

Entrevista con Ricardo Montezuma, director de la Fundación Ciudad Humana

“El guía ciudadano es sinónimo de seguridad”

Bogotá, Diciembre 21 de 2005.- “Ciudadanos que se solidarizan con otros ciudadanos”, fue una de las conclusiones a las que llegó la Fundación Ciudad Humana, con respecto a la intervención de Misión Bogotá en el sistema TransMilenio. Doctor en Urbanismo y Ordenamiento de la Escuela Nacional de Puentes y Caminos en París, Ricardo Montezuma, director de la Fundación Ciudad Humana y consultor internacional en movilidad y sostenibilidad urbana, habla sobre el impacto de una seguridad ciudadana que no militarice las relaciones de los habitantes, sobre los problemas de movilidad en la ciudad y sobre la necesidad de formular una política urbanística que no sólo recupere espacios públicos, sino que dinamice la vida social en Bogotá.



¿Cuál ha sido el aporte de Misión Bogotá en el sistema Transmilenio?

La investigación que realizamos para Transmilenio sobre la intervención de Misión Bogotá en este espacio arrojó resultados positivos no sólo para Transmilenio y Misión Bogotá, sino también para los ciudadanos. Los guías son valorados por la ciudadanía de una manera muy grata, son reconocidos como elementos integrantes, dinamizadores y protectores del Sistema. La evaluación deja a los guías ciudadanos en una posición bastante halagadora pues se reconoce que son indispensables en el Sistema. Son actores que proveen información y orientación y, ante todo, proveen una sensación de seguridad a los usuarios. Es uno de los aspectos que la ciudadanía más valora: sentirse valorado y respaldado.

¿Cuál ha sido el aporte de Misión Bogotá en términos de la seguridad en la ciudad?

Darle un nuevo sentido a la orientación de lo que podríamos llamar la seguridad ciudadana. Concebida no únicamente como la policía, el ejército y la vigilancia privada, sino como la seguridad ejercida por los mismos ciudadanos, sin armas. Es un concepto de seguridad distinto y maravilloso: ciudadanos que orientan a otros ciudadanos por medio de la palabra y la amabilidad. Pensar que hoy en día ciudadanos comunes y corrientes como los guías, son sinónimos de seguridad es un logro de la ciudad que, incluso, se ha ganado un sitio de honor y es imposible imaginarlo en otras ciudades del mundo. A Bogotá han venido de otras partes del mundo a mirar este fenómeno. En Chile, por ejemplo, es imposible pensar en un guía ciudadano porque la ley dice que estas funciones sólo pueden ser cumplidas por los carabineros; es decir, nadie podría estar en el metro de Santiago, con un uniforme, diciéndole a la gente cómo gozar la ciudad. Cerca de 10 países han venido a Bogotá a ver el esquema de Transmilenio y, obviamente, insisten en saber de qué se trata ese esquema que ha creado Misión Bogotá hacia los ciudadanos. No es la norma ejercida por el poder policial, por el poder público o por las empresas privadas, sino que el control de la norma es ejercida por los mismos ciudadanos.

¿Qué debilidades observó en este estudio sobre la intervención de Misión Bogotá en el sistema Transmilenio?

Las debilidades son fáciles de subsanar optimizando los procesos, dinamizándolos y mejorando la coordinación entre el volumen de demanda de usuarios y la oferta de guías. Hay un número constante de guías en el Sistema durante el día, cuando sabemos que el volumen de usuarios es muy fluctuante entre las 6:30 y las 8:30 de la mañana y, al final de la tarde, se concentra el 80% de los usuarios. Esto requeriría que el grupo de guías ciudadanos sea de ese mismo orden: que sea bastantes en las horas pico y en las horas valle. Otro tema clave es que el número de guías en Transmilenio se ha mantenido constante en los últimos años pero se ha



incrementado el número de usuarios, es decir, el número de guías debería aumentar a medida que el número de usuarios crece. Este es un aspecto importante, pues uno pensaría que los guías ciudadanos eran transitorios mientras la gente aprendía a usar el sistema - porque el 90% de los usuarios son cotidianos, es decir, son los mismos seres humanos que utilizan el sistema a la misma hora y en el mismo lugar-. No obstante, aún sabiendo qué bus tomar y para dónde ir, siente la necesidad del guía, de esa compañía y orientación que le da sensación de seguridad.

Misión Bogotá está cumpliendo con un proceso de reinserción laboral de personas en situaciones precarias. Una de las recomendaciones del estudio es que esa dinámica que genera Misión Bogotá, debe ser valorada y reconocida como un mecanismo de inserción laboral en la ciudad.

¿Cuáles son los aspectos más graves de la movilidad en Bogotá?

Hablaría un poco desde las causas y consecuencias. Uno de los problemas más graves de la ciudad, en términos de movilidad, es la sobreoferta de transporte público, junto a un uso aún irracional del automóvil y la motocicleta. Esos dos elementos nos están llevando a un problema mucho más grave y es la calidad del aire. Creo que estamos en condiciones de exposición mucho peores que las de Santiago de Chile, y más cerca de ciudad de México, de la cual estábamos, hace 10 años, muy lejos. Es un problema preocupante que está cobrando muchas vidas. Hay estudios de la Secretaría de Salud alarmantes sobre el incremento de las enfermedades respiratorias ligadas a la contaminación.

Otro reto es consolidar el sistema de transporte Transmilenio y el uso masivo de las ciclorutas, que es una alternativa muy positiva para un buen volumen de usuarios en la ciudad. Transmilenio ha sido un motor de modernización y humanización para las condiciones de movilidad de los usuarios. Para los usuarios y los habitantes de los corredores en los cuales se encuentra la infraestructura, es un elemento preservador de la calidad de vida. No obstante, hay que tener en cuenta que la entrada de TransMilenio y el exceso de vehículos y de transporte público tradicional, genera un efecto colateral que lleva a la congestión generalizada. Pero no es un problema de TransMilenio, es un problema de haber dejado proliferar un sistema de buses y busetas desordenado.

¿Cómo mejorar la movilidad urbana en la ciudad?

Uno de los temas cruciales está relacionado lo que podríamos llamar la movilidad sostenible, es decir, la movilidad humana entendida como aquella que tenga menores impactos para la ciudad y sus habitantes. Obviamente, una movilidad sostenible es aquella que optimiza los valores escasos en la ciudad como el tiempo y el espacio. Cuando tratamos el tiempo y espacio estamos protegiendo el medio ambiente y el presupuesto de la ciudad. En ese sentido, no hay nada más eficiente que el transporte colectivo de calidad, el desplazamiento peatonal, el desplazamiento en bicicleta. Un transporte humano también lleva a pensar en que hay que usar el automóvil de manera responsable y restringir su uso.

¿Cómo aporta la movilidad en el espacio público en términos de la seguridad?

En la medida que la gente masifica el uso del espacio público, la inseguridad disminuye. Se ha demostrado en muchos países que el volumen de gente es uno de los mejores elementos de protección de la inseguridad. Uno de los mejores logros de la ciudad en los últimos 10 años es la importante curva de descenso de muertes violentas, y reducción de la criminalidad y la accidentalidad vial. Es resultado de la humanización y de la educación ciudadana, no de la represión ni de la militarización de la ciudad como ocurre en muchas partes del mundo, pues Bogotá es una ciudad que tiene muy poca Policía por cada 100 mil habitantes.

En Bogotá el espacio público se ha recuperado significativamente. Pero no pasa lo mismo con el uso de la vía urbana, es decir, el uso del espacio público ligado al dinamismo que genera el comercio, las cafeterías y todas las actividades paralelas en el espacio público. Es un vacío que hay que llenar: Bogotá requiere una política, en términos urbanísticos, de renovación y reconstrucción de muchos corredores que han sido recuperados. El espacio por sí sólo no dinamiza; se requiere, por ejemplo como sucede en el corredor de la carrera 15 o el eje ambiental, que la dinámica urbanística dé posibilidades de encuentro, de recorrido y, sobre todo, de dinamismo comercial y cultural. Frente a eso, hay una situación preocupante y es que Bogotá está en un proceso masivo de construcción de centros comerciales, que es lo contrario a la recuperación del espacio público, porque es encerrarnos en un lugar que nos provee seguridad. La ciudad aún está a tiempo de revertir ese proceso y masificar y diversificar el uso del espacio público.

¿Bogotá se está convirtiendo en una ciudad más humana?

Sí y no. En algunos aspectos, Bogotá está creciendo de una manera muy ordenada, ha mejorado en aspectos como la educación y la infraestructura. Sin embargo, las condiciones de pobreza siguen siendo muy altas y es difícil generar cierta condición de humanidad en una ciudad con tanta pobreza. Hay un problema estructural de generación de empleo y redistribución de riqueza y esto reduce, en gran parte, las posibilidades de humanizar la ciudad.