

La problemática de la Capital de la República y sus posibles soluciones

vistas por Diego Pardo Koppel,
candidato a la Alcaldía Mayor

Entrevista realizada por GUILLERMO SOLARTE LINDO *

PREAMBULO

Con motivo del proceso electoral dirigido a la elección popular de alcaldes, la "Revista de la Escuela de Administración de Negocios" presentará a sus lectores, en cada entrega las opiniones en torno a los problemas más destacados en la Administración de Bogotá.

Iniciamos la primera entrega, con una entrevista realizada al doctor DIEGO PARDO KOPPEL, ex-alcalde de Bogotá, ex-director de la CAR, abogado y Master en Derecho Comparado y quien públicamente se ha lanzado como candidato a burgomaestre de la capital.

Existen para la ciudad de Bogotá problemas cruciales, el desempleo, la vivienda, la salud, la inseguridad y el transporte. Usted como candidato a la Alcaldía de Bogotá, qué alternativas de solución daría a estos problemas?

Bueno, para dar una respuesta a esta pregunta antes debe aclararse un punto (y es que) no es lo mismo tratar de solucionar estos problemas que yo los pondría en su orden: Inseguridad, desempleo, salud, transporte y vivienda. No es lo mismo enfocar el problema en las circunstancias políticas administrativas actuales del municipio, en el caso concreto de el Distrito Especial de Bogotá a las circunstancias que se van a vivir dentro de un año en marzo de 1988, cuando ya las administraciones municipales tengan por elección popular, vale la pena aclarar ésto porque los niveles de compromiso que puedan tener los alcaldes no son hacia arriba con quienes los han puesto ahí, sino hacia abajo, hacia la ciudadanía, hacia las personas que son las que los pusieron ahí por el voto popular, lo cual da mayor libertad de acción y más estabilidad, ya que la elección es por dos años y no estará el gobierno por tocar puntos

* Coordinador Investigaciones EAN

álidos e intereses que muchas veces van en contra-
vía del interés general que pueda darle inicialmente.
Segundo que hay una nueva herramienta junto con
la elección de alcaldes que se llama la consulta de
interés municipal, en donde se puede acudir en pun-
tos tan álgidos como éste sobre todo en el de trans-
porte que usted me menciona en donde si hay que
tomar medidas drásticas, transformar el sistema
actual de transporte se puede acudir en caso de
que se atraviesen intereses políticos, se puede
acudir ante la misma ciudadanía que votará favo-
rablemente o en contra de esas soluciones a ni-
vel general, municipal o local municipal. Con esa
advertencia o con esa introducción vale la pena
entonces empezar a tocar los temas que usted
menciona. Yo diría primero:

La inseguridad

El tema de la inseguridad es un problema que
aqueja a todo el mundo por igual, en todas las
encuestas de opinión que se hacen, en los es-
tudios, el caso que más aqueja el diario vivir del
ciudadano es la inseguridad, inseguridad que tie-
ne para mí tres aspectos: Un aspecto represivo
policivo, un aspecto de causa directa como se-
ría el desempleo (de una vez tendríamos que
tocar el otro tema que usted me pregunta) y un as-
pecto que para mí es muy importante que es la
recreación. Sobre esos puntos que se puede pro-
poner hacer en dos años? Primero que todo actuar
con base de prioridades, Bogotá, requiere antes que
todo tener un plan de desarrollo lógico sobre el
cual que el presupuesto vaya para un cubrimiento
integral de ese plan de desarrollo en toda la ciu-
dad. En este momento estamos viendo cómo
los concretísimos recursos que se están obte-
niendo, a veces se invierten en puntos importan-
tes como pueden ser tapar huecos, pero quizás
hay problemas más importantes en las necesida-
des que se tienen en el campo de la inseguridad,
yo diría que se está recurriendo a lo que se lla-
ma Fondo de Seguridad, que es un fondo crea-
do por el Distrito para ayudar a las funciones
que debe cumplir la policía nacional en donde
se busca darle elementos de trabajo a la poli-
cía como son las radiopatrullas y la reestructura
básica para poder funcionar, esto puede ser equi-
pos de comunicación, etc., en esto yo creo que
desde hace unos 6 años, es donde realmente se ve
que ya la policía está contando con algunos medios
básicos para poder actuar y se está transforman-
do totalmente el concepto de que la buena segu-
ridad es cuando se monta un puesto de policía
en cada barrio. Esto es un absurdo, la buena se-
guridad en ese aspecto policivo es cuando en



cada barrio haya, yo diría, una radiopatrulla con
buen equipo de comunicación y una capacidad efec-
tiva de actuar rápido por parte de la policía, pero
en estos últimos gobiernos está tibio, yo creo que
si fuimos capaces de endeudarnos por tantos
millones de pesos para tapar huecos y cuando
tenemos un Fondo de Seguridad que ya tiene
unos ingresos fijos del orden de los 2 millones de
pesos por año, pues yo creo que se tiene la capa-
cidad para endeudarse en una cuantía importante
y una vez por todas dotar al personal policivo de
los elementos básicos para que todos los barrios
de Bogotá tengan el cubrimiento policivo que se re-
quiere y además de darle una infraestructura
básica de bienestar al mismo policía. El policía
es el gran olvidado y a veces verdaderamente
los policías viven en unas circunstancias de infe-
rioridad del resto de la población, impresionan-
te se espera más de lo que ellos pudieran dar,
porque la gente cree que ellos deben cumplir
un deber y a veces olvidan que el policía debe
vivir bien y estar bien capacitado.

Eso en cuanto a la parte policiva, yo diría que básicamente es lo más urgente en ese campo; después vendría otro punto importante que tiene que ver con el desempleo, yo creo que la principal causa de la inseguridad pues obviamente fuera de la delincuencia normal que puede haber en una ciudad, pero el alto índice de delincuencia básicamente es por desempleo. La gente tiene que empezar a sobrevivir en muchos casos y no le queda otra alternativa que la delincuencia.

El desempleo

En el campo de desempleo todavía tenemos unos índices importantes de desempleo del orden del 11% en este momento en Bogotá, yo creo que aunque no están todas las herramientas en manos del gobierno municipal se tiene herramientas muy importantes en el gobierno municipal para ayudar a bajar el desempleo. Yo diría que la herramienta más importante no es tratar de crear burocracia o el empleo transitorio con las obras públicas. Si, eso es importante desde el punto de vista de obras públicas, desde el punto burocracia yo soy un enemigo acérrimo a creer eso, yo creo que el Alcalde de Bogotá, o mejor, el municipio tiene herramientas muy importantes en el campo de fomentar el empleo entre la industria que tenemos en la ciudad de Bogotá. Aquí está ubicada cerca del 42% de la industria del país, eso sin nosotros hablar de la gran cantidad de microempresas, de microempresarios que día a día y en potencia se tienen en Bogotá, y resulta que esa gran industria o la pequeña industria o la mediana industria de la ciudad la ha venido tratando yo diría no propiamente como la aliada, la amiga sino más bien la enemiga, uno se pone a ver qué estímulos tiene el industrial aquí y realmente son muy pocos y el más castigado por los problemas de la inseguridad, es el empresario y de lo más que complejo se le hace poder vivir y trabajar en la ciudad es el empresario, por todos los trámites que tiene que hacer en cuanto a licencias de funcionamiento que a Dios gracias ya se está aliviando, en cuanto a la licencia de construcción, en cuanto a licencia de sanidad todo es un culto a la complicación y además es la ciudad en donde por servicios públicos más se está exprimiendo a la industria, para citarles un ejemplo: La Empresa de Energía Eléctrica de Bogotá de la industria y esa industria a duras penas consume 32.4% de lo que produce de energía la Empresa de Energía de Bogotá y vayamos al caso de basuras, vayamos al caso de acueducto, etc., son servicios que yo diría se están recargando de una manera exagerada a la industria que in-

cide sí en una manera muy directa en los costos de la industria y lo que está generando es que el industrial a como de lugar está buscando más automatización y lo mismo sucede con el pequeño microempresario en donde la persona que quiere surgir con algún tipo de negocio o de proceso productivo, es también inmediatamente sujeto a impuesto de industria y comercio, sujeto a impuesto predial y de servicios. Entonces no se le está dando estímulos y todo ese sector de la empresa privada es el que más empleo le genera a la ciudad y es al que más mal trata la ciudad, en todo sentido. Usted se pasea por la zona industrial de Bogotá y no hay una calle que medio sirva, el abandono es absoluto y lo poco que tiene el sector industrial en seguridad y en servicios es porque los mismos industriales se preocupan por tenerlo. Yo creo que el Alcalde de Bogotá, si tiene herramientas como lo mencionábamos antes, impuesto predial, impuesto de industria y comercio, impuesto de valorización y servicios públicos como para sentarse con ese sector tan importante y concertar de una manera lógica una baja de todos esos costos que tiene la industria grande, mediana y pequeña con el objeto de que se pueda generar mayor empleo, yo estoy convencido de que se puede generar fácilmente 50.000, 60.000 empleos adicionales permanentes a costa de que dejemos de percibir 600, 800 o hasta mil millones de pesos al año en impuestos o por servicios públicos, yo creo que se puede lograr; si endeudamos al Distrito Especial en 12.000 millones de pesos para tapar huecos, yo creo que el Distrito puede hacer lo que estoy proponiendo que tiene un beneficio social y productivo a la larga muy importante. Ese sería, yo creo uno de los esquemas importantes para realmente lograr bajar los índices de desempleo que todos sabemos es una de las causales más importantes en el aspecto de inseguridad y en el aspecto también del sector informal, que se ha llamado la economía informal, el vendedor ambulante, etc., en gran parte el problema se debe a eso, es el desempleado que se dedica a la ley del rebusque y que desgraciadamente no se le está dando un manejo muy objetivo sino más bien político, al buscar que se logren asociar y sindicalizar esos grupos de gentes del sector informal, cuando no se están buscando soluciones más de fondo, soluciones de acabar con la causa de ese sector informal en Bogotá.

Por último, queda tocar el punto para mí también muy importante de la recreación que tiene que ver también con el problema de la inseguridad y con un fenómeno que tenemos en Bogotá, yo diría que es nacional y el cual es la in-



mensa mayoría de población joven que tiene Bogotá. Bogotá tiene del orden de un 70% de su población menor de 35 años, somos una ciudad inmensamente de gente joven y es la gente joven quien está viendo frustradas sus oportunidades de trabajo y aunque tiene trabajo se ve en el problema del ocio, que para mí es una de las causas también de la inseguridad, por eso, yo estoy proponiendo que se continúen y aumenten al máximo los programas de recreación masiva que se están adelantando en este momento, copiando algo muy bueno que se ha hecho en Cali, que son los famosos parques recreacionales a niveles de las zonas de la ciudad, pero además dándole un tratamiento preferencial a la gente joven de la ciudad, yo no me explico porqué la gente joven no puede tener un tratamiento preferencial de acceso a la cultura, al deporte, como deben tener también al trabajo, si esas son unas prioridades, para mí uno, en ese sentido. Yo pasaría a tocar el siguiente tema.

El transporte

El transporte masivo está en prioridades antes que el de salud y más adelante le explico porqué. El tema de transporte yo creo que es un tema tabú en Bogotá, para las administraciones que ha habido porque el poder político que han llegado a tener los transportadores entre comillas de la ciudad es impresionante, y por transportadores no entendemos los dueños de los buses sino los

dueños de las empresas que son las que tiene en su poder la capacidad de explotar unas rutas que se les asignan de transporte en la ciudad y como se ha vuelto tan intocable, eso ha llegado hasta el abuso de que las rutas que se tienen en Bogotá, de transporte son unas rutas totalmente antitécnicas en cuanto son unas rutas excesivamente largas, competidas en exceso para dar dos ejemplos: Por la Caracas pasan fácilmente 120 rutas de buses y por la Décima pasan 130 y pico de rutas, también de buses en donde se están compitiendo por el mismo pasajero, a todo lo largo de una vía y en donde como todos sabemos el mismo conductor del bus no tiene tratamiento salarial adecuado, como para no impulsar la famosa guerra del centavo, ya que le toca trabajar sobre un porcentaje de pasajeros recogidos, en la mayoría de los casos. Eso en el campo del transporte de personas sin olvidarnos de la total incapacidad que se tiene a nivel de la autoridad única del transporte en Bogotá, en donde hay que entrar a reestructurarla y desconcentrar y descentralizarlo totalmente. En este momento si usted quiere renovar su pase en Bogotá, tiene que ir a un solo sitio que se llama Alamos, lo hacen en una hora pero los que están yendo a un mismo tiempo, es un concepto totalmente absurdo de administración y se tiene que buscar es acercar la administración al ciudadano y no que el ciudadano vaya a buscar la administración y para ello ya existen por lo menos las bases de la organización como son las alcaldías zonales que hay

que entrar a fortalecer y realmente tener ahí en ese sitio la administración en donde prácticamente el funcionario viva o bien conviva con la ciudadanía y nó que tenga la ciudadanía que desplazarse en busca de las soluciones de la administración.

Otro campo importantísimo del transporte sería el punto de las vías, las vías en Bogotá están unas, super-utilizadas y muchas otras sub-utilizadas, Bogotá tiene 1.000 kms. de vías si mal no recuerdo, y hay una inmensa cantidad de vías que están totalmente sub-utilizadas o bien por parte de transporte público o bien por parte del transporte privado y se han acabado las vías rápidas en Bogotá. Bogotá, es una ciudad en donde es bastante difícil ya desplazarse a lo largo de ella o a lo ancho, por vías rápidas lo cual es muy probable hacer recuperando vías como la 68 o la 30, y organizando el tránsito en zonas donde hay alta densidad de tránsito, pues hay que entrar a escalonarlo, por ejemplo, el centro de Bogotá, es un sitio donde el abastecimiento del mismo se debía hacer por las noches y eso requiere disciplina y autoridad para hacerlo. Usted va al centro de Bogotá en estos momentos y encuentra que la gran causa de los trancones es el camión de gaseosa, el camión del almacén que a todas horas indiscriminadamente está abasteciendo, y eso se requiere poder de disciplina como en otros casos habrá si es necesario escalonar en ciertos sitios los horarios de trabajo para descongestionar ciertas vías porque un hecho evidente es que a Bogotá, año a año le entran más de 22.000 vehículos.

Etonces eso serían los tres ejes claves del punto de tránsito y transporte, si yo soy alcalde yo se que voy a hacer. Primero que todo, hay que organizar lo que se tiene. A mí me parece absurdo tratar de hablar de un transporte masivo en Bogotá, cuando no hemos sido capaces de organizar el transporte público básico que tenemos, y además que el transporte masivo en el mejor de los casos soluciona en un 20% las necesidades que se tienen en la ciudad, y si no funcionan las rutas de buses en donde están organizadas de tal manera que a la larga entren a alimentar y a evacuar un sistema de transporte masivo sería la inversión más perdida del mundo, yo creo que hay que entrar a pensar en transporte masivo pero a un largo plazo, a un mediano plazo hay que entrar a organizar lo que se tiene y funcionar bien con lo que se tiene y replantear inclusive el tipo de vehículo totalmente obsoleto que se usa en el transporte público, hay que ordenar lo que se tiene, hay que discipli-

nar lo que se tiene, y además el proyecto de transporte masivo que existe, el último que entró durante la alcaldía de Durán Dussan es obsoleto porque se hizo sobre unas bases de proyección de población muy alta para las que realmente dió en el último censo. Ese plan de transporte masivo para una ciudad de siete millones y medio u ocho millones de habitantes y resulta que Bogotá, está alrededor por pesimista que sea el cálculo en cuatro millones y medio de habitantes, entonces es un proyecto muy costoso para la cantidad de población que se tiene actualmente. Hay que entrar a hacer un nuevo estudio para las necesidades de población más adecuado para lo que realmente se tiene y para una ciudad que sabemos que hacia el año 2000 2010 su crecimiento va a estar por debajo del 1%. Eso básicamente sería las necesidades del transporte. Quisiera de pronto también tocar un punto esencial que es el transporte intermunicipal.

En cuanto al problema del transporte intermunicipal hacia la sabana de Bogotá, yo me atrevería a decir lo siguiente: Definitivamente el sistema ferroviario actual no es la solución, el tipo de trocha que se tiene y el tipo de equipos que se tiene a nivel de empresa de ferrocarriles nacionales y además del tipo de empresas que tenemos que nunca funciona, vive en paro con problemas delicados no son la solución como tampoco es la solución la electrificación. Ya el alcalde no ha vuelto a tocar ese tema del ferrocarril a nivel urbano porque eso implicaría hacer pasos elevados sobre 28 ó 29 cruces e intensidades horarias de 2 ó 3 trenes, si ahora con trenes cada semana tenemos accidentes de automóviles, imagínese con trenes cada 2 o 3 horas pasando por más de 28 cruces, yo veo eso básicamente difícil y yo vuelvo a insistir no pensemos en grandes soluciones de esas sino pensemos que Bogotá tiene más buses que Londres y que en Bogotá hay que organizar el tráfico y el tránsito y meterle disciplina y una vez que esto esté andando pues obviamente paralelamente puede ir andando ciertos estudios para efectos de transporte masivo, yo soy un enemigo asiduo de tratar de facilitar el crecimiento de la ciudad hacia las poblaciones circunvecinas porque sería de una vez por todas acabar con lo más importante que tiene Bogotá que es su sabana, y lo conozco bastante porque desde la CAR me tocó estudiar mucho ese problema y Bogotá ya no va a tener el problema hacia el año 2000 de que tenga que estar urbanizando la sabana sino Bogotá tiene que recurrir a una política de densi-

ficar su ciudad, pasar de ser una ciudad multicéntrica, con altas densidades en la periferia a otra vez volver a los centros de Bogotá antiguos, y densificarlos, zonas en donde perfectamente se pueden albergar fácilmente 3 ó 4 millones de habitantes junto con las reservas de tierra que ya tiene Bogotá en sus zonas agrológicas 2 y 3 y además, por costos, donde ya están los servicios públicos en las zonas tradicionales de Bogotá. Lo que hay que hacer es unir densidad de población. Sería lo más adecuado entre otras, para responderle la pregunta de vivienda.

La vivienda

Yo creo que la política de vivienda debe encaminarse hacia esos lados. En cuanto a vivienda ya que me metí en el tema brincamos del transporte a la vivienda. Hay varias cosas importantes: Primero que todo soy partidario a nivel de reforma urbana, que esa reforma sea casi que unas facultades muy amplias a los municipios para poder hacer su reforma urbana, según sus propias conveniencias porque los casos son muy diferentes en cada municipio, lo obvio es que cada municipio vea cómo enfoca de acuerdo a sus necesidades sus problemas urbanos y de vivienda. Entre eso es importantísimo que se pueda facilitar la creación de los Bancos de Tierra por parte de los municipios, porque, definitivamente el municipio tiene que entrar a competir de una manera muy directa, de una manera muy efectiva con el urbanizador pirata, ofreciendo tierras baratas, con los servicios y no como le está sucediendo ahora que le toca es llegar detrás cuando ya está montada toda la urbanización y ofrecer unos servicios a unos costos económicos y sociales altísimos, por eso, a mí me parece que el experimento que se ha hecho con el crédito de Ciudad Bolívar es importante, sus programas me parecen se han llevado bien, ha habido problemas con los programas de los lotes con servicios porque efectivamente hay unos terrenos que hace que salgan un poco costosos, el ofrecer el lote con servicios, pero la idea es una idea importantísima para que el estado tome la experiencia y la capacidad de poder hacer eso y si no lo hace el Estado, que dé las facilidades para que particulares dentro de la ley lo puedan hacer de una manera concertada con el mismo municipio. Soy también partidario a nivel de espacio público que el estado debe entrar a regular y preocuparse más por el espacio público y no por lo que haga cada particular con su terreno de construcción que si se hizo o no el altillo, que si se corrió 2 metros la tapia del cuarto de tal, me parece que es un exceso de intervencionismo sobre algo que

poco afecta y que más bien ha hecho que se descuide el espacio público, la vía pública, el límite entre los vecinos, el parqueo, todo lo que tiene que ver con el espacio público.

La salud

Para terminar esta desordenada exposición sobre lo que yo pienso sobre esos puntos que usted me pregunta me referiré al campo de la salud, voy a empezar con lo primero que es lo siguiente: La salud antes de nada lo que requiere es una buena administración, no podemos seguir dejando el campo de la salud en Bogotá en manos de eminentísimos médicos pero que de conocimientos de administración de salud es muy poco lo que tienen y esa es una carrera como cualquier otra, así es, que yo antes que todo pondría un buen administrador en la salud, y si es médico, magnífico, pero si no, pues no lo veo super esencial. Segundo, mi énfasis sería en la salud preventiva. Es importante trabajar en la salud preventiva a todo nivel, a nivel de llevar alcantarillado a los barrios donde hay altos índices de diarrea y de deshidratación por diarrea en la población infantil como hay en Bogotá muchísimos barrios, llevar la vacunación pero no vacunación masiva, donde se está mal enseñando a la población que ya se acostumbra que si no hay plan de vacunación masiva no se van a vacunar, sino tener el acceso a la vacuna toda la población en cualquier momento en los respectivos puestos de salud. Por otra parte, una de las principales causas de preocupación de las urgencias de los hospitales son los accidentes de tránsito y de los que más ocupan el tema de salud en la parte de urgencias. De ahí la importancia que tiene darle mucha disciplina y organización a la parte de tránsito, tendría repercusiones muy altas en la parte de salud.

Esa sería la filosofía general de lo que hay que pensar en el sector de salud, en esencia lo que yo estoy proponiendo sin que nos olvidemos de grandes programas y obras. Administremos, pongamos a funcionar lo poco o mucho que tengamos en ese momento.