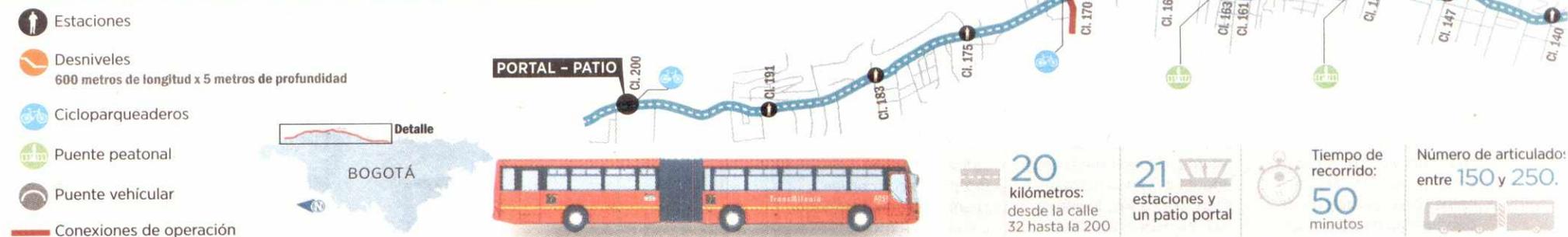


## Así sería el trazado de la troncal de la Séptima



# Bogotá

## Movilidad vs. estética

# TM POR LA SÉPTIMA: OBRA NECESARIA

Los recursos de \$2,4 billones ya están garantizados. Los estudios están en marcha y prevalecerá el diseño en pos del medioambiente.

Más allá de la polémica, de los ciudadanos que están de acuerdo y los que no, el Transmilenio por la carrera Séptima de Bogotá no tiene marcha atrás. Los \$2,4 billones que costará la nueva troncal están asegurados y en menos de dos meses la firma Ingetec deberá entregar los diseños. El próximo año comenzará la compra de predios y se abrirá la licitación. Su construcción tardará máximo tres años y se calcula que el primer articulado rodará en 2021.

Sin duda, la carrera Séptima es una de las más emblemáticas e históricas de la capital colombiana, y tal vez por ello la construcción de un Transmilenio ha generado tanto debate. Lo cierto es que, basados en estudios, si no se adelanta ninguna obra que mejore la movilidad, este corredor va a colapsar y en tres años la velocidad será de 5 kilómetros por hora. Es decir, será más fácil caminar que ir en algún tipo de transporte. Así que su construcción, según la administración, es una necesidad para la movilidad de la ciudad, más allá del debate de lo estético.

### La obra

El Transmilenio por la carrera Séptima irá desde la estación Museo Nacional hasta el portal Calle 200. Tendrá una longitud de 20 kilómetros. El trazado contará con 21 estaciones y un patio portal, y tendrá intersecciones a desnivel en la calle 72, la calle 100 y la calle 170. Las taquillas estarán ubicadas en el espacio público, con barreras disuasivas en las estaciones, para evitar los colados. El ancho del carril de Transmilenio será de 3,50 m,

mientras que el del carril de tráfico mixto será de 6,25 m. Adicionalmente habrá siete cicloparqueaderos ubicados en las calles 36, 60, 100, 127, 134, 170 y 200.

Las 21 estaciones estarán ubicadas estratégicamente para garantizar el espacio de los peatones, mínimo con dos carriles por sentido, para el tráfico mixto y el carril exclusivo para el Transmilenio en ambos sentidos. Se aclara que sólo en las estaciones habrá carril de sobrepaso y que esto está contemplado en los estudios. Las estaciones transparentes tendrán mejor ventilación y protección contra la lluvia, puertas anticolidas, taquillas externas y plazoletas y desniveles que permitirán aprovechar el espacio público.

Más allá de la descripción de la obra, hay una cuestión de movilidad y preservación del medioambiente. Con su ejecución, la oferta de buses se disminuirá en una relación de 5 a 1. Dicho en porcentaje, bajará en un 80 % el número de buses y, por ende, aumentará el número de pasajes. Hoy se movilizan 18.000 usuarios y con el Transmilenio serán 24.000 hora sentido. El ejemplo más práctico es que, mientras hoy, en un desplazamiento de la calle 32 hasta la 200 se demora más de dos horas, con la nueva troncal se hará en 50 minutos sin transbordos.

Circularán entonces 140 buses de Transmilenio con tecnología más limpia y amigable. La ecuación, según los expertos, es: menos buses, menos contaminación ambiental y auditiva.

Uno de los argumentos de los opositores a esta obra es que arra-



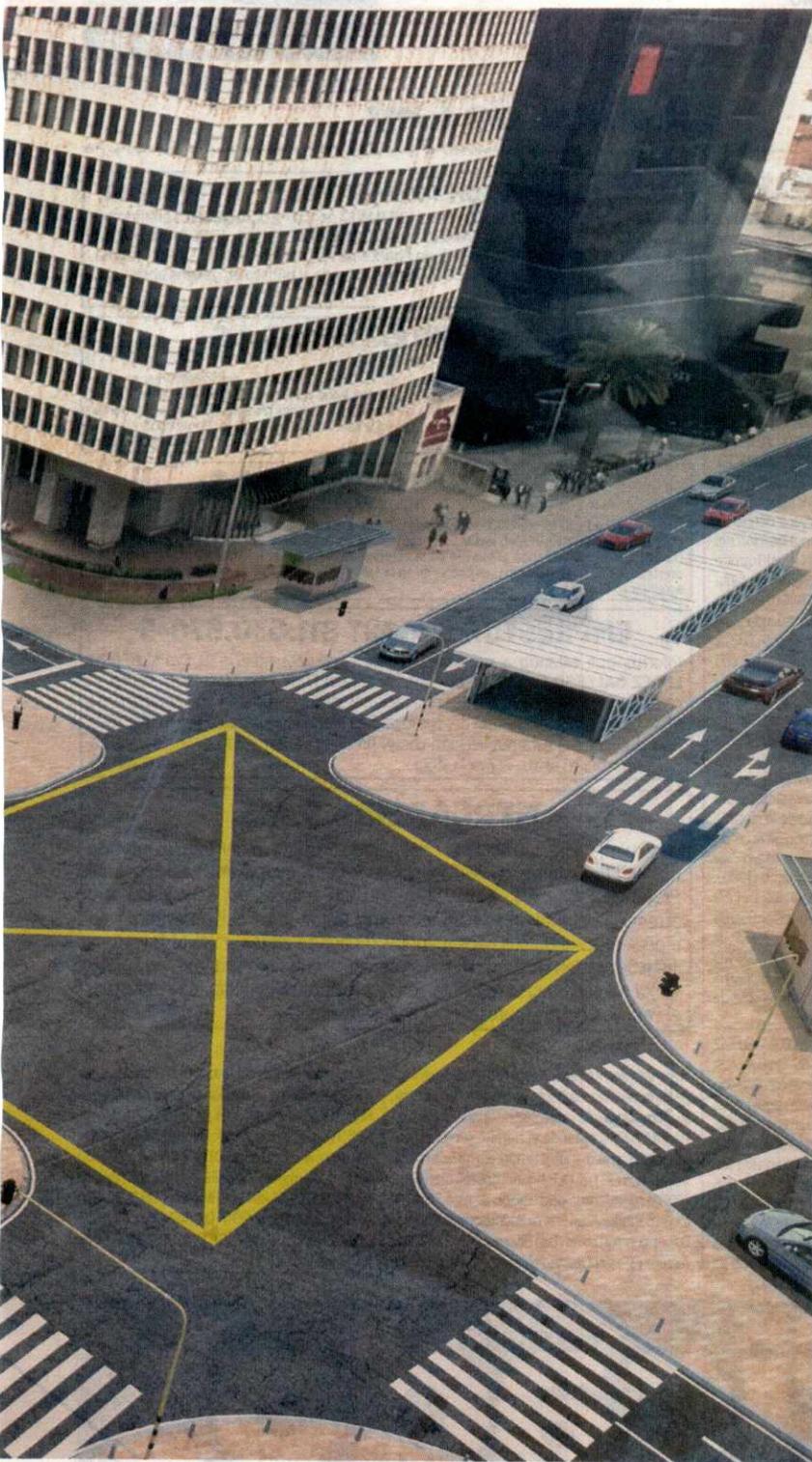
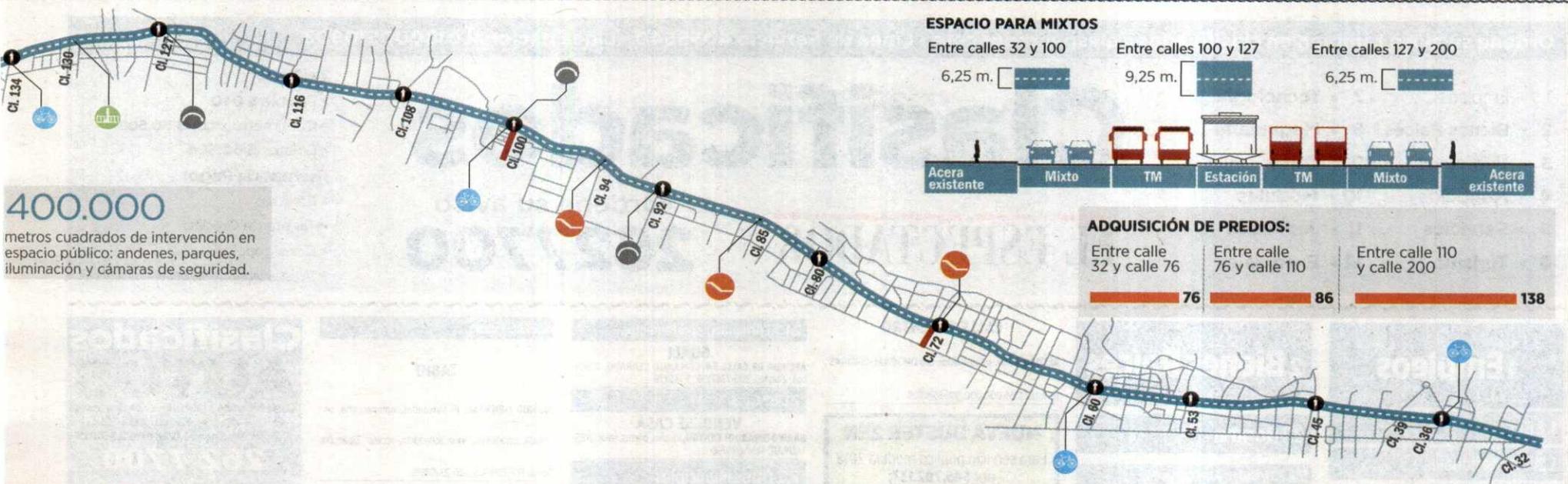
Así lucirá la carrera Séptima con calle 72 tras la construcción del nuevo portal de Transmilenio. / Cortesía IDU

sará con los predios de corredor. Según Catastro Distrital, hay un total de 26.675 propiedades en ambos costados. Para el proyecto sólo se necesitará la adquisición de 300 (148 residenciales, 84 comerciales, tres estaciones de servicios, ocho lotes y 17 entre universidades, colegios y embajadas), equivalentes al 1,08 %. Y de las 300 propiedades, 120 serán modificadas parcialmente.

Otro punto en discordia es la ciclovia. A lo que el IDU (Instituto de Desarrollo Urbano) explica "que ésta se adaptará al corredor, como ha ocurrido en otras vías de la ciudad que cuentan con Transmilenio, como la calle 26. La ciclovia sigue". Adicionalmente, entre las calles 100 y 200 habrá una ciclorruta de 11 kilómetros.

En cuanto a los argumentos urbanísticos, según el Distrito, los

estudios muestran que el corredor es viable y que la troncal se puede construir de forma adecuada. Además, la Séptima no tiene una intervención hace décadas, está en lamentables condiciones y su espacio público es inexistente. Hoy cuenta con andenes dañados, vías deterioradas, desorden en el transporte público y particular, espacios poco amigables y poca iluminación. Y para la



**Martha Moreno, directora Camacol, Bogotá**

**¿Cuál es su posición frente a la construcción de Transmilenio en la Séptima?**

Este es un proyecto que desde Camacol Bogotá y Cundinamarca respaldamos, ya que creemos que los bogotanos debemos estar dispuestos a

contemplar la viabilidad de las iniciativas que se den en pro de resolver las dificultades de movilidad que hoy tiene la ciudad.

**¿Cuáles son sus argumentos que respaldan su posición?**

Por una parte, los estudios que se han hecho han dado como

conclusión que la priorización de los sistemas de transporte masivos son parte importante de la solución a los problemas de movilidad que tiene la ciudad.

**¿Qué beneficios tendría la construcción de este medio de transporte en**

**la carrera Séptima?**

El mayor beneficio que encontramos con este proyecto es la conexión entre el centro y el norte de la ciudad, articulándose además con el futuro desarrollo de Lagos de Torca, que será de gran impacto para el urbanismo de la ciudad.

esta megaobra. Aseguran que la estética de la ciudad se verá perjudicada y que definitivamente la troncal de Transmilenio no cabe por ese corredor.

A lo que la directora del IDU, responde sin vacilación: "Sí cabe. Se adaptará al trazado de la vía. La localización de las estaciones será estratégica. Contrario a lo que creen algunos ciudadanos, la obra revitalizará el corredor".

**Una histórica de Bogotá**

Para Daniel Arriaga, arquitecto, profesor de la Universidad Jorge Tadeo Lozano y consultor en diseño y planificación urbana, "en lo de la Séptima hay que diferenciar dos cosas. Una de ellas es el tema vial, y es importante entender que conecta de norte a sur zonas residenciales, institucionales, comerciales, turísticas y recreativas. Pero, además, la Séptima tiene una particularidad y es que tiene que ver con la historia del país. Nació para un momento histórico, pero con el paso del tiempo tiene que atender otras demandas y necesidades, y en estos momentos necesita ajustes, es decir, hacerle un tratamiento de espacio público, volver a sembrar árboles, viaductos y puentes. En conclusión, necesitamos modificar la Séptima, en ajustes físicos y de ingeniería vial".

En la misma línea se pronuncia Mauricio Rico, director de Corpóséptima, quien asegura que "para nosotros este proyecto representa una oportunidad de recuperar urbanamente el espacio público y de movilidad. Esta vía, de la que muchos dicen que se va a destruir con Transmilenio, no necesita de él para hacerlo. Ya nos hemos encargado desde hace muchos años de echarla a perder. Lo que tenemos que hacer ahora es aprovechar el impacto positivo que pueda generar urbanamente este proyecto, el más grande que se va a realizar en Bogotá".

**El Transmilenio por la Séptima conectará con las troncales de la 10ª, la 26, la Caracas y la 170, y en un futuro con la de la avenida 68 y la primera línea del metro.**

Para Camilo Reales, líder de Defendamos los Cerros, "pensándolo como proyecto de ciudad, con los recursos que Bogotá tiene, que son alrededor de 6 billones, lo que hay que hacer es distribuirlo racionalmente por todas las zonas de Bogotá para que el uso de ese transporte público se siga incrementando y para que no colapse la movilidad de Bogotá".

Sobre la opción de implementar otro sistema de transporte, Reales añade: "Estoy seguro de que muchas personas soñarían con un tranvía o un subterráneo, pero nuestros recursos no dan para eso. Si nosotros queremos una solución rápida, es el Transmilenio".

En el otro bando, el de los opositores, Fernando Rojas, reconocido experto en movilidad, señala su desacuerdo "porque la administración no ha sido capaz de

aclearar dudas razonables que tienen los habitantes del sector, como cuáles son las mejoras de Transmilenio con relación a lo que hoy funciona. Realmente, cómo va a ser ese subterráneo que se va a hacer en la 72 con Séptima. Cuánto va a valer la troncal. Teniendo en cuenta que los estudios aún no están listos, cómo van a hacer para que el Transmilenio quepa entre la 32 y la 85. Mientras la administración dice que va a trabajar con buses limpios, no es claro cómo lo va hacer, porque hoy esa troncal hace parte de la zona que opera Consorcio Expres y aún no sabemos si ellos tienen el músculo financiero y las ganas de meterse en este nuevo proyecto".

El Distrito señala que este proyecto ha sido lo suficientemente estudiado. Desde 1999 se han adelantado un total de cinco estudios, desde la administración de Luis Garzón. No es un tema de ahora.

La administración distrital responde que el proceso ha sido abierto, con una participación ciudadana efectiva. En sus registros tiene contabilizadas las propuestas de 1.551 habitantes, 90 de las cuales fueron ya analizadas y 65 incorporadas a los diseños actuales. Inclusive, el equipo social del IDU continuará reuniéndose con la ciudadanía en general para conocer nuevas propuestas.

tranquilidad de los usuarios que se movilizan por este corredor, la obra se construirá en ocho tramos, es decir, no se afectará desde un comienzo toda la vía.

"El proyecto de la carrera Séptima no puede estar supeditado a la coyuntura electoral del país. Caer en esta situación es peligroso para la ciudad y no permite hacer las obras que se han necesitado por años. La administración de

Enrique Peñalosa asumió la responsabilidad de recuperar la carrera Séptima y conectarla con el sistema Transmilenio", aseguró Yaneth Mantilla, directora del IDU.

El pulmón de la discusión está en el tramo de la calle 100 hacia el sur. Los miembros de los comités opositores aseveran que aún no se ha dado una discusión técnica necesaria para la construcción de

**Cruces a desnivel**

**Calle 72:** el desnivel comienza en la calle 70 y va hasta la calle 75, en una longitud de 650 metros. Además tendrá el ramal hacia el occidente de 100 metros, para salir en la calle 72 antes de la carrera 8ª. Será para uso de TM.

**Calle 85:** el desnivel empieza en la calle 82 y finaliza en la calle 87. Garantiza los cruces existentes. Será para uso de TM.

**Calle 94:** cruce al occidente exclusivo para carros particulares. Sólo toma la distancia de la 94 como el cruce actual.

**Puentes vehiculares:** Av. Circunvalar x calle 85 (dos puentes paralelos). Calle 92 x carrera 7 (Acceso noroccidental a Av. Circunvalar). Calle 100 x carrera 7: (Plan El Pedregal). Calle 127 x carrera 7 (2 Puentes).