KUMON para desarrollar el potencial de los niños a través de las

Últimas Noticias
01:44 a.m.
Raúl Castro defendió el partido unico, pero llamó a la democracia
06:39 a.m.
Niños armados pertenecen a grupos de izquierda radical en Caracas
Ver más últimas noticias

PATROCINADO POR:
ISC INTERNATIONAL
¡Qué Buena Compra! ¡Oferta del día!
50% de descuento

Conozca las 11 obras viales que destrabarían el tráfico en Bogotá

Por: LINA SÁNCHEZ ALVARADO | 7:06 p.m. | 21 de Enero del 2012

La ampliación de la calle 13, entre Puente Aranda y el río Bogotá, es urgente para descongestionar esta salida.

Foto: Juan Manuel Vargas, Diego Santacruz / EL TIEMPO

Comparte este artículo | Compartir | Tweet 10 | 14 | Instapaper

La mejora, ampliación y construcción de corredores ayuda a la ciudad a superar atraso en malla vial.

Los predios y presupuesto son algunos obstáculos para el desarrollo de Bogotá.

Pensar en nuevos frentes de obra, cuando la ciudad alcanza los 200 actualmente y sus habitantes no resisten más atrasos ni más anuncios ni más calles a medias por culpa de contratistas incumplidos, podría sonar descabellado.

Sin embargo, expertos y Distrito coinciden en la necesidad de aumentar la malla vial y de completar avenidas que son vitales para movilizarse, justo en un momento en que a la ciudad llegan al año 150.000 carros nuevos y en el que el parque automotor ya suma 1'300.000 vehículos particulares.

En un trabajo multimedia, que involucró a EL TIEMPO, ELTIEMPO.COM, ADN y Citytv, un equipo de periodistas se dio a la tarea de investigar dónde están los 11 obstáculos que hoy impiden mejorar la movilidad en la capital y las razones por las que estos proyectos viales no se han desarrollado o quedaron a medias.

Este domingo en EL TIEMPO, y a lo largo de la semana en eltiempo.com y ADN, lectores y cibernautas podrán encontrar información de contexto, gráficos y multimedia sobre cómo lucirían los corredores con las reformas proyectadas. Y todas las noches, en Citynoticias, la voz de los ciudadanos que padecen la ausencia de estas obras y la visión de los expertos (véase recuadro con la programación).

Estas soluciones viales le aportarían a Bogotá casi 100 kilómetros nuevos que darían continuidad a carreras claves del norte, como la 11 y la 15, crearía nuevas alternativas para moverse de sur a norte y opciones para desembotellar zonas como Fontibón. Vías que atraviesan la ciudad, ampliación de avenidas, deprimidos y hasta un túnel, son parte de la solución.

El investigador de la U. Javeriana Fernando Rojas señaló que con estos proyectos se aminora el atraso vial e, incluso, "están en deuda y debieron hacerse años atrás".

Falta de voluntad política, presupuesto y hasta conflictos de intereses han sido las razones por las que muchas obras se quedaron en el papel, algunas desde los planes viales de 1961, como la Avenida Longitudinal de Occidente (ALO). Si la ciudad logra sacar adelante estas soluciones, "las congestiones se reducirían en sitios puntuales", opinan los expertos.

'Corredores para lo público': ex alcaldes

Los ex alcaldes de Bogotá Antanas Mockus, Luis Eduardo Garzón y Enrique Peñalosa están de acuerdo en que el atraso vial de la ciudad es grande, pero advierten que no solo deben hacerse corredores para particulares, sino acompañarlos de transporte masivo.

"Hay que tener claro que la solución es el transporte público y cobrar más por el uso del carro para entrar a subsidiar", explicó Peñalosa, que además consideró que es vital subir la sobretasa a la gasolina para hacer las mejoras que necesitan las vías de Bogotá. La ciudad, en vez de adaptar vías para carros, debe seguir con la política de adaptar los carros a la disponibilidad de la malla vial, según Mockus, que se mostró partidario de mantener el pico y placa, pues desmontarlo "requeriría grandes inversiones para el Distrito". Garzón, por su parte, dijo que es clave terminar la fase III de TransMilenio, antes de iniciar otras obras, y apostarle al buen funcionamiento del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP).

La inversión en el transporte público, en nuevas obras y la búsqueda de maneras para financiarlas, además de políticas para desestimular el uso del carro particular, son las claves para empezar a descongestionar a Bogotá, según estos dirigentes.

"Con la aplicación de todas estas medidas sería poco el desacierto", confirmó Mockus. Sin embargo, también llamaron la atención sobre 1'200.000 bogotanos que aún no cuentan con pavimento al frente de sus casas y los 400.000 niños que aún deben caminar entre calles destapadas para ir a clases.

Con reportería de Juan Carlos Vásquez, periodista de Citytv.

El norte, bloqueado por predios

La 11, por fin. Solo una de las cuatro soluciones viales para el norte de Bogotá tiene vía libre. Se trata de la continuación de la carrera 11, entre calles 100 y 106, que hasta el año pasado se destrabó luego de un acuerdo entre el Ministerio de Defensa y el IDU, por unos predios que impedían el desarrollo de la vía. Para su construcción aún hace falta el visto bueno del Consejo de Estado al acuerdo que suscribieron ambos organismos. La continuación de esta vía le permitirá al norte contar con un corredor vial de sur a norte de unos 6,7 kilómetros.

Hasta el 2015. La ampliación y mejoramiento de la Autopista Norte y de la carrera 7a., vías importantes para salir de la ciudad, quedó congelada desde el 2009, cuando la Nación y el Distrito firmaron un convenio para su mejoramiento. Ambas partes acordaron licitar la obra a un tercero, pero hasta ahora no se ha avanzado. El IDU informó que el proyecto se financiará con recursos del peaje actual, "una vez la concesión revierta a la nación, a partir del 2015".

Un club, el tapón. Para mejorar la circulación de sur a norte, también es vital darle continuidad a la carrera 15, que nace en la calle 72 y termina en la 147, pero que se interrumpe entre la 127 y 134 por varios edificios y el club El Country. Aún no existe una solución al problema, pues hacerlo a superficie podría requerir un largo proceso de adquisición de predios. La otra opción es un túnel de menos de un kilómetro, que según los expertos resulta costoso para la ciudad.

"Con estos proyectos se van a distribuir mejor las cargas y el parque automotor, que crece día a día; y con la 7a. y la Autonorte se mejoraría el tráfico que entra y sale los fines de semana", dijo José Stalin Rojas, profesor de la U. Nacional.

Autonorte, 7a., la 11 y la 15

Para mejorar la salida de Bogotá al norte, se planea ampliar la Autonorte y la 7a. La primera se proyecta como un corredor de 10 carriles.

Una de las opciones para completar los 8 kilómetros de la carrera 15 es la construcción de un túnel entre la 127 y la 134, justo debajo del Country club.

La continuación de la Cra. 11, entre calles 100 y 106, desahogarían la 7a. y la misma Autopista Norte. Después de 15 años se destrabó el pleito.

Extender la Caracas, un alivio para el sur

Apostarle a la continuación de la avenida Caracas (entre la estación Molinos y el portal de Usme) y la construcción de la avenida Ferrocarril del Sur es vital para Martín Uribe, uno de los fundadores del Observatorio de Movilidad de la Universidad Nacional, "por ser un sector con alta concentración de población, pero con pocas vías".

La primera solución, que está planteada en diseños, propone el mejoramiento de la avenida Caracas y la creación de un carril exclusivo para TransMilenio, pues actualmente buses articulados, motos, carros y buses comunes transitan en una misma vía en mal estado, donde ni siquiera los peatones cuentan con andenes. La mejora de esta troncal permitiría reducir los niveles de accidentalidad, en los que hasta se han visto involucrados buses de TransMilenio.

La Ferrocarril del Sur es un corredor que ya cuenta con estudios y diseños -de la estación de la Sabana a Soacha- y nadie ha desestimado su importancia para descongestionar a la Autopista Sur y la carrera 30.

Incluso, es una vía que ha sido tenida en cuenta en el diseño de la primera línea del metro (de la Primero de Mayo a la avenida NQS), un transporte que tendría capacidad para mover un alto nivel de pasajeros. En el 2008, el Distrito recuperó algunos predios para esta vía, que estuvo invadida por 108 familias de 'la Colombianita'. Y ahí sigue.

Así se planean

Del portal de Usme a la estación Molinos, la Caracas alcanzaría los 40 metros de ancho. Un carril exclusivo para TM y dos para carros y buses.

La Ferrocarril del Sur cuenta con diseños que la proyectan como una vía con seis carriles (tres en cada sentido). Clave para Soacha y Bosa.

Con la ALO no se puede improvisar

Cinco décadas después de que se pensó por primera vez la Avenida Longitudinal de Occidente (ALO), que es considerado un corredor primordial para aliviar la circulación de sur a norte, aún es incierto su futuro.

El alcalde de Bogotá, Gustavo Petro, anunció que los predios deben convertirse en una ciudadela educativa con una solución férrea, que podría ser un tranvía.

Otros ex alcaldes la proyectaron como una avenida en la que transitara el transporte de carga, y esta semana el ministro de Transporte, Germán Cardona, le pidió al Alcalde que se continuara con el proyecto vial que se tiene desde hace años por las cuantiosas inversiones que ha recibido (compra de 384 predios y diseños desde Soacha hasta la calle 13).

Incluso se pensó como una autopista urbana, pero que no se ha podido desarrollar por problemas de presupuesto, según María Isabel Patiño, ex directora del IDU, que reconoce que el corredor debe tener una explotación comercial.

El alcalde Petro ratificó que mantendrá el trazado, pero anunció que el proyecto debe adecuarse porque está por debajo de la cota del río Bogotá y atraviesa varios humedales.

"La ALO como ciudadela educativa con un tranvía será propuesta en el Plan de Ordenamiento Territorial a la comunidad de occidente", aseguró el mandatario, que se reunirá en las próximas semanas con el Ministro de Transporte para aterrizar la propuesta.

Otro de los líos viales en occidente es Fontibón, que según el director de Ciudad Humana, Ricardo Montezuma, puede considerarse la localidad más congestionada y con la malla vial más pobre de Bogotá, por lo que no resulta extraño que tres de las 11 soluciones contempladas por el Distrito estén concentradas en este sector: las avenidas Luis Carlos Galán y el TAM, vecinas del aeropuerto Eldorado; la ampliación de la calle 13 y la Ferrocarril de Occidente.

La 80 y la 63

En la parte oriental de la calle 63, aún falta expropiar algunos terrenos. Con valorización se proyecta el tramo de la Av. Rojas a la Boyacá y un puente sobre esta vía.

Para superar los trancones frente al portal de la 80, el IDU ya cuenta con diseños para construir un deprimido que permita a los buses cruzar la 80 sin interrumpir el tráfico.

Tres vías para desembotellar Fontibón

Por falta de capacidad de pago, no se han podido ampliar las avenidas Luis Carlos Galán y el TAM, a seis carriles.

En una longitud de 4,2 kilómetros, la calle 13 requiere una ampliación a 10 carriles, que cuesta $ 463 mil millones.

La Ferrocarril de Occidente para convertirse en una alternativa debe prolongarse en 4,35 kilómetros.

Medidas para reducir la congestión

Para el alcalde de Bogotá, Gustavo Petro, la solución al caos vial radica en que se debe ofrecer un transporte público más cómodo y humano y generar conciencia en los conductores para que usen menos su carro. Esta semana, el Distrito empezará el estudio de zonas de congestión, en manos de expertos que han implantado la medida en ciudades como Estocolmo y Londres.

LINA SÁNCHEZ ALVARADO
REDACTORA DE EL TIEMPO