

TRANSMILENIO 7MA: PROFECIA AUTOCUMPLIDA

Pronunciamiento No. 3 del Tanque de Pensamiento Al Centro

- *El conjunto de ataques sistemáticos a la troncal y al modelo de movilidad de la ciudad han favorecido la politización de un proyecto que, aunque sea incómodo para algunos ciudadanos, resulta fundamental para desatascar el oriente de la ciudad.*
- *Las vías principales y de alta capacidad de la ciudad en el oriente son estrechas y muy limitadas: la Avenida Circunvalar -proyecto que nunca se completó pues no es una avenida que rodee completamente a Bogotá-, la Avenida Séptima y la Caracas.*
- *Nuestro Director de Transporte y Asuntos Urbanos, Juan Pablo Caicedo, advierte que “hoy la Séptima tiene una velocidad promedio de 15 kilómetros por hora haciéndola una de las avenidas más congestionadas y lentas en Bogotá. Parar esta intervención implicará, en el corto plazo, que esta avenida se paralice casi completamente”.*
- *La carrera Séptima es la vía más contaminada del país, es fundamental la intervención de esta para reducir la contaminación del aire. Por eso, se exige que los buses eléctricos sean parte fundamental del proyecto.*
- *Nuestra directora de Empresa e Industria, Diana Pérez, considera que “vale la pena recordar que diez años atrás este proyecto ya había sido objeto de una acción popular, en donde el juzgado 43 administrativo, le ordenaba a la administración de Samuel Moreno, la construcción de la troncal hasta la calle 170”.*
- *El director del Tanque de Pensamiento Al Centro, David Luna, citó una importante frase para resumir la grave situación que vive Bogotá “Una era construye ciudades. Una hora las destruye”. Además considera que “Esta no será la última obra de impacto para Bogotá y la paciencia del ciudadano tiene un límite, por esta razón, desde Al Centro, queremos instar a los órganos de control, al sistema judicial y demás actores para que actúen con sensatez en las decisiones que se tomen, y dejen de lado los egos políticos o económicos que están estancando el desarrollo de nuestra ciudad”.*

Desde Al Centro estamos de acuerdo con la tesis de Darío Hidalgo, director de Despacio, que tan bien aplica para las discusiones de infraestructura de nuestra ciudad: **“es mejor una ciudad en construcción que en eterna discusión”**.

El último episodio de la batalla de las ideas, (porque de obras poco), sobre cómo transportar a la gente en Bogotá se ha dado a propósito de las medidas cautelares solicitadas primero por la Procuraduría General de la Nación y ahora por el despacho del Juzgado 23 Administrativo suspendiendo la licitación de la Troncal de Transmilenio (TM) en la Carrera Séptima.

El conjunto de ataques sistemáticos a la troncal y al modelo de movilidad de la ciudad han favorecido la politización de un proyecto que, aunque sea incómodo para algunos ciudadanos, resulta fundamental para desatascar el oriente de la ciudad, así como para mejorar la infraestructura y el espacio público de una vía que no se actualiza hace más de 30 años.

Sin entrar en consideraciones sobre la armonización -o no- del proyecto de troncal Carrera Séptima con el plan parcial El Pedregal (pues este debate les corresponde a las autoridades judiciales y de control), ni sobre cómo podrían mejorarse los diseños hoy propuestos por el Distrito -más arborización, menos impacto patrimonial y mejor diseño de estaciones-, vale la pena presentar algunas ideas sobre la importancia de este proyecto para la movilidad de la ciudad.

Lo primero es entender la red de TransMilenio como lo que es: un sistema de movilidad. Un sistema que debe procurar atender la demanda de transporte en una ciudad de manera eficiente, segura y amable. Es cierto que los índices de calidad del servicio de TM se han reducido en los últimos años, el factor principal de esto -por encima de los colados, la ausencia de mejora a las estaciones, y los fallos en la frecuencia- es la demora que ha tenido la administración en expandir la red de transporte público.

Esto es especialmente crítico en el borde oriental de la ciudad donde **las vías principales y de alta capacidad son estrechas y muy limitadas: la Avenida Circunvalar -proyecto que nunca se completó pues no es una avenida que rodee completamente a Bogotá-, la Avenida Séptima y la Caracas.** El espacio que va del centro histórico de Bogotá a la calle 100 -entre los cerros y la autopista- es el área de mayor concentración de viajes en la ciudad y hoy solo cuenta con un corredor de transporte público: la Avenida Caracas. Esto implica que hoy, una troncal diseñada para 30,000 viajes en su pico, esté moviendo casi 50 mil y se encuentre al borde del colapso.

El proyecto, complementado con la troncal Avenida 68/Calle 100 que está a punto de licitar la administración actual, no solo va a mejorar significativamente la calidad de vida de casi 4 millones de ciudadanos, sino a mejorar la calidad urbanística y el entorno urbano de las vías. Expandir la red de TM existente facilita la integración modal y el fortalecimiento de la infraestructura con la que ya cuenta la ciudad. Además, varios estudios desde 1997 demuestran que un corredor de BRT en estas avenidas es la mejor alternativa -desde el punto de vista de movilidad- para la ciudad de Bogotá.

Nuestro **Director de Transporte y Asuntos Urbanos, Juan Pablo Caicedo magíster en Administración Pública y Planeación Urbana de Harvard**, considera que “paralizar esta obra implica no ejecutar las mejoras de infraestructura necesarias para desatascar el flujo del tráfico mixto -es decir carros, taxis, motos, etc - en la Séptima. El plan de trabajos incluye la desaparición de los semáforos e intersecciones que más trancón hacen; por ejemplo en las calles 85, 92, 94, 116 y 127. **Hoy la Séptima tiene una velocidad promedio de 15 kilómetros por hora haciéndola una de las avenidas más congestionadas y lentas en Bogotá, ya una de las ciudades con peor tráfico en el mundo. Parar esta intervención implicará, en el corto plazo, que esta avenida se paralice casi completamente**”.

Igualmente, añade “si bien es cierto que el proyecto de TransMilenio por la Carrera Séptima presentado por el Distrito y en proceso de licitación -por ahora suspendido- es susceptible de mejoras que reduzcan el impacto urbanístico, fomenten la renovación urbana y mejoren la huella de carbono de la ciudad, también **consideramos un desacierto la persecución política a la que se ha sometido un proyecto bien sustentado y coherente con las necesidades de movilidad de la ciudad**”.

La carrera Séptima es la vía más contaminada del país. Hace 10 años nuestro director, David Luna, lo demostró después de un experimento en el que colgó sábanas blancas por toda la carrera séptima y tres días después estaban totalmente negras. En aquella época ese experimento permitió demostrar la mala calidad del aire de la ciudad y exigir la aprobación de la Ley del Diésel la cuál buscaba una mejor calidad del combustible. Por esta razón, se exige que los buses eléctricos sean parte fundamental del proyecto. **Si bien instamos a la Administración a comprometerse de manera enfática con la movilidad sostenible -convirtiendo este corredor en uno completamente eléctrico y un ejemplo de multimodalidad e inclusión- también le exigimos a las**

autoridades judiciales y de control mayor responsabilidad a la hora de afectar los proyectos de movilidad en nuestras ciudades.

Nuestra **directora de Empresa e Industria, Diana Pérez abogada especialista en Derecho de los Negocios de la Universidad del Externado y especialista en Derecho de la Empresa de la Universidad de los Andes**, considera que “vale la pena recordar que diez años atrás, el TM por la séptima ya había sido objeto de una acción popular, en donde el juzgado 43 administrativo, le ordenaba a la administración de Samuel Moreno, la construcción de la troncal completa hasta la calle 170, garantizando que no se dilapidaran los casi 9.000 millones de pesos invertidos en los estudios iniciales, sin embargo, diez años después, vemos como otro juez, decide ordenar medidas cautelares y suspender el proceso de licitación, dejando en el limbo un proyecto que ha tenido una inversión enorme, en estudios y en la compra de predios por más de 285.000 millones de pesos. ¿Acaso no debería existir coherencia y congruencia en las decisiones judiciales? La correponsabilidad es de todos, pero también del aparato judicial para evitar que se continúe en esta incertidumbre por causa de decisiones contrapuestas y al vaivén de intereses políticos, que en últimas afectan al ciudadano y al desarrollo de una ciudad que debe construirse con transparencia, eficiencia y legalidad”.

Nuestro director de emprendimiento, Juan Falkonerth, abogado especialista en derecho administrativo de la Universidad del Rosario y candidato a magister en derecho público de la Universidad Externado, considera que el proyecto de TransMilenio por la Séptima requiere un trabajo que convoque a las instituciones, al sector privado y a la comunidad. Falkonerth recuerda que se han concertado varias mesas de trabajo conjuntas desde el año 2017, en el marco del programa “*Construyendo nuestra séptima*”, liderado por Bogotá Como Vamos, la Cámara de Comercio, la Universidad Javeriana, la Universidad del Bosque y la Veeduría Distrital, en las cuales se identificó que el emprendimiento y el comercio organizado podrían ser una oportunidad de mejora en la estructura de regulación del espacio público que trae consigo este proyecto.

Así mismo, agrega Falkonerth, que “el sector productivo debe ser tenido en cuenta en estos procesos, ya que existen cerca de 94.798 empresas en ese corredor vial y sus alrededores, según el informe de 2017, sobre caracterización cuantitativa del sector comercial del área de diseño del sistema Transmilenio por la carrera séptima, de la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico, el cual concluye de manera satisfactoria que con esta obra se impactaría positivamente varios sectores económicos y ganaría la ciudad”.

El director del Tanque de Pensamiento Al Centro, **David Luna**, explica **“la troncal Séptima fue diseñada desde el Gobierno de Lucho Garzón como parte de la troncal Décima, ya construida y que actualmente conecta el centro de la ciudad con el sur. Estas dos son la misma vía, por lo tanto deben conectar con el mismo sistema para que el usuario no se vea obligado a hacer transbordos y perder tiempo.** La troncal de la Séptima beneficiará a ciudadanos en toda la ciudad, especialmente aquellos que viven en los extremos nororiente y suroriente. Además de absorber la carga de los buses actuales y parte de la demanda de la Caracas, pues tendrá la capacidad de mover 24,000 pasajeros hora/sentido, reducirá a la mitad el tiempo de viaje de ciudadanos que viven, por ejemplo, en el barrio El Codito en Usaquén así como los del barrio Barranquillita en Usme, entre tantos otros. El debate siempre se concentra en la conexión de las localidades de Usme, Rafael Uribe y Santa Fe con la localidad de Chapinero, pero se deja de lado a las personas que viven en Usaquén y deben movilizarse hacia la centralidad para trabajar. **Esta no será la última obra de impacto para Bogotá y la paciencia del ciudadano tiene un límite, por esta razón, desde Al Centro, queremos instar a los órganos de control, al sistema judicial y demás actores para que actúen con sensatez en las decisiones que se tomen, y dejen de lado los egos políticos o económicos que están estancando el desarrollo de nuestra ciudad”.**

Finalmente, David Luna agrega “para la discusión de TransMilenio por la séptima vale la pena recordar las palabras de Seneca **“Una era construye ciudades. Una hora las destruye”.** No intervenir esta vía será el error más grande de la era moderna y somos los ciudadanos quienes sufriremos por ello los próximos 20 años”.

No intervenir la Séptima convertirá el fracaso de TransMilenio -dicho sea de paso, el sistema de Bus-Rapid Transit (BRT) más exitoso del mundo en términos de capacidad moviendo más de 2 millones de personas al día- en una profecía autocumplida. Esto es la falsa definición de una situación (el TransMilenio es un fracaso) que evoca un comportamiento particular (impedir la ampliación del sistema y, con ella, la mejora del servicio) que a su vez termina convirtiéndose en realidad.

Bogotá D.C., lunes 02 de septiembre del 2019

@TanqueAlCentro