

# Editorial

## **PERSPECTIVA DEL ESTADO DE LAS VÍAS EN BOGOTÁ**

En los últimos años los bogotanos han sido partícipes de una considerable transformación en la estructura espacial, social, política y económica de la ciudad, gracias a la gestión organizada de las dos últimas administraciones. Una le cambió la cara a Bogotá y elevó la calidad de vida de los ciudadanos al mejorar la infraestructura de los barrios marginales, implementar un sistema eficiente de transporte masivo, recuperar espacio público, y construir la red de ciclorutas más extensa de América Latina. La segunda, con una política más social, se orientó hacia el mejoramiento del nivel de vida de los sectores más vulnerables de la ciudad, enfocándose a suplir las necesidades básicas insatisfechas de los habitantes de escasos recursos con políticas claras en salud, alimentación y educación, entre otras, con el propósito de generar una Bogotá más equitativa y solidaria.

Aunque los logros de la última administración en lo social son meritorios y bien reconocidos, no hay que negar que se descuidó la inversión en cuanto a infraestructura vial, labor que se adelantó con resultados positivos por la primera administración y trajo para la ciudad grandes reconocimientos a nivel mundial. Esta falta de inversión en el mantenimiento de la malla vial de la ciudad empezó a reflejarse en el deterioro de los pavimentos, principalmente en la malla vial local, lo cual disminuyó considerablemente la calidad de vida de los ciudadanos. Debido a la falta de los mantenimientos preventivo y correctivo para recuperar la malla vial que no fue atendida oportunamente, la administración ejecutó un ambicioso programa de rehabilitación con una inversión cercana a los \$900.000 millones de pesos, y que bautizó como 'Armando Calle'. Sin embargo, la atención inoportu-

na de muchas de las vías aceleró su deterioro, a tal punto que a la fecha el Distrito tendrá que invertir mayores recursos para su recuperación.

De acuerdo con el diagnóstico de la malla vial de Bogotá presentado por el IDU en diciembre de 2007, el 63.5% se encuentra en regular o mal estado, siendo la más afectada la malla vial local, la cual está conformada por las vías que permiten la accesibilidad a las unidades de vivienda y de la cual hacen parte el 53% de todas las vías de la ciudad. Se estima que el Distrito necesitará invertir aproximadamente 7.2 billones de pesos para la recuperación de toda la malla vial; sin embargo, el Instituto de Desarrollo Urbano no dispone de recursos suficientes para la ejecución de estas obras.

Las zonas más afectadas por el deterioro de la malla vial local corresponden a los barrios de los estratos 1, 2 y 3. Para su atención, el IDU ha implementado, como mecanismo de apoyo a estas comunidades, el programa de Pavimentos Locales, el cual está orientado a la construcción y rehabilitación de sus vías, y cuyos recursos provienen de la sobre tasa a la gasolina y de un crédito otorgado por la Corporación Andina de Fomento (CAF). Sin embargo, el Instituto debe adjudicar sus escasos recursos a través de convocatorias públicas en las cuales las comunidades presentan sus proyectos de pavimentación, y donde son favorecidas aquellas iniciativas que benefician al mayor número de habitantes y permitan el acceso y la movilidad dentro de los barrios.

Por otro lado, la malla vial arterial principal y complementaria presenta un 65% de sus vías en buen estado; sin embargo, por ser el soporte para la movilidad de la ciudad, la administración Distrital de-

bería esmerarse por mejorar su condición, teniendo en cuenta que cada año entran en circulación cerca de 50.000 vehículos nuevos a la ciudad. Es por esto que sin políticas claras de chatarrización para limitar el crecimiento del parque automotor, y sin un adecuado programa de mantenimiento preventivo de las vías, los bogotanos nunca tendremos esperanzas de disminuir la congestión vehicular que actualmente se vive en la ciudad.

Otras de las causas que ocasionan el deterioro prematuro de los pavimentos están relacionadas con la calidad de los materiales de construcción disponibles en la Sabana de Bogotá, y las sobrecargas a las que son sometidas las estructuras, como es el caso de algunas vías locales que se han destinado para

el paso de las rutas de los buses alimentadores del sistema Transmilenio.

Por lo tanto, para proyectar una mayor vida útil de los pavimentos no sólo se debe considerar la calidad de los materiales y los procesos constructivos, sino también se deben evaluar las afectaciones potenciales en las vías para programar oportunamente los mantenimientos preventivos, los cuales requerirán una menor inversión que los mantenimientos correctivos, y el ciudadano percibirá a partir de una buena gestión que el dinero que paga por sus impuestos está siendo bien invertido.

**Manuel Santiago Ocampo Terreros**

Profesor Facultad Ingeniería Civil