

## Los 7 hechos que han llevado a la situación actual de las vías

Falta de infraestructura y el aumento de vehículos, razones de la accidentalidad.

Por: EL TIEMPO |  
© 4:33 a.m. | 6 de diciembre de 2015



Foto: Archivo / EL TIEMPO  
Con desorden en movilidad, el automóvil gana cada día mayor

Desde la mitad del siglo pasado, Colombia sufrió una acelerada transformación que hoy parece estar pasándole cuenta de cobro. En al menos cinco décadas, por fenómenos como la violencia y la búsqueda de oportunidades económicas, se generó una migración que llevó al país a pasar de ser rural a urbano.

En ese lapso, por ejemplo, **Bogotá y su área metropolitana vieron crecer la población de 831.000 a cerca de 6 millones de habitantes.** Según el Dane, la capital supera hoy los 8 millones de personas y el país –que para la mitad del siglo pasado tuvo 11 millones y terminó con 40 millones en el 2000– hoy ya tiene más de 48 millones de habitantes.

Pero el crecimiento y la expansión del territorio urbano, a causa de las oleadas de migración, no solo afectó a Bogotá, sino también a la mayoría de ciudades, que no habían sido pensadas para ello, y comenzó a plantearles desafíos a las administraciones locales, las cuales disponían de limitados recursos técnicos y económicos para atender, entre otras cosas, las exigencias en infraestructura vial y medios de transporte adecuados.

Las consecuencias de este panorama, de acuerdo con William Camargo, director del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), de Bogotá, fueron ciudades desarticuladas, en las que los habitantes deben recorrer largas distancias para ir al colegio, al trabajo o incluso realizar actividades de recreación, lo que llevó, de paso, al incremento de vehículos, congestión en las vías y hasta a impactar en la accidentalidad.

“En la medida en que las ciudades se extienden y las nuevas ofertas urbanas mueven más usos hacia zonas más lejanas, la probabilidad de accidentalidad empieza a aumentar”, señala.

Esas las largas distancias para recorrer también terminaron generando un aumento del parque automotor, hasta el punto de que el vehículo dejó de ser un privilegio.

De hecho, entre 1950 y principios del presente siglo se pasó de un vehículo por cada 203 habitantes a uno por cada 15 habitantes, según el documento ‘Historia del transporte y la infraestructura en Colombia (1492- 2007)’, del Ministerio de Transporte.

Ese incremento del parque automotor, que por sí solo no significa más accidentes, pero sí más ocupación de las vías y más congestión, fue paulatino antes de 2005, cuando se disparó el ingreso de los importados, como efecto de la menor tasa de cambio y de las facilidades de compra que empezaron a ofrecer los concesionarios.

Un tema que también ha engrosado las cifras de accidentalidad, aunque no directamente, es el hecho de las ciudades –algo que Medellín ya viene resolviendo– no han contado con un adecuado sistema de transporte, el cual pasa por “un sistema masivo, ya sea metro o buses rápidos, y sistemas complementarios de transporte”, según el consultor jurídico en materia de movilidad Óscar David Gómez.

“La desorganización de la movilidad es un caldo de cultivo perfecto para que el automóvil particular gane cada día mayor terreno, mayor espacio, lo que genera que haya menos espacio para las personas, una infraestructura que no crece al mismo tiempo que los vehículos y una dinámica hostil para el peatón y para el ciclista”, recalca Gómez.

Precisamente, esa falta de un adecuado sistema de transporte público, sumado al rezago de la infraestructura vial, los largos tiempos de desplazamiento y los fáciles mecanismos de financiación para la compra de carro, han convertido a la motocicleta, un vehículo que representa alto riesgo de accidentalidad, casi que en un elemento de la canasta familiar, de acuerdo con José Stalin Rojas, director del Observatorio de Logística y Movilidad de la Universidad Nacional.

**“Las motos ya no son exclusivas de las clases bajas. En los últimos siete años, la gente ha comprado motos porque son su medio de trabajo** y también, en especial en el grueso de la población universitaria, porque resultan más rápidas y económicas”, explica Rojas.

El experto además llama la atención en cuanto a que, en ciudades como Bogotá, las mujeres se estén ‘subiendo’ a las motocicletas, algo que era exclusivo de las poblaciones de clima caliente.

Otro fenómeno que destaca William Camargo es que “la alta migración del campo trajo a las ciudades ciudadanos con bajo nivel de escolaridad, desconocimiento del Código de Tránsito y que no saben desenvolverse en un sistema vial hostil; obviamente, eso fue aumentando el riesgo de accidentalidad”, asegura.

Una posición similar tiene el consultor Óscar David Gómez, quien dice que la gente que migró del campo a la ciudad no tiene la misma percepción del riesgo, el cual es real porque en las urbes hay más vehículos y mayor velocidad.

Sin embargo, el experto agrega un tema que para él es lo que “más determina los niveles de accidentalidad”: el cultural, en lo cual coinciden Camargo y Rojas. Una muestra de esto, asegura Gómez, es que hay gente que aunque conoce las normas de tránsito no las cumple.

El consultor va más allá y señala que la accidentalidad también pasa por un tema de educación. En su opinión, los colombianos no hemos podido entender que conducir un vehículo es una actividad de “alta responsabilidad y alta capacitación” que exige tener unas habilidades y capacidades.

Y asegura que en el país “aprender a conducir ha sido bien visto (como algo que debe hacerse) con el hermano, el papá, el tío o el primo, y no en una academia; pero es incomprensible si (se compara con) alguien, para evitar estudiar 11 años en el colegio o 5 en la universidad, solo presenta un examen”.

