

## Los guías de Misión Bogotá son “ángeles de la guarda”

Marzo 29 de 2006.- Desde hace 5 meses, Justo Germán Bermúdez Gross es el Secretario de Transito de Bogotá. Este abogado de la Universidad Nacional de Colombia y con más de 18 años de experiencia en el sector público actualmente encabeza la formulación del Plan Maestro de Movilidad que busca contribuir a la integración del territorio urbano y de la región y lograr un transporte integrado, eficiente y competitivo.

Bermúdez Gross fue alcalde encargado de las localidades Rafael Uribe Uribe y Ciudad Bolívar, y director Administrativo de la Secretaría de Obras Públicas. También se desempeñó como asesor de la Personería Distrital y del Departamento Administrativo de Planeación Distrital.

### **¿En qué consiste el Plan Maestro de Movilidad y cuáles son sus aportes para el mejoramiento de la competitividad de la ciudad?**

La formulación del Plan Maestro de Movilidad es una oportunidad para construir conjuntamente soluciones que permitan reducir la congestión del tráfico, la contaminación ambiental, sin olvidar la seguridad vial. El Plan Maestro de Movilidad tiene propuestas que apuntan a mejorar la competitividad y la productividad en Bogotá.

Es un instrumento de planificación, establecido por el Plan de Ordenamiento Territorial -POT- que permite prever el ordenamiento de la ciudad en el futuro para el beneficio de quienes habitan en Bogotá. Propone un sistema que logre un equilibrio entre la necesidad de movilidad de los habitantes de la capital del país, su calidad de vida y el medio ambiente.

Tiene como objetivo priorizar los subsistemas de transporte más sostenibles, tales como ir a pie o en bicicleta o en el transporte público, sin renunciar a la complementariedad del transporte privado. El Plan Maestro<sup>1</sup> está diseñado para desarrollar proyectos y programas durante los próximos 20 años, espera comenzar a aplicarse a partir del 30 de abril del presente año y tiene estimado invertir 6.9 billones en 20 años.

### **¿El Plan Maestro de Movilidad piensa restringir el paso de vehículos en ciertas áreas de la ciudad?**

El plan propone estrategias de tráfico calmado, sin que esto sacrifique la competitividad y la productividad. El plan señala estrategias de tratamiento especial en el centro de la ciudad, que incluyen la peatonalización de algunas vías.

La propuesta consiste en que el Sistema Vial de la ciudad sea jerarquizado dentro de un concepto de gestión de tránsito: las vías que movilicen mayor cantidad de personas, tendrán preferencias. Hoy en día el 77.42% de los habitantes de Bogotá se movilizan en transporte público y apenas ocupan 25% de la malla vial.

La propuesta es optimizar el transporte público a tal punto que el usuario de transporte particular prefiera moverse en transporte público, por ahorro de tiempo y costos. La estrategia es desmotivar de manera voluntaria el uso del vehículo particular. Las vías locales estarán orientadas a privilegiar la movilidad no motorizada dentro del criterio de tráfico calmado.

### **¿Cómo desestimular el uso de vehículos para aumentar el uso del transporte público y de otras formas como la bicicleta?**

Con un transporte urbano-regional integrado, eficiente y competitivo que implica la modernización del sistema colectivo en términos de reestructuración, modernización del parque automotor, plan de infraestructura (mantenimiento de corredores por donde pasa el transporte público), implementación de un sistema centralizado de recaudo y un programa de reorganización institucional – empresas operadoras.

---

<sup>1</sup> Aun no hay un documento definitivo del Plan Maestro de Movilidad. La Secretaría de Tránsito espera lanzarlo antes del 30 de abril

Esto le permitirá al usuario movilizarse, entre cualquier par de puntos de la ciudad, dentro de un sistema único, pagando una sola tarifa, en un sistema con paraderos fijos, adecuada infraestructura vial, vehículos modernos, conductores capacitados y adecuadamente remunerados.

Para disminuir la sobreoferta del transporte público colectivo se aplicará una política que reduzca los años de vida útil de los vehículos de transporte público. Con un plan de modernización del parque automotor que sólo permita el tránsito de los vehículos de modelos más recientes y aptos para una eficiente prestación del servicio y con controles permanentes a la ilegalidad en dicho transporte.

### **De acuerdo con el Plan Maestro de Movilidad ¿Cómo incentivar la circulación peatonal?**

Los desplazamientos a pie y en bicicleta son los más sostenibles en términos ambientales y mejoran el bienestar y la salud de los habitantes de Bogotá. Ahora bien, el Plan Maestro de Movilidad propone la optimización de las ciclorutas y la implementación de redes peatonales que son corredores de actividad cultural, recreativa y puntos de encuentro, con diseños urbanísticos enfocados a privilegiar la movilidad en medios no motorizados, donde el desplazamiento se realice de manera segura, en un ambiente agradable, libre de contaminación y ruido.

En primer lugar, debemos entender que los desarrollos urbanos que privilegian los modos no motorizados (peatones y ciclistas) son un común denominador de las ciudades que presentan altos índices de calidad de vida, todo esto acompañado de sistemas de transporte público organizados, eficientes y sostenibles.

Dentro de este contexto, el PMM propone la implementación de diversas redes peatonales: Red Universitaria (conecta Universidades como la Nacional, Javeriana, Piloto, Gran Colombia y otras instituciones localizadas en los ejes de las Calles 45 y 39), Red Deportiva (conecta el Jardín Botánico y los parques Salitre y Simón Bolívar), Red Cultural del Centro Histórico de la Candelaria y otras redes en zonas de recreación, actividades culturales, etc. El objetivo es llevar estas redes a todas las localidades.

Debemos entender que las redes peatonales son más que meros andenes, pues constituyen corredores de actividad cultural, recreativa y puntos de encuentro, con diseño urbanístico donde el desplazamiento de las personas y ciclistas se hará de manera calmada y en un ambiente agradable, libre de ruido y contaminación. El objetivo es lograr que las personas cada vez caminen mayores distancias como estrategia para reducir la movilidad motorizada y para estimular el ejercicio físico de peatones y ciclistas dentro de la premisa de que una mejor salud conlleva una mayor productividad.

### **¿Cuáles son los derechos de los peatones y cómo reivindicar estos derechos en una ciudad en donde solamente 482 de las 1025 de las intersecciones semaforizadas tienen un paso peatonal seguro?**

Las intersecciones semaforizadas, como tal, son pasos peatonales seguros. El rojo vehicular indica que es seguro para un peatón pasar. El tema va más allá de una señal; es un tema de educación ciudadana. De nada sirve un policía en cada esquina y miles de semáforos y señales, y millones de kilómetros demarcados si los conductores y peatones deciden no acatarlos ni respetarlos.

Los peatones tienen derecho a contar con pasos seguros como andenes y cruces peatonales y tienen derecho a que su vida sea respetada por los conductores. Pero también tienen deberes como cruzar la vía sólo por las zonas autorizadas como puentes peatonales y túneles, pasos peatonales, esquinas y bocacalles. El peatón debe respetar los semáforos en rojo, transitar sólo por el andén, no invadir la calzada destinada al tránsito de vehículos y evitar transitar bajo los efectos de sustancias embriagantes o alucinógenas.

### **¿Cómo está Bogotá frente a las ciudades latinoamericanas en cuestión de cifras de accidentalidad peatonal y redes viales?**

Las estadísticas más recientes (2004) publicadas por la Organización Panamericana de la Salud (OPS) muestran que Estados Unidos, Brasil, México, Colombia y Venezuela son las cinco naciones con el mayor número de muertes relacionadas con el tránsito (no sólo peatones). Según las últimas cifras disponibles, las muertes fueron, por 100.000 habitantes:

Estados Unidos	45.833 (1997-1999)
Brasil	34.098 (1996-1999)
México	14.737 (1998-2000)
Colombia	7.523 (1996-1998)
Venezuela	4.935 (1998-2000)

En Bogotá, de cada diez personas que mueren en accidentes de tránsito, seis son peatones. Por edad, el más alto índice de mortalidad se registra en personas mayores de 50 años. Por sexo, los hombres son las primeras víctimas.

En el año 2005 murieron 317 peatones, que representan el 58.8% de las víctimas en accidentes de tránsito y 1.469 peatones más resultaron con lesiones de consideración. En Bogotá muere un peatón cada 28 horas y cuatro personas resultan lesionadas diariamente, en promedio.

### **¿Cómo garantizar la movilidad de la población discapacitada?**

Es la primera vez que en Bogotá, en el marco de una política, se plantea la necesidad de facilitar el tránsito y transporte a personas con movilidad reducida. A nivel nacional se ha avanzado en normatividad y a nivel distrital, con el auspicio de la Veeduría Distrital se adelanta una gran campaña para este importante sector de la población.

### **¿Por qué cree usted que el trabajo de las y los guías ciudadanos de Misión Bogotá es útil para mejorar la movilidad peatonal en la ciudad?**

En Bogotá, así como en el resto del país, aún falta mucha disciplina. Las y los guías de Misión Bogotá son como "ángeles de la guarda". Su labor es orientar al peatón indisciplinado, prevenir, educar, acompañar y ser guardián de la vida. El aporte de ellos y ellas a la protección de la vida en Bogotá, indiscutiblemente, es fundamental.