

Arranca restricción a vehículos pesados

Hoy entra en vigencia un decreto emitido por Leonardo Donoso, alcalde de Chía, que restringe el tránsito de camiones de más de 3,4 toneladas por la avenida Pradilla, la vía principal de ese municipio. La decisión podría tener fuertes repercusiones en la movilidad de Bogotá, pues un tramo de 800 metros de esa carretera es la única conexión

entre dos concesiones viales: la Devisab y la Devinorte, que unen a Cundinamarca con el norte de Boyacá y los Santanderes.

Por eso, los vehículos pesados (el cálculo es que 1.500 circulan a diario por allí) tendrían que buscar rutas alternas en Bogotá. Las posibilidades son la calle 13 o la calle

80, para tomar la avenida Boyacá y luego salir a la autopista Norte para tomar la vía a Boyacá.

El decreto, que se firmó pasado el 16 de agosto, prohíbe la circulación de esos vehículos de lunes a viernes entre las 6:00 a.m. y las 8:00 p.m. y los fines de semana entre las 4:00 y las 8:00 p.m.

» La decisión repercutiría en la movilidad de Bogotá, pues esa carretera es la única conexión entre dos concesiones viales.

Bogotá

Tras el pronunciamiento del alcalde

Los reparos al anunciado metro de Peñalosa

El desconocimiento de los conceptos que llevaron a determinar las características del metro elevado y su articulación con Transmilenio son las principales críticas al proyecto.

El pasado sábado, en la Casa de Nariño, el presidente Juan Manuel Santos y el alcalde Enrique Peñalosa anunciaron las características y el trazado definitivo de la primera línea del metro de Bogotá, que, pese a todas las voces de protesta, efectivamente será elevado, y fijaron fechas para empe-

zar su construcción. Así, el proyecto, que ha estado tan embolado, parece encarrilarse. La mayoría de sectores ven como necesaria la puesta en marcha de la obra, pero hay quienes no quedaron satisfechos con las condiciones en las que se realizará.

La crítica principal sigue siendo

la supuesta falta de estudios para tomar decisiones sobre el metro. Durante la administración de Gustavo Petro se hicieron estudios para que ese sistema de transporte fuera subterráneo. Pero, tras llegar al Palacio Liévano, Enrique Peñalosa no tardó mucho en mostrar que se decantaría por un metro elevado, como lo confirmó el pasado sábado. Su trazado (arranca en el portal de Las Américas y va por las avenidas Primero de Mayo y Caracas hasta la calle 72) se definió apoyándose en los estudios de la administración pasada y en una nueva consultoría, a cargo de la firma francesa Systra.

“Está bien construir sobre lo construido. Pero para hacer modificaciones hace falta un análisis más profundo”, aseguró Germán Prieto, experto en movilidad de la Universidad Jorge Tadeo Lozano, haciendo referencia a que, para él, faltó un análisis exhaustivo de características como la demanda del servicio o el trazado, sobre todo al observar que se usaron como referencia estudios realizados para el metro subterráneo que proponía Petro, y no el elevado que concibe Peñalosa.

De acuerdo con Prieto, las decisiones se tomaron bajo la presión de la ciudadanía por ver un proyecto de metro en marcha. “La ciudad no ha hecho una dis-

cusión abierta e imparcial. Queremos metro, pero no nos estamos haciendo las preguntas necesarias para tenerlo”, sostuvo. Los estudios también fueron uno de los frentes del proyecto que cuestionaron desde el Polo Democrático.

“Peñalosa y Santos pretenden disponer de las finanzas de Bogotá de forma irresponsable con la propuesta de un ‘metrico’ elevado sin respaldo de estudios serios y favoreciendo el negocio del modelo Transmilenio”, afirmó el concejal Manuel Sarmiento, para quien, además, el trabajo de Systra, que se contrató en esta administración, “no constituye un estudio en detalle sobre las características y el valor de la obra”, que costaría \$13,2 billones (el 70 % de lo cual lo pondrá la Nación).

José Stalin Rojas, director del Observatorio de Movilidad de la Universidad Nacional, cree que el

punto gris de lo anunciado el pasado sábado es que no se conocen totalmente los estudios. Sin embargo, resalta que se encaminó el proyecto “hacia un punto de no retorno”, tras el cual ni siquiera los mandatarios que vengan podrán ponerlo en entredicho. “Se avanzó mucho con el anuncio de que en los próximos días se firmará el documento Conpes, y con la fijación de fechas para las licitaciones”, que se harían en 2017, para empezar obras en 2018.

Otro tema que ha sido eje de cuestionamientos es el trazado. En el Distrito han defendido que el metro vaya por la avenida Caracas, argumentando que permitirá la conectividad con Transmilenio. Sin embargo, hay quienes lo discuten diciendo que terminará convirtiéndose en un “alimentador” de ese sistema. “No se puede hacer una línea del metro sobre una línea de TM. Lo ideal sería hacerlo por la Séptima, sobre el borde oriental, pero por ahí el alcalde ya tiene su plan para Transmilenio”, aseguró el representante a la Cámara Germán Navas Talero.

Por su parte, Prieto sostiene que “si hay un corredor que amerite tener metro es la Caracas, pero poner dos sistemas en paralelo a competir puede significar un riesgo financiero. Sin embargo, prefiero eso a que lo manden por otro corredor”. Para el experto, aún hay preguntas sobre la conexión de esta línea del metro con el sur de la ciudad.

Pese a que persisten las críticas a la propuesta de metro de Peñalosa, el anuncio que hizo junto con el presidente Santos parece marcar un rumbo fijo para ese proyecto. Por eso, según Rojas, lo que viene ahora es “superar las discusiones y focalizarse en la ejecución. Y, sobre todo, evitar problemas jurídicos que puedan llevar al estancamiento. Hay mucha plata en juego y cualquier sombra empantanaría la obra”, dice, haciendo hincapié en que se les debe poner la lupa a los términos de referencia de las licitaciones, “para que no haya asignación a dedo y quienes vengan a hacer el metro sean los mejores”.

Seguramente, en los próximos días se conocerán más detalles del proyecto y del estudio de Systra, que alimentarán la discusión sobre la conveniencia de las características de la primera línea de la obra. Lo concreto es que el alcalde Peñalosa ya se la jugó, con el respaldo del presidente, por un metro a su manera. ▀

“Está bien construir sobre lo construido. Pero para hacer modificaciones hace falta un análisis más profundo”.

Germán Prieto, experto en movilidad.



Así sería la primera línea del metro de Bogotá, a partir de lo anunciado por el alcalde Enrique Peñalosa. / Alcaldía de Bogotá