

De trancones y soluciones

David Forero



El debate sobre el futuro de la movilidad en Bogotá se ha estancado en las características de la primera línea del Metro. El Metro, si bien estratégico, solucionaría el transporte en dos ejes de la ciudad (Bosa-Centro y el eje Sur-Norte del hipercentro), pero estará lejos de convertirse en una panacea para la movilidad. El reto del nuevo alcalde será más complejo: poner en marcha una malla de transporte público multimodal, que facilite la movilidad en diversas zonas y reduzca la congestión y los tiempos de transporte.

Si Bogotá no se pone como meta de mediano plazo reducir el uso masivo del automóvil particular y aumentar la relación de pasajeros por vehículo transitando, lo que lograría únicamente con un sistema de transporte público que sea eficiente y atractivo para los ciudadanos, no va a volverse una ciudad sostenible. Esto implica no solo construir el Metro y dejar licitada la segunda línea hacia Engativá y Suba, sino también expandir el Metro Cable para las zonas elevadas, habilitar los trenes de cercanías para la zona metropolitana, construir alamedas para las bicicletas, e incluso pensar en una línea de tranvía por el Centro, que conecte la Calle 19 con la Calle 6a.

La expansión de la red de TransMilenio tampoco es un tema trivial. Bogotá tiene cubierto su eje Norte-Sur sólo por el lado oriental, con las troncales de la décima, Caracas y NQS. Pero si uno observa el mapa de TransMilenio, resaltan la multitud de troncales que se extienden hacia el Suroccidente (Autopista Sur y Av. Américas), Occidente (El Dorado) y Noroccidente (Calle 80 y Av. Suba), que simulan una mano abierta cuyos largos dedos nunca entran en contacto. El TransMilenio no es un sistema cerrado, ya que no hay una vía que conecte las troncales por el Occidente, precisamente donde vive la mayoría de la población bogotana.

Vale la pena preguntarse si es más útil para la ciudad desarrollar una troncal por la Séptima, o si una apuesta más estratégica e innovadora sea cerrar el sistema de troncales por el Occidente. Aquí chocan dos propuestas: o las troncales Av. 68 y Av. Ciudad de Cali propuestas por el Conpes 3900 (el mismo del Metro elevado), o la troncal de la Boyacá. Al observar el mapa, resalta el valor estratégico de la Av. Boyacá, que geográficamente sería la troncal óptima para la ciudad. No obstante, presenta un inconveniente: la Boyacá se asienta sobre la tubería Tibitóc-Casablanca, lo que requeriría adecuación y desvío de aguas durante su construcción.

Ahora bien, se puede ir más allá con otro tipo de propuestas, incluso más radicales, para las dos principales vías de entrada a Bogotá: las Autopistas del Norte y del Sur, que son la entrada de la ciudad y no dan abasto para la oferta de carros hoy, y mucho menos para lo que viene. ¿Será futurista pensar en un proyecto, ya sea por APP o de capital privado, para construir dos autopistas de dos pisos (elevados o subterráneos), que funcione con peaje electrónico y que descongestione estas dos vías tan estratégicas para el desarrollo de la ciudad?

Toda alternativa que provea transporte y reduzca nuestro tiempo en un trancón es bienvenida para una ciudad que, al parecer, ya no puede más consigo misma.

Investigador de Fedesarrollo. dforero@fedesarrollo.org.co