

LA FALTA DE UNA PERSPECTIVA REALISTA: EL ABANDONO DE LOS CORREDORES FÉRREOS EN BOGOTÁ

Por: **ALFONSO LIEVANO SAMPER**

Lic. Ciencia Política, M. A. Sociología

Artículo del Boletín de la

Sociedad Geográfica de Colombia

Número 112, Volumen 31

1978

El tema del transporte masivo surge con la urbe moderna. Las grandes ciudades a fin de resolver sus necesidades primarias de transporte dan origen a la variedad de sistemas; por ejemplo: Venecia se caracteriza por la utilización de canales de agua que permitían el transporte tanto de personas como de carga; el caso de Nueva York que se desarrolla en base a dos determinantes: el río Hudson y el ferrocarril, que con el tiempo llega a ser transformado por lo que hoy se conoce como el subway y la ciudad de Los Angeles cuya principal característica es su desarrollo urbano en base al automóvil.

Estos tres ejemplos nos muestran la variedad de soluciones que se han adoptado y que están determinadas por factores geográficos, políticos, económicos, culturales, etc.

En el caso de Venecia, los canales la llevaron a un gran auge comercial y este permitió que la ciudad se desarrollara a pesar de estar localizada en una zona pantanosa no apropiada para la construcción de edificios. Por el contrario Nueva York se localiza en una zona rocosa, la Isla de Manhattan, rodeada por dos brazos del río Hudson que le permite un fácil transporte acuático, que a mediados del siglo pasado mejoro notablemente con la introducción del ferrocarril, permitiendo el desarrollo de la industria y el comercio y con ello el de la ciudad y sus medios de transporte. Finalmente la ciudad de Los Ángeles localizada en una zona casi desértica, se caracteriza por tener una solución de transporte individual (el automóvil) mediante grandes autopistas que intercomunican la población dispersa.

Estas tres situaciones no se exponen como base que establezca un modelo para el caso de Bogotá, sino para demostrar que cada ciudad debe buscar una solución realista que resuelva sus necesidades variables de transporte de acuerdo a los recursos disponibles.

Bogotá es una de las ciudades que más ha estudiado en Colombia la forma de desarrollar su sistema de transporte masivo para 4.000.000 de pasajeros, sin embargo, es la más atrasada en cuanto a la utilización de sus recursos.

La misión Holandesa y el Departamento de Planeación Nacional adelantaron un estudio conocido como el OAT cuyo objetivo fue el determinar la estructura del sistema existente.

Abarcó las condiciones laborales de los chóferes, las necesidades de los usuarios, las actitudes y opiniones de los empresarios del transporte, finalmente recomendó la racionalización de rutas y la utilización de un equipo de buses idóneo, para lo cual sería necesario reemplazar el actual.

Según datos del estudio de la comisión nombrada por la alcaldía en octubre de 1974, Bogotá contaba con 7.500 entre buses, busetas y microbuses con capacidad para transportar 4.000.000 de pasajeros pero al racionalizar su empleo podrían ser utilizados para transportar a 8.400.000. Afirma el estudio OAT que como consecuencia de la racionalización de rutas, entre otras cosas, se lograría aumentar la velocidad actual de 18.8 Km/h a 22.2 Km/h. Esto demuestra la baja eficiencia del sistema de transporte actual y las ventajas de la racionalización si sólo se utiliza la modalidad del bus (con motor a explosión o eléctrico).

Los estudios contratados por el Distrito Especial que se conocen como Fase I (1969-1970), Fase II (1971-1973) y Fase IIB (1974) se orientaron a determinar un desarrollo integrado y racional para la ciudad, teniendo en cuenta los factores críticos: servicios públicos, transportes, usos del terreno, recursos disponibles, etc., presentaron como recomendación la creación de ciudades dentro de la ciudad.

En cuanto se refiere al transporte masivo plantearon una política flexible para su desarrollo paulatino, mediante recursos nacionales para financiar el plan propuesto ya que las vías férreas pertenecen a los Ferrocarriles Nacionales. Se recomienda en este estudio, entre otras soluciones, la utilización de los rieles existentes que en una primera etapa denominada como transporte masivo liviano, permitiría transporte para 6.000 pasajeros hora entre Fontibón y el Centro, y 5.000 entre Soacha y el Centro, en vías de longitud de 10 y 25, kms., respectivamente, reduciendo de esta manera la congestión en las vías para automotores, ya que la ruta Fontibón tiene aproximadamente 22.000 pasajeros en las horas pico y la ruta Soacha 15.000. En una segunda etapa propone un sistema más sofisticado de transporte masivo que uniría los polos de desarrollo o ciudades dentro de la ciudad: Usaquen, Suba, el Centro, Fontibón, Modelia y Soacha quedarían unidos por una red de transporte masivo con capacidad por corredor de 70.000 pasajeros hora solucionando así las necesidades hasta 1990. Se aconseja además el uso de distintos sistemas de transporte masivo como determinantes para el desarrollo urbano de la ciudad y propone la creación de una sociedad de economía mixta que tendría por objeto el desarrollar el sistema de transporte masivo.

Los Ferrocarriles Nacionales, con muy buen criterio, ofrecieron en arriendo o como aporte a una entidad pública o a una sociedad de economía mixta sus derechos sobre los corredores férreos pero en ningún caso se arriesgan a iniciar la empresa.

Aún cuando no se mencionen aquí sino algunos estudios podemos afirmar que el problema se ha analizado a fondo, pero se le ha dado más importancia a los estudios que a las soluciones requeridas. Las razones que se aducen para la no utilización de los corredores férreos son la falla de estaciones y sistemas de cruces a un mismo nivel.

El sistema de transporte de buses de Bogotá, a pesar de su deficiencia, tiene la característica de ser uno de los más baratos del mundo por el subsidio que paga el gobierno a los transportadores y el que gasta para mantener el precio de la gasolina. Estos factores determinan un costo artificial muy bajo por Km. de recorrido. El sistema es de por sí inestable, ya que las variaciones en el precio de la gasolina implican dificultosas negociaciones entre el gobierno y los empresarios privados para la asignación del subsidio. Similarmente los aumentos en el precio del pasaje crean situaciones laborales delicadas. Además, en las zonas de baja rentabilidad solamente el Estado asume la responsabilidad del servicio de transporte.

Como esta estructura no se puede mantener indefinidamente es necesario darle una perspectiva realista al asunto. En primer lugar es necesario aceptar las condiciones de la ciudad, de su

desarrollo caótico y acelerado. Bogotá sufre un crecimiento del 7.5% anual o sea un incremento de 250.000 habitantes en una economía en proceso de desarrollo, con recursos limitados que requiere soluciones limitadas y no definitivas. Estas deben estar relacionadas con el estado de desarrollo del país y no pretender que el sistema de transporte masivo en Bogotá sea el más moderno y eficiente, pues el valor total del presupuesto nacional destinado a inversión para este año sería insuficiente y mucho menos pretender que el sistema sea transformado cuando se cambien los patrones de expansión de la urbe. Si por el contrario de lo que se busca en la mayoría de los estudios nos limitamos a dar soluciones provisionales, la acometida estaría al alcance de las posibilidades del Distrito y del País; por ejemplo: una solución cuyo único costo sea la construcción de unos modestos paraderos para el tren, con una muy económica adecuación de los accesos facilitaría implementar el sistema. Las edificaciones podrían ser construidas por los ingenieros militares con pequeñas partidas del presupuesto del Ministerio de Obras o de los FF. NN. Así mismo, resolviendo el problema de los pasos a nivel mediante adecuado sistema de señales (aproximadamente 32 cruces en la ciudad) se podría poner en funcionamiento el corredor férreo, lo que sería igual a poner 32 semáforos más.

A corto plazo el sistema de transporte masivo no se puede iniciar como tal. Es necesario hacer este desarrollo gradualmente: por lo tanto no hay que crear una empresa mixta ni se justifica cambiar el régimen legal para construir unos paraderos. De la misma forma no es indispensable contratar más misiones ni estudios para identificar los puntos de los corredores férreos donde está localizada la población y los centros de trabajo. Es fácil establecer los lugares de construcción de paraderos sin que esto afecte de manera significativa las tendencias actuales de expansión de la ciudad, pues su localización se haría de acuerdo a la demanda. No se quiere aquí subestimar la planeación ni el control del crecimiento de la ciudad. Se busca colocarla en su perspectiva real.

Para concretar a manera de ejemplo, se presenta el caso de Bogotá y su caótico desarrollo urbano, el cual en su mayor parte se caracteriza por soluciones ilegales. Lo ordenado no está al alcance de la gran mayoría de la población por las altas especificaciones exigidas. Esto obedece a errores en el sistema de planeación que forzosamente llevarán al Distrito Especial a buscar soluciones acordes con las posibilidades y recursos de sus habitantes, reglamentando los desarrollos urbanos de normas mínimas, que se caracterizan por su mejoramiento gradual o progresivo de los asentamientos humanos, sin pretender dar soluciones definitivas. De igual manera se deben buscar soluciones al transporte masivo factibles para el Estado y el usuario. Si se enfoca el asunto como la necesidad de crear una ruta más de buses pero con la característica de ser ferrobuses expresos, (autoferos hasta con tres vagones), tendríamos las siguientes posibilidades:

I RUTA: Fontibón - Avda. Boyacá - Avda. 68 - Avda. de las Américas - Carrera 30 - Estación de la Sabana. San Cristóbal Norte.

II RUTA: Lijacá - Cementos Samper - Usaquén - Calle 100 -Escuela Militar - Calle 68 - El Salitre - Avda. 68 Ruta I.

III RUTA: Soacha - Bosa - La Chucua - Avda. 68 - Milenta - Calle 6 - Avda. Jiménez - Carrera 30 - Estación de la Sabana.

AMPLIACIONES:

IV RUTA: Kennedy - La Chucua - Escuela de Artillería.

V RUTA: Quirigua - Avda. Boyacá - Avda. 68. - Escuela Militar - Ruta II.

Para efecto de promoción del sistema el trasbordo podría ser gratis dentro de la red. Al tener el carácter de rutas de su operación debería ser similar, aun cuando no igual : pasaje con precio de bus urbano, y recibir los mismos subsidios que el empresario privado, para poder subsistir. Estas rutas manejadas por los Ferrocarriles Nacionales o por una nueva empresa estatal o mixta, permitiría al Estado darle una mayor estabilidad al sistema de transporte urbano del Distrito Especial. Lo deseable sería que ésta fuera operada inicialmente por una unidad especial del Ejército, mientras se establecen los parámetros dentro de los cuales podría construirse la entidad responsable del transporte masivo para el Distrito Especial y su área metropolitana.

Se podrían alegar innumerables inconvenientes a esta solución, pero no pretendemos imponerla sino discutir los objetivos perseguidos por los estudios y las políticas sobre transporte masivo que hasta la fecha se han elaborado, los cuales no parten de una perspectiva que permita elaborar soluciones graduales a los problemas, sino que se enfocan en forma desproporcionada y en consecuencia son difícilmente solucionables.

Para terminar debe decirse que por razones de orden público, es muy importante educar a la población en el empleo de medios de transporte distintos al bus, para que en situaciones de emergencia pueda utilizarlos eficientemente, como en el caso el Ferrobús; que podría ser reemplazado por un tren de mayor capacidad. En todo caso es aconsejable que los usuarios estén familiarizados con los paraderos y las rutinas propias del Ferrobús o de cualquier otro sistema de transporte masivo. En segundo lugar, la utilización de los corredores férreos le permite al Estado tener una infraestructura suplementaria que estaría en capacidad de reemplazar en casos de emergencia la actual estructura del transporte. La normal utilización de estas vías le otorga al Estado una mayor capacidad de negociación de los subsidios, precios de pasajes y rutas frente a los empresarios y usuarios. La utilización de este sistema haría menos inestable la estructura del transporte para la ciudad de Bogotá y su área metropolitana. Finalmente afirmar que el desarrollo gradual del transporte masivo irá evolucionando hasta pasar de una ruta similar a la de buses hasta llegar a ser un moderno sistema de transporte, como los soñados por los innumerables estudios efectuados hasta la fecha.

