

Noticias

Bogotá, la primera ciudad sin carros del mundo

Los bogotanos aprueban un plan innovador para la restricción total de vehículos

El domingo 29 de octubre de 2000, después de largas y cuidadosas preparaciones, el Alcalde Mayor de Bogotá, Enrique Peñalosa, convocó a una consulta popular para lograr el apoyo ciudadano y establecer un contexto legal de largo plazo para un programa de transporte que promete cambiar la ciudad, así como proveer un nuevo modelo para organizar el transporte en muchas ciudades del mundo. Esta fue la primera consulta popular realizada en la ciudad y el Alcalde, y muchos otros, la llamaron un ejercicio increíble de la democracia popular, que le dió a los ciudadanos de Bogotá la oportunidad de que sus voces fueran escuchadas sobre el destino de su propia ciudad. La principal propuesta que se planteó en la consulta popular fue la de restringir diariamente el uso de vehículos particulares durante las horas pico a partir del 1. de enero de 2015.

La restricción abarcará todos los automóviles particulares exceptuando taxis y regirá los días laborales de 6:00 a 9:00 a.m. y de 4:30 a 7:30 p.m. La propuesta recibió el 51% del apoyo de los votantes, contra el 34% de votación negativa (el restante fueron votos en blanco).

Se aprueba el Día Sin Carro Anual

Los bogotanos aprobaron, el mismo día, una segunda medida estableciendo la celebración de un Día Sin Carro anual, que se realizará el primer jueves del mes de febrero de cada año a partir de 2001. Para este caso la votación fue del 63% a favor y del 26% en contra. El apoyo excepcional a esta medida puede ser explicado por la celebración del primer Día Sin Carro que realizó la ciudad el pasado 24 de febrero, donde el 98% de las actividades de la ciudad funcionaron normalmente.

El Premio al Reto de Estocolmo (The Stockholm Challenge Award) en la categoría de Medio Ambiente se entregó a este esfuerzo único. El Alcalde Peñalosa afirma que, teniendo en cuenta que únicamente el 30% de los hogares poseen un vehículo, aún es posible evitar para Bogotá el destino de las ciudades desarrolladas, es decir, el de convertirse en una ciudad para los carros y no para la gente. Enfatiza la inconveniencia de intentar resolver la congestión vehicular con la construcción de más vías y autopistas lo cual, ya es bien sabido, sólo incrementa el tráfico y la expansión de la ciudad. El Alcalde utiliza como ejemplo a los Estados Unidos, donde "más que ciudades con autopistas son autopistas con ciudad, en las que durante las últimas décadas el tiempo perdido en trancones se está duplicando cada cinco años".

Un nuevo modelo de transporte

Los promotores de una Bogotá sin carros nos recuerdan que una sociedad en donde la mayoría de sus miembros conducen decenas y hasta cientos de kilómetros diarios quemando un combustible no renovable, es insostenible. Ellos creen que el nuevo modelo de Bogotá no solo traerá importantes ventajas ambientales, sino significativos beneficios económicos. Ahorrando billones de dólares de impuestos innecesarios por la excesiva construcción de vías y su mantenimiento, así como en combustible y automóviles, los bogotanos deberían poder atender mejor temas prioritarios como la educación, la salud, la cultura y otras inversiones más enriquecedoras para el hombre.

El Alcalde Peñalosa cree que la temperatura templada de la ciudad, en promedio de 15 .C (57 .F) durante todo el año, la alta densidad poblacional (210 habitantes por hectárea) y la actual baja tasa de automóviles, son ventajas sobre las cuales este nuevo modelo de ciudad puede construirse. El Alcalde Mayor enfáticamente resalta las implicaciones sociales del nuevo modelo en una en una ciudad con grandes desigualdades en el ingreso. "El vicepresidente de una compañía se sentará al lado de la aseadora en el bus, y el alto ejecutivo y el habitante del barrio marginal se pararán uno al lado del otro en los semáforos con sus bicicletas, y no separados por el vidrio de un automóvil de lujo". "Los carros son fabulosos para viajar por el campo. Pero son el más poderoso instrumento de diferenciación y alienación social que tenemos en la sociedad" dice el Alcalde.

Con 800.000 carros actualmente en las calles de la ciudad, el tráfico ya estaría bloqueado si no fuera por el programa de restricción vehicular "Pico y Placa" y los nuevos proyectos de transporte. No existe forma alguna de acomodar los 40.000 a 60.000 carros adicionales que entran anualmente y tener aún una ciudad que respete sus tradiciones arquitectónicas e históricas y que sea segura y ofrezca calidad de vida. Necesitamos un modelo de transporte totalmente nuevo para poder lograrlo.

Las medidas que se aprobaron a través de la consulta popular y que próximamente entrarán en rigor sólo pueden ser modificadas por una nueva consulta popular, la cual, por el momento, parece poco probable de ser aprobada por los ciudadanos dependientes del automóvil. Mientras tanto, la administración de la ciudad está trabajando arduamente en la construcción de cientos de kilómetros de ciclorutas nuevas y comodidades peatonales para el transporte diario; en un nuevo sistema de buses (TransMilenio) de alta capacidad, próximo a atravesar la ciudad; y en otros programas que constituyen la esencia del nuevo sistema de transporte que ya se encuentra en operación.

Más información:

Oscar Edmundo Díaz

Asesor en Asuntos Internacionales

Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C., Colombia

Tel: 571 352 1611 / 571 337 5320 / 571 350 6301

Fax: 571 352 1618

E-mail: consnacion@interred.net.co y diazoe@latino.net.co

<http://ecoplan.org/votebogota2000/>

Fecha de referencia: 22-11-2000

Boletín CF+S > 14 -- Hacia una arquitectura y un urbanismo basados en criterios bioclimáticos >
<http://habitat.aq.upm.es/boletin/n14/n14news.html>

Edita: Instituto Juan de Herrera. Av. Juan de Herrera 4. 28040 MADRID. ESPAÑA. ISSN: 1578-097X