



Este artículo es una publicación de la Corporación Viva la Ciudadanía
Opiniones sobre este artículo escribanos a:

semanariovirtual@viva.org.co

www.viva.org.co

La crisis del Sistema de Transporte Masivo en Bogotá

Pedro Santana Rodríguez
Presidente Corporación Viva la Ciudadanía

El viernes 9 de marzo se presentó la mayor protesta en contra del sistema de buses articulados que en Bogotá se denomina Transmilenio. Desde las horas de la mañana, cientos de jóvenes iniciaron las protestas que generaron hacia el mediodía y la tarde ataques contra las estaciones y terminaron con la quema de cinco de los buses que prestan el servicio en el sistema que se construyó hace unos 12 años para enfrentar el caótico servicio de transporte público en la ciudad, que hoy cuenta con 7.5 millones de habitantes amen de cerca de 1.4 millones que viven en los municipios del área más próxima de la ciudad. Las protestas vienen ocurriendo desde años atrás, pero la gravedad de la registrada este viernes pasado no tenía antecedentes en la ciudad.

Hasta el momento se han identificado por lo menos a medio centenar de personas a quienes se dice serán judicializadas. La mayoría de ellos son jóvenes entre los 18 y los 26 años de edad. Esto llama la atención sobre la formación cívica que se imparte en la ciudad a nuestros jóvenes y las falencias en la construcción de unas reglas de convivencia ciudadana, y unos valores democráticos que deberían ser parte de la formación ciudadana también para la protesta que debe ser pacífica y que debe ser protegida por las autoridades. Por supuesto que hay que condenar la violencia que acompañó esta protesta, pero no se deben desconocer los problemas que la originan.

Sobre los problemas más inmediatos existe consenso entre los expertos. El deterioro de las vías, pero principalmente de la troncal de la Avenida Caracas que hace lenta la circulación de los articulados; la inexistencia de puentes a bajo nivel que permitiría aumentar la velocidad hoy reducida a 14 kilómetros la hora por la cantidad de semáforos que tiene esta troncal; la congestión que se manifiesta en que hoy se están moviendo 600 mil pasajeros más en los mismos buses y sin que las rutas hayan aumentado, hace cinco años que no se adicionan nuevas rutas al sistema; al mismo tiempo se señala con claridad que las 12 empresas que prestan el servicio recibieron demasiadas concesiones por parte de la administración de Enrique Peñalosa, que inauguró el sistema. Transmilenio recibe al año 735.000 millones de pesos que en un 95% van a los operadores privados mientras el Distrito sólo recibe el 5%.

A finales de la administración pasada las tarifas fueron incrementadas a 1.750 pesos por ruta sin aparente justificación. Las estaciones no han sido ampliadas pese a que como ya se señaló el número de pasajeros se incrementó, el

expendio de los tiquetes se hace en estaciones pequeñas cuando podrían usarse sistemas mixtos de expendio de tiquetes en droguerías o supermercados y también se podrían usar tarjetas electrónicas recargables. Se habla también de la posibilidad de usar buses de tres cabinas y no sólo de dos o la utilización de un tercer carril en la troncal de la Caracas, en fin, hay muchas propuestas inmediatas que deberían ser examinadas y puestas en marcha de inmediato.

No obstante, el reto que tiene la administración de Gustavo Petro no sólo se resolverá con medidas inmediatas. El problema es estructural y a éste se suma la puesta en marcha del Sistema Integrado de Transporte, SIT, que debería arrancar en el mes de junio y que fue concesionado por la administración anterior para los próximos 23 años. La administración del alcalde Petro, ha puesto sobre la mesa dos temas que son parte del problema y que deberán afrontarse de acuerdo al marco legal que posee el país y la ciudad. Petro ha insistido en la necesidad de renegociar los contratos con las 12 empresas concesionarias de Transmilenio y esto obviamente ha encontrado la resistencia de quienes consideran que tienen derechos adquiridos. A nuestro juicio acertadamente el gerente de Transmilenio Carlos García Botero, ha señalado que se debe acudir a la ley 80 que permite esa renegociación y esa misma norma podría usarse para revisar la concesión adjudicada para poner en marcha el Sistema Integrado de Transporte. Esta es apenas una parte del problema que trata de enfrentar el sistema que existe de manera acertada.

Sin embargo, el reto fundamental está en la definición y el financiamiento del sistema multimodal que la ciudad tiene que construir para superar su crisis de movilidad. Los peñalistas se equivocan cuando creen que con un sistema de solobuses y troncales se resolverá el problema. Se requiere un metro pesado como el que se está proyectando desde la pasada administración, pero el alcalde Petro tiene que tomar decisiones finales sobre la ruta y eso debe hacerlo con relativa urgencia y se debe estructurar la propuesta de la carrera séptima y definir si lo que allí se pondrá en funcionamiento es un sistema de tranvía eléctrico; deberá resolver el problema del tren de cercanías conjuntamente con el gobernador de Cundinamarca Álvaro Cruz, y finalmente deberá decidir la suerte de la Avenida Longitudinal de Occidente, ALO, así como la construcción de Transmilenio en la Avenida 68 y la Avenida Boyacá.

Los comités de diálogo con los usuarios de transporte público que se pusieron en marcha, desde la semana pasada, deben ser espacios para discutir sobre las propuestas inmediatas y las propuestas estructurales. Sólo así se podrá ir construyendo un consenso y desmontando la bomba de tiempo en que se ha convertido de nuevo el transporte público en la ciudad. Esperamos que la administración escuche y ponga en marcha las propuestas que satisfagan los reclamos de la ciudadanía descontenta con justa razón.

Edición N° 00295 – Semana del 16 al 22 de Marzo de 2012