

## A la carrera Séptima le sobran estudios y le faltan soluciones

Obras del tranvía no comenzarían en la administración de Petro, según Contraloría Distrital.

Por BOGOTÁ |  
© 1:05 a.m. | 3 de octubre de 2014



Foto: Archivo particular

Los reparcheos en la 7.ª para el carril preferencial costaron 1.069 millones de pesos. Se ha...

A la carrera Séptima –la vía emblemática de Bogotá– le sobran estudios y le faltan estrategias. Sus problemas están sobrediagnosticados, y todo lo que se ha intentado hacer en ella ha fracasado, ha salido costoso o, lo peor, ha estado rodeado de intereses particulares y políticos. (Contralor dice que no hay avance en estrategias de movilidad)

Todos estos males salieron el jueves a flote durante un foro organizado por la Contraloría Distrital y en el que participaron la secretaria de Movilidad, María Constanza García, expertos y representantes de los vecinos.

Del TransMilenio (TM) pesado se pasó al ligero y de este al metro, para luego terminar, de nuevo, en un TM ligero, en un corredor verde que tampoco prosperó y, de allí, a una propuesta de tranvía que aún no es clara. Hoy lo que existen son buses padrones y un carril exclusivo para el Sistema Integrado de Transporte, SITP.

El contralor Diego Ardila recordó que el TM ligero no se llevó a cabo, y la Alcaldía pagó 12.600 millones de pesos para cancelar el contrato, al tiempo que cuestionó el sistema férreo propuesto por el alcalde Gustavo Petro en la vía y dijo que las obras no comenzarán en esta administración.

Ardila señaló que la fecha prevista para la entrega del estudio de factibilidad sería en febrero de 2015. Seguirían dos meses de análisis y otros siete de licitación. El contrato solo se podría adjudicar en noviembre de 2015, por lo que, si no hay imprevistos, quedaría un mes para firmarlo.

“Ahora lo que tenemos es la pintura de unos carriles prioritarios, que no ha sido lo mejor para la ciudad”, indicó Ardila.

La secretaria de Movilidad defendió la medida y dijo que actualmente circulan por este corredor 200 buses híbridos que consumen menos combustible y que producen menos contaminación. Agregó que las mediciones hasta el momento indican un aumento de la velocidad en los buses en 3 kilómetros por hora y la demanda del SITP superó el 8 por ciento.

“Lo que queremos en la Séptima, más que pensar en que la gente se baje del carro, es que no se vaya a bajar de los buses”, dijo García.

La secretaria de Movilidad anunció que próximamente llegarán más buses híbridos a la vía y que es posible que carriles similares también operen en vías como la avenida 68 y la NQS.

El otro tema que copó la atención de los asistentes al foro en la Universidad Nacional fue el del proyecto tranvía, cuyo costo se estima en 2,5 billones de pesos y del que se estudian alternativas a través de la figura de alianzas público privadas (APP).

El experto en movilidad Juan Pablo Bocarejo hizo serios reparos a esta estrategia, pues en ella se plantea una capacidad de 25.000 pasajeros, cuando en realidad la demanda de diseño debería ser al menos de 30.000 pasajeros/hora. También llamó la atención por la extensión que tendrían los vagones y las dificultades que se presentarían en el sinnúmero de intersecciones existentes sobre la vía.

La recomendación de Bocarejo es no pensar en un proyecto de transporte para la Séptima sino en una alternativa urbana que incluya los eficientes usos del suelo y del espacio público, así como una correcta movilización para los peatones.

José Stalin, director del Observatorio de Movilidad de la Nacional, añadió por su parte que a la ciudadanía le corresponde hallar formas de alivianar el tráfico, como tomar vías alternas. Puso como ejemplo las carreras 17 y 20 para aligerar el tráfico en la 7.ª.

### Apuntes sobre futuro de la movilidad

- La Secretaría de Movilidad evalúa la posibilidad de implementar próximamente un carril preferencial en la avenida NQS y en la carrera 68.

- Si no se presentan mayores inconvenientes, a finales de año la Administración podría poner fin al contraflujo que opera actualmente entre las 5 p. m. y las 8 p. m., entre las calles 36 y 92 con 7.ª, en sentido sur-norte.

- La próxima semana, la Alcaldía hará entrega de las obras de ampliación de la carrera 11, entre calles 100 y 106, una vía que cruza por los terrenos del Cantón Norte y que duró casi quince años en disputa.

- Hay expectativa por lo que pueda suceder con las carreras 15 y 11 una vez entre a operar la extensión de esta última. Algunos sugieren dejar la 15 únicamente hacia el norte a partir de la calle 100, y la 11 en una vía de doble sentido a partir de la calle 82.

- “Yo tengo un doctorado en carrera 7.ª”, dijo ayer la secretaria de Movilidad, María Constanza García, al iniciar su intervención en el foro organizado por la Contraloría.

- “Aquí lo único que falta es que nos digan que van a poner río y góndolas en la carrera 7.ª”, expresó Fernando Rojas, experto en movilidad, al advertir sobre las múltiples soluciones que se han ofrecido para la vía.



7



15



8+

