

## EDITORIAL

### MOVILIDAD EN BOGOTÁ

El tema de la movilidad ha sido recurrente en la agenda de los bogotanos durante los últimos cien años, se han ensayado diferentes soluciones tales como el tranvía, los *trolleys* y últimamente el Transmilenio, que no es otra cosa que buses articulados. Desde hace alrededor de 50 años la cuestión del transporte colectivo con el sistema metro se ha vuelto recurrente y se han hecho múltiples estudios para el diseño y la implementación del sistema en Bogotá. Sin embargo, estos estudios se han descartado mas que con razones, con excusas poco sólidas y robustas.

En los inicios del siglo XXI la ciudad de Bogotá está a punto de colapsar en su sistema de movilidad y pareciera que los administradores y los habitantes no aprendieran de las experiencias de las grandes ciudades del mundo, que ya desde el siglo XVII tenían problemas de este tipo. Es el caso de Londres, primera ciudad en la que se construyó un sistema de metro en el siglo XIX, el cual se ha ido expandiendo y modernizando año tras año.

En los últimos meses ha vuelto a salir al escenario la posibilidad del metro para Bogotá y creyera que tiene más detractores que defensores. Sin embargo, es necesario analizar detalladamente el problema de la movilidad y ver las soluciones al enorme problema y concluir acerca de la necesidad del metro para una ciudad con 7 millones de habitantes y en continuo crecimiento, que genera el mayor Producto Interno Bruto (PIB) del país.

El problema de la movilidad tiene varias consecuencias que van desde las más sencillas y obvias, como el aumento en el tiempo de desplazamiento con sus

consecuentes efectos económicos; el innecesario uso de combustible fósil, lo cual le implica no sólo al ciudadano sino al país enormes costos de producción y refinación. El uso de los combustibles genera a su vez problemas de contaminación ambiental, que afectan la salud de los habitantes de la ciudad y deterioro de la infraestructura física, dando una apariencia de suciedad permanente. La impaciencia de los conductores ante los atascos, genera una enorme contaminación auditiva, la cual no sólo afecta físicamente a las personas, sino que genera estrés y agresividad.

Mas importante que mencionar el problema bien conocido, es indispensable mencionar soluciones al mismo, estas pasan por el mejoramiento de la infraestructura existente, mejoramiento de la señalización y la semaforización, con una sincronización adecuada del sistema, un aumento de los efectivos de la policía de tránsito, dicho aumento no sería un gasto sino una inversión, ya que el número de infracciones diarias de los bogotanos es bastante grande; por razones desconocidas se ha aplazado repetidamente la construcción de las terminales satélites de transporte intermunicipal, sobretodo la de la Autopista Norte, que aliviaría el problema, al evitar el ingreso de las flotas a la ciudad. Otra parte de la solución consiste en la prohibición de los vehículos de tracción animal en la ciudad, los intentos tímidos terminaron en la ridícula matrícula de dichos vehículos. Y algo indispensable es la construcción del metro, los cuales mejoran la movilidad y al moverse con electricidad tienen un impacto de la contaminación del aire mínima, lo mismo que a nivel del ruido.

Teóricamente, en la administración de las ciudades el bien público debe primar sobre el bien particular, lamentablemente en la ciudad de Bogotá ha primado el interés de algunos pequeños grupos de particulares, que como se ha visto no han contribuido al beneficio de la comunidad. Las obras realizadas durante los últimos años han contribuido parcialmente a solucionar el problema pero no son suficientes. El uso de las ciclo-rutas es mínimo y fue realizado con unas inversiones cuantiosas, Bogotá se convirtió en la ciudad con mayor número de ciclo-rutas subutilizadas, entre muchas razones porque la cantidad promedio anual multianual de días de lluvia es de 289 días al año, eso sin contar el grave problema de inseguridad. Ciudades europeas y asiáticas de primer mundo, con un número importante de ciclistas no tienen tantos kilómetros de ciclo-rutas como Bogotá, solo hay que pensar en ciudades como Ámsterdam o Tokio para verificar dicha afirmación. El aumento del tamaño de los andenes con la consecuente reducción de los carriles para los vehículos aumentó la congestión y en algunos casos, afectó gravemente a los negocios, llevándolos a la quiebra, como en el caso de la carrera 15.

Sorprende que las soluciones planteadas sean sólo con combustible fósil y se descarte el uso de vehículos eléctricos como el *trolley*, el tranvía y el metro, los cuales contaminan muchísimo menos. México Distrito Federal tiene sistema metro desde los años 70, el sistema funciona bastante bien y fue construi-

do en unos suelos bajo un lago desecado en los últimos setecientos años, así que el problema no es de geotecnia. Caracas tiene su sistema de metro también desde los años 70 y funciona satisfactoriamente. Santiago de Chile también lo tiene, así que no es un problema de terremotos. No es necesario hacer la lista de ciudades y sistemas, Bogotá y los bogotanos merecemos tener un sistema de transporte público tipo metro, rápido y ágil con un mínimo impacto ambiental, de lo contrario estaremos rezagados en la carrera del progreso a nivel mundial.

La fase III de Transmilenio se diseñará y construirá en los próximos tres años, al cabo de los cuales el problema de movilidad seguirá siendo mayúsculo. Después de la puesta en operación del sistema, existe la posibilidad que finalmente se le de vía libre al sistema de metro para Bogotá, un sistema subterráneo que podrá movilizar mayor número de pasajeros, a mayor velocidad, con unos niveles mejores de seguridad y algo muy importante con niveles de contaminación del aire muchísimo menores. Las grandes e importantes ciudades del mundo tienen una convivencia pacífica de diferentes sistemas de transporte que incluyen inexorablemente el metro, con la presencia de tranvías, *trolleys*, trenes, trenes de cercanías, buses, taxis, carros particulares y bicicletas.

**Andrés José Alfaro Castillo**  
**Profesor Facultad de Ingeniería**