

VEEDURÍA DISTRITAL DE BOGOTÁ
RED DE CONTROL SOCIAL A LA MOVILIDAD EN EL DISTRITO
PRONUNCIAMIENTO CIUDADANO

Nosotros, habitantes de este distrito, en nuestro derecho de participación ciudadana y en nuestro deber de reciprocidad con nuestra ciudad y nuestras entidades, damos vida a la Red de Control Social a la Movilidad en el Distrito. Esta red, se ha convertido en un tejido social que nos convoca alrededor de un tema vital para la ciudad como lo es la movilidad de Bogotá, por medio de diferentes problemáticas que la abordan, que hemos encontrado en nuestro barrio, nuestra comunidad, nuestras localidades para ir llegando a la observación de este todo compuesto por esta nuestra ciudad.

La Red de Control Social a la Movilidad es nuestro espacio de encuentro con las entidades, de realización de compromisos con las mismas, de acceso a la información, pero sobre todo la red se ha convertido en un espacio de encuentro entre nosotros los ciudadanos para hacer una reflexión y análisis de los problemas que en materia de movilidad están afectando a los habitantes de esta urbe.

La red es nuestro espacio de debate sobre lo que la movilidad implica en el desarrollo de la ciudad, por lo que ha evolucionado en torno a temas como la ejecución del plan centro y las obras por valorización que se construyen en el distrito, razón por la cual también se ha convertido en nuestro espacio de elaboración de propuestas, buscando la construcción colectiva y participativa de Bogotá.

A partir de este encuentro de experiencias y del análisis que hemos realizado, nosotros, quienes conformamos esta red de control social queremos plantearle a la ciudad y a la Administración Distrital, una serie de inquietudes, por lo cual presentamos las siguientes alertas que advertimos sobre la movilidad en la ciudad:

Transmilenio Fase III Calle 26 y Carrera Décima

La actual política pública, sobre movilidad, que establece los parámetros que deben seguirse en Bogotá, establece la construcción de 20 kilómetros de troncales de la Fase III de Transmilenio, así como la puesta en marcha de 9 troncales de dicho sistema de transporte.

En el año 2009 se inició la adecuación de la carrera Décima y de la Calle 26 para la tercera fase de Transmilenio y la red de control social a la movilidad, visibilizó problemáticas como la inseguridad, afectación del comercio, demora en las obras, afectación de predios, impacto ambiental, problemas con los Planes de Manejo de Tráfico y falta de información.

La inseguridad fue un aspecto permanente y transversal a las obras desarrolladas tanto en la carrera décima como en la calle 26, y que además, en algunos territorios se hizo más notorio. La Policía Metropolitana de Bogotá conformó un dispositivo de seguridad que continúa trabajando alrededor de las zonas más afectadas por las obras. Sin embargo, es necesario llamar la atención sobre el poco pie de fuerza presente en algunas localidades del distrito, como en el caso de la localidad de Santa Fe, en la que la poca presencia de efectivos

policiales hace compleja la atención integral de la inseguridad en dicha localidad y mucho más alrededor de la construcción de tanta importancia para la ciudad.

La afectación negativa al comercio también fue una preocupación constante alrededor de las obras de Transmilenio. Esta, va en conjunto con los Planes de Manejo de Tráfico, de los cronogramas de obra y de la poca información a la población. También, es una problemática transversal a las obras por la carrera décima y por la calle 26 visibilizando puntos con mayor problemática como lo son San Victorino, Las Aguas, Las Nieves, el Barrio La Estrella y el Barrio Panamericano.

En el caso de los Planes de Manejo de Tráfico, la red de control social a la movilidad hace notar que estos deberían ser puestos a consideración de la comunidad ya que es quien mejor tiene conocimiento del territorio. Estos deben ser acordes con las zonas escolares, el comercio y las zonas residenciales; y debe tenerse en cuenta, a su vez, el cambio en las rutas de transporte público e informar los cambios tanto a los habitantes de la zona como a la población flotante, por lo cual es de suma importancia una adecuación previa de vías sobretodo en el caso de la malla vial local, que debe ir acompañada de señalización en el sitio y anterior a él, en el caso de los desvíos. Por otra parte, el retraso en los cronogramas de obra y la falta de información sobre los mismos es otro de los problemas en torno a las obras de Fase III que la red ha detectado. Estos aspectos son los que, en conjunto, han ocasionado que el comercio sea uno de los principales afectados traduciendo esto en la baja en las ventas, el desplazamiento del comercio y la desocupación de locales comerciales.

Por otra parte, la afectación de predios es una problemática que se hace también transversal a las adecuaciones del sistema Transmilenio. Para la comunidad es primordial conocer con anterioridad cuáles son los predios que van a ser intervenidos y/o demolidos, lo cual tiene que ver con el pleno conocimiento por parte de la comunidad de los diseños de la obra. Así mismo, es importante el manejo del valor de los predios e inmuebles por los cuales el distrito debe pagar, sobre todo por la reubicación de las familias y comerciantes habitantes de los mismos.

Por último, el impacto ambiental de la obra ha sido una de las problemáticas detonantes en la comunidad. Aspectos como la mitigación del ruido, el manejo de escombros y de basuras, el uso del espacio público, son aspectos de la obra que han ocasionado un impacto negativo en la comunidad. Sin embargo, el mayor impacto ambiental notado por la ciudadanía ha sido el que tiene que ver con los diseños de la Fase III – Calle 26 en cuanto a la tala de individuos arbóreos, sobre los que la población sigue teniendo dudas.

Operación Estratégica Plan Centro

La red de control social a la movilidad ha iniciado un trabajo con respecto al control social que como ciudadanos queremos adelantar a la ejecución del Plan Centro. Es por ello que solicitamos por parte de las entidades distritales encargadas de su ejecución mayor información a la población de Bogotá, en especial a los pobladores actuales del centro de la ciudad, acerca de la realización de este proyecto.

Consideramos que el mayor problema que enfrenta la ciudad con respecto a esta Operación Estratégica de tanta importancia, es precisamente la falta de información que tiene la ciudadanía así como la poca participación en la planeación de dicho plan. Seguido a esto, los valores en los cuales la administración distrital está realizando la compra de los predios correspondientes y la reubicación de los pobladores actuales en nuevos predios.

En particular, creemos que la construcción de Alameda – Estación Central que conllevará acciones por parte la adecuación de la Fase III de Transmilenio así como a la ejecución del Plan Centro, será una obra de infraestructura que debe realizarse de manera incluyente y participativa en la que nosotros como ciudadanos debemos hacer un control social ejemplar.

Obras por Valorización

Por otra parte, para la red también son de suma importancia las obras por valorización que se construyen en la ciudad y considera que la población debe tener parte activa en la planeación de estos procesos, así como también creemos que las entidades deben informar acerca de los recursos de valorización que son utilizados en dichas obras. En el caso de los parques por valorización y el espacio público, la comunidad debe ser integrada a la obra con el fin de que esta tenga conocimiento sobre la misma, pueda participar en ella, ser participe en las decisiones y así desde el inicio apropiarse de las mismas. En el caso de las vías que se construyen por medio del recaudo por valorización, como en el caso de la Avenida Mariscal Sucre, es importante que la comunidad participe en el proceso de planeación de las mismas, que tenga conocimiento acerca de los cronogramas de obra, de los diseños de las vías y que el distrito esté dispuesto a realizar concertaciones en torno a las mismas, así como nosotros los ciudadanos debemos tener reciprocidad con las entidades realizando un control social constructivo tanto para la administración distrital como para los habitantes de Bogotá.

De esta manera, y habiendo reflexionado acerca de las anteriores problemáticas, nosotros quienes conformamos esta red, hacemos las siguientes **recomendaciones** a la administración distrital:

1. En **movilidad** nuestra ciudad necesita un mayor número de vías, organización y racionalización de rutas de transporte público, mayor y mejor cultura ciudadana, y la implementación de nuevos sistemas de transporte ya que consideramos que la única solución para la movilidad, de las personas que transitan a diario en Bogotá, no es solo la implementación de más troncales para el sistema Transmilenio. Sin embargo, es de mayor importancia que para el desarrollo de nuevas infraestructuras se tenga en cuenta mayor participación de la ciudadanía en la toma de decisiones y que además la movilidad en el distrito sirva para minimizar la concentración de riqueza y que haya una mayor equidad social.
2. En cuanto a las **obras por valorización** consideramos que las vías en el Distrito deben adecuarse sin la realización de dicho cobro ya que los dineros necesarios ya existen en el erario público a partir de los otros impuestos que los contribuyentes le aportamos a la administración. Así mismo, consideramos que en la construcción de estas obras, el distrito debe hacer participe a la comunidad y dar la información necesaria tanto en los diseños de las mismas como en la utilización de los recursos que por valorización fueron aportados por la ciudadanía.
3. Con respecto a la ejecución de la **Operación Estratégica Plan Centro**, nosotros como red de control social a la movilidad, consideramos que dentro de él, debe generarse infraestructura con equidad social con mayor participación de sus habitantes para que sea una construcción en conjunto con la comunidad. Además, debe ser incluyente con los habitantes del centro respetando el tejido social y dándole a la ciudadanía mayor participación en los cambio del uso de suelo.
4. En general, consideramos que en el desarrollo de nuestra ciudad, debe considerarse la participación ciudadana como un aspecto relevante en los procesos que se lleven a cabo para tal efecto. En esta

medida la ciudadanía debe tener mayor participación en la toma de decisiones, para lo cual también es necesaria la oportuna y veraz información por parte de las entidades y un mayor cumplimiento por parte de las mismas a los pactos y compromisos realizados con la comunidad. De la misma manera, consideramos de vital importancia la realización de mesas de trabajo entre las entidades distritales y la ciudadanía, que permitan generar reciprocidad tanto desde la administración como desde la comunidad, por lo cual consideramos que nosotros también debemos seguir comprometidos en el cumplimiento con nuestros deberes de ser veedores de la administración distrital y asumir nuestro derecho a la participación y a la realización de un control social efectivo.