Regadera; para estos cuatro quedan diseños y recursos para algunos de ellos.

También compramos unos predios muy estratégicos que deberán convertirse en parques en los próximos años entre ellos están los siguientes: el lote de la cancha de polo del Country de ocho hectáreas; un lote de 17 hectáreas entre el humedal de la Conejera y el Río Bogotá; un lote de 35 hectáreas del parque Entrenubes, en San Cristóbal; uno de 200 hectáreas en Villa Alemana en Usme; uno de cuatro hectáreas en El Paraíso en Ciudad Bolívar; uno de dos hectáreas en Arboleda Baja Ciudad Bolívar; uno de 3,5 hectáreas en Rafael Uribe, y cinco hectáreas en el humedal de Tibanica, en Bosa. Así mismo, teniendo en cuenta que muchos colegios públicos no cuentan con zonas de parques adecuadas para sus estudiantes, se adquirieron lotes muy cercanos a algunos colegios, como San Cayetano, en Usme; La Joya y Bellavista, en Ciudad Bolívar; y Las Margaritas, en Bosa. Estos lotes oscilan entre dos y tres hectáreas.

Presentamos al Concejo un gran plan de construcción de andenes y creación de parques a ser cobrados por valorización; esperamos que salga adelante para bien de la ciudad. También elaboramos un diseño para la Plaza y monumento a los Caídos, frente al Ministerio del Transporte sobre la 26, en homenaje a los miembros de nuestras Fuerzas Armadas caídos en la guerra que vivimos, y solicitamos recursos para su realización al Fondo Nacional de Regalías. Del mismo Fondo se obtuvieron recursos para iniciar la recuperación del Parque Entrenubes, con la construcción de una alameda perimetral. Allí se dejaron cerca de 70 hectáreas reservadas para garantizar la perduración de este parque.

BOGOTÁ HACIA EL FUTURO

Debemos pensar en grande proyectos que todavía no tienen sino estudios muy preliminares. Debemos aspirar, por ejemplo, a crear un parque regional alrededor de Bogotá por el occidente desde Soacha hasta Chía, de unas diez mil hectáreas. A precios de hoy comprar esa tierra costaría 450 millones de dólares, lo que costarían 4 kilómetros de metro y menos del do-

ble de algunas valorizaciones que se han cobrado. Mediante una ley podemos conseguir que se puedan adquirir terrenos para vivienda popular o parques como el descrito, pagándolos a 20 o 30 años, con una tasa de interés equivalente exclusivamente a la inflación. Y la ley también permitiría que se cobre una valorización como una sobretasa al predial durante un período equivalente para comprar los predios y desarrollar el parque. Así la Bogotá del 2050, y hacia el futuro, estaría rodeada por el oriente por el parque de nuestros cerros y por el occidente por este gran parque de 10.000 hectáreas con ciclo rutas, senderos, bosques, campos deportivos, convirtiéndose así en una ciudad más igualitaria, más sostenible en lo ambiental y más feliz.

Otro proyecto que debe ser estudiado es la construcción de una red de alamedas y ciclo rutas a campo traviesa, a través de la Sabana, pasando por entre las fincas, como se hacía con los caminos reales. Este es otro proyecto que depende de una decisión política, puesto que financieramente es viable, le permitiría a los más de 10 millones de habitantes de la Bogotá futura salir de paseo a campo, a pie o en bicicleta, acampando en pequeños parques que se establecerían a lo largo del recorrido. Si queremos una sociedad más igualitaria y sostenible en lo ambiental, debemos sacar adelante proyectos como estos para el bien de las generaciones presentes y futuras independientemente de la oposición que puedan tratar de hacer los propietarios de las fincas.

Finalmente, en el POT se incluyeron numerosas normas orientadas a crear la ciudad peatonal que queremos, como las siguientes: exigencia de construir andenes y ciclo rutas en las vías; exigencia de incluir pasos peatonales en los puentes vehiculares; prohibición de hacer desniveles en los andenes en las entradas vehiculares a garajes, estaciones de servicio y demás; prohibición de hacer bahías de estacionamiento en andenes con acceso desde las vías; exigencia de construir espacios peatonales a lo largo de canales y quebradas; prohibición de estacionar en antejardines; exigencia a las empresas de servicios públicos de enterrar el 30 por ciento de los cables durante el período de vigencia del POT; prohibición de hacer cerramientos con rejas, muros o setos en es-

pacios públicos; obligación de reservar mínimo 10 metros de control ambiental público en los costados de la malla vial arterial y complementaria; además de dejar planteados numerosos proyectos específicos de espacios peatonales a ser ejecutados durante los diez años de vigencia del POT.

Uno de los instrumentos más poderosos del POT es la obligación de desarrollar la ciudad, no lote a lote como se hacía anteriormente, sino con base en planes parciales o unidades de actuación con un área mínima de 20 hectáreas. Se estableció, además, que los desarrollos urbanísticos deben hacer una cesión Tipo A para parques y zonas públicas correspondiente al 25 por ciento del área del lote por desarrollar. Así, el área mínima de cesión para parque, en un desarrollo de 20 hectáreas, será 5 hectáreas. Ya no se tendrán los pequeños desarrollos con pequeñas áreas de cesión fácilmente privatizadas mediante diversos subterfugios. Y en la medida en que se logren consolidar grandes unidades de actuación, por ejemplo, de cien hectáreas, se tendría una cesión para parques de 25 hectáreas, conformando grandes parques metropolitanos, que contribuyan a mejorar sustancialmente la calidad de vida de nuestra ciudad. Es importante añadir que los parques metropolitanos y zonales, incluidos en el POT, para desarrollar en los años 2001 a 2010, están diseñados en un 90 por ciento. Quedan establecidos, además, los lineamientos técnicos necesarios en la construcción de un parque para la gente, como son el ancho de los senderos y andenes, los juegos infantiles en zona dura, la arborización, el diseño de bancas, canecas y mobiliario urbano en general, los cuales son producto de estudios especializados, que buscan lograr los mejores niveles de satisfacción en los usuarios de los parques.

Por fuera del POT también creamos normas e instituciones que propenden al mejoramiento del espacio público peatonal. La empresa de Renovación Urbana, por ejemplo, tiene como uno de sus objetivos lograr que la densificación de los sectores no se haga lote a lote sin que se gane nada en infraestructura y espacio público, sino también a través de planes parciales de zonas amplias, que permitan que la ciudad así reconstruida gane significativamente en áreas de espacio público peatonal. También se aprobó en el Concejo un acuerdo que crea exenciones de impuestos distritales por diez años a las edificaciones que tengan como mínimo el 80 por ciento de su área destinada a estacionamientos. El objetivo es que en las zonas comerciales, que es donde hay demanda de estacionamiento, se levanten edificaciones con un uso comercial en el primer piso, destinando los demás pisos a estacionamiento. Todo esto, con el propósito de lograr que los automóviles particulares no invadan los espacios que deben ser reservados exclusivamente a los peatones dentro de los proyectos de recuperación de espacio público, y por ser uno de los lugares más tradicionales de la ciudad, pulmón y reserva forestal, se inició el proyecto de recuperación de la vereda de Monserrate —Parque Nacional—, para devolverle su carácter público. Los recursos están apropiados con el fin de hacer la reubicación de 165 familias que habitan el lugar. Este proyecto busca devolverles a los bogotanos, 325 hectáreas de parques.

La ciudad que queremos, aquella que albergue una verdadera comunidad, aquella que sea el medio ambiente óptimo para la vida de los niños, debe ser una ciudad peatonal; una ciudad para jugar; donde los niños vivan libres; que se pueda recorrer en triciclo; que se pueda contemplar desde una banca; una ciudad de vecinos; más feliz.



ADMINISTRACIÓN Y CONCEJO: UN TRABAJO CONJUNTO

Para mí es un honor tener la oportunidad de dirigirme a ustedes en esta instalación de las Sesiones Ordinarias correspondientes al Primer Período de 1998. Estoy convencido de que la tarea que ustedes tienen por delante puede ser histórica. Decisiones de gran trascendencia para muchas generaciones de habitantes de nuestra ciudad serán tomadas aquí durante los próximos tres años.

Concejo y Administración tenemos la responsabilidad de las grandes decisiones que se requieren para construir una Bogotá más igualitaria y próspera. Por ser Bogotá la capital de la Nación, y por albergar casi uno de cada cinco colombianos, lo que nosotros logremos incidirá también en el resto del país.

La independencia del Concejo es uno de los pilares de nuestra organización democrática. El control crítico que la corporación ejerza, enriquecerá y hará mejor la administración.

Estoy convencido de que las relaciones entre el Concejo y la Administración pueden ser armoniosas y constructivas. Seremos respetuosos de las prerrogativas del Concejo, que incluyen temas tan cruciales como la planeación, el presupuesto y en general, la orientación que demos a nuestra tarea. Quiero repetir así mismo que nos mantendremos al margen de las decisiones relativas a la conformación de alianzas u otras estrategias internas de la corporación.

No significa eso por supuesto, que no prestemos la mayor atención a todo aquello atinente a la promoción de nuestro programa. La Constitución de 1991 estableció un voto programático como parte esencial de nuestra democracia.

El programa que inscribí ante la Registraduría al presentar mi candidatura, es hoy el programa de la ciudadanía que lo respaldó con su voto. Incumplirlo no sólo atentaría contra la decisión ciudadana mayoritaria, sino que podría llevar a la revocatoria de mi mandato.

Aunque en muchos campos la situación de nuestra ciudad con relación al resto del país no es la más favorable, no es el caso en el tema de la madurez política. Los habitantes de nuestra ciudad votan de manera independiente y responsable, y cada día son menos significativas las prácticas políticas que tanto daño hacen a otras regiones de nuestro país. Juntos, Concejo y Administración, tenemos una formidable oportunidad de demostrar que es posible superar tanto las falencias de la política tradicional, como aquellas que se derivan de la ausencia de una comunicación respetuosa entre el Concejo y la Administración.

Tenemos la responsabilidad histórica de dirigir nuestra ciudad en el inicio de un nuevo milenio. Esta efemérides necesariamente nos lleva a pensar de manera ambiciosa, con una gran visión de futuro. ¿Qué ciudad queremos para nuestros niños, para los niños de nuestros niños y para las generaciones que vendrán? De ninguna manera podríamos resignarnos a cumplir una tarea rutinaria. Podemos y debemos darle un vuelco total a nuestra ciudad. Podemos cambiar la sensación de impotencia que hoy nos agobia, por una de confianza en nosotros mismos y en nuestra capacidad de construir nuestro destino.

Antes de terminar este mes, presentaremos al Concejo el proyecto del Plan de Desarrollo. Pretendemos que estructurar un plan que atendiendo lo urgente, contenga poderosos elementos estructurales que solucionen de manera radical problemas tan críticos de nuestra ciudad como la vivienda popular, el transporte, la educación y la recreación.

La meta primordial del plan es la creación de una sociedad más igualitaria. Dentro del capítulo denominado Desmarginalización, adelantaremos un enorme esfuerzo para transformar la calidad de vida en los barrios subnormales, donde hemos obligado a vivir casi uno de cada tres habitantes de nuestra ciudad.



"Una de las tareas en las que debemos actuar con ambición y grandeza es en la de los parques. Porque ya no se trata simplemente de tener una ciudad para sobrevivir sino una ciudad para VIVIR. Con este criterio, los parques no son algo superfluo o un lujo. Son tan indispensables como el acueducto, o el suministro eléctrico".

Cifras reveladas recientemente por la EAAB nos presentan una realidad intolerable, ya que prácticamente uno de cada tres bogotanos no tiene un alcantarillado aceptable. Esto significa que en Bogotá tenemos una población equivalente a la de Medellín o Cali, o a la de más de 300 municipios del país sumados, en condiciones totalmente intolerables. Al problema de falta de alcantarillado debemos agregar que más de 1.500 kilómetros de vías de nuestra ciudad están sin pavimentar.

El proyecto de Desmarginalización tiene como objetivo adelantar un programa masivo de alcantarillados y pavimentos locales, parques de barrio y construcción o mejoramiento de colegios, además de otros esfuerzos. Su realización exige la participación conjunta de la Alcaldía Mayor, las localidades y la Comunidad. Aunque de alguna manera siempre se han adelantado esfuerzos de esta índole, no se han hecho de una manera interinstitucionalmente bien coordinada, y jamás en la escala en la que tenemos la intención de emprenderla. Estoy seguro de que el Concejo enriquecerá esta iniciativa tanto en su concepción como en su realización.

Sería un logro pírrico resolver los problemas de los barrios marginales de hoy, si seguimos obligando a los más necesitados a recurrir a las urbanizaciones piratas para resolver la necesidad elemental de la vivienda. Durante los próximos doce años será necesario construir 560.000 viviendas de estratos uno y dos. Sería desastroso para los millones de ciudadanos que vivirían allí y para todos los habitantes de la ciudad, que esta necesidad se resolviera mediante la urbanización ilegal. Y digo que no sólo los que allí habitan se ven afectados. Toda la ciudad debe pagar posteriormente los sobrecostos de la provisión de servicios públicos en lugares inadecuados y muchos costos sociales menos sencillos de costear pero no menos graves.

El principal obstáculo a la solución digna del problema de la vivienda es la propiedad privada de la tierra suburbana. Cualquier mecanismo que pudiera facilitar la adquisición de vivienda por parte de los más pobres, como podrían ser mayores ingresos, subsidios de vivienda, tasas de interés más bajas, se estrellan contra el obstáculo del precio de la tierra. Porque apenas aumenta la demanda de vivienda, sube el precio de la tierra. La realidad es que en el caso de la tierra suburbana no funciona el capitalismo. Porque los incrementos en el precio, no generan aumentos en la oferta de tierra con acceso a servicios, empleo, educación.

Estamos decididos, entonces, a traer al Concejo el más ambicioso plan que se haya concebido en Colombia para solucionar de manera digna el problema de la vivienda. Vamos a adquirir varios miles de hectáreas de tierras que hoy están por fuera del perímetro de servicios, incluso eventualmente en municipios vecinos si logramos una coordinación adecuada, para hacerle una competencia aplastante a los urbanizadores pirata. La expansión de las redes de servicios públicos, viales, infraestructura de toda índole, no puede continuar sirviendo principalmente para valorizar fincas cercanas. Si aquel principio fundamental de nuestra Constitución como es la prevalencia del interés general se cumple, la tierra tiene que servir primordialmente para mejorar la calidad de vida de millones, ahora y hacia el futuro, y no para enriquecer a unos pocos, a costa del sufrimiento de los demás.

Presentaremos también al Concejo un enorme proyecto para la ampliación de la cobertura y el mejoramiento de la calidad educativa en una gran escala, así como un programa concreto para avanzar hacia la jornada única escolar. En este tema de la educación debemos luchar juntos, por una mo-

dificación a la injusta participación que recibimos del situado fiscal para salud y educación.

En el tema del transporte debemos impulsar cambios estructurales que den prioridad al transporte público masivo. De no lograr que los propietarios de automóvil lo sustituyan para sus viajes diarios por sistemas de transporte masivo, nuestra ciudad se bloqueará por completo en muy pocos años. Quiero hacerle un reconocimiento muy especial al Concejo de Bogotá, por su decisión valiente y responsable de aprobar la sobretasa a la gasolina del 20 por ciento para destinar parte de ella al proyecto Metro. Gracias al Concejo, y a la decisión del Presidente Ernesto Samper Pizano de darle la mano a Bogotá, hoy avanzamos velozmente hacia la primera línea de Metro para nuestra ciudad. Espero que con este Concejo, estemos dando inicio a las obras del Metro a finales del año próximo.

Sin embargo, aunque la ciudad tenga Metro, los buses continuarán siendo la principal forma de transporte masivo en Bogotá. Tal como hoy operan, los buses son quizás la principal fuente de irrespeto al ciudadano y de desorden en nuestra ciudad. No podemos resignarnos a ese caos vergonzoso. Tenemos un proyecto muy ambicioso para estructurar un sistema de buses moderno y ordenado. Trataremos de incorporar al máximo a los propietarios y conductores actuales al nuevo sistema. Pero es evidente que en caso de conflicto, el interés general deberá primar sobre el particular.

Aunque sólo el 30 por ciento de los hogares en nuestra ciudad tiene automóvil, es evidente la insuficiencia de la red vial, especialmente en los sectores como San Cristóbal, Usme y Bosa. Es urgente impulsar un gran plan vial que desembotelle numerosos sectores de la ciudad, ahora y hacia el futuro. También es crítico mejorar las vías de ingreso y salida de la ciudad y emprender la construcción de grandes autopistas circunvalares. El plan vial debe estar apoyado no sólo por recursos distritales tradicionales y de la venta de la ETB, sino también por cobros de valorización y peajes.

Durante los últimos 50 años la población de nuestra ciudad se multiplicó por diez; se enfrentaron dificultades enormes. De alguna manera aprendimos a sobrevivir en una ciudad que deja que desear en muchos campos. Ahora, con tasas de crecimiento menores, más recursos y una institucionalidad más adecuada, debemos ser mucho más ambiciosos. Una de las tareas en las que debemos actuar con ambición y grandeza es en la de los parques. Porque ya no se trata simplemente de tener una ciudad para sobrevivir sino una ciudad para VIVIR. Con este criterio, los parques no son algo superfluo o un lujo. Son tan indispensables como el acueducto o el suministro eléctrico.

Todavía hoy se pueden incorporar numerosos y grandes terrenos al área de parque de la ciudad. Cada terreno que juntos, Concejo y Administración, logremos convertir en parque, se habrá salvado para muchas generaciones hacia el futuro. Cada predio que se construya, y pierda así su posibilidad de conversión en parque, se pierde para siempre.

Oportunamente nos reuniremos para analizar extensamente otros puntos del plan de desarrollo. Hoy quiero hacer referencia al proyecto que traemos a consideración del Concejo sobre la venta de las acciones del Distrito en la Empresa de Telecomunicaciones de Bogotá. Porque es totalmente distinto lo que sería nuestro Plan de Desarrollo, lo que podríamos hacer por Bogotá, con los recursos de esa venta, de lo que se podría hacer si no se venden esas acciones.

A cualquiera que observe la realidad mundial le queda muy claro, que la ETB se venderá, ahora o dentro de pocos años. Las empresas hoy son privadas, incluso en países comunistas como Cuba. Es evidente también que la empresa se fortalece al convertirse en parte de una gran empresa mundial, y esa fortaleza es la que verdaderamente garantiza a los trabajadores su empleo y las condiciones que tienen. En cuanto a las tarifas son exactamente iguales, independientemente del dueño. Y la calidad del servicio es seguramente mejor si el dueño es un operador de calibre internacional.

La realidad es que el Distrito tiene unos 2.000 millones de dólares. Con esos recursos puede resolver muchos de los problemas más críticos que hoy afectan a nuestros conciudadanos, y generar muchos miles de empleos con las inversiones que se realizarían. O el Distrito puede destinar esos 2.000 millones de dólares a comprar acciones en la ETB, sin que se genere un solo empleo nuevo, ni se haga ninguna obra de beneficio para la comunidad...

Nosotros tenemos la responsabilidad de tomar esa decisión. ¿Vamos a decirles a los ciudadanos que tenemos los recursos con los que podríamos resolver sus problemas, pero que preferimos hacer una inversión financiera? ¿Vamos a decirles a los cientos de miles de ciudadanos que no tienen alcantarillado, pavimento, parques, colegios, que preferimos comprar unas acciones a resolver sus problemas? Vamos a decirles a los cientos de miles de ciudadanos que tendrán que buscar su solución de vivienda donde los urbanizadores piratas, que tenemos los recursos para ubicarlos dignamente en barrios hermosos, arborizados, con parques, y colegios, pero que preferimos que se vayan a las lomas de alto riesgo, porque vamos a gastar nuestro dinero comprando acciones?

Es completamente iluso pensar que la empresa pueda distribuir utilidades. Desde hace años, de manera muy responsable, la Administración y el Concejo Distrital han decidido reinvertir todas las utilidades en los programas de expansión, diversificación y mejoramiento de los servicios, y aun así son insuficientes. Esperar para vender después sería demasiado tarde, porque en el futuro ya se habrían construido los barrios ilegales y los niños que íbamos a educar en los colegios que íbamos a construir, ya serían adultos sin educación.

El proyecto de acuerdo que autoriza la venta de las acciones de la ETB aunque es crucial, no es más que uno de muchos proyectos que traeremos a consideración del Concejo. El período de tres años es demasiado corto, y la urgencia de transformar nuestra ciudad es muy grande.

Entre los proyectos de acuerdo que presentaremos al Concejo estarán los siguientes:

- Plan de Desarrollo
- Plan de Ordenamiento Territorial
- Conversión de la Unidad Especial de Servicios Públicos en una empresa, con mayor flexibilidad y capacidad operacional para evitar problemas como el de Doña Juana.
- Cobro del Alumbrado Público, como se hace en todas las ciudades del mundo y en casi todo Colombia, para evitar que se siga pagando este servicio con recursos distritales que deberían destinarse a obras prioritarias.
- Creación de la empresa que estará a cargo de los bancos de tierra y la vivienda popular.
- Liquidación de la Caja de Vivienda Popular y de la Secretaría de Obras.
- Creación de la Defensoría del Espacio Público, partiendo de la Procuraduría de Bienes y asumiendo algunas funciones del DAMA, entre otras funciones.
- Proyecto de Endeudamiento.
- Creación de una verdadera Secretaría de Transporte
- Código de Policía
- Reorientación temporal de los recursos de la sobretasa a la gasolina
- Creación de la empresa que operará el Metro y los sistemas de Solobús mediante contratos.
- Creación de la Empresa de Renovación Urbana
- Creación de una oficina de Valorización independiente del Iou
- Varios proyectos de índole tributaria

Como ustedes pueden ver, nuestro trabajo conjunto será intenso, y no dudo, muy fructífero para nuestra ciudad. Independientemente de las diferencias de opinión que tengamos, que estoy seguro producirán un debate constructivo y beneficioso para nuestra ciudad, estoy convencido que compartimos un deseo sincero de construir una sociedad mejor.

Les deseo muchos éxitos y le pido a Dios que nos dé sabiduría y fuerza para servirles bien a nuestros conciudadanos.

*Discurso del Alcalde Mayor de Bogotá, D.C.,
Enrique Peñalosa Londoño en la instalación de sesiones ordinarias
del Concejo de Bogotá, el primero de febrero de 1998.*

LA CIUDAD LLEVA UN RUMBO CIERTO

Rindo este informe con gran complacencia. En primer lugar, la presentación de exámenes como éste son, en el fondo, la sustentación del sistema democrático. Los funcionarios públicos debemos responder por nuestra gestión. Los ciudadanos tienen derecho a saber cómo vamos y, sobre todo, si estamos cumpliendo con los compromisos de la campaña.

En segundo lugar, por el escenario. El Concejo es el espacio natural para discutir los temas de Bogotá, como lo señaló la propia Corte Constitucional al decidir sobre la excusa que presenté a la Cámara de Representantes basado justamente en la defensa de las competencias del Cabildo Distrital.

En tercer lugar, porque este escrutinio público facilita la eficacia del voto programático. Los electores deben exigirnos el cumplimiento de nuestro programa. Los concejales deben garantizar el cumplimiento de las metas del Plan de Desarrollo.

El hecho que, a partir de la Constitución de 1991, los ciudadanos voten por un programa, nos releva de las discusiones posteriores sobre la conveniencia o la oportunidad de tal o cual decisión. Lo que está en el programa se convierte en un mandato que no podemos desatender.

La inmensa mayoría de los programas y proyectos que adelantamos, están descritos en el Programa de Gobierno que como candidato inscribí ante la Registraduría. Proyectos como MetroVivienda, TransMilenio y la recuperación del centro están allí. Pero, incluso los temas que han resultado más controversiales están detallados. Allí está consignado el compromiso que la contratación de las localidades se haga a través de las entidades distritales; allí se habla en varios puntos de la venta de la Empresa de Telecomunicaciones de Bogotá. Con relación a la recuperación del espacio público peatonal, mi programa dice textualmente, por ejemplo: "Los andenes no deben ser labrados para acomodar estacionamientos; no deben tener vehículos encima". Y se agrega: "En las vías comerciales se

recuperarán los andenes y se prohibirá absolutamente el estacionamiento sobre ellos".

Dudo que nunca antes un programa de gobierno se haya cumplido de manera tan rigurosa. También señalé en mi programa que para hacerlo realidad, eran "necesarios cambios muy profundos en nuestro comportamiento, que requerirán esfuerzos".

Por eso no me extraña que haya grupos, como los comerciantes que montaron su negocio sobre la base de utilizar los andenes como estacionamiento, que se opongan a las medidas que estamos comenzando a implementar para cambiar el rumbo de nuestra ciudad. Transformar a Bogotá para el beneficio de las mayorías presentes y futuras, hace necesario afectar los intereses de algunas minorías. Eso es inevitable. Quienes votaron por el programa que presenté, me otorgaron el mandato para hacer transformaciones profundas. Ellos comparten con nosotros una visión de futuro, saben que hay que hacer esfuerzos e incluso sacrificios, para entregarles a nuestros niños una manera distinta de vivir.

Sirven las referencias al programa para mostrar cómo, en nuestra gestión de gobierno, no hay nada improvisado. Ninguna de las decisiones que hemos tomado puede considerarse como una ocurrencia de última hora. Todas responden a nuestra visión de ciudad. Todas son compromisos contenidos en el programa y difundidos ampliamente. A pesar de lo que podría significar en términos electorales, nunca oculté que me proponía tomar las decisiones más difíciles. Los bogotanos me acompañaron en esa oportunidad, como sé que me acompañan ahora en el largo camino por recorrer.

Ellos pueden estar tranquilos: la ciudad lleva un rumbo cierto. Hay un equipo de gobierno distrital, encabezado por el alcalde, que no cejará en el empeño de sentar las bases de una ciudad distinta. De una Bogotá amable que puedan dis-



"Dejaremos construidos o en construcción más de 200 kilómetros de ciclo rutas. Este era un tema que ni siquiera había sido mencionado en la discusión pública antes de nuestra administración y que hoy cuenta con un respaldo de más del 85 por ciento de los ciudadanos como lo reflejan las encuestas".

frutar nuestros hijos y los hijos de nuestros hijos. Como alguien dijera: nuestro objetivo no es la próxima elección sino la próxima generación.

Y es que nos pusimos como meta la felicidad.

EL PAPEL DEL CONCEJO

En este empeño nos ha acompañado el Concejo de la ciudad. Sin su contribución no hubiésemos podido avanzar en la construcción de la Bogotá que queremos.

El Concejo, en este breve período, ha adoptado para la ciudad decisiones históricas que trascenderán en el tiempo.

Por ello, desde el primer día, nos pusimos en la tarea de reconstruir las relaciones entre el Concejo y el gobierno distrital que estaban rotas. Tenemos claro que sin la cooperación del Concejo resulta imposible transformar la ciudad.

Hemos logrado tejer una relación de colaboración armónica, como nos lo ordena la Constitución, preservando la independencia mutua y la mirada crítica.

Ese modelo de relación dista mucho de los acuerdos amañados que tanto han sacrificado el perfil de nuestras corporaciones públicas. Se aparta de la satanización que caracterizó las relaciones en el pasado reciente. Ha permitido que la gran mayoría del Concejo haya tomado decisiones fundamentales y que éste haya sido el escenario de importantes debates de control político sobre nuestra gestión.

Se adoptó el más ambicioso Plan de Desarrollo de toda la historia de Bogotá, se autorizó la venta de las acciones de la ETB

para pagar parte sustancial de la inmensa deuda social que tenemos con los más pobres de la ciudad. Se aprobó MetroVivienda que permitirá, por primera vez, ordenar el crecimiento de las urbanizaciones populares del Distrito. Se aprobó TransMilenio que va a cambiar por completo la prestación del servicio público de transporte. Se le dio aire a un proyecto fundamental, que se encontraba olvidado: la construcción de la Avenida Longitudinal de Occidente. Unos meses antes del inicio del período, con nuestro liderazgo, se aprobaron los recursos necesarios para garantizar la parte que le corresponde al Distrito en el metro. Se corrigieron errores cometidos en el cobro de valorización, se simplificó el sistema tributario para los estratos más pobres y se aprobaron exenciones para promover la construcción de parqueaderos. Luego de largos debates, se adoptó la armonización presupuestal y se aprobó el presupuesto de la vigencia fiscal de 1999. Estas, como también lo dije en el programa, más que autorizaciones para gastar, son instrucciones sobre las prioridades del gobierno.

Por la premura del tiempo, desde el gobierno a veces quisiéramos que todo fuera más rápido. Sin embargo, como ciudadano quiero destacar la labor de este Concejo. Para bien de nuestro sistema político, y como dijera uno de los más ilustres concejales de esta ciudad, el doctor Alfonso Palacios Rudas, el Concejo "no ha tragado entero".

PROGRAMA, PLAN Y GESTIÓN: UN BALANCE DE 14 MESES

Los invito a que hagamos el examen de nuestra gestión, siguiendo los compromisos con los electores plasmados en el Programa de Gobierno y ampliados en el Plan de Desarrollo. El plan de inversiones aprobado por este Concejo prevé la inversión de trece y medio billones de pesos, que es la más

grande que se haya hecho en Bogotá en un periodo igual. Ello permitirá generar más de 150.000 empleos directos, con lo que uno de cada tres desempleados en Bogotá verá resuelto su problema.

Las fuentes de recursos del Plan de Desarrollo son sólidas: el trámite de la reducción de capital de la Empresa de Energía de Bogotá avanza satisfactoriamente. La Superintendencia de Sociedades ha dado su visto bueno y todo indica que el Ministerio de Trabajo hará lo propio.

Esta operación le permitirá al Distrito recibir cerca de un billón de pesos que se convertirán en oportunidades de empleo y en obras sociales para la ciudad. No hay ninguna justificación para que se persista en la idea de mantener congelado un dinero en los bancos de Nueva York teniendo tantas necesidades en Bogotá. Algunas personas han tratado de obstaculizar este proceso con toda clase de argumentos, generando un perjuicio inmenso para los habitantes del Distrito y en particular para quienes buscan empleo, por el cual, en algún momento, tendrán que responder.

De otra parte, luego de muy amplios debates, el Concejo aprobó la venta de las acciones de la Empresa de Telecomunicaciones de Bogotá. Esta decisión llevará a que se mejore la calidad del servicio telefónico de la ciudad y a que se realicen inversiones sociales con una gran generación de empleo. Con la decisión del Concejo, el Distrito da ejemplo al resto del país, ya que se estructuró una salida para las demás empresas que de no ser por ésta se verían en inferioridad de condiciones para competir al nivel internacional. Con base en la autorización citada, el Gobierno Distrital ha venido desarrollando un proceso serio en una de las operaciones de venta de empresas públicas más complejas de todas las hechas en Colombia. En realidad, una vez terminada, ésta será la venta más grande que se haya hecho en este país.

Se contrataron importantes firmas internacionales de consultoría y de banca de inversión para hacer el avalúo de la empresa y para que nos indiquen la mejor manera de venderla. En el futuro próximo, se ofrecerá el paquete ac-

cionario a los trabajadores y a las empresas del sector solidario tal como lo ordenan las normas de democratización de la propiedad accionaria. Una vez surtido ese proceso se abrirá a la oferta pública.

Esperamos contar con los recursos producto de la venta de la venta de la Empresa de Telecomunicaciones en el mes de agosto.

Durante estos meses, la ETB ha continuado posicionándose en el mercado de Bogotá y ampliando sus servicios con gran éxito, como la larga distancia.

Hemos impulsado programas importantes de telefonía social. Por un compromiso especial que tengo con la región del Sumapaz, instalaremos un sistema de telefonía satelital de más de 200 líneas que cubrirán a San Juan y 15 veredas más con una población de 6.000 campesinos en un área de 600 kilómetros cuadrados con una inversión superior a 3.000 millones de pesos.

Para financiar el Plan también hemos hecho esfuerzos para mejorar la eficiencia de los recaudos. Como ya lo señalé, el Concejo aprobó unas normas de simplificación tributaria que facilitará a los contribuyentes de estratos 1 y 2 el pago de sus impuestos. Hemos hecho esfuerzos inmensos de recuperación de cartera en impuestos, así como en multas de tránsito. En este último caso recogimos más de dos millones de pesos en una semana de aplicación de las medidas.

Salvo imponderables de última hora, la financiación del Plan de Desarrollo Por la Bogotá que Queremos está garantizada.

Es importante, sin embargo, señalar que, aunque las finanzas del Distrito pasan por un buen momento, no hay que llamarse a engaños. Los recursos de las empresas de energía y de la venta de la Empresa de Telecomunicaciones de Bogotá son recursos que se reciben por una sola vez. Por tanto, ustedes y nosotros tenemos la obligación de hacer un manejo responsable de esos recursos. En particular, debemos evitar



"Los recursos de las empresas de energía y de la venta de la Empresa de Telecomunicaciones de Bogotá son recursos que se reciben por una sola vez. Por tanto, ustedes y nosotros tenemos la obligación de hacer un manejo responsable de esos recursos".

que se dirijan a gastos recurrentes que, en el mediano plazo, se nos volverían insostenibles.

Si queremos sanear de verdad nuestras finanzas y sobre todo, tener una estructura tributaria equitativa, hay que lograr que los usuarios de vehículo particular, que son una minoría, paguen peajes y por el estacionamiento en las vías públicas. Debemos, además, romper con la inequidad que representa destinar más de cuarenta mil millones de pesos del presupuesto del Distrito, que podrían estar invirtiéndose en los barrios más pobres de la ciudad, para subsidiar el pago del alumbrado público que deberían cubrir los estratos más altos como ocurre con los otros servicios públicos.

SEGURIDAD Y CONVIVENCIA

En el programa de Gobierno y en el Plan de Desarrollo nos comprometimos a disminuir los índices de criminalidad de la ciudad. Para ello se estructuró una estrategia que supone el fortalecimiento de la Policía, la generación de espacios de orden y de cumplimiento de las normas de convivencia y la convocatoria a la ciudadanía para que se organice y apoye a las autoridades en aras de su seguridad.

Hacer cumplir las normas de convivencia no es autoritarismo. El cumplimiento de las normas favorece a los más débiles, a los más vulnerables, a quienes no tienen las posibilidades de imponerse a través de la fuerza. Cuando el Estado falta a su obligación de hacer cumplir las normas, son aquellos más vulnerables en nuestra sociedad los que se ven agredidos y afectados. Estamos haciendo cumplir las normas para hacer valer los derechos del ciudadano común, de los niños, de los ancianos, de los discapacitados, en fin, de los miembros más vulnerables de nuestra comunidad.

Como resultado de las diversas acciones realizadas durante el primer año de gobierno, logramos reducir los índices en todos los delitos de mayor impacto, tales como homicidio, lesiones personales, robo de vehículos, asaltos bancarios y atraco callejero. En materia de homicidios, hubo una reducción del 14 por ciento. Llegamos a una tasa de 41 por cada 100.000 habitantes. Una ciudad como Medellín tiene una cifra de asesinatos casi 4 veces más alta y una como Cali tiene el doble, no obstante que ambas tienen más policías per cápita. Igualmente, Washington y Sao Paulo poseen índices más altos de homicidio que los nuestros.

Si seguimos haciendo esfuerzos en materia de restricción del porte de armas —que no depende de las autoridades distritales sino nacionales—, así como en la reducción del consumo de alcohol, seguramente podremos continuar bajando esas cifras y llegar a menos de 35 homicidios por cada cien mil habitantes al final del período de gobierno.

Los esfuerzos realizados para ordenar el centro de la ciudad, percibidos por los bogotanos como el lugar más inseguro, permitieron reducir las tasas de criminalidad en ese sector de la ciudad en cerca del 18 por ciento.

Pusimos en marcha el programa Misión Bogotá que es un instrumento de convocatoria a los ciudadanos para adelantar políticas preventivas y de convivencia. El programa ha hecho presencia en varios lugares de la ciudad y ha creado 260 Frentes Locales de Seguridad. Se les ha dotado de sistemas de comunicación y de alarmas que les permiten reaccionar oportunamente frente al crimen.

Hemos avanzado también en el fortalecimiento de la justicia en la ciudad mediante la puesta en funcionamiento de la primera

Unidad Permanente de Justicia de las cuatro consignadas en el Plan de Desarrollo, de cuatro nuevas Comisarías de Familia y de 6 unidades de mediación y conciliación. La ampliación de la Cárcel Distrital avanza conforme a los cronogramas. A mediados de este año, se abrirá la licitación para este efecto, teniendo especial cuidado en mitigar los efectos nocivos que la cárcel pueda tener sobre el sector en el que se haya ubicado.

MOVILIDAD, LA CLAVE

No dudo en decir que la supervivencia de esta ciudad está en juego si no tomamos medidas en materia de transporte. Hoy sólo el 30 por ciento de los hogares tienen vehículo par-

ticular. Pero, en pocos años, ese porcentaje va a aumentar de manera considerable. La ciudad colapsará si no desestimulamos el uso del transporte privado y organizamos un sistema eficiente de transporte masivo.

En esa dirección hemos trabajado conjuntamente con ustedes durante este primer año.

Garantizamos los recursos que la ciudad tiene que aportar para el proyecto metro. Logramos un acuerdo con el Gobierno Nacional para la financiación del proyecto. Hemos adelantado contactos con el gobierno del Presidente Andrés Pastrana y con los congresistas de Bogotá para que el metro sea, por fin,





"Con la medida de Pico y Placa, que restringió el uso de los vehículos particulares en unas determinadas horas del día, se aumentó la velocidad promedio. Y los bogotanos se ganaron 25 días de 10 horas al año que antes gastaban en desplazarse de un lugar a otro y ahora pueden disfrutar con su familia o simplemente para actividades de esparcimiento o descanso".

una realidad para los bogotanos. Están todos los estudios listos para abrir las licitaciones correspondientes y dejar iniciada la construcción durante este periodo, así como para iniciar la compra de los terrenos necesarios para el proyecto.

El metro no es la única solución para el problema de transporte público. Y quizás tampoco la más importante. El verdadero desafío está en cambiar toda la actual estructura de prestación de este servicio. Para ello, trabajamos en la organización de TransMilenio. El Concejo aprobó el proyecto de acuerdo y se le asignaron 230.000 millones de pesos para el presente año. La construcción de la Troncal de la 80 avanza a toda marcha. En el primer semestre del próximo año, tenemos el compromiso de poner en funcionamiento la primera ruta de TransMilenio por esa vía.

Este ha sido un año de intenso trabajo en el proyecto de TransMilenio. Se realizó toda la estructuración jurídica, administrativa y financiera del proyecto. Se elaboró el presupuesto de las primeras siete vías troncales. Se adjudicó el concurso arquitectónico para la contratación de los aspectos urbanísticos del sistema.

El problema de la movilidad de Bogotá es un problema de gran calado por la densidad de la ciudad, y ello nos obliga a ser creativos en las soluciones. Bogotá debe aprovechar su geografía, su clima, su tamaño para echar mano de otros medios de transporte que son eficientes, económicos y ecológicamente puros, tales como la bicicleta.

La importancia de la bicicleta no radica, sin embargo, en sus ventajas para el transporte o el medio ambiente. Reside en su

poder integrador. Mientras que el carro segrega socialmente, la bicicleta integra y construye equidad y solidaridad.

Ya tenemos contratados varios diseños de ciclo rutas. Hemos impulsado diversos foros y organizaciones ciudadanas alrededor del tema. Para 1999 tenemos aprobado un presupuesto de 60.000 millones de pesos para la construcción de ciclo rutas. Durante 1998 avanzó la construcción de las ciclo rutas alrededor del Parque Simón Bolívar, la calle 80 y la Avenida Ciudad de Cali.

En materia de ampliación, mantenimiento y recuperación de la malla vial de la ciudad, que encontramos destruida, no hemos ahorrado esfuerzo para tratar de avanzar rápidamente en la obtención de resultados.

Con la ayuda del Concejo logramos desenredar el problema que heredamos en el cobro de la valorización. Ya tenemos construida casi el 60 por ciento de la Avenida Ciudad de Cali en el tramo hasta la transversal 92, que desembotellará sectores de estratos 1, 2 y 3 de Suba, Kennedy y Bosa.

En 1998 iniciamos el proceso de contratación de la Avenida Darío Echandía, de la Avenida a Villavicencio a la Avenida Boyacá, la principal conexión de Ciudad Bolívar hacia el centro que nunca se había construido bien. Iniciamos la reconstrucción de la Avenida Boyacá, en dos frentes de trabajo, de la calle 100 y 68 y de la calle 26; avanzamos en la construcción de la otra gran entrada a Ciudad Bolívar, prolongando la NQS hacia el sur por las avenidas Jorge Gaitán Cortés y Jorge Eliécer Gaitán a la Avenida a Villavicencio. En Bosa, la Avenida Santa Fe, de la Avenida a Villavicencio a San Bernardino, entre otras vías.

Para la construcción de vías locales adelantamos un inventario vial georreferenciado de vías y accesos locales; y realizamos cuatro estudios y diseños para la construcción de 211 kilómetros/carril.

INFRAESTRUCTURA Y MANTENIMIENTO VIAL

El IDU avanzó en acciones tales como la adquisición de predios para el corredor de la Avenida Longitudinal de Occidente; la adquisición de 40 unidades de predios para la Avenida Ciudad de Cali y de 6 para la construcción de la NQS; la elaboración de los estudios y diseños de la Avenida Boyacá sector San José a la calle 134; la construcción de un kilómetro/carril del tapón de la paralela a la línea férrea desde la calle 106 a la 116 y la adquisición para construcción de vías secundarias. Así mismo, se encuentran en proceso licitatorio la construcción del tramo de la carre-

ra 91 a la transversal de Suba; la construcción de 8.000 metros cuadrados de estructura en la intersección Avenida Jorge Gaitán Cortés por la Avenida General Santander; la realización de tres estudios que permitan mejorar en el corto y mediano plazo la accesibilidad a la ciudad; y la realización de 27 estudios y diseños para la ampliación y mejoramiento de la malla vial principal.

Se reactivó el proyecto de la ALO que estaba completamente paralizado. Con la aprobación del nuevo trazado en el Concejo, la reubicación de invasores y la adquisición de predios por 120.000 millones de pesos, la construcción de esta vía generará 30.000 empleos directos y representará el fin de los trancones en las autopistas Norte y Sur. Solo falta para iniciar la obra la licencia ambiental de la CAR.

Se repavimentaron 3.2 millones de metros cuadrados, equivalentes a 933 kilómetros/carril en 54 vías principales, tales



como la Avenida Suba, Primero de Mayo, Centenario, Autopista Norte, Circunvalar, Carrera 7ª, entre otras.

Luego de la aprobación, el 5 de octubre, de la armonización presupuestal se celebraron 34 contratos para tapar los huecos en las vías principales. Así, junto con las cuadrillas de la Secretaría de Obras Públicas se han tapado más de 30 mil huecos.

El contrato de mantenimiento de la malla vial suscrito con ICA ha avanzado a pesar de las dificultades. Vías principales como la Circunvalar, la calle 13 o la carrera 7ª, para mencionar sólo algunas, hoy se encuentran en perfecto estado en desarrollo de ese contrato. Esperamos que pronto esté completamente recuperada la Avenida Boyacá en el sector sur.

El contrato ha tenido múltiples dificultades e inconvenientes. La Administración no ha vacilado en usar los instrumentos jurídicos a su alcance para exigir el cumplimiento cabal del contrato.

Con la medida de Pico y Placa, que restringió el uso de los vehículos particulares en unas determinadas horas del día, se aumentó la velocidad promedio. Y los bogotanos se ganaron 25 días de 10 horas al año que antes gastaban en desplazarse de un lugar a otro y ahora pueden disfrutar con su familia o simplemente para actividades de esparcimiento o descanso.

DESMARGINALIZACIÓN DE BARRIOS

El programa prioritario de Desmarginalización enfrenta de manera masiva y sistemática la marginalidad. Hoy 1.8 millones de habitantes de nuestra ciudad no tienen alcantarillado. Tenemos el caso de 2.000 kilómetros de vías sin pavimentar, una distancia similar a la que hay entre Bogotá y La Habana, Cuba.

En el pasado, los esfuerzos eran erráticos y descoordinados, entre el IDU, la EAAB, las comunidades y las localidades. Se construían el alcantarillado o el pavimento de una cuadra o dos, aisladamente. Años después, quizás, la siguiente cuadra.

Ahora bajo una sola gerencia, se coordinan los esfuerzos de todas las partes en bloques de 20 a 50 hectáreas; donde se

construye en un solo proyecto el alcantarillado, el pavimento, los parques, la arborización y los colegios. Las localidades ya no aportan recursos erráticos para la pavimentación de una cuadra donde un edil tiene algún elector. Ahora incorporan sus recursos al programa de Desmarginalización. El monto que destinan contribuye a determinar la velocidad con que el programa se realiza. Para ello, el Plan de Desarrollo tiene destinado más de 1.500 millones de dólares.

El primer paso para la desmarginalización consiste en la legalización de barrios. Se legalizaron cerca de 347 barrios. Para esto fue necesario recolectar información jurídica, elaborar el plan zonal de mejoramiento, realizar estudios cartográficos, viales, dar posibilidad a la prestación de servicios públicos y asignar la nomenclatura correspondiente.

No obstante el poco tiempo que tuvimos para ejecutar los recursos, se hicieron contrataciones por 24.500 millones de pesos en desmarginalización durante 1998, distribuidas de la siguiente forma: 13.000 millones para los diseños de redes locales de acueducto y alcantarillado necesarios para cubrir toda la ciudad.

Igualmente, el IDU contrató el diseño y la construcción de las vías en las primeras zonas de intervención de desmarginalización por 10.000 millones de pesos.

Se contrataron los diseños de las redes de alcantarillado local en todos los barrios marginados, legales e ilegales de la ciudad, como una primera etapa del programa de Desmarginalización. En cuatro sectores de la ciudad se está instalando tubería matriz de alcantarillado.

La Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá durante 1998 construyó 41 kilómetros de redes de alcantarillado, de los cuales 21 de construyeron con participación comunitaria.

En la ciudad se construyeron 36 kilómetros lineales de acueducto. Se renovaron 264 kilómetros lineales de redes. Se hizo mantenimiento y limpieza a 106 kilómetros de canales; se rehabilitaron 31 kilómetros de la tubería de dos metros de diámetro; se realizó el mantenimiento del túnel a presión del

sistema Chingaza y se celebró un convenio con el propósito de generar alternativas empresariales para la construcción del acueducto en diferentes localidades.

Haciendo esfuerzos muy grandes, se contrató la construcción de la Planta de Tratamiento de El Dorado, que dotará de agua potable a 250.000 personas que hoy consumen agua sin tratar. Esta es la inversión social más importante en Colombia en muchos años.

En Bosa Occidental, uno de los sectores más pobres de la ciudad, se están construyendo redes matrices de alcantarillado, redes locales de aguas negras, teléfonos, iluminación, pavimentación y un puente sobre el río Tunjuelo.

CIUDAD A ESCALA HUMANA

Así como los animales necesitan que se protejan las selvas y otros entornos silvestres para sobrevivir, los seres humanos necesitamos espacios que propicien nuestra salud física y espiritual. En las ciudades ello significa disponer de espacios públicos peatonales abundantes, amplios y de calidad. En otras palabras, andenes y parques abundantes, amplios y bien mantenidos.

Es porque le damos prioridad a la responsabilidad del Estado para con los más necesitados y los más vulnerables, que le damos prioridad al espacio público.

Los más pobres son los que más requieren de su ciudad. No tienen otra opción. No tienen residencias amplias, ni acceso a restaurantes, clubes ni automóviles, ni viajes. El espacio público peatonal es su espacio vital. De la calidad de éste, depende en una inmensa medida su calidad de vida.

Cualquier análisis desprovisto de demagogia, encontrará que los principales beneficiarios de nuestros esfuerzos para defender el espacio público peatonal son los más pobres y los más vulnerables de nuestros conciudadanos.

El IDU realizó el mantenimiento de 2 kilómetros cuadrados de espacio. Construyó 2.500 metros cuadrados de estructuras

bajo puentes vehiculares, adecuó 2.500 metros cuadrados de andenes, terminó 9 puentes peatonales en sus acabados de obra y realizó 13 unidades de mantenimiento crítico a puentes peatonales.

En orden de recuperar el espacio público para los ciudadanos, el IDU y la Secretaría de Tránsito instalaron 13.350 bollards sobre las calles 72, 85 y 90, y la carrera 7ª, Avenida 127 y Avenida Boyacá.

Para fomentar el traslado a actividades económicas formales de vendedores ambulantes, la Secretaría de Gobierno les ha brindado capacitación a 2.080 vendedores, facilitándoles el proceso de formalización, y ha fomentado la organización y traslado de 2.000 vendedores ambulantes a actividades económicas formales.

RECUPERACIÓN DE SECTORES

Bogotá tiene un centro mucho mejor hoy. La gente puede caminar. Más de 400 indigentes que antes dormían en las calles del centro ahora duermen en instalaciones cerradas, higiénicas y seguras. Ha mejorado la limpieza. Hemos construido separadores y andenes. El proyecto del Parque Tercer Milenio, precedido por un enorme proyecto social, avanza. Varias líneas de TransMilenio, de ciclo rutas y esperamos también el Metro, llegarán al centro.

Para el centro ampliado, por ejemplo, adquirimos para parque, los grandes lotes al occidente del Cementerio Central sobre la calle 26, para que sirva de núcleo revitalizador de un gran sector de las localidades de Mártires y Teusaquillo.

El centro de Bogotá y de Colombia es hoy totalmente distinto del que había hace un año. El millón y medio de habitantes que diariamente visitan el sector y los 500.000 que toman el bus en la carrera 10ª, se han visto beneficiados por la recuperación del espacio público peatonal y las campañas de limpieza.

El proyecto de los andenes de la carrera 15 avanza a toda marcha. Más allá de las polémicas, se revitalizará un sector que es-

taba en decadencia. Las discusiones alrededor del tema han servido para educar a los bogotanos sobre la importancia del espacio público peatonal.

Se inició, además, un gran proyecto de arborización. Se sembraron 1.434 árboles en la Avenida Agoberto Mejía, el Parque Simón Bolívar, el Parque Clarelandia, la Carrera Quinta, la Carrera 10ª, la Escuela General Santander y en las localidades integradas al programa Misión Bogotá. El programa de arborización de la Alcaldía Mayor incluyó durante este año la propagación de 100.000 plantas aptas para la ciudad. El Jardín Botánico José Celestino Mutis, durante 1998, sembró 2.306 árboles en 12 kilómetros de ejes viales.

LOS PARQUES VITALES

Cuando más se sienten las diferencias sociales es en el tiempo libre. En el trabajo todos debemos hacer esfuerzos y soportar presiones. Pero en el tiempo libre los estratos altos tienen muchas opciones y muy pocas los más pobres. Los par-

ques propician unos usos saludables y constructivos del tiempo libre. Le sirven a la seguridad brindando oportunidades sanas a los jóvenes y facilitando el conocimiento de los habitantes de los barrios.

Los parques también son integradores de comunidad. Los pequeños integran al barrio; los grandes, a todos los estratos de la ciudad. En los parques, como en los andenes, todos los ciudadanos son iguales. A la gran ciudad llegan todo tipo de artistas a hacer presentaciones, sabiendo que encontrarán un número suficiente de admiradores que asistan a sus presentaciones. La gran ciudad puede apoyar proyectos culturales como el Planetario, los festivales de teatro, una orquesta filarmónica, museos. En la gran ciudad hay una gran variedad de restaurantes con diferentes comidas.

En los parques también se realizan eventos deportivos, culturales y casi espirituales. Hemos llevado la Orquesta Filarmónica y muchos otros eventos culturales y deportivos a nuestros parques. Los parques son necesarios para la salud



física, mental y espiritual. Son tan importantes como el alcantarillado o las escuelas.

Entregamos 8 parques zonales, se hizo el diseño del parque lineal del río Tunjuelo, desde El Tunal, en Tunjuelito, hasta Clarelandia, en Bosa. Se contrató el diseño del Parque Timiza, casi triplicando su área, hasta Villa del Río. Se diseñaron 170 parques de barrio y se abrió licitación para la construcción de 98 más. Se seleccionaron 46 predios para probable adquisición, para parques zonales entre 1 y 10.

En este momento histórico cada terreno que se adquiera para parque servirá para mejorar la calidad de vida de muchas generaciones cientos de años hacia el futuro. Y cada lote que hubiera podido ser parque donde se levante una edificación, siempre estará perdido.

El presupuesto aprobado para 1999 destina a 320.000 millones de pesos al gran proyecto distrital de parques. La gran mayoría de esos recursos se concentran en sectores de estratos 1, 2 y 3.

En una ciudad que llegará a tener más de 10 millones de habitantes, los parques no son un lujo sino una necesidad esencial como el acueducto o las escuelas. Se definieron los planes maestros para los parques metropolitanos de más de 10 hectáreas, incluyendo el Simón Bolívar, Tunal, Indio, Nacional y Tominé. Están en proceso los planes del Tunjuelo, Timiza y San Cristóbal.

Se dotó al Parque Central Simón Bolívar con dos zonas de juegos infantiles, nuevos senderos, y se enterraron los cables de energía eléctrica.

La Empresa de Acueducto de Bogotá avanzó durante 1998 en el diseño de las obras requeridas para la construcción del Parque Embalse San Rafael en un área de 850 hectáreas.

El IDRD dio inicio durante 1998 a las obras de 4 parques metropolitanos. El Tunal, Simón Bolívar, Nacional y la Florida y la dotación y mantenimiento de 13 parques zonales del Distrito. Se iniciaron los procesos contractuales para la aten-

ción, mediante convenios, de 126 parques de barrio cuya arborización también se adelantará.

Se entregaron a la comunidad 11 parques zonales de una a 10 hectáreas, con una inversión de 1.097 millones. Estos son: La Gaitana (Suba), Calles de Cafam (Tunjuelito), La Estancia (Ciudad Bolívar), Quiroga (Rafael Uribe Uribe), Cayetano Cañizares (Kennedy), Altablanca (Usaquén), Jazmín (Puente Aranda), Villa de los Alpes (San Cristóbal) y La Fragua.

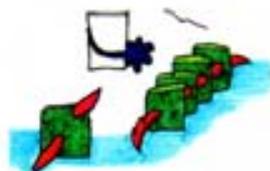
INTERACCIÓN SOCIAL

En materia de inversión social en salud y educación se han realizado también grandes esfuerzos. En educación alcanzamos una meta mayor que la que nos propusimos en materia de cobertura: creamos 80.000 nuevos cupos en este período.

Nuestro compromiso con los más vulnerables de nuestra sociedad se evidencia de manera elocuente, en la importancia sin precedentes que le asignamos al DABS. Esta entidad, desconocida para la mayoría de los habitantes de nuestra ciudad, es la que se encarga de los miembros más vulnerables de nuestra comunidad como son los niños y ancianos pobres y los indigentes. A esta entidad se le triplicó el presupuesto para este año. Con 170 mil millones de pesos, el presupuesto de Bienestar Social para 1999 es mayor que el presupuesto total de la ciudad de Bucaramanga, que asciende a 126 mil millones de pesos.

Se han adelantado esfuerzos importantes y exitosos contra la prostitución infantil y la utilización de niños en mendicidad. Se reconstruyeron 27 centros de atención a la niñez desprotegida y 40 adicionales quedan en construcción, para la atención de 25.000 niños.

Se abrieron tres centros para atender integralmente a más de mil habitantes de la calle y se construyó un Centro de Atención Transitorio para 300 indigentes que funciona 24 horas al día. Para la atención de personas en condiciones de pobreza crí-



“Los parques también son integradores de comunidad. Los pequeños integran al barrio; los grandes, a todos los estratos de la ciudad. En los parques, como en los andenes, todos los ciudadanos son iguales”.

tica y de exclusión social, el Departamento Administrativo de Bienestar Social ha adelantado programas encaminados al otorgamiento de subsidios, fortalecimiento de lazos familiares, mejoramiento de las condiciones nutricionales y sociales; actividades sociales y recreativas complementarias; sensibilización y acceso al POS a más de 18.700 ancianos; atención, apoyo nutricional, capacitación y vinculación a los procesos de sensibilización y talleres del programa Buen Trato a 10.286 mujeres gestantes y lactantes.

Adicionalmente, se ha suministrado alimentos, vinculado al régimen subsidiado de seguridad social en salud y ofrecido actividades de encuentros ocupacionales y recreativos a más de 3.200 ancianos.

Se atendieron 28.700 niños y niñas de familias pobres a través de 120 casas vecinales, 85 jardines populares y 8 contratos con ONG; así mismo se realizaron 240 talleres de promoción del Buen Trato al menor dirigido a funcionarios de jardines y comunidad en general; y se atendió a 1.500 menores y adolescentes con apoyo nutricional y programas de fortalecimiento de lazos afectivos con los grupos familiares de los mismos.

El Departamento Administrativo de Bienestar Social brindó atención a más de 16.500 personas en emergencia social e implementó un centro de atención para estos casos y atendió a más de 3.250 niños con discapacidad mental, 1.119 niños y 1.573 ancianos en abandono.

El Instituto Distrital para la Protección de la Niñez y la Juventud culminó la construcción de dos centros múltiples para prestar servicios a los jóvenes callejeros y terminó dos campamentos en zonas alejadas de la ciudad para la asistencia y motivación a jóvenes indigentes.

Convencidos de la necesidad de tener comunidades organizadas que imaginen y construyan su futuro, les dimos un inmenso impulso, con publicidad, logística y recursos a las elecciones de las Juntas de Acción Comunal.

En las elecciones participaron 244.000 personas, casi duplicando la participación de las elecciones anteriores.

FORTALECIMIENTO DE LA DESCENTRALIZACIÓN

Si queremos sentar las bases de un sistema de gobierno que garantice la gobernabilidad de la ciudad hacia el futuro, debemos afrontar la discusión de la descentralización de manera responsable y sin perjuicios.

Desde hace varios años he dicho que queremos una descentralización pero inteligente. La verdad es que el modelo que está consignado en nuestras normas, tanto en la Constitución, como en el Decreto 1421, es un modelo inacabado y falta de conceptualización.

La descentralización de una ciudad grande como Bogotá no se justifica por razones de eficiencia administrativa sino por razones políticas. Lo que busca la descentralización en una metrópoli como Bogotá es que la gente pueda participar más; y que el gobierno esté más cerca de los ciudadanos.

Por eso hemos dicho que las localidades de Bogotá deben ser mucho más pequeñas. Proponemos que las localidades no pasen de 150.000 habitantes en promedio. Es decir, que deberíamos al menos duplicar el número de las actuales.

Tener localidades más pequeñas permitirá igualmente que la representación política que se refleje en la elección de los ediles



tenga un sentido más comunitario. Que el estudiante, el comerciante, el asalariado, el líder comunal, el que organiza los campeonatos deportivos sea el edil. Hay que desprofesionalizar la condición de edil y recuperarle un sentido cívico. Por ello creemos que el ejercicio de esa función no debe ser remunerado.

Tenemos que delimitar las competencias de las localidades. No podemos seguir teniendo unas localidades que hacen todo y finalmente lo hacen a medias. Así como uno puede decir que en Bogotá hay unas vías que están pavimentadas gracias a la descentralización y que quizás nunca lo hubieran estado si no hubiera sido por los recursos de los Fondos de Desarrollo Local; en el mismo orden de ideas cabe en cambio preguntarse cuál ha sido el valor agregado de los recursos de los fondos en un tema como salud o educación.

En todas partes del mundo, la descentralización se hace alrededor de una muy clara distribución de competencias; en Bogotá no fue así. Tenemos, pues, que trabajar para corregir esos errores. En un futuro próximo, convocaremos un amplio debate alrededor del tema de la descentralización. Para que, como resultado de ese debate, se promuevan las modificaciones a que haya lugar.

Una de las primeras decisiones que tomé en la Alcaldía fue crear las Unidades Ejecutivas de las Localidades para que oficinas especializadas, en cada una de las entidades que tratan los temas, adelantaran el proceso de contratación de los recursos de los Fondos de Desarrollo Local.

Un año después debo decir que tengo la tranquilidad de haber



"Y es que la discusión no puede ser alrededor de temas como la cobertura de los servicios públicos o el estado de las vías. Porque sobre ellos no hay discusión. Esta tiene que ser sobre el modelo de ciudad que queremos".

tomado una decisión acertada. En sólo siete meses de trabajo, las UEL ejecutaron el 75 por ciento de los recursos de las localidades, que es un porcentaje igual al del primer año del período anterior. Estoy seguro que hay, además, una contratación más técnicamente hecha y que se garantiza una mayor eficiencia en la inversión de estos cuantiosos recursos públicos.

Con esta decisión creo que evitamos la catástrofe de la descentralización, la cual se iba a deslegitimar totalmente si se continuaba por el camino que íbamos.

Durante este año, igualmente, fortalecimos las alcaldías locales creando una oficina de planeación en cada una de ellas y promoviendo un proceso amplio de participación ciudadana a través de encuentros ciudadanos. Miles de bogotanos discutieron con sus autoridades locales los contenidos de los planes de desarrollo y se aprestan a discutir otros temas tales como seguridad, espacio público y educación, en escenarios abiertos, participativos y democráticos.

UNA SOCIEDAD MÁS IGUALITARIA

Un tema estructural permea todo nuestro proyecto: la construcción de una sociedad más igualitaria. Solamente disminuyendo las desigualdades, concentrando masivamente el esfuerzo de la sociedad en ofrecer a los más pobres condiciones de vida, de respeto por su dignidad, de posibilidades de desarrollo de su potencial humano, podremos convertirnos en una verdadera comunidad, solidaria, que aproveche plenamente sus posibilidades creativas.

Ustedes, concejales, con quienes estructuramos el Plan de Desarrollo, saben que concentramos masivamente los recur-

sos de inversión en la atención de nuestros ciudadanos más necesitados. El rubro más grueso de inversión es la Desmarginalización, que más allá de la legalización de barrios atiende las necesidades de alcantarillado, pavimentación y parques en nuestros barrios populares.

Por eso puedo decirles con verdadero orgullo de demócrata que todo aquello a lo que me comprometí en la campaña lo estamos cumpliendo.

Quizás nunca antes, nadie se había tomado tan en serio los compromisos con los electores y el mandato ciudadano. Estoy seguro de que, en el futuro, nuestros compatriotas cada vez escrutarán más los contenidos de las campañas. También estoy seguro de que hemos sembrado unos temas para la discusión política que antes estaban ausentes del debate en la ciudad.

Y es que la discusión no puede ser alrededor de temas como la cobertura de los servicios públicos o el estado de las vías. Porque sobre ellos no hay discusión. Ésta tiene que ser sobre el modelo de ciudad que queremos.

El debate que hemos propuesto es un poco acerca de la manera como un niño dibujaría en un papel blanco, la ciudad del futuro. Si lo que queremos es que los niños imaginen una ciudad atestada de carros e insoportable por la polución; o si, por el contrario, queremos que dibujen una ciudad en la que la gente se transporte en bicicleta, que tenga parques, que esté arborizada, que tenga un espacio público para compartir y una ciudad segura. En fin, como diría García Márquez, una ciudad al alcance de los niños.

En este último propósito estamos trabajando.

Las mayores satisfacciones que hemos tenido este año no han sido la autorización de la venta de la ETB, o los kilómetros que ha avanzado la Avenida Ciudad de Cali, o la aprobación de la Avenida Longitudinal de Occidente, ni los avances evidentes en proyectos como TransMilenio. Esos son meros instrumentos para alcanzar el verdadero fin: la ciudad que queremos.

La satisfacción última la hemos tenido cuando logramos que más de 50.000 niños de los barrios más pobres de la ciudad disfrutaran de unas vacaciones creativas en las que se apropiaron de los parques, hicieron talleres de cerámica o recibieron clases de baile.

La justificación a tanto esfuerzo la encontramos cuando miles de jóvenes se concentran en un parque para disfrutar de un concierto o de uno de los muchos eventos que organiza el Instituto de Cultura y Turismo. O simplemente para ver cine de manera totalmente gratuita.

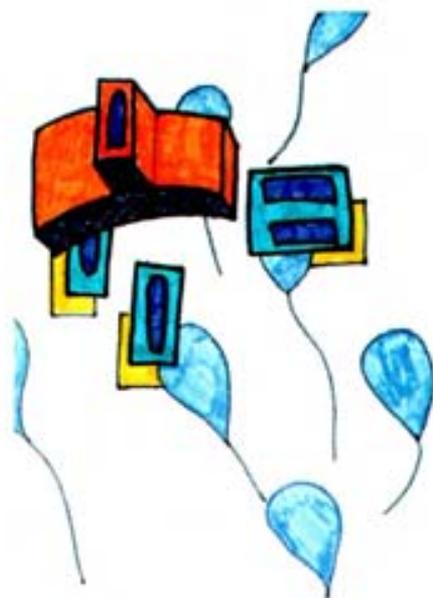
Cuando frente a las dificultades pareciera no haber salidas, basta con saber que miles de niños están acampando en el parque La Florida por cuenta del Instituto Distrital de Recrea-

ción y Deporte. O que nuestro premio Nobel va a escoger para que editemos en el Distrito los cien mejores libros para niños.

Lo que queremos dejar no es una ciudad con más autopistas sino con gente más feliz. La Bogotá que queremos no es una ciudad con más puentes sino con más oportunidades. La ciudad del próximo milenio es una ciudad más verde y más segura. Todo nuestro trabajo se dirige a que aportemos a la construcción de una sociedad más igualitaria, más democrática y más participativa.

Pero sobre todo con comportamientos distintos. Que los adultos le dediquen más tiempo a los niños que al consumo de alcohol. Que los jóvenes disfruten y compartan una rumba sana sin acudir a la droga. Que los ancianos tengan dónde descansar. Que los amigos puedan caminar y conversar, sin temores, en los espacios públicos. Que sea una ciudad para vivir no para sobrevivir.

Informe de la gestión del Alcalde Mayor de Bogotá, Enrique Peñalosa Londoño, presentado al Concejo de la ciudad, en octubre de 1999.



BOGOTÁ A ESCALA HUMANA

EL FORTALECIMIENTO FINANCIERO DEL DISTRITO

Hoy voy a presentar las necesidades financieras de largo plazo de la ciudad, para atender adecuadamente aspectos prácticamente abandonados, sin recursos adecuados desde hace décadas, como es el mantenimiento vial; y para proveer adecuadamente los servicios sociales de educación y salud, cuya demanda crece dinámicamente mientras los recursos nacionales destinados a estos sectores se estancan o disminuyen.

La situación financiera de la ciudad es sólida; mejor que cuando la recibimos, porque hemos incrementado el nivel de ahorro y no hemos utilizado prácticamente el endeudamiento. La calificación que otorgó Duff and Phelps para la deuda del Distrito mejoró de AA a AA+, la más alta que jamás haya tenido el Distrito. La relación de pago de intereses sobre ahorro operacional bajó de 16,3 por ciento, en 1997, a 13,8 por ciento, en 1999. El saldo de la deuda sobre los ingresos corrientes disminuyó de 46,5 por ciento, en 1997, a 43,7 por ciento en 1999.

CÓMO DISTRIBUIR EL CONSUMO ENTRE LO PÚBLICO Y LO PRIVADO

En nuestro esquema de organización socioeconómica, parte de los recursos los deben consumir los privados, ciudadanos y empresas; y otra parte, el sector público.

Hay cierto consenso sobre lo que deben ser inversiones y servicios a cargo del sector público.

Es imaginable una situación en que lo público le quita recursos excesivos a lo privado, y hace gastos públicos superfluos, innecesarios. En ese caso reducir los impuestos aumenta el bienestar de la sociedad, porque se aumenta el crecimiento económico y el bienestar social.

Pero también puede suceder lo contrario: que lo público no tenga los recursos suficientes para atender necesidades esenciales bajo su responsabilidad. En esta circunstancia, el bie-

nestar general de la sociedad se aumenta si lo privado transfiere recursos a lo público.

Ilustrándolo de otra manera, lo privado tiene que reducir su consumo, de caramelo o licor, utilizar menos el automóvil o comprar una vestimenta nueva con menos frecuencia. Pero a cambio puede tener excelentes jardines sociales para todos los niños menores de 5 años, mejor cobertura y atención de salud, mejor cobertura y mejor calidad en la educación, vías y andenes en buen estado, parques bien mantenidos, atención adecuada para los ancianos.

En una sociedad tan desigual como la nuestra, cualquier incremento del gasto público a costa de una reducción del gasto privado, implica una redistribución del ingreso a favor de los más pobres. Porque es obvio que cualquier impuesto o sobretasa la pagan mayoritariamente los sectores de mayores ingresos. Y la mayoría de las inversiones sociales físicas y de funcionamiento se concentran en los sectores más pobres.

Una ciudad financieramente sana, debe poder cubrir todos sus gastos recurrentes, con sus ingresos corrientes.

Lo realista es hablar de gastos recurrentes y no de gastos corrientes, porque hay gastos recurrentes, que hay que hacer cada año, como los destinados al funcionamiento de la educación o la salud, que se clasifican como inversión. Más allá de la discusión filosófica, lo cierto es que son gastos que hay que hacer cada año, todos los años.

Además de cubrir los gastos recurrentes, los ingresos corrientes en una ciudad sana deben dejar un remanente para inversión. La inversión nueva se debe financiar mediante cobros de valorización, pero también con el excedente que dejen los ingresos corrientes menos los gastos recurrentes.

Los gastos recurrentes incluyen el pago de los empleados, pago de maestros, sostenimiento de hospitales, jardines sociales, mantenimiento vial, mantenimiento de parques, servicio de deuda.

Debemos enfrentar el hecho de que los ingresos corrientes del Distrito, distan mucho de cubrir los gastos recurrentes.

El déficit del sector salud es particularmente crítico. La ley no tiene mecanismos efectivos para que le cobremos a sus departamentos de origen, los tratamientos que hacen los hospitales del Distrito a pacientes provenientes de otros departamentos. De manera aberrantemente injusta, Bogotá sólo recibe el 7 por ciento del situado para salud, a pesar de tener el 18 por ciento de la población nacional. Increíblemente, la Nación ha venido disminuyendo las transferencias a la salud de Bogotá. Esto, mientras llegan cada vez más pacientes de dentro y fuera de Bogotá, mientras la población de Bogotá crece 150.000 habitantes por año.

La injusticia en la distribución de los ingresos corrientes de la Nación a los municipios se hace flagrante cuando vemos que Bogotá aporta de sus propios recursos 290 mil millones de pesos para la salud y 360 mil millones para educación, mientras que la Federación Colombiana de Municipios solicita insistentemente al Gobierno Nacional que autorice a los municipios pequeños a gastar su participación en los ingresos corrientes de la Nación en sectores distintos a educación y salud porque les está sobrando el dinero de las transferencias para estos sectores.

Mientras que en la educación es por lo menos concebible un control de costos y unas previsiones razonables, el monto del gasto en salud no conoce límites ni acata controles de ninguna índole. De seguir creciendo al mismo ritmo de los últimos años, los aportes del Distrito a la salud absorberían todos los ingresos corrientes en 14 años y medio, sin dejar nada para ninguna otra necesidad.

EL DÉFICIT DE GASTOS RECURRENTE

En 1999, los ingresos corrientes corresponden a 1.345 billones de pesos; y los gastos recurrentes corresponden a

1.901 billones. El déficit actual de 556 mil millones de pesos se está tapando de la siguiente manera:

- Dejando de hacer labores de mantenimiento vial y otros gastos indispensables. Normalmente se ha hecho sólo una mínima fracción de lo que se debería hacer y por eso toda la malla vial estaba destrozada cuando llegamos a la Alcaldía.
- Con recursos de capital, provenientes de la reducción de capital de la Energía.
- Por norma, gastos sociales recurrentes se clasifican como inversión y por lo tanto pueden ser financiados incluso con recursos de crédito.
- El servicio de la deuda, que asciende a 214.000 millones en 1999 de alguna manera se paga con más endeudamiento y aunque este rubro es creciente, es sostenible.
- Con ingresos financieros provenientes principalmente de la liquidez del Distrito, se cubren 130.000 millones.

Quedan 211.000 millones de pesos de faltante anual que deben ser cubiertos, si aspiramos a que la ciudad tenga los mínimos servicios sociales requeridos y el más elemental mantenimiento vial.

La manera usual de resolver el problema, es no hacer el mantenimiento vial necesario; o dejar miles de niños sin escuela, parques abandonados, obras comunales sin hacer.

Esa solución facilista es la peor para la ciudad. No hacer un mantenimiento oportuno termina exigiendo la reconstrucción total de las obras, con costos mucho más altos. De otra parte dejar niños sin guarderías o sin educación, ciudadanos sin atención de salud, o miles de hectáreas de barrios sin alcantarillado, tiene costos sociales incalculables.

El Distrito necesita entonces urgentemente ingresos adicionales por 211.000 millones de pesos, solamente para asegurar un adecuado mantenimiento y la oportuna prestación de servicios con la infraestructura que hoy existe. Sin embargo, aun así estaríamos lejos de tener la ciudad que queremos.

NECESIDADES DE INVERSIÓN A MEDIANO PLAZO

Hasta ahora sólo me he referido a los gastos recurrentes, o de funcionamiento, para atender o mantener las inversiones que hoy tenemos.

Pero estamos lejos de atender a todos los niños menores de 5 años que deberíamos atender; estamos lejos de atender a todos los ancianos que deberíamos; estamos lejos de tener a todos los niños y jóvenes menores de 18 del Distrito en excelentes colegios en jornada única; estamos muy distantes de darle a la Policía y a la seguridad todos los recursos que requieren.

Hacia el futuro, para tener la ciudad que queremos, será necesario hacer inversiones muy cuantiosas, de unos 7.5 billones de pesos; en alcantarillado; interceptores y descontaminación de ríos y humedales; vías y andenes; colegios; reubicación de viviendas en zonas de ronda y alto riesgo, parques, hospitales, colegios, jardines sociales.

En caso de realizarse, estas inversiones requerirían gastos recurrentes de operación y mantenimiento adicionales. Se estima que inversiones de 7.5 billones de pesos exigirían gastos recurrentes de operación y mantenimiento de 658 mil millones adicionales.

En este contexto de inmensas necesidades básicas insatisfe-



chas, cabe llamar al análisis sobre el pago de la concesión de las plantas de tratamiento de aguas del Río Bogotá, que no se incluyó en este contexto. Pero que podría costar según el contrato vigente, una vez estén en funcionamiento todas las plantas, más de 200.000 millones anuales.

RECURSOS GENERADOS DURANTE ESTA ADMINISTRACIÓN

Conjuntamente con el Concejo, hemos hecho grandes esfuerzos para generar mayores ingresos.

- Llevamos la sobretasa a la gasolina del 15 por ciento al 20 por ciento.

- Adelantamos importantes esfuerzos para mejorar el recaudo tributario. Simplificamos el pago del impuesto predial para estrato 1 y 2. Con el plan antievasión este año recaudaremos 60 mil millones de pesos adicionales.

- Hemos aprovechado mucho mejor que en el pasado la capacidad de endeudamiento de la Empresa de Acueducto. Luego de grandes esfuerzos, conseguimos aprobación de la CAR para hacer un reajuste a las tarifas de acueducto durante los próximos 15 meses que permitirían financiar inversiones por 100.000 millones en este período.

- Obtuvimos aprobación del Concejo para cobrar 153.000 millones por valorización, para resolver el déficit que heredamos de una valorización mal calculada.





"Quedan 211.000 millones de pesos de faltante anual que deben ser cubiertos, si aspiramos a que la ciudad tenga los mínimos servicios sociales requeridos y el más elemental mantenimiento vial".

- Obtuvimos aprobación para vender acciones del Distrito en la ETS.
- Luego de grandes dificultades y esfuerzos, logramos llevar a cabo la reducción de capital de las empresas de energía y obtuvimos 960.000 millones de pesos.
- Vamos a vender otra parte de las empresas de energía.

INVERSIONES CON RESPONSABILIDAD

Hemos sido responsables a la hora de hacer inversiones, cuidando la sostenibilidad y cuidando ahorros futuros. Hemos sido muy cuidadosos con los recursos que nos ingresan por una sola vez, como aquellos provenientes de la reducción de capital de la Energía. Los hemos destinado a inversiones, teniendo mucho cuidado de asegurar los recursos para funcionamiento. La mayor parte de los recursos se han destinado a proyectos de inversión para mejorar la movilidad, a parques, a MetroVivienda, a la infraestructura de TransMilenio.

En el caso de las 4 grandes bibliotecas, queremos crear un fondo autónomo que sea capitalizado con el 2 por ciento de las acciones de la ETS. Con los recursos que obtenga de la venta de esas acciones, el fondo podrá hacer inversiones cuyos rendimientos sostengan las bibliotecas. También estamos trabajando con la Cámara de Comercio y las cajas de compensación, para estructurar esquemas de sostenimiento de las bibliotecas con aportes privados.

Para asegurar el sostenimiento de los nuevos jardines sociales, trabajamos con la Presidencia de la República y el ICBF; conseguimos que en la ley del plan se destinaran obligatoriamente recursos de las cajas de compensación al sostenimiento de los jardines sociales. Y así podremos

abrir 110 jardines sociales que atenderán 22.000 niños menores de 5 años en los sectores más pobres de la ciudad.

Hay un área donde no hemos escatimado recursos, aun sabiendo que se requerirán esfuerzos futuros de funcionamiento. Se trata de la construcción, ampliación y mejoramiento de las escuelas y colegios. Consideramos que en este campo hay consenso en la sociedad. Así implique reajustar los impuestos, tenemos que garantizar que todos los niños puedan encontrar cupo en las escuelas y colegios.

Otra prueba de nuestro sentido de responsabilidad con el futuro es que muchas de nuestras inversiones han sido y serán inversiones en tierra; por ejemplo para parques. De no haberlas hecho ahora, en el futuro no se habrían podido hacer porque ya estaría urbanizado. Destinamos recursos muy importantes a proyectos que sólo se apreciarán plenamente en el futuro: compra de predios para la ALO; compra de predios para el parque Tercer Milenio; compra de predios para MetroVivienda.

La estructuración que hemos propuesto para el POT representa ahorros muy importantes para el futuro. Por ejemplo, en la prolongación de la Avenida Boyacá al norte, el 80 por ciento del costo corresponde a la tierra; cuando hay que demoler edificaciones, este porcentaje puede aumentar aún más. En cambio del 80 por ciento, la tierra para infraestructura vial representaría menos del 30 por ciento del costo total si esta está sin urbanizar.

En la medida en que MetroVivienda evite el desarrollo pirata de la ciudad, también se ahorrarán inmensos costos en reubicaciones y la infraestructura puede resultar casi tres veces menos costosa.

SE NECESITAN MÁS RECURSOS PARA INVERSIÓN SOCIAL

Estoy convencido que la inversión en alcantarillado, vías, parques, en los sectores populares es inversión social. Pero en la definición coloquial, el gasto social se define de manera mucho más restrictiva. Se refiere a salud, bienestar social, educación. Es evidente que todo el gasto social es de naturaleza recurrente. No se puede financiar con recursos de capital.

Exigir más inversión social sin apoyar la consecución de recursos adicionales para el Distrito no es sino demagogia. Para mejorar los servicios sociales necesitamos más recursos, con urgencia. Incluso sólo para mantener los servicios sociales con la calidad actual, para una población creciente.

Los ciudadanos y empresas de Bogotá pagan el 56 por ciento de los impuestos que recibe el Gobierno Nacional. Tan sólo la reforma tributaria aprobada por el Congreso el año pasado implicó un pago adicional de los bogotanos al Gobierno Nacional de 2.6 billones de pesos. Recursos que en su casi totalidad se invierten fuera de Bogotá.

Ahora bien, el faltante fiscal del Distrito es de unos 211.000 millones de pesos anuales; trece veces menos que el incremento en los impuestos nacionales cobrados en Bogotá anualmente con la reforma tributaria del año pasado.

Claro que lo más fácil es no hacer nada. Para mí en particular, sería muy cómodo pasar el último año de mi gobierno sin hablar de impuestos. Podríamos perfectamente tapar el hueco del faltante de funcionamiento con crédito, o destinándole a gastos de funcionamiento recursos que ingresarán por una sola vez, como aquellos provenientes de la venta de la Etb.

Esa clase de posiciones políticas, cortoplacistas, son las que tienen en la quiebra a la mayoría de municipios y departamentos del país.

Sería un mal comienzo, iniciar el nuevo milenio montados sobre un déficit que afectará severamente nuestra capacidad de proveer servicios sociales a los más pobres y que además llevaría a la ciudad en un tiempo no lejano a una crisis financiera con efectos desastrosos para la calidad de vida en la ciudad.

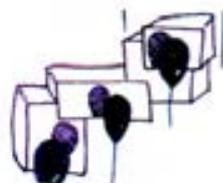
Para ser responsables con las necesidades de atención social de los más pobres y con el futuro de la ciudad es urgente la obtención de nuevos recursos. Como mínimo necesitamos que los usuarios paguen directamente el alumbrado público como una sobretasa a la tarifa; y el pago de peajes a los vehículos que ingresan a la ciudad.

Hacia el futuro el Distrito deberá hacer ajustes en algunos tributos para enfrentar los desafíos sociales crecientes. Si la ley lo autoriza, se podría incrementar la sobretasa a la gasolina; se podrían reajustar las tarifas del impuesto predial; se debe obtener un respaldo legal para ampliar el cobro por el uso del espacio público a otros usuarios como los de electricidad y la televisión por cable; se deben hacer unos ajustes a las tarifas del impuesto de industria y comercio que hoy en algunos rubros son significativamente inferiores a las de otras ciudades.

Por lo menos durante las próximas décadas, mientras la ciudad termina lo fundamental de su conformación, se deberán hacer cobros de valorización regularmente para crear y ajustar su infraestructura. Además, el Distrito tendrá activos que deberá vender en los próximos años, que le pueden generar recursos de inversión muy importantes, como la mitad de la Etb y parte importante de las empresas de energía.

Sin embargo ahora, en los próximos meses, necesitamos cobrar el alumbrado público a los usuarios, y cobrar peajes en las principales entradas de la ciudad.

En ambos casos, el cobro tiene un efecto redistributivo importante, ya que se cobra a quienes tienen mayor capacidad de pago, y se liberan recursos que se invierten prioritaria y mayoritariamente en los sectores más pobres de la población.



"Es importante señalar también que el principal costo de mantenimiento vial de la ciudad, corresponde precisamente a las vías de entrada y salida de la ciudad. Ha sido completamente irrespetuoso e injusto el tratamiento del INVÍAS con Bogotá".

En Bogotá el alumbrado público se cobraba de manera implícita a todos los suscriptores de electricidad hasta la capitalización de la empresa.

En la mayoría de las ciudades del país y el mundo se hace de esta manera. Tal es el caso en Cali, Medellín, Barranquilla, Cartagena, Ibagué y toda la zona cafetera. A nivel internacional ocurre lo mismo en Buenos Aires, Asunción, La Paz, Managua, Quito, San José, para sólo mencionar unos casos.

Cobrar el alumbrado, por ejemplo, como una sobretasa al consumo eléctrico representaría aproximadamente 5 por ciento del consumo. Para un consumidor de estrato 6, el costo sería aproximadamente 6.000 pesos mensuales de pesos; y para uno de estrato 2 sería de 400 pesos mensuales. Los recursos que se liberarían, como es obvio se canalizarían a inversión social en los estratos más pobres.

En el caso de los peajes, cobraríamos unas tarifas inferiores a las que hoy cobra el INVÍAS en los peajes alrededor de Bogotá; ya que cobraríamos dos mil pesos a los automóviles y seis mil a los camiones.

No se le cobraría a los vehículos de transporte público masivo, como los buses y busetas. Los peajes producirían ingresos por 70 mil millones de pesos anuales aproximadamente.

Hemos explicado en otras ocasiones los criterios de justicia y equidad de este cobro. Es importante señalar también que el principal costo de mantenimiento vial de la ciudad, corresponde precisamente a las vías de entrada y salida de la ciudad. Ha sido completamente irrespetuoso e injusto el tratamiento del INVÍAS con Bogotá. Ha colocado peajes a todo alrededor de la ciudad, pero ha desti-

nado su producido exclusivamente a la construcción y mantenimiento de las vías desde el límite de la ciudad hacia afuera.

Esto, con plena conciencia que la inmensa mayoría de quienes pagan peaje son precisamente ciudadanos residentes en Bogotá. La realidad es que el Gobierno Nacional en este aspecto ha tratado a Bogotá como si fuera territorio extranjero. Aunque es dudoso que incluso a un país extranjero se le hubiera hecho una afrenta similar. El hecho es que el mantenimiento de esas vías es costoso.

Nuestro ordenamiento jurídico señala claramente que el dinero de los impuestos, independientemente de quien lo pague, pertenece al Gobierno; que debe invertirlo prioritariamente para atender las necesidades de los más pobres. Ahora bien, hay una señora que vive en un barrio de Bosa con sus hijos, lejos del alcantarillado, del pavimento, de los centros de salud, de las escuelas, que jamás se ha subido en un automóvil particular. El dinero de los impuestos por justicia social y por mandato constitucional debería ir a atender sus necesidades.

En la práctica, le estamos quitando el dinero a la señora y a la población pobre de Bosa, Ciudad Bolívar, o Usme, para mantener las vías que usa la minoría con más recursos, que es la que tiene automóvil privado. Sólo uno de cada diez hogares colombianos tiene automóvil y sólo tres de cada diez hogares bogotanos tienen automóvil. Parece de elemental justicia que los usuarios de las vías paguen su construcción y mantenimiento y no que sean los pobres de Bosa y otros sectores marginados de la ciudad, los que paguen con la inversión social que dejan de recibir.

Quiero agradecer al Concejo de Bogotá la invitación para tratar temas de importancia para el futuro de nuestra

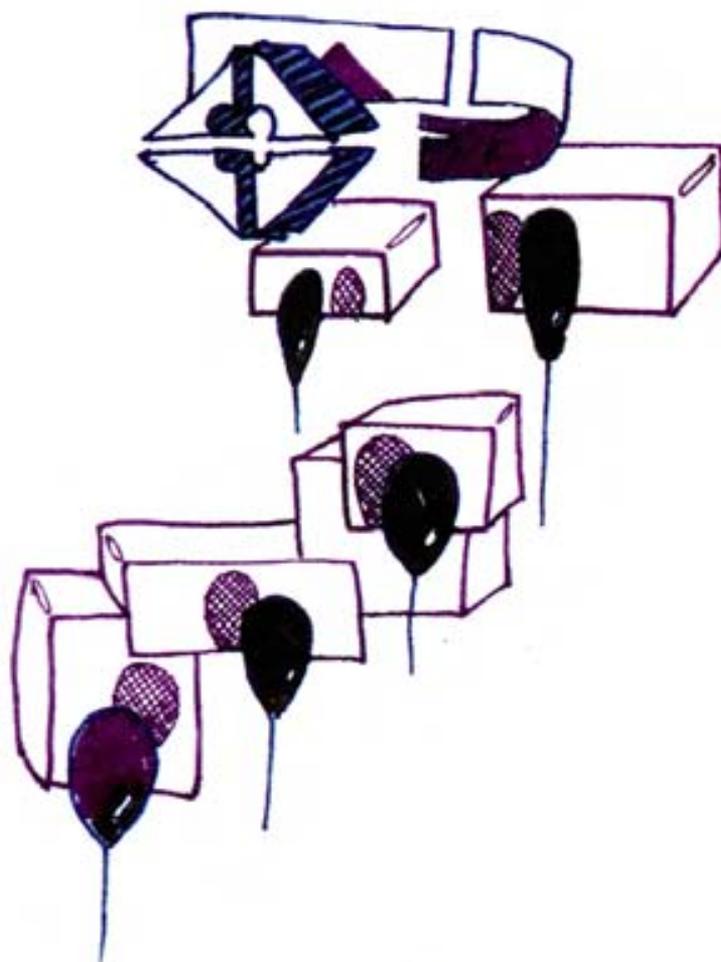


ciudad. Y aprovecho la oportunidad para resaltar el trabajo del Concejo de Bogotá. El Concejo actual ha dado ejemplo al país de trabajo serio y responsable, en aras del beneficio común.

Sí, la situación financiera de nuestra ciudad hoy es sólida, como la señalan los certificadores internacionales; si estamos adelantando inversiones de beneficio social en todos los rincones de la ciudad, en parte es gracias al trabajo disciplinado, constructivo y responsable que ha adelantado el Conce-

jo. El trabajo que hemos hecho por Bogotá, Concejo y Administración, con un profundo respeto mutuo pero dentro de un ambiente constructivo, está mostrando sus frutos y los ciudadanos de Bogotá lo reconocen. Ahora que nos queda algo menos de la mitad de nuestro período, quiero agradecerles una vez más e invitarlos a que sigamos adelantando esa tarea común, de construir la Bogotá que Queremos.

*Presentación ante el Concejo de Bogotá,
5 de octubre de 1999.*



LA CONSTRUCCIÓN DE UNA VISIÓN COMPARTIDA

Ahora que nuestra administración se acerca a su final, podemos decir que nuestra comunidad ha avanzado significativamente durante los últimos tres años. El cambio más importante es en la actitud de los ciudadanos. Hace tres años, los bogotanos sentían que su ciudad estaba mal y que en el futuro estaría peor. Había una sensación de impotencia. Hoy ya no nos sentimos como troncos flotando a la deriva; sentimos que estamos en control de nuestro destino; que podemos soñar y construir nuestros sueños. Y es precisamente eso lo que diferencia al ser humano de los demás seres de la creación, que tienen que aceptar el mundo tal como lo reciben. Nosotros podemos cambiarlo, mejorarlo.

Se ha elevado el nivel de la discusión sobre la ciudad, que antes se limitaba exclusivamente a los temas de seguridad y a los huecos en las vías. También hay más orgullo, sentido de pertenencia y compromiso, lo que facilita el que los ciudadanos cumplan con las normas de convivencia, no boten basura a la calle, paguen sus impuestos o acaten las normas del tránsito.

Contrario a lo que a veces se supone, la importancia del proceso que se ha iniciado no radica en la magnitud de las inversiones realizadas. Lo que ha habido es un cambio radical en la visión, en las prioridades, un cambio del paradigma de lo que debe ser una ciudad y la manera de vivirla. Y ha habido gerencia de calidad. Nuestra administración distrital ha trabajado con una visión clara y ha buscado crear y fortalecer los mecanismos institucionales que permitan construir la ciudad que queremos. Porque estamos convencidos de la importancia de las instituciones, entendidas éstas no sólo como las organizaciones, sino como las reglas del juego, es que hemos convocado este seminario.

Nuestra visión es la de una sociedad igualitaria en lo social y sostenible en lo ambiental. Una ciudad que haga posible el desarrollo más pleno del potencial humano de todos sus miembros. Una ciudad en donde los únicos privilegiados sean los niños, los ancianos, los discapacitados y en general

los más vulnerables. Una ciudad que se estructure con base en el uso del transporte público y las bicicletas y no una en el que el crecimiento incesante del automóvil particular la lleve a embotellamientos sin fin, contaminación y procesos no deseados de suburbanización. Queremos una ciudad arborizada, con excelentes colegios, bibliotecas y parques, con comunidades organizadas que conciban proyectos y los realicen.

El desafío más importante para alcanzar la Bogotá que queremos es la construcción de una visión compartida. Generalmente se supone que soñar es fácil y que construir los sueños es muy difícil o imposible. Pienso que la construcción de un sueño compartido es la parte más difícil de la tarea. Porque en la construcción de una ciudad disponemos de una varita mágica que nos permite conseguir nuestros sueños por ambiciosos que éstos sean. Esa varita mágica es el tiempo. Mientras que para un individuo 50 o 100 años pueden ser mucho para una sociedad es poco tiempo. Si tenemos claras nuestras metas, las podemos alcanzar, aunque nos tome tiempo y esfuerzo. Por el contrario, de nada sirven los recursos más abundantes cuando no se tienen metas claras. Como dice el adagio, de nada le sirven los mejores vientos al marino que no sabe a qué puerto se dirige. Siempre me impresionaron las catedrales góticas cuya construcción tomaba 100 y 200 años; no porque se presentaran problemas con los contratistas, como nos ocurrió a nosotros en ocasiones. Sino porque estaban diseñadas para ser construidas en esos largos períodos de tiempo.

A continuación les presentaré algunos ejemplos que evidencian que lo que ha venido ocurriendo en Bogotá no es simplemente un incremento cuantitativo en la cantidad de inversión pública, sino un cambio profundo en la concepción de lo que debe ser la ciudad y la vida urbana.

¿De dónde ha surgido ese cariño nuevo por nuestra ciudad, esa nueva confianza en nuestras capacidades y por qué ha

desaparecido la sensación de impotencia? Tengo la ilusión de creer que nuestra campaña de "Bogotá 2.600 metros más cerca de las estrellas" tuvo alguna incidencia; pero hay mucho más que eso. Lo más importante es la realización de grandes esfuerzos colectivos que parecían prácticamente imposibles, como el Pico & Placa, el Día sin Carros, la Ciclovía Nocturna. Toda clase de eventos que congregaron a los ciudadanos en los parques y otros espacios públicos también construyeron integración y sentido de pertenencia. Un niño de 7 años de un barrio popular que escucha los villancicos de la Orquesta Filarmónica de Bogotá y el Coro Santa Fe, en la Plaza de Bolívar, y luego se maravilla ante unos fuegos artificiales, llevará ese recuerdo hasta su lecho de muerte. Y junto con él, un vínculo muy especial con su ciudad.

PRIMERO, EL ENFOQUE

De otra parte, solucionar problemas ante los cuales la sociedad ya se había dado por vencida, como es el caso de San Victorino, también construye confianza en nuestras capacidades y posibilidades. Todo lo que he mencionado —el Pico & Placa, el Día sin Carros, la Ciclovía Nocturna, los conciertos en los parques y la recuperación de San Victorino— tiene mucho más que ver con un enfoque y unas prioridades que con la disponibilidad de recursos de inversión.

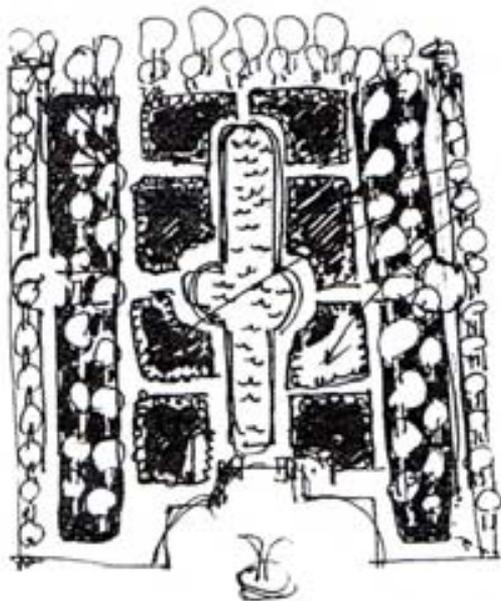
Quienes llegan a nuestra ciudad después de varios años de ausencia, la encuentran cambiada, más hermosa, aunque no sabrían decir exactamente por qué. Resulta que en los separadores de las avenidas ya no hay miles de avisos, ni relojes con propaganda; sobre las calles ya no hay los pasacalles que colgaba cualquier comerciante cuando se le ocurría. Se han quitado cientos de casetas de ventas ilegales y miles de automóviles que estacionaban en bahías también ilegales. De nuevo, el esfuerzo por recuperar el espacio público, para hacer una ciudad más amable para todos, tampoco tiene que ver con la disponibilidad de recursos.

A lo largo del río Salitre o Juan Amarillo estamos construyendo interceptores de aguas negras y un gran canal de aguas lluvias. En el pasado se habían construido muchos kilómetros

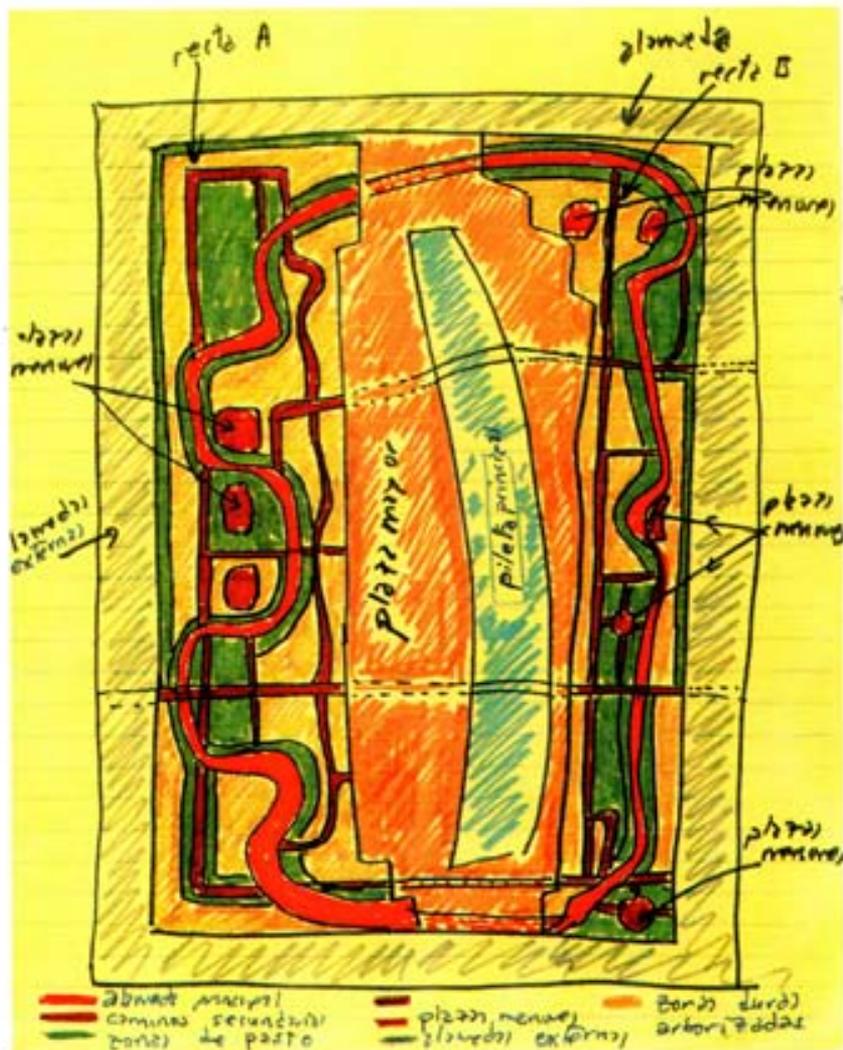
de canales en nuestra ciudad. Pero este proyecto es diferente. Porque las zonas aledañas al proyecto que antes eran apropiadas ilegalmente por los particulares, vecinos o se convertían en basureros o se utilizaban para construir vías, en este caso se están convirtiendo en un formidable parque lineal que atravesará la ciudad desde el municipio de Cota hasta el municipio de La Calera, y tendrá cuando se haya terminado más de 45 kilómetros de senderos y ciclo rutas con bancas y faroles a lo largo de maravillosas zonas verdes, integrando sectores de todos los estratos. Así construimos una ciudad más igualitaria, más amable para los niños, para la gente. Ni con todos los recursos disponibles se habría hecho algo similar en nuestra ciudad, con el paradigma que prevalecía anteriormente.

Estamos construyendo y reconstruyendo cerca de 1.000 parques. Durante 30 años el Parque Simón Bolívar fue un potrero abandonado con pastos de más de un metro de altura, sin agua en el lago, sin andenes, cercado con alambre de púas. La prioridad dada a los parques tampoco es cuestión de recursos. Una administración anterior había entregado más de 40 hectáreas de parques en el centro de la ciudad para usos particulares, entre otros a los equipos locales de fútbol. Eso refleja la mínima importancia dada a los parques antes y a la inmensa importancia que tienen ahora en la construcción de una sociedad más igualitaria y más feliz. Las críticas a que fuimos sometidos por recuperar esos lotes para convertirlos en parques y para su uso público, ilustran también la poca educación que había en la ciudad sobre el tema de los parques. La dificultad que tuvimos para convertir en parque un cementerio en el centro de la ciudad, sobre la calle 26, en el que los cadáveres sólo permanecían cuatro años, en un lote con un valor superior a los 8 millones de dólares, también es evidencia de lo mismo.

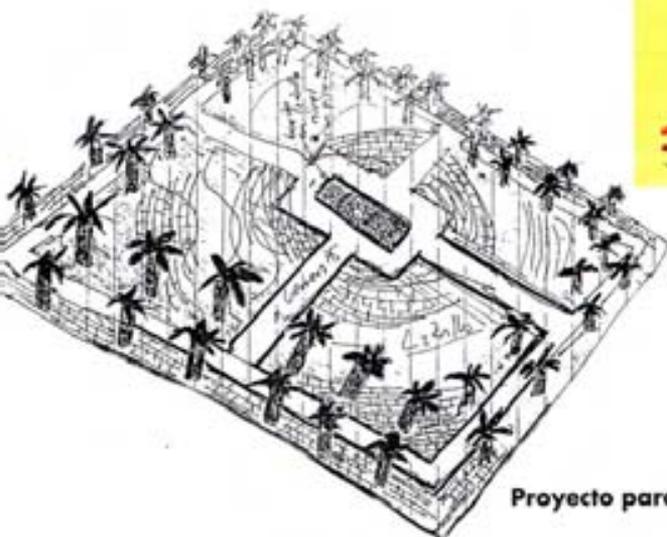
Durante décadas la Administración Distrital hizo vías sin andenes. Todavía hoy se puede ver en las principales avenidas de la ciudad —por ejemplo, en la Avenida Eldorado, la 68, la Boyacá—, cómo en los lotes sin construir el potrero llega hasta la vía. ¿Por qué hubo recursos para las vías y no para los andenes? En el occidente de la ciudad estamos constru-



Plano Parque de Invisión



Planos del Parque del Renacimiento, elaborado a mano alzada por el Alcalde Mayor de Bogotá, Enrique Peñalosa Londoño.



Proyecto para parque



"Una administración anterior había entregado más de 40 hectáreas de parques en el centro de la ciudad para usos particulares, entre otros a los equipos locales de fútbol. Eso refleja la mínima importancia dada a los parques antes y a la inmensa importancia que tienen ahora en la construcción de una sociedad más igualitaria y más feliz".

yendo una gran vía peatonal que denominamos la Alameda del Porvenir. Con 15 metros de ancho y más de 14 kilómetros de extensión, bordeada de árboles, bancas y faroles, integra a un millón y medio de personas a la gran biblioteca nueva de Patio Bonito. ¿Alguien cree que este proyecto que le dignifica la existencia a ciudadanos mayoritariamente muy pobres, se hubiera llevado a cabo de no haber ocurrido un cambio muy grande en la concepción de ciudad?

A excepción de dos maravillosos artículos de prensa, uno escrito por Germán Arciniegas en la década de 1930 y otro por Alvaro Gómez en la década de los setenta, que infortunadamente no tuvieron repercusión en su momento, el tema de los andenes había sido ignorado por completo en el debate político y urbano. Nos parecía normal que los automóviles se estacionaran en los andenes y que se labraran bahías de estacionamiento, reduciendo el espacio de la gente en los andenes. Todavía estamos lejos de haber solucionado el problema o de haber adquirido la conciencia que se requiere sobre el tema. Pero hemos avanzado.

En cuanto al ciclista, era un ciudadano de tercera, un advenedizo y, por supuesto, no se había siquiera mencionado el tema de las ciclo rutas. Al comenzar la administración, el 0,5 por ciento de la población se movilizaba en bicicleta. Hoy lo hace el 4 por ciento de la población. Aunque parece una cifra insignificante, movilizar ese 4 por ciento en metro exigiría una inversión superior a los 1.200 millones de dólares. Dejaremos construidos o en construcción, más de 200 kilómetros de ciclo rutas.

Durante décadas observamos impasibles el deterioro del centro de nuestra ciudad y nuestro país, con inmensos costos sociales y económicos. Tuvimos el que tal vez fuera el principal

centro de distribución de droga del mundo, además de toda clase de trágicas degeneraciones, a sólo cuatro cuadras del Palacio de Nariño, la Alcaldía y el Congreso de Colombia. La recuperación del centro, que incluye además de San Victorino, el paseo de la Avenida Jiménez, la demolición del Cartucho, y la reconstrucción de decenas de andenes, muchos otros proyectos, no la hemos adelantado por la importancia histórica que pueda tener el centro, sino primordialmente porque siendo el gran lugar de integración de todos los estratos de nuestra ciudad, amerita todos los esfuerzos para su revitalización.

LA CIUDAD INTEGRADA

Ahora quiero hacer referencia a algunos de los mecanismos institucionales que desarrollamos para llevar a cabo nuestro programa. El problema más grande que enfrenta Bogotá es la urbanización pirata o ilegal y la marginalidad que genera. La mitad de la ciudad ha surgido de manera ilegal, con las implicaciones que esto tiene en términos de carencia de servicios públicos, insuficiencia o inexistencia de espacios públicos, construcciones en sitios de alto riesgo. Encontramos una ciudad en donde cerca de 2 millones de personas vivían en barrios ilegales y carecían de alcantarillado, pavimentos, colegios, parques. Para enfrentar este desafío canalizamos la mayor cantidad de recursos de esta administración a esos barrios.

Para optimizar el esfuerzo, y especialmente la acción interinstitucional, creamos una gerencia del proyecto Desmarginalización que coordinaba los esfuerzos de diversas entidades y en particular, de Planeación Distrital, la Empresa de Acueducto y Alcantarillado y el IDU. Mientras que anteriormente se tomaba 7 años la legalización de un barrio y se legalizaban

unos 20 por año, nosotros legalizamos más de 300. La falta de diseños era un gran obstáculo para la construcción de alcantarillados locales. Nosotros contratamos los diseños que faltaban de los alcantarillados de todos los barrios legales e ilegales de la ciudad. Los alcantarillados locales que hemos construido o estamos construyendo suman más de 1.000 kilómetros y cubren casi 500 barrios. Las inversiones en estos barrios en pavimentos locales, colegios, parques también son inmensas. Más del 90 por ciento de los parques construidos se ubican en barrios de estratos 1, 2 y 3.

Construir comunidad es tan importante o más importante aún que construir obras. Por eso hemos invertido más de 10 millones de dólares a través de las Juntas de Acción Comunal, en pequeñas obras de 35 mil dólares cada una, que son propuestas por las juntas. Acción Comunal Distrital las selecciona, da asesoría técnica y hace la contratación. Las obras, propuestas y construidas por la misma comunidad, no sólo generan un gran sentido de pertenencia sino que resultan más económicas que las hechas por contratistas tradicionales. Mediante un mecanismo similar también se financian ya no obras físicas, sino cientos de actividades culturales, deportivas y comunitarias, por un valor hasta de 3 mil dólares.

Nada lograríamos con los esfuerzos de Desmarginalización si la urbanización pirata continuara. La población de Bogotá crece 160 mil habitantes por año, la mayoría de ellos pobres. Planeación Distrital estima que durante los próximos 10 años es necesario construir 50 mil viviendas por año, la mayoría en estratos populares. El desarrollo de nuestra ciudad demuestra que el gran obstáculo para la solución del problema de vivienda es la tierra, ya que los ciudadanos están en capacidad de construir su vivienda una vez que consiguen un lote.

La realidad es que la tierra suburbana no se presta a un manejo capitalista a través de la propiedad privada, puesto que la oferta de tierra con acceso a transporte, educación, empleo, servicios públicos no aumenta como resultado del incremento de los precios. Cuando uno sube a las lomas de Ciudad Bolívar, y ve las humildes casas colgadas de las rocas y divisa abajo las haciendas de Bosa y Soacha, en tie-

rras planas y verdes, uno se pregunta si aquella premisa de la Constitución colombiana, que señala que el interés general prevalece sobre el particular, no es otra cosa que una burla grotesca.

De nada servirían subsidios masivos a la vivienda si no se interviene la tierra, puesto que lo que se gana con el subsidio, se perdería con el consecuente incremento en el precio de la tierra. Por esta razón creamos la empresa MetroVivienda, una pequeña y flexible entidad de reforma urbana distrital, que adquiere grandes predios suburbanos mediante la compra voluntaria o la expropiación, y luego de hacer allí un excelente urbanismo, los vende a constructores que tienen plazos y precios máximos para construir y vender vivienda popular. La idea es que MetroVivienda no pierda dinero pero tampoco gane, vendiendo al costo y comprando tierras en el margen de la ciudad.

Queremos una ciudad con alta densidad poblacional, pero con una excelente calidad urbanística. Para evitar que la renovación urbana se siga haciendo lote a lote, no sólo sin mejorar las condiciones urbanísticas del sector sino deteriorándolas con frecuencia, creamos la Empresa de Renovación Urbana. El objetivo de esta empresa es realizar proyectos preferiblemente con una alta participación privada y con un gran beneficio para la ciudad. Entre los instrumentos poderosos con que cuenta esta pequeña empresa está el de realizar expropiaciones para proyectos de naturaleza privada.

EDUCACIÓN Y ATENCIÓN

Un proyecto que también hace parte de nuestra visión de ciudad es el de las bibliotecas, tema al que tampoco se le había asignado prioridad en nuestra ciudad. Son fundamentales para hacer una sociedad más igualitaria, para mejorar la calidad de la educación, para facilitar el desarrollo del potencial humano, y alcanzar así una mayor felicidad. Estamos construyendo 10 bibliotecas menores y 3 grandes bibliotecas. Dejamos una cuarta con lote y con diseños listos. Y esperamos administrar las bibliotecas a través de una corporación mixta con la participación del sector privado.



"Infortunadamente no conseguimos el apoyo del Concejo para el cobro del alumbrado público mediante una pequeña sobretasa al servicio eléctrico, tal como se hace en la mayor parte del país. Ojalá la próxima administración sea más exitosa en este esfuerzo".

Una de las innovaciones institucionales que más nos enorgullece es el esquema de contratación de la gestión de los colegios públicos con algunos de los mejores colegios privados del país. Un sindicalismo muy fuerte ha protegido al sector educativo de una politización más grave aún de la que en algunas épocas ha vivido. Sin embargo, la sindicalización también genera rigideces y le resta al sector la capacidad competitiva que necesita. Hemos logrado no sólo construir colegios en los sectores más pobres, con instalaciones que nada tienen que envidiarle a los mejores colegios privados del país, sino que también hemos logrado contratar su administración con algunos colegios que han demostrado excelencia a través de los exámenes nacionales de sus alumnos. El costo por alumno es muy similar al de la educación pública tradicional, y estamos seguros de que el esquema contribuirá a dinamizar y a mejorar la calidad de nuestra educación pública. Con un incremento sin precedentes en la historia de la educación pública distrital —190 mil cupos desde 1998 hasta el año 2001—, hoy podemos decir que todos los niños encontrarán el cupo que soliciten en el sistema de educación pública distrital.

Sin embargo, todavía enfrentamos deficiencias muy graves en la atención a los niños menores de 5 años en jardines sociales. Para atender esa prioridad no sólo reconstruimos más de 100 jardines sociales, sino que logramos estructurar con el apoyo de la Consejería Social de la Presidencia de la República y de Bienestar Familiar, mediante una reforma legal, un esquema maravilloso. Nosotros en el Distrito construimos unas formidables instalaciones para los jardines sociales en los barrios más pobres de la ciudad, y las cajas de compensación los administran con sus propios recursos. Estos jardines no sólo atenderán unos 14 mil niños

directamente, sino que por la excelencia de sus instalaciones también servirán de centros recreativos, un par de veces por semana, para los niños que son atendidos en los hogares de bienestar tradicionales, que tienen tantas deficiencias.

BÚSQUEDA Y ASIGNACIÓN DE RECURSOS

Otra reforma legal que logramos introducir es la que nos permite incluir dentro de las tarifas de aseo, el costo de la poda de prados y la limpieza, tanto de los separadores de las avenidas como de los parques. Como esto representa el 90 por ciento del costo del mantenimiento de los parques aseguramos así el buen estado de los parques hacia el futuro.

Hemos adelantado diversos esfuerzos para fortalecer financieramente al Distrito. Antes de mi posesión, pero mediante mis gestiones ante el Concejo de la ciudad, llevamos la sobretasa a la gasolina al 20 por ciento, cuando ningún municipio en el país la tenía siquiera en el 10 por ciento. Posteriormente también colaboramos para que la ley nivelara en el 20 por ciento la sobretasa en todo el país, minimizando así los problemas de contrabando de combustible desde los municipios vecinos. Logramos hacer un ajuste importante en las tarifas de acueducto, esencial para poder desarrollar los programas de acueducto y alcantarillado que con tanta urgencia se necesitaban en los sectores populares. Obtuvimos la ampliación de un cobro de valorización por 150.000 millones de pesos.

Buscamos infructuosamente en el Congreso la aprobación de una ley que le diera piso al cobro de un impuesto por uso del espacio público a las empresas que tienen cables y tubos. In-

fortunadamente no conseguimos el apoyo del Concejo para el cobro del alumbrado público mediante una pequeña sobretasa al servicio eléctrico, tal como se hace en la mayor parte del país. Ojalá la próxima administración sea más exitosa en este esfuerzo. En este momento tenemos aprobado en la Comisión de Presupuesto la instalación de peajes en las vías de entrada a la ciudad. Esperamos que en los próximos meses la plenaria del Concejo le dé su aprobación final a esta iniciativa. Hemos adelantado importantes esfuerzos para mejorar el recaudo tributario a través de la actualización catastral y el remate de algunos inmuebles, entre otros.

Para apoyar la descentralización de la ciudad en las localidades, la ley le asigna a éstas recursos muy cuantiosos de libre destinación. Al comenzar la administración, las alcaldías locales contrataban directamente los aproximadamente 150.000 millones de pesos que les correspondían. Sin embargo, era evidente que estas entidades, con muy poco personal calificado y una gran cantidad de responsabilidades, no podían tener conocimiento necesario en áreas tan diversas como la compra de computadores para colegios, pavimentaciones, acueductos, columpios; y tampoco para realizarla de manera competente. Además, se presentaban problemas de coordinación graves, como la compra de inmuebles para puestos de salud que no tenían recursos para su funcionamiento, el inicio de construcciones que no se terminaban y hasta la construcción de edificios

en lotes que no le pertenecían al Distrito; también algunos problemas graves de corrupción.

Nuestra Administración mantuvo los recursos asignados a las localidades y éstas mantuvieron su total control sobre la destinación de éstos. Sin embargo exigimos que la contratación la hicieran las entidades distritales especializadas, a través de unidades que se crearon en cada entidad para ese propósito. Por ejemplo, si la localidad quiere contratar pavimentos, debe hacerlo a través del IDU; si quiere invertir en actividades culturales, debe hacerlo a través del Instituto Distrital de Cultura y Turismo; si desea comprar computadores para colegios, debe hacerlo a través de la Secretaría de Educación, y así sucesivamente. Este procedimiento ha hecho mucho más eficiente, técnico y transparente la inversión de las localidades.

TRANSPORTE Y ESPACIO PÚBLICO

Uno de los problemas más críticos de nuestra ciudad es el del transporte. Además, a diferencia de la mayoría de los problemas, que tienden a solucionarse a medida que la sociedad se vuelve más rica, el del transporte se agrava cuando hay más prosperidad, puesto que aumenta el número de automóviles en circulación. Para reemplazar el sistema caótico de buses que hoy opera, y para ofrecer



una alternativa a los propietarios de automóviles particulares, creamos la empresa TransMilenio. Entre las características de esta empresa están las siguientes: la empresa pública TransMilenio recibe lo pagado por los pasajeros, pero la operación de los buses está en manos privadas; se le da prioridad al transporte público sobre el privado, dándole carriles viales exclusivos; el conductor no tiene ningún incentivo para detenerse por fuera de los paraderos establecidos; los pasajeros pagan al entrar a una estación de manera que cuando llega el bus, decenas pueden subir y bajar en pocos segundos; los pasajeros pueden cambiar de bus con el mismo tiquete.

Para fortalecer la recuperación del espacio público, esencial para tener una ciudad más igualitaria, convertimos la antigua Procuraduría de Bienes en la Defensoría del Espacio Público. La Procuraduría de Bienes, titular de todas las propiedades del Distrito, había sido un apéndice de tercera clase en varias entidades distritales durante los últimos años. No tenía ni los sistemas, ni la capacidad técnica para saber siquiera cuáles eran las propiedades del Distrito, mucho menos para recuperarlas.

LAS NORMAS SON PARA CUMPLIRLAS

Hemos adelantado numerosos esfuerzos para mejorar la eficiencia del Distrito. Por ejemplo logramos la aprobación de un acuerdo que permite la fusión de varios hospitales distritales sin desmejorar la calidad del servicio, reduciendo fundamentalmente costos administrativos.

Pusimos en funcionamiento la nueva norma de la Ley 388 que permite el autocobro de valorización por parte de una comunidad, mediante la votación del 55 por ciento de sus miembros para la realización de varios proyectos. Esta norma debe ser aprovechada con mucho más profundidad hacia el futuro. También estamos buscando las autorizaciones legales para cobrar unas pequeñas sobretasas al impuesto predial en los sectores en que lo voten afirmativamente, para que los recursos así generados sean invertidos exclusivamente en ese sector, preferiblemente mediante la contratación con entidades privadas.

Creamos normatividad para estimular ciertos comportamientos. Por ejemplo, establecimos exenciones tributarias para las



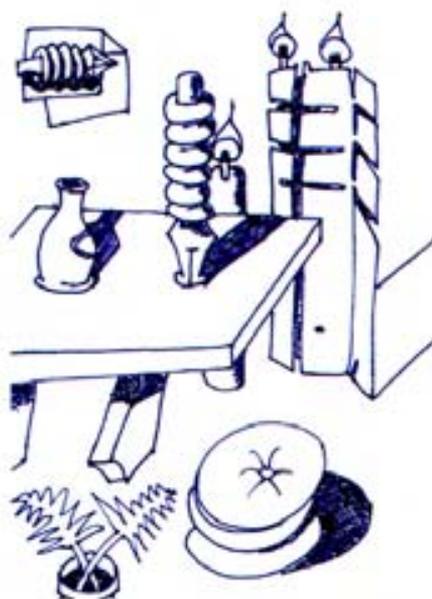
edificaciones destinadas en un mínimo de un 80 por ciento a parqueaderos. También establecimos que aquellas zonas verdes metropolitanas como los clubes privados que lo deseen, o por iniciativa del Distrito, pueden construir hasta el 33 por ciento del área, siempre y cuando cedan a la ciudad el 66 por ciento restante para parque.

Quiero terminar haciendo una breve referencia a un aspecto por el cual hemos sido criticados y calificados de autoritarios. Nosotros nos hemos limitado a cumplir con la Constitución y la Ley. Sin embargo, ha hecho carrera en nuestro país la denominada concertación. "Concertar", como se entiende en nuestro medio, es el proceso mediante el cual un burócrata hace concesiones a minorías organizadas, en contra del interés general y generalmente, en contra de la ley. No "concertar", esto es, que no prevalezcan los intereses de las minorías organizadas sobre el interés general de las mayorías presentes y futuras, se califica como autoritarismo. Las democracias más avanzadas son las que cumplen las normas de la manera más estricta. Es en los órganos legislativos en donde puede haber toda clase de procesos de concertación, si ello significa darle cabida a la opinión de

todos los interesados. Pero una vez que la norma es expedida, el Gobierno no puede hacer nada distinto de obedecerla. Cuando las normas no se obedecen, se imponen los aviatos y los matones.

Las normas existen precisamente para garantizar los derechos de los más débiles y vulnerables de la sociedad. A nadie se le ocurriría tratar de concertar sobre el cumplimiento de las normas con un policía suizo. Y eso, por supuesto, no significa que en Suiza no haya democracia. No podía dejar de hacer referencia a este tema en este Foro sobre Instituciones. Lo más elemental en la construcción de esa sociedad más igualitaria, más civilizada y más feliz que queremos, es que avancemos en la promoción del principio de que la ley se cumple siempre y no solamente cuando nos gusta o nos conviene.

Discurso del Alcalde Mayor de Bogotá D.C., Enrique Peñalosa Londoño en la instalación del seminario internacional "Instituciones y recursos para la Bogotá que queremos", 20 de septiembre de 2000, donde se presentaron los resultados de la Misión de Reforma Institucional para la Administración Distrital, denominada "Instituciones Capitaes".



LA BOGOTÁ DEL FUTURO

Es difícil cambiar ciudades ya consolidadas, como las de los países avanzados, donde la población prácticamente no crece y los procesos migratorios son marginales. Pero en una ciudad como Bogotá, todavía en pleno crecimiento, por lo menos en lo nuevo que se urbanizará y construirá durante los próximos años, es posible hacer una ciudad a la medida de nuestros sueños; aprovechando la experiencia acumulada propia y la del resto del mundo; adecuándola verdaderamente a nuestro clima, a una concepción propia de lo que debe ser el desarrollo y la manera de vivir en una ciudad.

En el año 2050 nadie recordará las angustias fiscales actuales o la negociación con el FMI; la violencia guerrillera será historia distante. En cambio, los andenes, los árboles, los parques, los sistemas de transporte, las bibliotecas, los barrios, en fin, la ciudad que definamos hoy y construyamos durante los próximos años, va a determinar de manera crítica temas trascendentales de ese entonces: el interés de los profesionales altamente calificados por residir en Bogotá; el atractivo de la ciudad para los inversionistas y por ende, los niveles de empleo y riqueza; la calidad de vida y en gran medida el grado de felicidad.

Hemos propuesto un Plan de Ordenamiento Territorial (POT) para los próximos 10 años, que deberá definir en gran medida la ciudad del próximo siglo. Porque la tasa de crecimiento poblacional ha disminuido y lo que hagamos en la próxima década consolidará la ciudad del futuro.

MÁS CRECIMIENTO ES INEVITABLE

Guardo la esperanza que en el futuro se estudie la evolución de la ciudad, y en particular, de lo que fueron estos momentos definitorios tan cruciales. Se sorprenderán los estudiosos de las posiciones que sostuvieron algunas autoridades ambientales.

Increiblemente se ha llegado a sugerir que se puede detener el crecimiento poblacional de la ciudad. La realidad es que la po-

blación sigue creciendo, aunque menos que hace unos años: 160.000 habitantes por año; algo menos de la mitad por inmigración y el resto como resultado del crecimiento vegetativo propio. La población de Bogotá en 1999 era 6.300.000 habitantes; para el 2010 será 8.100.000 habitantes. Sin embargo, lo que presiona el crecimiento urbano, más que el crecimiento de la población, es el crecimiento del número de hogares. El crecimiento actual de los hogares corresponde al crecimiento de la población hace 20 o 30 años. Se estima que durante la próxima década el número de hogares aumentará en 582.000. Con 3,6 personas por hogar para el 2010, esto significa que es necesario construir más de 500.000 viviendas nuevas en la próxima década; algo equivalente a construir una Medellín, una Cali o una Barranquilla de hoy. A la construcción de vivienda hay que agregar, que a medida que los países se desarrollan económicamente, aumenta el porcentaje de construcciones institucionales, esto es, aquellas distintas de vivienda, tales como almacenes, colegios, sitios lúdicos, oficinas.

De manera que la ciudad va a crecer. Eso no puede discutirse; ni impedirse, en una sociedad democrática. La pregunta es: cómo y dónde. Si no se desea que crezca donde lo propone el POT, hay que proponer alternativas concretas. Por ejemplo, se podría proponer que la ciudad crezca en Sopó, en Tabio o en Soacha. Habría que evaluar entonces la conveniencia o inconveniencia ambiental de las alternativas propuestas.

También habría que evaluar su viabilidad socioeconómica. Porque hay algunas tendencias de la demanda de lugares de residencia, que son muy difíciles de cambiar. No es fácil simplemente, de manera estatista y autoritaria ordenarle a la gente que no habite en un sitio y que lo haga en otro. No puede olvidarse que la mitad del crecimiento de Bogotá ha sido ilegal, sobre terrenos donde precisamente las normas de ordenamiento territorial vigentes habían fijado prohibiciones de desarrollo urbano.

De hecho, la prohibición de construir en un sector, puede inclu-

so lograr lo contrario: propiciar su desarrollo. Esto sucede porque la prohibición de urbanizar baja los precios de la tierra, lo que obviamente facilita y estimula la construcción pirata. Si en lugar de haber prohibido la construcción donde hoy tenemos desarrollos que surgieron como ilegales ésta se hubiera permitido, pero sujeta a ciertos requisitos, concentrándonos en prohibir lo poco que por razones técnicas verdaderamente era necesario prohibir, nos habría ido mucho mejor. Tendríamos una ciudad con vías y andenes más amplios, más espacios públicos y parques, más calidad de vida.

La opción de acomodar el crecimiento de más de 500.000 hogares de la ciudad mediante una mayor densificación no existe. Porque Bogotá ya es, con más de 200 habitantes por hectárea, la ciudad más densa de América. Gracias a, o a pesar de los trancones y la inseguridad, Bogotá es la única ciudad donde las familias de estratos medios-altos y altos con niños no viven en casa con jardín sino en apartamento. Una ciudad norteamericana típica tiene entre 10 y 20 habitantes por hectárea. Ciudades latinoamericanas como Santiago o Buenos Aires tienen unos 70 habitantes por hectárea. Aun así, el POT plantea una mayor densificación de Bogotá, llevándola en promedio a 230 habitantes por hectárea. Pero la densificación tiene límites. También se requieren tierras de expansión.

Hablando claro, adoptar las prohibiciones de expansión que se han planteado, implicaría paralizar casi todos los proyectos de construcción, principalmente de Vis y Vip, que están próximos a iniciarse; ocasionar un daño irreparable al sector constructor durante los próximos 10 años; generar un desarrollo pirata caótico en los pocos terrenos urbanizables que aún le quedan a Bogotá; y arrasar los valores ambientales de estos terrenos, de la misma manera que lo hicieron las urbanizaciones subnormales con las zonas que hoy ocupan.

En cambio, adoptando el POT, esas áreas se desarrollarían con la mejor calidad urbana y ambiental que jamás haya tenido ciudad alguna en nuestro país, equivalente a las mejores del mundo. Se obtendría una ciudad de alta densidad, con todas las ventajas que eso implica, con extensas zonas de reserva y parques; se rebajarían dramáticamente los cos-

tos de la infraestructura urbana y se tendría una ciudad mucho más competitiva a nivel internacional.

LA CONVENIENCIA DE UNA DENSIDAD ALTA

La gran amenaza para la inmensa urbe que constituirán Bogotá y algunos municipios aledaños en el futuro, es la expansión con baja densidad. Chía representa un desarrollo desordenado de baja densidad en pleno crecimiento. En casi todos los municipios aledaños se han venido autorizando conjuntos de estrato medio y alto, de casas con jardín grande. La CAR ha dado vía libre a numerosos desarrollos de este tipo. Y en muchas ocasiones incluso ha levantado la reserva forestal de montañas con vegetación muy valiosa, para abrirles el paso a desarrollos de vivienda, siempre de estrato alto.

Por varias razones, la baja densidad es inconveniente. Se ocupan terrenos de la Sabana que se pierden para siempre para usos agropecuarios o recreacionales. Con 30.000 hectáreas urbanizadas y 6.300.000 de habitantes, Bogotá ha evitado la ocupación de miles de hectáreas de la Sabana. La Sabana de Bogotá, con 550.000 hectáreas sin Ubaté y 650.000 hectáreas con Ubaté, es amplia, pero sería tan triste como innecesario ocuparla más del mínimo indispensable. Santiago de Chile, con 2 millones menos de habitantes que Bogotá, ocupa un área que es más del doble la de Bogotá. De impedirse la expansión de Bogotá en la zona norte, las 150.000 viviendas que tendrían que ubicarse en los municipios aledaños ocuparían cerca de 10.000 hectáreas adicionales en los municipios de la Sabana, es decir, el doble del área urbanizada que tienen hoy; esto ocurriría, incluso si esa urbanización se hace con mayor densidad que las que tienen actualmente. A estas 10.000 hectáreas hay que agregar otras 5.000 hectáreas que serían ocupadas por la demanda propia de los municipios, para un total de 15.000 hectáreas adicionales; la mitad del área que Bogotá ocupa actualmente.

El desarrollo en baja densidad, pese a que por su imagen bucólica de casas con jardines pueda proyectar lo contrario, es desastroso para el medio ambiente. El problema ambiental



"De manera que la ciudad va a crecer. Eso no puede discutirse, ni impedirse, en una sociedad democrática. La pregunta es: cómo y dónde. Si no se desea que crezca donde lo propone el POT, hay que proponer alternativas concretas".

más grave y más difícil de resolver de las ciudades modernas es el automóvil privado. La contaminación que ocasiona es particularmente nociva en una ciudad a 2.600 metros de altura. En un desarrollo de baja densidad es imposible tener sistemas de transporte masivo de alta calidad y bajo costo. Las distancias son mayores y los costos suben. Con la baja demanda por línea de transporte masivo que resultaría de la baja densidad, no se puede prestar un servicio de alta frecuencia porque los buses o trenes irían desocupados y sería incoasteable. La bicicleta también pierde importancia en ciudades de baja densidad, porque obviamente las distancias por recorrer se hacen demasiado grandes. En cambio en la Bogotá de hoy, la distancia promedio de la casa al trabajo o al estudio es de sólo 8 kilómetros. En resumen, la política de transporte más importante que pueda tener una ciudad, es su desarrollo en alta densidad. Porque minimiza las distancias por recorrer y viabiliza los sistemas de transporte masivo, las bicicletas y aun muchos recorridos a pie.

Una ciudad con alta densidad tiene muchas otras ventajas: Tiene muchos más restaurantes, cines, teatro, música, galerías de arte. Porque el ciudadano que debe tomar su automóvil y hacer un largo recorrido para ir al cine o a un restaurante, simplemente no lo hace o lo hace con menos frecuencia que el habitante de una ciudad densa; que puede tomar un taxi por una distancia corta o un bus o caminar para ir a restaurantes o cines. Los restaurantes, galerías, cursos de yoga o de cocina, surgen precisamente allí por donde la gente camina. A la gente le gusta caminar y estar en espacios públicos donde hay más gente. Y esto ocurre en las ciudades densas.

Una ciudad densa con espacios públicos peatonales de alta calidad, siempre tendrá gente afuera. Y gente mirando por las ventanas. Y tanto la gente afuera, como la que mira por las ventanas, llevan a que haya más seguridad.

Una densidad alta permite tener mucho más espacio público, porque el costo de su adquisición se le puede cargar a lotes que van a tener muchos metros cuadrados de edificación y por lo tanto son valiosos. No se le pueden exigir grandes cesiones a quien se le permite urbanizar sólo con una densidad muy baja; o simplemente no se le permite urbanizar. En el caso del occidente y el norte de Bogotá, prohibir su urbanización podría implicar incluso un pleito jurídico de un inmenso costo para el Estado. Porque esos terrenos no están definidos como rurales ya que desde el Acuerdo 6 de 1990, se clasificaron como suburbanos. Quitarles de repente y de manera arbitraria toda posibilidad de urbanización, equivale a una expropiación sin indemnización que no está autorizada por la ley.

El problema del costo de la infraestructura, y más específicamente de la tierra para la infraestructura, es otro tema mayor. Por la falta de un desarrollo planificado, el gobierno de la ciudad ha venido gastando muchas decenas de miles de millones que jamás debió gastar. Si los terrenos para vías, parques y canales se hubieran comprado antes que ocurriera el desarrollo, se habrían podido adquirir por una pequeña fracción de lo que ha sido necesario pagar. Por ejemplo, actualmente estamos construyendo la prolongación de la Avenida Boyacá al norte de la intersección con la Avenida Suba hacia la calle 170. Aunque los terrenos están reservados y sin construir, su precio es muy alto, pues son terrenos ubicados en zonas desarrolladas y construidas en su mayor parte. En el caso de la Avenida Boyacá, el costo de los terrenos es cuatro veces superior al costo de la obra; cuando habría podido representar menos de la mitad, si los terrenos se hubieran comprado oportunamente. En el caso de otras obras, como la Avenida Mariscal Sucre o la ampliación de la Calle 80, para sólo mencionar dos casos, ha sido necesario comprar edificaciones para demolerlas y abrirle campo a la vía, lo que tiene un costo enorme que paga toda la ciudadanía.

EL POTENCIAL DE LA ZONA NORTE

Aunque se ha objetado la expansión de la ciudad hacia el occidente y el norte, la discusión se ha centrado en el sector norte, que es donde realmente se puede hacer una ciudad totalmente nueva y distinta. El suroccidente ya está muy desarrollado y definido en su desarrollo. Con MetroVivienda y algunos proyectos como bibliotecas, alamedas peatonales y una malla vial importante que incluye la Avenida Longitudinal de Occidente, le daremos un cambio muy grande al suroccidente. Sin embargo, donde Bogotá tiene la oportunidad de hacer una ciudad como las mejores del mundo es en el norte, donde todavía tiene cerca de 5.000 hectáreas por desarrollar.

En el caso de la zona norte, las obras de infraestructura hoy podrían costar lo mismo que los terrenos necesarios para construirla. Cabe señalar que la propuesta del POT incluye, dentro de las inversiones en infraestructura, la compra de más de la tercera parte del área total de la zona norte. De esas 4.870 hectáreas, 1.380 hectáreas se destinarán para parques y áreas de protección ambiental; 422 hectáreas para el plan vial arterial; 250 hectáreas para clubes, cementerios e instalaciones militares; y se dejará un área neta urbanizable de 2.830 hectáreas.

Una revisión de lo que ha sido la historia del desarrollo de la ciudad y las tendencias vigentes, lleva a la conclusión de que el norte se desarrollará, planificada o caóticamente. De hacerse planificadamente, hoy sería posible adquirir a un costo mínimo las miles de hectáreas que se requieren para vías, canales, parques, escuelas y demás infraestructura, cobrándole la totalidad de ese costo a los propietarios de la tierra. Si se persiste en la comedia de prohibir la urbanización de esos terrenos, simplemente se desarrollarán de una manera caótica; con mucho menos zonas de reserva, parques y vías. El costo, que ya no podría ser cargado a los propietarios, sería decenas de veces más alto que el que se podría pagar ahora. Y lo tendrían que pagar todos los habitantes de la ciudad.

Se ha dicho que hacia el futuro, la competencia económica mundial más que entre países, será entre ciudades. El principal factor de competitividad de las ciudades será su capaci-

dad para retener personas altamente calificadas. Es importante señalar que estas personas no son simplemente aquellas con muchos posgrados, sino aquellas que por la naturaleza de su especialidad y su conocimiento de otros idiomas, tengan verdaderamente la opción de trabajar en otras partes del mundo. Durante los últimos años Colombia ha venido perdiendo un porcentaje muy alto de las pocas personas así de calificadas con las que ha contado; especialmente las más jóvenes, que es lo más grave. Para poder retenerlos, para poder atraer empresas transnacionales a ubicar centros de administración, comercialización, investigación y producción, tenemos que poder ofrecer calidad de vida. La última oportunidad que tiene Bogotá de desarrollar un gran bloque con un urbanismo óptimo es la zona norte, donde podría ubicarse más de un millón de habitantes de todos los estratos. De hecho, en el sector ya hay decenas de clubes, más de cien colegios y un aeropuerto.

El POT que proponemos para Bogotá fue hecho por los mejores urbanistas de Colombia y algunos de los mejores del mundo. Pero igualmente importante es que queremos dejar mucho más allá de las normas, el andamiaje institucional y financiero que garantice la infraestructura de tuberías matrices de acueducto y alcantarillado, vías, parques, etc. Porque en el pasado ha habido planes. Pero buena parte de ellos se han quedado como documentos de buenas intenciones y planos coloreados. La mayor parte de la ciudad ha crecido violando las normas; y además, han surgido primero las edificaciones y sólo mucho después han llegado el alcantarillado, el pavimento y demás infraestructura.

Nuestro propósito es que esto no vuelva a ocurrir. De una parte, creamos MetroVivienda, y le asignamos recursos muy importantes, para apoyar el desarrollo de vivienda para los más pobres, mediante la oferta de tierra bien urbanizada con precios controlados. Y en el norte, nuestro propósito es cobrar por valorización toda la infraestructura que requiere ese desarrollo a los propietarios de la tierra. Para facilitar ese pago, éste se podría efectuar en tierra o podría ser financiado a una decena de años mediante la titularización del recaudo futuro de esa valorización.

La zona norte debe acomodar a una población de más de un millón de habitantes, en un área urbanizada neta de 2.830 hectáreas. Esto es el equivalente a 14 ciudades Salitre. Algunos críticos han planteado que durante los próximos 10 años, el horizonte de tiempo del POT, este terreno no sería ocupado sino parcialmente. Eso puede ser cierto. Depende principalmente de la tasa de crecimiento económico. Pero lo cierto es que para que esa urbanización se haga bien, con la infraestructura primero, ese desarrollo no se puede hacer por partes. No es posible cobrarle sólo a un pequeño sector las grandes líneas matrices de acueducto o alcantarillado, las grandes avenidas o los grandes parques, que van a beneficiar todo el norte. Por el gran costo de esas obras sería imposible financiarlas cargándolo exclusivamente a una fracción del terreno por desarrollar. De otra parte, el desarrollo por etapas significaría un incremento inconveniente en el valor de los predios necesarios para los desarrollos de infraestructura posteriores. Lo que podría hacerse es, una vez obtenidos todos los terrenos, ejecutar algunas obras que pueden hacerse aisladamente de manera programada, de acuerdo con las condiciones económicas y la evolución de la demanda.

BOGOTÁ MARAVILLOSA

Las ciudades con una densidad alta son consideradas por los urbanistas del mundo como la opción a buscar. Porque minimizan las distancias de viaje y hacen viable la movilización de la población con transportes masivos eficientes o en bicicleta; porque minimizan la ocupación de tierras agropecuarias; porque reducen el consumo de energía; porque producen ambientes urbanos más ricos en interacción humana, una vida cultural más intensa. Por el contrario, los urbanistas consideran indeseable el desarrollo suburbano tipo norteamericano, de ciudades de casas con jardín grande, extendidas en inmensos territorios, dependientes para su movilidad del automóvil particular.

Pero la suburbanización de los Estados Unidos, ocurrida principalmente desde 1950, tuvo otro costo. A medida que los estratos más altos abandonaron la ciudad central y se marcharon a los suburbios, sólo los más pobres quedaron en el centro. Éstos

no podían pagar los impuestos que dejaron de pagar los que salieron. Si en nuestro caso continúa el desarrollo de conjuntos de estratos altos en los municipios aledaños, si Bogotá no puede ofrecer opciones de ubicación para estos estratos y se van, el problema fiscal sería mayúsculo. Porque los tributos que pagan los estratos medios y altos son necesarios para subsidiar a los ciudadanos más pobres de Kennedy Occidental, Bosa, Ciudad Bolívar, Usme, San Cristóbal y demás. Sería insostenible crear unos municipios sin pobres como podrían llegar a ser Sopó, La Calera, Chía, o Cota, mientras que Bogotá, la capital de Colombia, se queda con una estructura completamente desequilibrada, con los sectores muy pobres como Ciudad Bolívar, Usme o Bosa, pero sin suficientes estratos medios y altos de dónde sacar los recursos para subsidiar los requerimientos sociales de los más necesitados.

Bogotá puede ser una ciudad extraordinaria. Ubicada en una sabana verde, envuelta en formidables montañas, con un clima agradable todo el año. Una Bogotá densa y verde, surcada por parques lineales y ciclo rutas, arborizada; con una intensa vida académica, cultural, comercial; con parques bien mantenidos en todos los rincones, con sistemas de transporte masivo de alta calidad económicos y eficientes; las vías peatonales más amplias y extensas del mundo, arborizadas y bulliciosas aprovechando nuestro magnífico clima; una Bogotá con quebradas, ríos y humedales limpios y parques ecológicos contemplativos a todo lo largo de sus bordes; con barrios populares pintados de colores; con excelentes colegios; con andenes amplios, en los que la gente disfrute de la conversación, la lectura de una revista en una banca o simplemente del contacto con otras personas. Una ciudad con espacios públicos de calidad tendrá mucha gente en esos espacios públicos y por lo tanto más seguridad. Todo lo anterior no es una utopía, ni una visión para el año 3.000. Es perfectamente viable alcanzarlo en unos pocos años, si tan sólo nos decidimos a hacerlo.

2 de noviembre de 1999 (El Distrito Capital no compartió ni los argumentos ni las decisiones del Ministerio del Medio Ambiente que frenaron la propuesta de expansión ordenada en la zona norte y noroccidental de la ciudad).

EDUCACIÓN: UN AVANCE HISTÓRICO

Me da mucho gusto estar con ustedes esta mañana. Recibí una propuesta que me era imposible rehusar, así fuera sólo con horas de anticipación e implicara cancelar otros compromisos previos: se trataba de hablarle sobre nuestros esfuerzos en el área de la educación, a uno de los grupos más influyentes del país, como son ustedes, los banqueros.

Primero tengo que decir como Alcalde, que me alegra que hayan escogido a nuestra ciudad para su evento. Los invito a que incluso aquellos que viven aquí, supongan que están de visita y vayan con sus familias a las exposiciones de Picasso y de Rufino Tamayo; esta noche tenemos un concierto de maravillosos violinistas israelíes en la Sala Luis Angel Arango; Megadeth, el sábado en el Parque Simón Bolívar; retreta de la Banda Sinfónica cada 15 días en la Plaza de Bolívar; los restaurantes, las películas, el teatro, con obras como la Cándida Eréndira.

En este nuevo milenio es oportuno reflexionar sobre el tipo de sociedad que queremos y sobre la importancia de la educación para hacerla una realidad. Solamente una visión compartida hará que todos nuestros esfuerzos se complementen mutuamente, y avancemos hacia esa sociedad que queremos, más igualitaria, más productiva y más feliz.

La ciudad, más que un fin, es un medio para avanzar hacia una manera de vivir. Infortunadamente, hoy no tenemos un modelo propio, y mucho menos, una visión compartida. Simplemente estamos copiando implícitamente modelos que no se ajustan a nuestra realidad económica, ni a nuestra estructura urbana, ni a nuestro clima. Por ejemplo, aun teniendo de manera sostenida la tasa más alta de crecimiento económico que hayamos tenido en los últimos cincuenta años, nos tomaría cien años alcanzar los niveles de ingreso per cápita que tienen hoy los países más avanzados. En consecuencia, tenemos que redefinir unas metas en las que los niveles de consumo no sean la única medida de éxito de una sociedad. Tenemos que avanzar en la definición del concepto de felicidad, que tenga que ver menos con lo material y más con la realización del poten-

cial humano. Tenemos que inventar modelos propios, como por ejemplo, esquemas de transporte distintos a los vigentes en las ciudades norteamericanas, mucho más ricas, menos densas y con condiciones climáticas muy distintas a la nuestra.

También es claro que en un contexto internacional en donde los Estados nacionales tienden a perder importancia y se intensifica la integración económica, la competencia se concreta más entre ciudades y áreas metropolitanas que entre los mismos países. Nosotros debemos inventarnos unos modelos propios de vida y de desarrollo sostenible para estar en capacidad de atraer inversión, y atraer y retener profesionales altamente calificados.

UN ESFUERZO MONUMENTAL

En este contexto, la educación es fundamental para desarrollar ciudadanos creativos, capaces de concebir formas alternativas de organización social, y a la vez ser competitivos. Una ciudad moderna del tamaño de Bogotá exige de sus habitantes una serie de competencias para recibir, asimilar, manejar y procesar información.

Lo primero y lo obvio que no puede siquiera cuestionarse en una ciudad como Bogotá, es que todos los niños deben tener acceso a la educación; no sólo a la educación básica como lo exige la Constitución, sino hasta finalizar el bachillerato.

Conscientes de esto hemos adelantado el esfuerzo más monumental que se ha dado en Colombia para ampliar cupos. Entre 1998 y 2000 logramos ampliar en 140.000 los cupos en la educación pública distrital, concentrándonos fundamentalmente en los estratos uno y dos; y para el año 2001 ampliaremos la capacidad del sistema en otros 30.000, para un total de 170.000 cupos nuevos en cuatro años, lo que representa un incremento de más del 30 por ciento, que constituye, sin duda alguna, el mayor creci-



"Partimos de la definición de unas competencias que deben ser desarrolladas por todos los niños de nuestra ciudad, y que les permitirán enfrentar realidades más complejas y disfrutar la ciudad que estamos construyendo para ellos".

miento en la historia de la ciudad. Es importante entender que estos cupos adicionales atienden tres necesidades distintas: de una parte los niños que no estaban en el sistema; de otra parte, el crecimiento de la población; y finalmente, un traslado de grandes proporciones de niños de la educación privada a la pública debido a la crisis económica que vive el país.

En este año, el sistema de educación pública del Distrito tiene 730.000 niños, que representan el 49 por ciento de los matriculados en la ciudad; el otro 51 por ciento está cubierto por la educación privada. El sistema educativo distrital alcanzaba en 1997 una cobertura del 90 por ciento de los niños en edad escolar, de 5 a 17 años. El déficit de cupos corresponde, sobre todo, a niños de 5 a 6 años y de 15 a 17 años. Con el esfuerzo de ampliación de cupos hemos podido enfrentar este déficit especialmente cuando se origina en la ausencia de cupos en estratos uno y dos. Sin embargo, en la mayoría de los casos en que los niños no están estudiando, lo que lleva a que escojan otras opciones distintas al estudio responde más a situaciones de pobreza extrema que a la falta de cupos.

Es importante tener en cuenta que el costo promedio anual de mantener un niño en el sector educativo supera el millón de pesos y éstos, por supuesto, son gastos recurrentes, que no se hacen sólo por un año sino que deben hacerse de manera permanente e indefinida. Por esta razón, además de orientar importantes recursos de inversión hacia el sector, hemos solicitado al Concejo de Bogotá, hasta ahora sin éxito, considerar favorablemente los proyectos de acuerdo que permiten recaudar ingresos como el cobro del alumbrado o los peajes, con el fin de liberar recursos del presupuesto distrital que permitan asumir esta inversión social recurrente.

COMPETENCIAS BÁSICAS Y VALORES

Aunque las cifras más llamativas son aquellas relativas a la cobertura, no hemos descuidado la calidad. No podríamos estar tranquilos integrando a los niños a un sistema educativo que no les aporta las destrezas necesarias para enfrentar los retos de la sociedad actual.

Partimos de la definición de unas competencias que deben ser desarrolladas por todos los niños de nuestra ciudad, y que les permitirán enfrentar realidades más complejas y disfrutar la ciudad que estamos construyendo para ellos. En lenguaje, deben desarrollar la capacidad de entender y analizar la información escrita, y así mismo transmitir o comunicarse a través de la escritura. En matemáticas, deben consolidar las capacidades que les permitan resolver y formular problemas, tanto de su vida cotidiana como en análisis más complejos. En el campo de los valores, deben tener la capacidad de concebirse como parte de una comunidad cuyo progreso requiere necesariamente que se le dé prioridad al bienestar general sobre el particular.

Con el fin de conocer cuál era el estado en que se encontraba el desarrollo de estas competencias, realizamos de manera innovadora la primera evaluación general y no muestral en Colombia, en competencias básicas de lenguaje, matemáticas y ciencias, y efectuamos una evaluación experimental en desarrollo de valores.

Se han aplicado las evaluaciones a 280.000 niños de grados tercero, quinto, séptimo y noveno de colegios privados y públicos de la ciudad. La medición tiene dos propósitos. En primer lugar, al definir qué se evalúa, se da la señal más clara y contundente a la comunidad educativa con relación a dónde orientar sus esfuerzos. Los expertos en la administración de empresas

han señalado siempre que aquello que se mide tiende a mejorar. Por eso es crucial medir lo que es importante, y no simplemente lo que es fácil de medir. En segundo lugar, las evaluaciones sirven para enfocar, de manera más eficiente, toda la inversión en calidad.

El resultado, como podría esperarse cuando analizamos el desempeño de estudiantes colombianos en pruebas internacionales, no es bueno. En una escala de 0 a 5, el promedio de la ciudad se sitúa en 2,6 para español, 2,1 para matemáticas y 1,8 para ciencias. El problema más agudo es que nuestros niños saben de memoria los conceptos, pero no saben para qué sirven. En lenguaje, por ejemplo, nuestros niños leen y escriben en forma literal pero no son capaces de producir un informe consultando diferentes fuentes, ni pueden desarrollar una presentación oral en la que incorporen dos o más puntos de vista. En matemáticas, realizan las operaciones básicas, pero no saben resolver problemas en los que se involucren varias de estas operaciones. En ciencias, conocen las causas de los fenómenos naturales, pero no pueden aplicar esos conocimientos a problemas que les exigen relacionar las diversas causas.

Para enfrentar estos problemas, la Administración ha puesto en marcha múltiples programas. Puedo afirmar, sin temor, que la inversión que estamos llevando a cabo para mejorar la calidad de la educación de nuestros niños no tiene precedente en Colombia; va desde la capacitación de maestros, hasta la instalación de redes de computadores con internet en todos los colegios públicos y la creación de una gran red de bibliotecas públicas.

A partir de la evaluación, tomamos las cien escuelas con resultados menos satisfactorios, y con el respaldo de siete universidades y centros de investigación, diseñamos programas de apoyo a la medida de las necesidades de cada institución.

De otra parte seleccionamos cincuenta instituciones con resultados positivos y experiencias valiosas, y estamos extendiendo de manera sistemática sus experiencias a las demás instituciones.

EN BUSCA DE LA CALIDAD

Para acompañar estos procesos, hemos intensificado la capacitación de los maestros con programas formales, vinculando a 3.800 maestros. Y a través de seminarios, talleres y cursos cortos estamos vinculando a 15.000 más.

Estamos consolidando un experimento en 60 colegios mediante la ampliación de la jornada en dos horas adicionales. También hemos desarrollado programas para integrar a más de 2.000 niños especiales dentro de los colegios regulares del Distrito.

Conscientes que entre más temprano comience el niño su proceso formal de aprendizaje, mayor será su rendimiento en los niveles superiores, hemos ampliado la cobertura del preescolar en más de 6.000 niños entre 5 y 6 años en el grado cero.

Adicional al esfuerzo adelantado por la Secretaría de Educación en el Preescolar, estamos construyendo más de 200 jardines infantiles para los niños entre los 0 y 5 años a cargo del Departamento de Bienestar Social de la Alcaldía. Con el apoyo del Gobierno Nacional, logramos ajustes legales que llevan a que las cajas de compensación asuman la administración y los costos de funcionamiento de una red de más de 100 jardines sociales nuevos, para más de 20.000 niños menores de 5 años de estratos 1 y 2, que estamos construyendo con una inversión superior a los 100.000 millones de pesos.

En el mejoramiento de la calidad influyen muchos factores asociados tales como la infraestructura, la nutrición de los niños, el acceso a libros y textos y a formar alternativas de conocimiento.

En cuanto a infraestructura, hemos emprendido un gran proyecto de reconstrucción, ampliación y mejoramiento de las edificaciones de más de 300 colegios, especialmente en estratos 1 y 2, con una inversión de 186.000 millones de pesos. Ciento treinta de estas obras ya están terminadas.

Como un aporte no sólo a la educación, sino al urbanismo de los sectores populares de nuestra ciudad, estamos construyendo 51 colegios nuevos, diseñados por los mejores arquitectos del país. Contarán con salas múltiples, laboratorios, salas de computadoras, canchas deportivas.

Diez y seis de estos colegios ya están parcialmente terminados y ya tienen niños. Con estos colegios nuevos estamos introduciendo un esquema novedoso de administración privada, con el fin de lograr que haya emulación en el sistema educativo, que redunde en aprendizajes mutuos y mejoramiento de la calidad. Estamos entregándoles en concesión la administración de estos colegios nuevos a colegios privados, pero sólo a aquellos que hayan tenido resultados superior y muy superior en el ICES.

Estos 51 colegios nuevos representan una inversión de 256.000 millones de pesos; atenderán a 44.000 niños y hacen parte de nuestro programa de Desmarginalización. Como les decía, ya iniciaron labores este semestre 16 de estos colegios.

Para enfrentar otro de los factores que usualmente se asocian al bajo rendimiento de los niños de estratos 1 y 2, como lo es la nutrición, ampliamos la cobertura del refuerzo nutricional de 24.000 a 115.000 niños, que sumados a los 100.000 que hoy atiende Bienestar Familiar, representan una importante cobertura de los niños de estratos 1 y 2 en primaria.

Hasta hoy, los niños de los colegios bogotanos hacen largas colas todos los días en la biblioteca Luis Angel Arango situada a más de una hora de distancia de muchos de sus barrios. Esta biblioteca tiene una de las mayores tasas de utilización del mundo, cerca de los 10.000 usuarios por día.

De nuevo, como un aporte a la calidad de la educación, y a la calidad de vida en la ciudad en este comienzo de milenio, estamos construyendo cuatro grandes bibliotecas locales integradas entre sí y organizadas con un nuevo estilo de servicio público que las hace actuar sinérgicamente como centros de aprendizaje, formación y creatividad.

Estas bibliotecas estarán conectadas al sistema de la Luis Angel Arango y a las bibliotecas de Colsubsidio. Las cuatro bibliotecas estarán rodeadas de parques y además estarán integradas a través de ciclo rutas a amplios sectores en varios kilómetros a la redonda. Las cuatro grandes bibliotecas están ubicadas en El Tunal, al suroriente de la ciudad; Patio Bonito, al suroccidente; junto al Parque Simón Bolívar, en el centro de la ciudad; y en Suba, al norte. La inversión total es de más de 93.000 millones de pesos.

Para garantizar la administración de este sistema en el largo plazo, hemos previsto la constitución de una corporación independiente, así como la creación de un fondo público que garantice su funcionamiento mediante la inversión de sus rendimientos. La corporación tendrá como objetivo la vinculación de la empresa privada a la generación de recursos y la administración del sistema.

RED P: LA VERDADERA INTERACCIÓN

En la era de las telecomunicaciones y del Internet, la ciudad necesita que todos sus habitantes adquieran las destrezas necesarias que les permitan integrarse al mundo y a conocimientos de punta a nivel internacional.

Así mismo, por la magnitud del sector educativo en Bogotá, necesitamos manejarlo con información que le permita lograr una mayor eficiencia. Recibimos de la pasada administración un ambicioso proyecto para dotar al sector educativo de una red de computadores interconectados entre sí y con los centros administrativos de la Secretaría de Educación.

Redefiniendo muchas de sus fases, lo pusimos en marcha y llegaremos en 2000 a la totalidad de los centros educativos distritales con la interconexión y con soluciones instaladas de entre 3 y 12 computadores por institución. Lo cual significa una red activa de más de 13.000 computadores.

Estar en red con las instituciones educativas le permite a la Secretaría de Educación consolidar y mantener actualizado

el sistema de información que con un enorme esfuerzo se ha desarrollado en estos dos años y que se plasma en la modernización del manejo de la nómina de 32.000 empleados, en el levantamiento de inventarios de bienes muebles e inmuebles en 700 edificaciones; y en el desarrollo de un sistema confiable de estadísticas educativas que comprende las matrículas, el número de niños por aula, el número de niños por maestro, la deserción real del sistema y las estadísticas de calidad. En enero pasado llevamos a cabo el proceso de matrículas de los alumnos nuevos (48.000) a través de la red en los 20 CADEL.

Estar en red nos permitirá cambiar el sistema tradicional educativo del país tanto en lo administrativo como en lo pedagógico. Los niños de Bosa o Usme podrán acceder a las publicaciones científicas, técnicas, periodísticas y literarias del mundo entero, a las bibliotecas más importantes del mundo, y podrán comunicarse con amigos de otros países.

UNA GRAN INVERSIÓN

Al desarrollo de todos estos programas el Distrito ha orientado importantes recursos. La inversión en el sector pasó de 65.500 millones de pesos, en 1997, a 94.100 millones de pesos, en 1998, y 250.700 millones de pesos, en 1999; llegará a los 470.500 millones de pesos del presupuesto del presente año. Esto significa, descontando salarios, un crecimiento del 700 por ciento en la inversión del sector.

Como conclusión, es claro que hicimos una ampliación sin precedentes en la cobertura, evaluaciones de calidad, formidables colegios nuevos, computadoras con Internet y grandes bibliotecas. Estamos convencidos que así estamos construyendo una ciudad más igualitaria, más productiva y más feliz.

*Discurso del Alcalde Mayor de Bogotá
Enrique Peñalosa Londoño en
ASOBANCARIA, 8 de Junio de 2000.*

ACUEDUCTO ANTES QUE PLANTAS DE TRATAMIENTO

Estamos ante una formidable obra de ingeniería que nos invita a soñar con un futuro en el que todos los ríos y quebradas de la ciudad correrán limpios, a través de parques con aves y mariposas, gracias a los cuales se podrá atravesar la ciudad en muchos sentidos. Felicito a todos los ingenieros y trabajadores que participaron en la construcción de esta planta.

En los países desarrollados, muchos de los que hace unas décadas fueron cuerpos de agua malolientes, contaminados con toda clase de residuos orgánicos y químicos, hoy son cursos y cuerpos de agua limpios, que son el eje de los espacios más hermosos y concurridos de los centros urbanos. Tengo la absoluta certeza de que ese será el futuro de nuestra ciudad.

Aunque a lo largo de la historia hemos vivido de espaldas al agua, la nuestra es una ciudad donde la realidad del agua se presenta por doquier. Más de 100 quebradas descienden de nuestros cerros. La Bogotá del futuro será una ciudad que se estructurará alrededor del agua, con parques y toda suerte de espacios peatonales alrededor de quebradas, ríos, humedales, canales; y alrededor del río Bogotá. El río Bogotá del futuro no estará contaminado y deberá ser el eje del otro gran parque de la ciudad, siendo el primero el de los cerros.

Son muchos los objetivos que tenemos para nuestra ciudad, además de la descontaminación del río Bogotá. También queremos que todos los hogares tengan computador; que

numerosas líneas de metro recorran la ciudad. Hay otras metas, que la mayoría de los ciudadanos pensaría que son incluso mucho más urgentes: dotar a toda la población de alcantarillado, ya que más de un millón de personas aún carece del servicio; pavimentos, pues más de un millón de habitantes no lo tiene, lo que implica por ejemplo que los niños tengan que caminar entre el barro para ir a la escuela; atender a los niños menores de cinco años de los sectores populares en jardines sociales dignos, para que se desarrollen adecuadamente, lo que no ocurre en los espacios lamentables de los llamados hogares de bienestar infantil donde pasan los primeros y más críticos años nuestros niños más pobres.

Infortunadamente, como ocurre en todas las sociedades del mundo, pero especialmente en las menos avanzadas económicamente como la nuestra, las necesidades, los objetivos de la sociedad siempre tienen costos superiores a la disponibilidad de recursos.

86 Realmente, todas las inversiones públicas son buenas. Es bueno invertir en estaciones de policía; colegios; programas de vivienda popular; parques; vías; pavimentos; hospitales; jardines sociales; acueductos; alcantarillados; plantas de tratamiento de aguas negras. Todo es bueno. Infortunadamente, los recursos son escasos. Es posible adelantar algunos de los proyectos deseados; pero es necesario dejar otros para fechas futuras.

Mi posición es y siempre ha sido, que en nuestra sociedad hay necesidades más urgentes que la construcción de estas plantas de tratamiento de aguas negras. Como mínimo uno esperaría que hubiéramos resuelto el problema de alcantarillado de la ciudad antes de construir plantas de tratamiento de aguas negras. Más aún, si los habitantes de nuestros barrios más miserables tuvieran plena conciencia de la inmensidad de los recursos que exige un proyecto como el que hoy nos congrega, mientras ellos no tienen satisfechas ni sus más elementales necesidades de supervivencia, posiblemente se levantarían enardecidos; y con justa razón.

¿Cómo explicarle a los niños de tantos barrios sin alcantarillado, con canales pestilentes de aguas negras en los que incluso algunos se ahogan, y que en épocas secas se ven envueltos en el polvo y anegados en barro cuando llueve, que su gobierno invierte cientos de millones de dólares en plantas de tratamiento de aguas negras, cuando ellos ni siquiera tienen alcantarillado?

Aunque no nos guste, tenemos que aceptar que el dinero que pagan o pueden pagar los bogotanos, administrado por la Alcaldía, o por la Empresa de Acueducto, es muy limitado. No se puede hacer todo al mismo tiempo. Bogotá es un ecosistema urbano, donde el ser vivo predominante es el ser humano. De manera que con relación a las prioridades de inversiones públicas relacionadas con el agua, el orden debe ser el siguiente:

Lo primero es asegurar el suministro de agua potable a toda la población. Lo segundo es llegar con el servicio de alcantarillado a todos los rincones de la ciudad. Lo tercero es descontaminar todas las quebradas, ríos, canales y humedales, alrededor de los cuales habitan millones de personas, mediante la instalación de tubos interceptores que capten las aguas negras y eviten que éstas lleguen a los cuerpos de agua. Una vez se cumplan todas las etapas anteriores, se debe entonces construir las plantas de tratamiento de aguas negras, como ésta en la que hoy estamos.

He hecho referencia al orden de prioridad de las necesidades en lo relativo al agua, puesto que en principio se pagarían con las tarifas de acueducto y alcantarillado. Sin embargo, los recursos que están garantizando esta planta incluyen hasta el impuesto predial, de modo que habría que sopesar esta inversión, comparándola con todas las demás necesidades de nuestros conciudadanos.

La planta que hoy se inaugura es ciertamente impresionante. Lo que debe pagar el gobierno por ella y su operación, es una suma que también impresiona: sesenta mil millones de pesos anuales. Con lo que sería posible construir cientos de kilómetros de redes de alcantarillado locales; o

pavimentar 170 kilómetros de vías locales, o construir colegios de la mejor calidad y con la mejor dotación para 12.000 niños.

Es bien sabido que esta planta no puede resolver el problema de contaminación del río. Primero, porque el río Bogotá llega a los límites del Distrito técnicamente muerto: apenas con 1 miligramo por litro de oxígeno disuelto, insuficiente para sostener vida superior. Segundo, porque la planta sólo está en capacidad de remover el 9 ciento del total de la carga contaminante que la ciudad arroja al río.

Para resolver el problema de la contaminación del río, el proyecto del cual esta planta hace parte, contempla seis fases,

tres plantas de dos etapas cada una. La realidad es que el efecto de esta planta sobre la contaminación del río será imperceptible antes de llegar a Soacha.

Lo grave es que no hay recursos para poder hacer las otras plantas. Los recursos para pagar la operación de esta planta provienen mayoritariamente de lo que la CAR debe invertir en Bogotá, que a su vez son pagados por los ciudadanos y empresas de la ciudad. Estos recursos, junto con los del Fondo Nacional de Regalías y los de la Empresa de Acueducto, que actualmente van al fondo cuenta para atender los pagos de esta concesión, sólo alcanzan para pagar la primera planta. Hoy el fondo cuenta dispone de 75 millones de dólares, que apenas alcanzarán pa-



BOGOTÁ A ESCALA HUMANA.



"La Bogotá del futuro será una ciudad que se estructurará alrededor del agua, con parques y toda suerte de espacios peatonales alrededor de quebradas, ríos, humedales, canales; y alrededor del río Bogotá".

ra pagar las cuentas mensuales que el concesionario cobrará al Distrito por unos 2.5 millones de dólares mensuales y además para adquirir algunos de los predios necesarios para la siguiente planta. Los recursos del fondo cuenta no alcanzan ni para hacer la segunda fase de esta planta, ni mucho menos para continuar el programa como está diseñado. Destinando a las plantas exclusivamente los recursos que actualmente alimentan al fondo cuenta, poner en operación todas las plantas, se lograría hacia el año 2070.

Se configura una situación peculiar cuando se adjudica un contrato sujeto a que exista la decisión política futura de canalizarle recursos. El contrato vigente señala que la segunda etapa de esta planta, así como las siguientes plantas, se harán en la medida en que haya disponibilidad de recursos. Hablar de disponibilidad de recursos en el sector público es muy delicado, puesto que nunca hay suficientes para todo; de manera que podría haber recursos disponibles para las otras plantas, siempre y cuando se dejen cientos de miles de personas sin alcantarillado, o quebradas y canales malolientes de aguas negras en los barrios, o niños sin colegios, o cientos de kilómetros de vías sin pavimentar. De manera que al mirarlo con cuidado, hablar de disponibilidad de recursos es hablar de la decisión política de dejar de hacer otras inversiones, para canalizarle recursos a las plantas.

Para acelerar la construcción de la segunda parte de esta planta, así como de las restantes, sería necesario obtener recursos de fuentes distintas a los que nutren hoy el fondo cuenta.

Habría dos fuentes, teóricamente posibles: recursos ordinarios del Distrito y recursos de la Empresa de Acueducto. En cuanto a los recursos distritales, las necesidades que deben

ser atendidas están creciendo mucho más rápidamente que los recursos. Por ejemplo, a febrero del año 2001 habremos incrementado en 190.000 los cupos en la educación pública distrital; y cada niño cuesta un millón de pesos anuales; la demanda de cupos en la educación pública distrital continúa creciendo. Aun cuando hemos hecho un esfuerzo monumental para mejorar y ampliar la cobertura de jardines sociales para los niños más pobres entre los cero y los cinco años y con el apoyo del Gobierno Nacional conseguimos que las cajas de compensación contribuyan a financiar su operación, la realidad es que en nuestra ciudad subsiste un déficit monumental de atención adecuada para los niños pequeños, lo que es particularmente grave en una ciudad en donde más del 20 por ciento de los hogares con niños están encabezados por mujeres solas.

Finalmente cabe mencionar que el mantenimiento adecuado de las vías de nuestra ciudad tiene un déficit de recursos 120 mil millones de pesos anuales. De manera que no es fácil quitarle recursos al sector central del Distrito para orientarlos al programa de las plantas. Aun sin incluir los recursos para las plantas, se necesitan recursos adicionales para atender prioridades muy importantes; y no es fácil que el Concejo apruebe el cobro de nuevos impuestos.

La otra fuente posible para acelerar el programa y cumplir con el cronograma contractual de las plantas son las tarifas de acueducto. De nuevo, es prácticamente imposible incrementarlas y aun si esto se hiciera, habría otras inversiones más prioritarias en este campo. A pesar de que nuestra Administración ha avanzado como nunca en la historia en la solución de la problemática de alcantarillado, se han construido alcantarillados locales en 374 barrios marginales, y dejaremos al terminar este año un total de 494 barrios con alcantarillados terminados o en obra, con redes que sumarán 966 kilómetros, ade-

más de inversiones en redes troncales superiores a los 66 mil millones de pesos, y aun así queda mucho por hacer.

Todavía se requieren inversiones en alcantarillados por más de 700 mil millones de pesos. Descontaminar más de 100 quebradas, que atraviesan zonas muy densamente pobladas de nuestra ciudad, para las cuales ya hicimos los diseños, exigirá inversiones de 350 mil millones de pesos, que incluyen la reubicación de 50 mil personas. Descontaminar los ríos Fucha y Tunjuelo costará 250 mil millones e implicará la construcción de más de 100 km de interceptores y canales. Y no sobra señalar que todos estos sistemas de alcantarillado e interceptores son necesarios para el adecuado funcionamiento de las plantas de tratamiento, por lo que deben construirse antes que éstas.

En cuanto a los humedales vale la pena resaltar los esfuerzos que ha hecho la Administración para recuperarlos. Tenemos doce humedales en Bogotá, pero todos están contaminados con aguas negras. La urbanización legal e ilegal los fue reduciendo, rellenándolos, secándolos, ocupándolos. Se calcula que durante los últimos 60 años los humedales de Bogotá se han reducido en más del 90 por ciento.

Anteriormente los humedales se recargaban en las épocas de lluvias, sirviendo como lagunas de amortiguación. Con la urbanización de la región, los humedales han llegado a una situación en que reciben agua casi exclusivamente de los sistemas de alcantarillado, a veces de alcantarillado de aguas negras y a veces de alcantarillado de lluvias contaminados con aguas negras.

Estamos trabajando como nunca antes en la historia de la ciudad, en la recuperación de los humedales. Estamos haciendo inversiones por más de 140 mil millones de pesos para comprar terrenos, reubicar familias que se han instalado ilegalmente en sus márgenes, instalar grandes interceptores que reciban las aguas negras para que no lleguen a los ríos que alimentan al humedal; y estamos incluso dragando en algunos puntos donde la sedimentación con aguas negras y basura ha sido excesiva, para recuperar la capacidad hidráulica del humedal.

En el humedal del Juan Amarillo, entre Suba y Engativá, estamos haciendo inversiones por más de 33 mil millones de pesos, para construir un gran interceptor a lo largo de los ríos Salitre y Juan Amarillo y a lo largo del humedal, para que capte las aguas negras. Más de un millón de personas se beneficiarán con la eliminación de los malos olores, la disminución de las ratas y las moscas y el mejoramiento de la salubridad. Para hacer el inmenso *box culvert*, o canal cubierto que recibe las aguas negras, estamos comprando cientos de viviendas y hemos adquirido predios dentro del humedal que habían sido construidos ilegalmente sobre su margen.

En el humedal del Jaboque, en Engativá, también hemos comprado terrenos y viviendas sobre la ronda, y estamos instalando grandes tubos interceptores de aguas negras para descontaminarlo. El valor de las inversiones en la recuperación del humedal del Jaboque, superan los 45 mil millones de pesos.

Está en construcción el gran canal-interceptor de Torca, que permitirá descontaminar los humedales de Torca y Guaymaral, además de resolver el problema de aguas negras de grandes sectores del norte de la ciudad. Este proyecto tiene un costo de 17 mil millones de pesos.

Igualmente, está en construcción el gran túnel interceptor del río Bogotá, con un costo de 73 mil millones que recogerá las aguas negras del norte en un túnel que va a una profundidad de 16 metros, desde la calle 200 hasta esta planta de tratamiento.

Aunque se ha avanzado mucho todavía se requieren inversiones superiores a los 300 mil millones de pesos para recuperar y descontaminar estos cuerpos de agua. Se requiere construir interceptores y estaciones de bombeo, realizar adecuaciones paisajísticas, además de la reubicación de más de mil familias.

Queremos crear unas áreas ecológicas contemplativas, con unos senderos verdes que permitan pasear a lo largo de los humedales en zonas urbanas, a pie o en bicicleta, y así los ciudadanos que pasen por allí, se apropien de ese entorno, lo cuiden, impidan su invasión y protejan la naturaleza. Los



"En cuanto a los humedales, vale la pena resaltar los esfuerzos que ha hecho la Administración para recuperarlos. Tenemos doce humedales en Bogotá, pero todos están contaminados con aguas negras".

senderos ecológicos son importantes, para que todos los niños de nuestra ciudad puedan apreciar y gozar de los humedales. Porque nuestra concepción del ambiente también incluye al ser humano, especialmente en un área densamente urbanizada como es nuestra ciudad.

En resumen, frente a inversiones necesarias como las enunciadas, no queda margen suficiente para destinar recursos para el proyecto de las plantas de tratamiento, sin desatender necesidades de máxima prioridad. En todos los países del mundo donde se han descontaminado los cursos de agua, ha habido aportes muy importantes de los gobiernos nacionales. Por ese lado tampoco se vislumbran perspectivas muy halagüeñas en nuestro caso en el corto y mediano plazo.

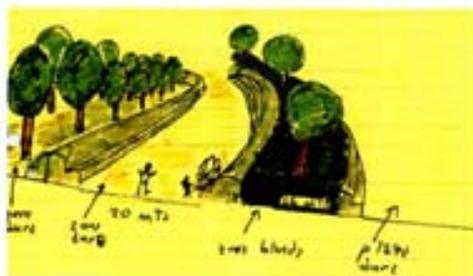
Los países desarrollados construyeron sus plantas de tratamiento cuando su nivel económico era muy superior al que nuestro país tiene en la actualidad y cuando ya habían atendido otras necesidades sociales prioritarias que en nuestra sociedad todavía están lejos de ser resueltas. Todos quisiéramos descontaminar nuestro río a la mayor brevedad; pero eso no necesariamente es posible, con el nivel de desarrollo que hoy tenemos. Incluso en los países avanzados el problema todavía no está resuelto. En el lago Ontario frente a Toronto se prohíben los bañistas debido a la contaminación.

Aun en Washington las aguas del Río Potomoc no están totalmente descontaminadas.

Estamos entonces frente a un dilema muy complejo: tenemos una formidable primera etapa de una planta de tratamiento; cuya operación no será perceptible en los niveles de contaminación del río en Soacha. Y no se ve de dónde pudieran salir los recursos para las otras cinco etapas, sin mencionar las plantas correspondientes a la parte alta del río Bogotá, ya que el río está llegando ya muerto aquí a la desembocadura del Juan Amarillo. La próxima Administración, conjuntamente con el Gobierno Nacional, deberán explorar los eventuales cursos por seguir.

Quiero felicitar una vez más a los ingenieros y a todos los que han participado en la construcción de esta obra formidable. Ojalá se encuentren los mecanismos para realizar la recuperación de todos los cursos de agua de nuestra ciudad y del río Bogotá; pero también, ojalá no se le vayan a quitar recursos a otras necesidades sociales críticas pero quizás menos bien representadas ante los medios y los centros de decisión, en aras de un proceso que debió iniciarse en una etapa más avanzada de nuestro desarrollo económico y social.

*Discurso del Alcalde Mayor de Bogotá D.C.,
Enrique Peñalosa Londoño, Inauguración Planta El Salitre,
12 de septiembre de 2000.*



LA CONSULTA POPULAR

El 29 de octubre los ciudadanos de Bogotá podrán escoger cómo desean vivir en el futuro cercano. Pueden elegir un modelo de vida distinto al de hoy y distinto al de las demás ciudades del mundo; un modelo propio, más sostenible en lo ambiental y más igualitario en lo social.

De aprobarse la propuesta, a partir del año 2015 todos los habitantes de Bogotá independientemente del nivel de ingreso, nos movilizaríamos exclusivamente en transporte público o en bicicleta, entre las 6:00 a.m. y las 9:00 a.m. y entre las 4:30 p.m. y las 7:30 p.m. Tendríamos una ciudad ejemplar al nivel mundial por su aire puro, lo verde de sus árboles, niveles muy bajos de ruido, ciudadanos más saludables; una ciudad para caminar, jugar, conversar; una ciudad para la gente y no una ciudad para los carros.

La población de Bogotá que tiene 6.5 millones de habitantes, crece 160.000 habitantes por año; es decir, el equivalente a una Armenia cada año y medio. Hoy, treinta de cada 100 hogares tiene automóvil; pero sólo 12 de cada 100 ciudadanos se moviliza en carro para su transporte diario, puesto que generalmente sólo uno de los miembros del hogar se moviliza en automóvil. Hoy tenemos 134 carros por cada mil habitantes, mientras que en las ciudades europeas tienen más de 600 carros por cada mil habitantes y en las norteamericanas más de 700 carros por mil habitantes. Es fácil imaginar el inmenso trancón y la contaminación que tendríamos con 400 carros por mil habitantes. Y aun así, todavía nos faltaría mucho para alcanzar los niveles de motorización de los países más desarrollados económicamente. Con la recesión actual se han reducido las ventas de automóviles, pero en un año normal el número de automóviles en Bogotá puede aumentar en 70 mil; con los que se podría hacer una fila de Bogotá a Cúcuta.

A diferencia de los demás desafíos urbanos, como la educación o la salud, que tienden a mejorarse a medida que hay

más desarrollo económico, con el transporte urbano ocurre todo lo contrario. Si no restringimos severamente la utilización del automóvil particular, los trancones serán peores cada día, la contaminación más intensa, la invasión de los espacios peatonales por parte de los vehículos más masiva y la ciudad más inhumana.

No pensemos que el problema del creciente número de automóviles ha sido resuelto en otras ciudades del mundo. Incluso en los Estados Unidos, donde más que ciudades con autopistas hay autopistas con ciudad, durante las últimas décadas el tiempo perdido en trancones se viene duplicando cada cinco años y se espera que la tendencia se agrave.

Instintivamente creemos que la solución para los problemas del tráfico es construir más vías, preferiblemente autopistas sin intersecciones. Imaginemos qué ocurriría si construímos, por ejemplo, una gran autopista del centro de Bogotá hacia Mosquera. Inmediatamente comenzarían a surgir nuevos barrios, centros comerciales y universidades en Mosquera, Madrid, Funza, Facatativá, que aportarían un creciente número de vehículos a la autopista.

En otras palabras, la vía rápida genera su propio tráfico, de manera creciente, hasta que se tranca como el resto de las vías de la ciudad. Como resultado de la nueva vía, la ciudad se dispersa más hacia las afueras, reduce su densidad o número de habitantes por hectárea; y al final de cuentas, la gente gasta el mismo tiempo o más que antes de la construcción de la vía rápida.

Analicemos otras implicaciones de la construcción de una vía rápida a través de la ciudad:

- Tiene un efecto similar al de una cerca en un potrero de vacas; separa, aísla, hace la ciudad menos transitable y menos amable para los peatones.

- Los beneficiarios de la vía son, primordialmente, los estratos más altos, que tienen automóvil, construyen sus casas con jardines amplios en las afueras de la ciudad y van a los clubes, centros comerciales, universidades.
- Los perjudicados son los más pobres que no tienen automóvil, que generalmente no salen de la ciudad, que se ven perjudicados por el obstáculo que representa la vía a su tránsito peatonal, y afectados por el ruido y la contaminación.
- Incluso cuando se trata de autopistas por peajes, se invierten cuantiosos recursos públicos que necesariamente se le quitan a inversiones sociales más prioritarias.
- Si la autopista es elevada, causa desvalorización e inseguridad a lo largo de todo su entorno.

Al construir vías rápidas y facilitar la salida en automóvil hacia las afueras se van creando ciudades cada vez más desparramadas en extensos territorios. Esta suburbanización ha ocurrido principalmente en los Estados Unidos, pero se presenta cada vez más en el resto del mundo, a medida que se construyen ciudades más para los carros que para la gente. Bogotá hoy ocupa 32.000 hectáreas, con 210 habitantes por hectárea, lo que es una densidad alta. Santiago de Chile tiene 65 habitantes por hectárea y las ciudades norteamericanas típicas, como Miami, entre 10 y 15 habitantes por hectárea.

Si Bogotá tuviera la densidad de 10 habitantes por hectárea que tiene Miami, con la misma población de hoy, ocuparía toda la Sabana de Bogotá y el Valle de Ubaté hasta Chiquinquirá. En los suburbios, con pocas viviendas por hectárea, casi no se ve gente en la calle. Allí los ciudadanos tienden a ir a los centros comerciales para poder ver otras personas. Nosotros podemos tener una ciudad densa, con muchos espacios públicos en donde encontremos mucha gente, solamente si limitamos el uso del automóvil particular y nos movilizamos en transporte público.

CIUDAD SIN CARROS

Debe quedar claro entonces, que las vías rápidas y los puentes no sólo no resuelven el problema de la congestión vehi-

cular, sino que además tienen otras consecuencias indeseables. La única solución para el problema del transporte es el transporte público masivo. Para este efecto, más importante que escoger entre buses, trenes suburbanos o metro, es tener una ciudad de alta densidad. Solamente en este tipo de ciudad se puede tener transporte masivo de bajo costo y alta frecuencia. La densidad alta implica distancias cortas; por ejemplo, en Bogotá la distancia promedio entre la casa y el trabajo es de sólo 8 kilómetros. Distancias cortas significan costos relativamente bajos de transporte. Pero lo más importante es que en una ciudad de baja densidad, suburbanizada, como las ciudades norteamericanas, es imposible que el transporte público pase con una alta frecuencia. Porque la concentración de población sobre cualquier eje de transporte es muy baja y los vehículos irían desocupados si pasaran a menudo.

Bogotá tiene una estructura óptima para el funcionamiento de sistemas de transporte público, como por ejemplo, TransMilenio, por su alta densidad. Esto no se debe a que hayamos tenido una planeación urbana ejemplar. El bajo nivel de ingresos, el número relativamente reducido de vehículos y las pocas vías rápidas hacia las afueras, son la principal causa de esta estructura. En alguna medida, el temor a la delincuencia también ha desestimulado la construcción de casas en las afueras; Bogotá es una de las pocas ciudades en América donde los estratos altos con niños no viven en una casa con jardín amplio sino en apartamento. Pero todos estos defectos pueden convertirse en un activo muy favorable, cuando se trata de convertir a Bogotá en una ciudad que deja el automóvil de lado para movilizarse en transporte público.

En pocas semanas inauguraremos las primeras líneas de TransMilenio. Los buses de TransMilenio irán en carriles exclusivos; sólo se detendrán en las estaciones, puesto que el ingreso del conductor no dependerá del número de pasajeros que recoja. Los pasajeros pagarán al entrar a la estación, de manera que 60 o 70 pasajeros pueden ingresar a un bus en segundos, sin tener que pagarle al conductor. El ingreso al bus se hará al nivel, sin escalones, lo

que también facilitará el acceso a los discapacitados o a un coche de bebé. Los pasajeros podrán cambiar de bus con el mismo boleto.

El Concejo de Bogotá le asignó a TransMilenio la mitad de la sobretasa a la gasolina. Es seguro que próximamente firmaremos con el Presidente Andrés Pastrana un convenio mediante el cual la Nación aportará importantes recursos a TransMilenio durante los próximos 15 años. Para el año 2015 deberá haber una estación de TransMilenio, o de sus buses alimentadores, a menos de 500 metros de cualquier punto en la ciudad.

Los ciudadanos de Bogotá ya demostramos en el "Día sin Carro" que, incluso con el sistema desordenado de buses que hoy tenemos, la ciudad puede funcionar sin carros. Cuando los estratos medios y altos no puedan utilizar automóvil, y deban movilizarse en bus, la presión para mejorar la calidad del transporte público hará que éste sea de una calidad comparable a la de los mejores del mundo.

Si en Dinamarca y Holanda, países con inviernos mucho más fríos que Bogotá, el 35 por ciento de la población se moviliza en bicicleta, es evidente que nosotros podemos aprovechar este medio de transporte. Estamos construyendo más de 200 kilómetros de ciclo rutas. Es necesario que las empresas, centros de estudio, el comercio, faciliten el estacionamiento de las bicicletas. Y sobre todo, que nos decidamos a ponernos la chaqueta y los pantalones de caucho para ir a nuestras actividades diarias en bicicleta aun bajo la lluvia. Hemos pasado de 0,5 por ciento de ciudadanos que se movilizaban en bicicleta, en 1997, al 4 por ciento en 2000. Movilizar ese porcentaje de la población en metro exigiría una inversión de 2.5 billones de pesos. Podemos llegar en los próximos años a que un 20 por ciento de la población se movilice en bicicleta.

VENTAJAS DE BOGOTÁ

La objeción principal que se plantea a la propuesta de la consulta popular de dejar el carro en casa durante las horas

pico, es que esto no se ha hecho en ninguna otra parte del mundo. Precisamente, nosotros podemos concebir e implementar un modelo propio, que pueda incluso convertirse en un ejemplo de sostenibilidad a nivel mundial.

Nosotros en Bogotá tenemos unas ventajas muy especiales que hacen posible pensar de manera distinta e implementar un modelo nuevo:

- Mientras que otras ciudades ya se han organizado alrededor del uso masivo del automóvil particular, en Bogotá sólo el 12 por ciento de la población se moviliza diariamente en automóvil. Para el 88 por ciento restante, nada cambiaría al aprobarse la consulta.
- La temperatura de Bogotá es particularmente favorable. Caminar diez cuadras a tomar un bus o desplazarse diez kilómetros en bicicleta no representa un sacrificio. Este no es el caso de muchas ciudades, que en épocas del año tienen temperaturas excesivamente bajas o altas.
- La alta densidad de Bogotá, y las cortas distancias que esta implica, también es propicia al nuevo sistema.
- Ejercicios de una gran participación ciudadana tales como la ciclovía, el Día sin Carros o el Pico & Placa son antecedentes muy valiosos con los que no cuentan otras ciudades.

Las siguientes son algunas ventajas de una Bogotá sin carros a las horas pico:

- Una sociedad más igualitaria en la que todos nos encontraríamos como iguales en el transporte público o en las bicicletas. Cuando el vicepresidente de una empresa se sienta al lado de la aseadora de la misma empresa en el bus, se ha comenzado a construir un nuevo respeto, una nueva solidaridad.
- Aire más limpio; árboles más verdes; mucho menos ruido; ciudadanos más saludables.
- Ahorro de muchos billones de pesos en la construcción y el mantenimiento vial. La Bogotá de hoy, con 32.000 hectáreas, tiene casi 15.000 kilómetros de vía carril, una distancia equivalente a la que hay entre Bogotá y Moscú.



"Debe quedar claro entonces, que las vías rápidas y los puentes no sólo no resuelven el problema de la congestión vehicular, sino que además tienen otras consecuencias indeseables. La única solución para el problema del transporte es el transporte público masivo".

De construirse la ciudad de autopistas, suburbanizada, que ocupe toda la sabana, la red vial sería decenas de veces mayor y el gasto público en construcción y mantenimiento de vías sería inimaginable. Uno sospecha que la sociedad estaría mucho mejor destinando estos recursos a educación, deporte, bibliotecas, cultura.

A nivel individual, el gasto en automóviles, combustible y los garajes en las residencias absorben recursos que podrían ser mejor invertidos en educación, o viajes para sólo mencionar dos. Hoy, entre una quinta y una cuarta parte del área de las viviendas de clase media está ocupada por los garajes. En una ciudad en que la gente no se movilice en automóvil para ir al trabajo, seguramente en muchos hogares optarían por no tener automóvil; y solamente lo alquilarían los fines de semana que fueran a salir de paseo. Lo que sería mucho más económico por el ahorro en automóviles y también en el espacio de garajes. Las viviendas serían más económicas sin garaje, o el espacio que éstos ocupan podría destinarse a actividades como la pintura, la cerámica.

Es evidente que las sociedades en donde la mayoría de los individuos recorre más de 100 kilómetros diarios en su automóvil, quemando un combustible no renovable, no son muy sostenibles. De hecho el sistema de transporte basado en el automóvil particular funciona solamente si unos pocos tienen automóvil. Si solamente Norteamérica, Europa, y unos pocos más lo hacen, no hay problema todavía. Pero si los chinos, indios, otros asiáticos, los africanos y latinoamericanos, también lo hacen, evidentemente el petróleo se agotaría mucho más rápido y su precio sería mucho más alto. De la misma manera, nuestra ciudad puede funcionar con base en el automóvil particular mientras que sólo sea-

mos unos pocos los que lo utilizamos para nuestra movilización diaria. Porque es claro que el día en que todos los que hoy desempeñan las tareas más humildes también se movilicen en automóvil, la ciudad se bloqueará por completo.

La consulta propone un período de 15 años antes de la implementación de la medida, para que nos preparemos, por ejemplo, extendiendo las redes de TransMilenio y de ciclo rutas; también con el ejercicio de un Día sin Carros anual que plantea la otra pregunta de la consulta. Pero habría otros efectos. De aprobarse, el mandato de la consulta tendría repercusiones poderosas en la estructuración urbana. Por ejemplo, quienes estuvieran pensando en construir conjuntos residenciales en la mitad del valle del Sopó, tendrían que reconsiderar esta idea, puesto que el acceso a la ciudad desde estos desarrollos dependientes del automóvil particular se dificultaría.

Como se ha podido apreciar, la consulta tiene implicaciones que van mucho más allá del tema del transporte o incluso de aquel del medio ambiente. Los habitantes de Bogotá vamos a decidir sobre una manera de vivir. Cualquiera que sea la decisión ciudadana, la sociedad que construyamos hacia el futuro, no será el resultado de un destino inalterable o de fuerzas ajenas a nuestro control, sino de una decisión consciente, educada, responsable. Si algo diferencia al ser humano de los demás de la creación, es precisamente que no tiene que aceptar el mundo tal como lo recibe. Puede cambiarlo. Puede soñarlo y puede construir esos sueños. Con la consulta los habitantes de Bogotá habremos dado un paso importante en la creación de un modelo propio, en la construcción colectiva de nuestro destino.

BOGOTÁ, HACIA UN MODELO PROPIO DE CIUDAD

En la consulta Popular llevada a cabo el 29 de octubre de 2000, una de las preguntas que se les formuló a los habitantes de Bogotá fue: "¿Está usted de acuerdo, sí o no, en prohibir, a partir del año 2015, la circulación de todos los vehículos automotores en la ciudad de Bogotá D.C., en días hábiles, en los horarios comprendidos entre las 6:00 a.m. y las 9:00 a.m., y entre las 4:30 p.m. y las 7:30 p.m.?"

Los ciudadanos de Bogotá respondieron afirmativamente a esta pregunta, volviéndolo un mandato legal para el futuro: Sí, 51,32 por ciento. No, 34,18 por ciento. En blanco, 14,49 por ciento. El total de la votación fue de 1.394.850 personas. La otra pregunta formulada fue: "¿Está de acuerdo, sí o no, con celebrar un día sin carros en Bogotá, el primer jueves del mes de febrero de todos los años, en el horario comprendido entre las 6:30 a.m. y las 7:30 p.m.?" El 63,20 por ciento respondió que sí; 26,26 por ciento que no; y 10,53 por ciento votó en blanco. El total de la votación fue de 1.420.373 personas.

No es posible hablar de transporte sin hablar de ciudad. ¿Cuál es la ciudad que queremos? Tenemos más claro cuál es el medio ambiente óptimo para las ballenas o los micos, que para los niños. Como las garzas pequeñas, que aprendiendo a volar caen en el pantano y son devoradas por cocodrilos, los niños en la ciudad crecen amenazados de muerte por los automóviles.

Para escapar a la amenaza permanente de los vehículos, la gente migra a los suburbios. Irónicamente, lo hace en automóvil. Pero las ciudades suburbanizadas son indeseables por varias razones. Son ciudades solitarias, pues casi no hay encuentros humanos en los espacios públicos. Los habitantes escapan a los centros comerciales supuestamente para hacer "shopping", cuando en realidad sólo buscan encontrar otras personas. Además, la baja densidad impide la operación de sistemas de transporte público masivo de bajo costo y alta frecuencia, pues las distancias son grandes y hay poca población asentada a lado y lado de cualquier eje de transpor-

te. Esas distancias hacen que los ciudadanos asistan a menos actividades culturales y de otra índole, lo cual trae como consecuencia que tales actividades no sean muy frecuentes.

Las ciudades suburbanizadas ocupan territorios valiosos para fines ambientales, agrícolas o recreacionales y requieren extensas redes viales cuya construcción y mantenimiento absorben grandes recursos. Las ciudades que no restringen la utilización del vehículo particular, terminan suburbanizándose, pues quienes tienen automóvil detentan el poder político y presionan para que se construyan vías rápidas que facilitan y estimulan el desarrollo de barrios de baja densidad en las afueras de la ciudad.

Con el tiempo, nuestras ciudades serán más cultas, más ricas, más saludables. La única amenaza, el único obstáculo para alcanzar una mejor calidad de vida, es el crecimiento incesante del automóvil particular que hará nuestro hábitat cada vez más inhumano. ¿Por qué no pensar en modelos distintos de vida, más sostenibles en lo ambiental, más igualitarios en lo social, modelos propios, adecuados a nuestro clima, a nuestra estructura urbana, a nuestra cultura, a nuestras aspiraciones? ¿Por qué no tener una ciudad que le destine el mismo espacio público a los niños que a los automóviles?

Para hacer grandes vías para los automóviles hemos pagado impuestos, demolido cientos de hectáreas de ciudad. ¿Por qué no pagar impuestos y demoler edificios para abrir espacios peatonales? Movilizarse en automóvil particular no es una libertad individual que deba ampararse constitucionalmente. Porque hacerlo afecta los derechos de otros: se contamina el aire, se produce ruido, se utiliza un espacio público escaso y se obstaculiza la circulación de los peatones, con amenaza de muerte.

Nuestra meta para el año 2015 es contar con una ciudad en la que dejemos todos los automóviles en casa y todos nos movilizemos como iguales, en transporte público o bicicleta, con aire limpio y árboles verdes; una ciudad cada vez más pea-

tonal. Sólo tenemos 131 automóviles por 1.000 habitantes; el 30 por ciento de los hogares tiene automóvil pero sólo el 12 por ciento de la población se moviliza en automóvil a diario. Sin embargo, la congestión de tráfico es frecuente y tiende a empeorar. El sistema actual de transporte público en Bogotá es caótico: buses pertenecientes a individuos compiten desordenadamente por pasajeros, deteriorando el flujo vehicular.

LA SOLUCIÓN NO ESTÁ EN LAS VÍAS

Reconocemos la necesidad de contar con algunas vías arterias adicionales, e incluso autopistas, con el propósito de facilitar viajes de fin de semana a las afueras de la ciudad. Sin embargo, consideramos que la construcción de más vías arterias para resolver la congestión vehicular en las horas pico no es efectiva. Más bien, tiene efectos no deseables, como disminuir la densidad poblacional, lo cual lleva a la suburbanización; afectar la circulación peatonal; encerrar y aislar barrios y comunidades como la cerca de un potrero; favorecer a los habitantes de estratos más altos, quienes gracias a esas vías rápidas se desplazan a las viviendas suburbanas, canchas de golf, universidades y centros comerciales.

La inversión en autopistas también implica desfavorecer a los habitantes de estratos bajos, cuya mayoría no posee automóvil y se ve obligada a soportar exceso de contaminación sonora, de polución, así como la reducción de su movilidad peatonal; invertir menos en las prioridades de aquellos personas pobres, como educación, salud y seguridad; estimular la construcción en los extremos y costados de esas vías rápidas de barrios, centros comerciales y universidades, los cuales a su vez generan su propio tráfico y su propio trancón.

Bogotá tiene una alta densidad poblacional con 210 habitantes por hectárea. El Plan de Ordenamiento Territorial busca incrementar aún más esa densidad, llevándola a 240 habitantes por hectárea. No queremos un desarrollo suburbanizado. Nuestra meta es una ciudad densa, con espacios generosos para los peatones donde todos nos encontramos como iguales.

La alta densidad de la ciudad no es el resultado de una pla-

nificación ejemplar. Es, principalmente, el resultado de tener una baja tasa de motorización y pocas vías de alta capacidad; y del temor a la delincuencia, que hace que a diferencia de la mayoría de ciudades en América, los hogares de estratos altos con niños no vivan en casas con jardín grande, sino en edificios de apartamentos.

La alta densidad de la ciudad y las cortas distancias de viaje —ocho kilómetros, en promedio, desde la casa al trabajo— son un activo formidable para la estructuración de un sistema de transporte masivo.

SÍ AL TRANSPORTE MASIVO

En un mes entrará a operar la primera fase de TransMilenio, con 41 kilómetros para 660.000 pasajeros - día, y una capacidad hasta de 45.000 pasajeros - sentido. Para TransMilenio el Concejo ha asignado el 50 por ciento del recaudo anual de la sobretasa a la gasolina, 40 millones de dólares anuales. El Gobierno Nacional asignará 50 millones de dólares anuales por los próximos 5 años y 100 millones de dólares anuales durante los siguientes 10 años. Para el año 2015 tendremos una estación de TransMilenio a menos de 500 metros de cualquier punto, en el 85 por ciento de la ciudad. El resto de la población tendrá la posibilidad de alcanzar las estaciones mediante buses alimentadores.

En el Plan de Ordenamiento Territorial aprobado se establece que todas las vías con tres carriles en cada dirección, y algunas que todavía no tienen ese calibre, deberán incorporar carriles para el uso exclusivo de TransMilenio. Con el fin de aliviar la congestión de tráfico, implementamos un programa de restricción a la demanda de tráfico, llamado Pico & Placa, el cual restringe de circulación al 40 por ciento de los vehículos, excluyendo taxis, todos los días hábiles de 7 a.m. a 9 a.m. y de 5:30 p.m. a 7:30 p.m.

El esquema ha sido muy exitoso, reduciendo los tiempos de viaje en 58 minutos diarios, el consumo de gasolina en 8 por ciento y la contaminación del aire en un 11 por ciento. Pico & Placa, medida que cuenta con el apoyo masivo de los ciu-



"Como las garzas pequeñas, que aprendiendo a volar caen en el pantano y son devoradas por cocodrilos, los niños en la ciudad crecen amenazados de muerte por los automóviles".

dadanos, reporta varias ventajas. Al no ser una restricción de todo el día, los que podrían hacerlo no compran un automóvil adicional. No es necesario otorgar permisos especiales, los cuales tienden a destruir el esquema.

Además, se ha logrado un incremento del 43 por ciento de la velocidad, de 58 minutos en la reducción del tiempo de viaje, de 11 por ciento en la contaminación del aire y de 57 millones de dólares en el ahorro anual de gasolina.

El 24 de febrero de 2000, Bogotá realizó un día sin carros desde las 6:30 a.m. hasta las 7:30 p.m. Ningún automóvil, exceptuando taxis, circuló en nuestra ciudad de 6.5 millones de habitantes. El 98 por ciento de todas las actividades funcionaron normalmente. El cubrimiento geográfico fue el 100 por ciento del perímetro urbano.

La experiencia, que la hizo merecedora del "Stockholm Challenge Award – Environment", demostró que a pesar de no contar con un transporte público eficiente, nuestra ciudad puede funcionar sin automóviles. Gracias a la consulta popular del 29 de octubre de 2000, los ciudadanos de Bogotá convirtieron con su voto en mandato legal, la celebración de un día sin carros el primer jueves de cada año, todos los años.

BICICLETAS Y PEATONES

Cada domingo y festivo, cerramos 120 kilómetros de vías principales a todos los vehículos durante 7 horas para uso recreativo. Entre 1.5 y 2 millones de personas salen a esas vías para montar en bicicleta, trotar o simplemente caminar.

Iniciamos la construcción de una red de ciclo rutas, que en junio de 2001 tendrá cerca de 300 kilómetros. En 1997, sólo un 0,5 por ciento de la gente usaba bicicleta como su medio de transporte diario. Hoy en día, lo hace el 4 por ciento. Mo-

vilizar el mismo porcentaje en metro demandaría 1.2 billones de dólares de inversión.

El uso de la bicicleta contempla ventajas como una inversión baja en infraestructura; ahorro para los usuarios (un obrero con salario, que recurra a la bicicleta en lugar del bus, ahorra hasta un 15 por ciento de ingreso); trae beneficios a la salud y al medio ambiente; incrementa la velocidad de los desplazamientos en trayectos cortos en muchos sectores de la ciudad, e integra socialmente. Para el año 2001, la ciudad contará con 280 kilómetros de ciclo rutas nuevas. Tenemos algunos ejemplos tímidos de una ciudad más peatonal, como el Parque Lineal Florida - Juan Amarillo - Molinos - La Calera, con 44 kilómetros de senderos y ciclo rutas por entre la ciudad, descontaminando humedales, recuperando espejos de agua. No sólo para actividades recreativas, sino para el transporte.

Otros ejemplos son la Alameda del Porvenir y la Alameda Bosa, vías peatonales que oscilan entre los 10 metros y los 15 metros de ancho, bordeadas de árboles, bancas, faroles, de 17 kilómetros de longitud a través de algunos de los sectores más pobres de la ciudad. Además de servir para caminar, montar en triciclo y seducir, sirven para el transporte, a pie o en bicicleta, interconectando barrios y escuelas, a una gran biblioteca y a una terminal de TransMilenio. A su alrededor habita un millón y medio de habitantes y la población sigue creciendo. En el Plan de Ordenamiento Territorial, POT, aprobado, que tiene una vigencia mínima de 10 años, exigimos que todas las vías nuevas de cierta envergadura que se construyan, deberán tener ciclo rutas aisladas del tráfico vehicular. Todos los canales de aguas lluvias que se construyan deberán tener espacios peatonales adyacentes, con ciclo rutas.

Bogotá tiene características que le permiten convertirse en la primera ciudad en el mundo en eliminar el automóvil para el transporte diario a partir del 2015, gracias al voto a favor

de la consulta popular. La temperatura de 14°C (57°F) de la ciudad, es confortable. Con esa temperatura es fácil caminar varias cuadras hasta el transporte público y desplazarse en bicicleta. Al mismo tiempo, solamente el 12 por ciento de los bogotanos usa automóvil privado para el transporte diario. A lo anterior se suma la alta densidad y las distancias cortas, condiciones que propician un transporte público eficiente.

También habría que señalar la tradición de la cual goza la ciudad en cuanto a cerrar las vías los domingos y festivos con fines recreativos; y el éxito a raíz de experiencias como el Día sin Carro y la restricción diaria del 40 por ciento de automóviles. La gran condición que le permite a Bogotá convertirse en la primera ciudad en el mundo en eliminar el automóvil durante seis horas diarias a partir del 2015, es el mandato popular vía consulta.

Una ciudad sin automóviles a las horas pico, contará con múltiples ventajas. Habrá ahorrado billones, no solo en automóviles, sino también en la reducción en construcción y mantenimiento de vías. Contará con aire limpio, árboles más verdes, ciudada-

nos más sanos, menos ruido, y con una mejor integración social. Gente de todas las condiciones se encontrará en los espacios públicos y en el sistema de transporte masivo.

Será una ciudad donde sus habitantes ahorrarán en combustible, pues la gasolina será sin duda mucho más costosa en el futuro. Contará con un desarrollo sostenible, pues no es sostenible un sistema en el que cada ciudadano se moviliza cien kilómetros diarios quemando un combustible no renovable.

Mucho optarán por no poseer automóvil, alquilando uno los fines de semana para salir de la ciudad. Esto implicará ahorros significativos en la compra y mantenimiento del automóvil, en su combustible y en el espacio para garajes, el cual ocupa hoy alrededor del 20 por ciento del área de una vivienda de clase media. Una sociedad del Tercer Mundo como la de Bogotá, con los complejos que esto implica, ganaría en autoestima y confianza en su capacidad de labrarse su propio destino.

Charla dictada por el Alcalde Mayor de Bogotá Enrique Peñalosa Londoño, en Santiago de Chile, noviembre de 2000.



