Imprimir

En el 2017 se aprobó el CONPES 3900 que declara de importancia estratégica la primera línea elevada de metro de 23 km y tres troncales alimentadoras y una troncal complementaria (la carrera séptima).
Aquí se inicia el debate de ciudad sobre el paquete de movilidad polémico por la cual se pretende resolver la problemática del transporte masivo público. En primer lugar, porque el metro elevado se diseñó como un alimentador de transmilenio y no como el eje estructurador del transporte público; en segundo lugar, porque la supuesta troncal alimentadora del metro, la Av. 68 con calle 100 no tiene conexión con el metro elevado que termina en la calle 72 y la troncal complementaria del metro elevado, la carrera séptima, por esta vía, no cabe transmilenio.

Lo anterior, nos lleva a concluir que lo aprobado en el CONPES 3900 en materia de movilidad no tenía otro propósito distinto que bloquear la posibilidad de un sistema férreo robusto de transporte masivo y condenar a la ciudad al sistema de transporte de buses de transmilenio.

En 2020 con la llegada de la alcaldesa Claudia López se le dio continuidad al plan de movilidad del exalcalde Peñalosa de construir 120 km de troncales para transmilenio y 23 km de metro elevado más 16 Km subterráneo de la alcaldesa. Es decir, la apuesta siguió siendo la misma receta más transmilenio. Y esta apuesta necesariamente encarrila a Bogotá a un callejo sin salida porque la crisis de la movilidad en la ciudad se origina por implantar el obsoleto sistema de transporte masivo público basado en buses. En resumen, dejan la ciudad con 245 km de troncales de buses y 39 km de metro mal diseñado.

Ahora bien, retomemos el polémico proyecto de la troncal complementaria por la carrera séptima, hábilmente Peñalosa le aposto a matar tres pájaros de un solo escopetazo, lo primero que quiso resolver fue el problema de acceso a transporte público del proyecto inmobiliario Lagos de Torca, por eso, el proyecto de troncal de la carrera séptima llega hasta la calle 200; la segunda apuesta matar de una vez por toda el proyecto metro subterráneo como eje estructurador del transporte público y tercero imponer el sistema transmilenio como un sistema transporte masivo irreversible, condenando a Bogotá a un transporte

basado en buses por décadas.

Esta fue la lógica que se impuso sin importar el daño irreversible que le causa a la ciudad, hablamos de daño irreversible del proyecto troncal carrera séptima porque Bogotá queda atrapada, empeñada y condenada a un obsoleto sistema de transporte de buses que nos tiene en este caos infernal y que somete a la ciudad al atraso y el trancón eterno.

Bajo esta lógica el gobierno de Peñalosa contrato la consultoría de estudios y diseños de la troncal carrera séptima, contrato 1073 de 2016, cuyo objeto dice: "Actualización, complementación, ajustes, de los diseños existentes y/o elaboración de los estudios y diseños para la adecuación al sistema transmilenio de la Carrera 7, desde la calle 32 hasta la calle 200 (…)". Y luego la alcaldesa Claudia López contrata una nueva consultoría IDU-1299-2021 cuyo objeto dice: "Actualización, complementación, ajuste de los estudios y diseños existentes, y/o elaboración de los estudios y diseños, para el corredor verde de la carrera 7 desde la calle 32 hasta la calle 200(…). Es decir, el mismo proyecto troncal para Transmilenio, pero con un nuevo nombre más sonoro "Corredor Verde".

Ahora revisemos el problema físico espacial de la carrera séptima por donde no cabe una troncal de transmilenio que requiere como mínimo un ancho de vía de 37 mts. Sin embargo, a pesar de la inviabilidad técnica físico espacial quieren sacar adelante este despropósito. Veamos la carrera séptima por tramos: tramo 1. Comprendido entre la Estación Museo Nacional en inmediaciones de la calle 32 a la calle 77, los anchos de la vía oscilan entre 19 m a 28 m. (no cabe un transmilenio); Tramo 2. Comprendido entre las calles 77 y la calle 116, se caracteriza por anchos de vía entre 17 m a 32 m. (no cabe un transmilenio); Tramo 3. Comprendido entre la Calle 116 a Calle 170, los anchos de vías de las vías oscilan entre 24 m a 35 m. (no cabe un transmilenio) y el Tramo 4. Comprendido entre la Calle 170 y la Calle 200, se caracteriza por anchos de vía entre 24 m a 8m (no cabe un transmilenio).

Así las cosas, para que quepa una troncal de transmilenio por la Carrera Séptima en los diseños eliminaron un carril de vehículos particulares entre el tramo de la calle 32 hasta la Calle 93 A. Así que, será una de las vías de mayor congestión de la ciudad, sin zonas verdes y

sin árboles. La troncal de la Carrera Séptima será una vía exclusiva para transmilenio sin ciclo-ruta y con andenes restringidos para el peatón.

El engaño a la ciudadanía, la administración distrital promociono la construcción de un corredor verde con amplias zonas verdes, espacios públicos arborizados, amplios andenes para el peatón. Pero en la realidad van construir una troncal de transmilenio sin esos componentes ambientales y de espacios públicos verdes.

Otros daños que causara la troncal de transmilenio por la séptima es, el daño ambiental por el corredor de la carrera séptima entre las calles 32 y 200, se encuentran inventariados 5.438 árboles, arbustos y palmas. De acuerdo con el análisis realizado al diseño de espacio público propuesto en 2017, la implementación del sistema transmilenio requerirá la tala de 2.467 individuos. El daño económico, dentro las actividades económicas se identificaron aproximadamente 1.211 establecimientos entre formales e informales que se verán afectados por la construcción de la troncal de transmilenio.

Otro riesgo que se va enfrentar con la construcción simultanea de la troncal Carrera Séptima y la megaobra del metro elevado en 2024, es, el colapso de la movilidad en la ciudad, no es una advertencia infundada o un falso alarmismo, es una amenaza real sobre Bogotá, pero, eso poca importancia tuvo para los dos últimos gobiernos capitalinos, que privilegiaron un sistema de transporte obsoleto e insostenible por encima del interés general.

Finalmente, hay que repetir una y otra vez que, con la entrada en servicio del sistema de buses de Transmilenio en el 2000 a la fecha, no mejoró la calidad de vida de los ciudadanos, más bien, es un sistema de transporte que lastima la dignidad de los bogotanos porque es un medio de transporte obsoleto e ineficiente, además es un servicio costoso para los ciudadanos y es un sistema de transporte congestionado y colapsado. Así mismo Transmilenio, no es un sistema de transporte que genere dinámica económica, por el contrario, las troncales han causado destrucción de corredores comerciales, estancamiento económico y el deterioro urbanístico en los corredores de las troncales.

Ricardo Rosanía

Foto tomada de: Alcaldía de Bogotá