



No más experimentos con la carrera Séptima



RESUMEN

Documento de pensamiento No. 11

Aunque la carrera séptima es uno de los lugares más emblemáticos de Bogotá, su situación actual es lamentable. Al recorrer sus casi 35 kms de longitud que atraviesan la ciudad por el borde oriental, son visibles muchos de los problemas a los que hoy se ve enfrentada. La falta de voluntad política y la ausencia de planeación han convertido lo que era un lugar emblemático, en una de las calles más congestionadas de Bogotá. La carencia de espacio público, los andenes inexistentes, la falta de iluminación y la ausencia de señalización en los cruces son características con las que a diario se tienen que enfrentar los bogotanos que la transitan.

Una de las grandes preocupaciones de la mayoría de los bogotanos es el tema de la situación actual de movilidad. La carrera séptima no es ajena a esta problemática. A pesar de ello, las administraciones distritales llevan más de una década haciendo promesas, y realizando anuncios sobre grandes cambios, que desafortunadamente hasta el día de hoy no han sido implementados. Políticas sin una linealidad definida que generalmente comienzan desde cero, estudios millonarios que no se tienen en cuenta para la toma de decisiones y medidas improvisadas que por falta de planeación no logran el impacto esperado, son situaciones que han estancado procesos urbanos y de movilidad de lo que hace muchos años era un ícono de la ciudad.

Es urgente que Bogotá logre consolidar un proyecto que permita transformar la carrera séptima resolviendo los inmensos problemas de movilidad y permitiendo una intervención integral del corredor. Ya se ha perdido suficiente tiempo durante las últimas tres Alcaldías con medidas cortoplacistas que además de hacerle mucho daño, no han tenido en cuenta variables de gran importancia a la hora de tomar decisiones sobre cuál es la opción que tendrá mejores resultados. Definitivamente, mientras los encargados de tomar decisiones no entiendan que el problema de la séptima no es sólo la definición de un medio de transporte, que es urgente sacar la totalidad de los buses viejos, que carrera décima y séptima son un mismo corredor y se le debe brindar al ciudadano la posibilidad de transportarse a lo largo de él sin la necesidad de hacer transbordos, y que la intervención debe ser integral teniendo en cuenta el área de influencia y procesos que la transformen y la conviertan en un corredor urbano de calidad, el panorama no va a cambiar.

El desafío es inmenso, por eso es obligación del Distrito usar todas las herramientas que estén a su alcance para poner en marcha de forma definitiva un proyecto que en el mediano y largo plazo le devuelva a la carrera séptima su condición de vía emblemática de la ciudad.

No más experimentos con la carrera Séptima



Documento de pensamiento No. 10

Autores:

David Luna (*) y Juan Carlos Escobar (**)

“No han faltado planeación ni recursos,
sino capacidad en el Distrito para
implementar políticas de movilidad”.

Juan Pablo Bocarejo

La carrera séptima es sin duda alguna una de las vías más importantes y emblemáticas de Bogotá. Atraviesa la ciudad por el borde oriental, comenzando su recorrido en La Caro, municipio de Chía, para después cruzar localidades como Usaquén, Chapinero, Santa Fe, La Candelaria y San Cristóbal y culminar su recorrido en uno de los lugares más emblemáticos de la capital: el barrio 20 de Julio. Rodeada de monumentos y símbolos de poder, la Calle Real, como la llamaban hace varias décadas, ha tenido históricamente una connotación escenográfica: es lugar esencial para la representación de Bogotá, escenario de solemnes ceremonias civiles y religiosas, expresiones de sus ciudadanos y, especialmente, testigo de los más importantes acontecimientos que han transformado tanto su fisonomía, como la realidad política, social y cultural de la ciudad y del país. (Gamboa, 2013)

La carrera séptima, cuyo nombre oficial es Avenida Alberto Lleras Camargo, además de ser un elemento estructural de la historia urbana y patrimonio cultural de la ciudad, en sus 476 años de existencia ha sido testigo de múltiples cambios y se ha convertido en un espacio que le da vida a un sinnúmero de manifestaciones de la idiosincrasia de la capital: caminatas, marchas, movilizaciones y expresiones artísticas son sólo algunos ejemplos de las actividades que se realizan en sus casi 35 kms de longitud.



Foto tomada de Internet

Ningún lugar de la ciudad podría contar la historia y evolución de la capital como este corredor. A pesar de ello, al atravesarlo se pueden observar cambios importantes en su infraestructura y cómo algunos sectores reflejan la desidia de las administraciones distritales que por falta de voluntad política y ausencia de planeación han convertido lo que era un lugar emblemático, en una de las calles más congestionadas de Bogotá. La carencia de espacio público, los andenes inexistentes o en mal estado, la poca iluminación y la falta de señalización en los cruces, aunados a la creciente pérdida de cultura ciudadana son características con las que a diario se tienen que enfrentar los bogotanos que la transitan.

“Por esta calle entre 1884 y 1948 circuló el tranvía. La primera línea que se instaló comunicó a Bogotá con Chapinero y era tirada por mulas, luego en 1910 se pasó a un sistema eléctrico. Este tipo de transporte no desplazó en su totalidad el uso peatonal de la vía. La gente hasta bien entrado el siglo XX caminaba sobre la calle y hacía literalmente visita sobre ella. La séptima no era exclusivamente de los medios de transporte, era una vía colonial hecha para caminar y para que circularan vehículos de tracción animal. Luego del Bogotazo el tranvía desapareció definitivamente de la séptima entre la calle 11 y la 26 y fue relegado a la periferia.” (IDT,



2012) Al ser un corredor vial que conecta diferentes localidades de Bogotá, la carrera séptima se ha visto en la necesidad de periódicamente ir implementando múltiples formas de movilidad. Trolebus, Tranvía, servicio público tradicional, buses padrones y recientemente el carril preferencial para buses del Sistema Integrado de Transporte le han permitido a los que a diario la recorren tener la posibilidad de moverse de Norte a Sur o de Sur en Norte en la ciudad.

Hemos destacado en anteriores documentos como la situación caótica de movilidad en la ciudad es uno de las quejas recurrentes de todos los bogotanos. Por eso ante la necesidad de una urgente solución para los miles de bogotanos que a diario se movilizan por este importante corredor vial,

las administraciones distritales llevan más de una década prometiendo, pagando estudios y haciendo anuncios sobre grandes cambios, que desafortunadamente hasta el día de hoy no han sido implementados.

Entre 2004 y 2011 se han realizado 3 estudios

2004	Consortio DIN, Sedic S.A.	Estudio de Tránsito, demanda y Factibilidad para troncal Cra 7 (Calle 26- Calle 170)	1.279.541.582
2006	Ingetec – Saip	Estudios y Diseños de la Troncal de la Carrera 7 de la calle 34 y Calle 170, entre carrera 7 y Av. Caracas en Bogotá, D.C	7.837.683.848
2010	Sainc-Condor	Actualización de Estudios y Diseños y Adecuación de la Carrera 7 al Sistema Transmilenio en el tramo comprendido entre la Calle 34 y la Calle 72, y ramal Calle 72 entre Carrera 7 y Avenida Caracas en Bogotá	1.083.480.964
Trabajos realizados			9.539.823.153
TOTAL			19.740.529.547

Fuente: I DJ 2012

Tomado de (Lozano, 2012)

¿Construir sobre lo construido?

La planeación es un elemento fundamental para lograr transformar un espacio. Lograr por medio de procesos urbanos cambiarle la cara a un sector determinado de la ciudad, requiere además de voluntad política, un ejercicio juicioso de construcción y evaluación que permita a la hora de tomar decisiones, haber tenido en cuenta la mayor cantidad de variables posibles antes de poner en marcha un proyecto determinado. Sólo así se logrará que las políticas sean estables en el tiempo y no pase, como en el caso de la carrera séptima, que cada administración tiene un plan distinto que no tiene nada que ver con el inmediatamente anterior.

Bogotá no es ajena a este fenómeno, de hecho los recientes casos de corrupción y las pésimas decisiones que se han tomado en las últimas tres administraciones producto de la improvisación y la ausencia de conceptos técnicos de calidad que las soporten así lo demuestran. Aquello de “construir sobre lo construido” no se ha puesto en práctica y los resultados se ven, no sólo en uno de los sectores más sensibles para los bogotanos de menos recursos como lo es el sector social, sino también en temas infraestructura, aseo, vivienda y movilidad.

Desde el año 2006 existe en la capital un Plan Maestro de Movilidad que pretendía convertirse en la hoja de ruta para tomar decisiones encaminadas a mejorar la movilidad. Sin embargo, podemos ver como lo que viene sucediendo en la carrera séptima es un fiel reflejo de lo que pasa en el resto de la ciudad. Decisiones que no tienen una linealidad definida y generalmente comienzan desde cero, estudios millonarios que no se tienen en cuenta para la toma de decisiones y medidas improvisadas que por falta de planeación no logran el impacto esperado, son situaciones que han estancado procesos urbanos y de movilidad de lo que hace

muchos años era un ícono de la ciudad.

Como lo plantea Juan Pablo Bocarejo - experto en temas de movilidad-, la carrera séptima ha sido un chivo expiatorio de varias alcaldías. Tanto así, que las últimas administraciones distritales todas han tenido propuestas muy diferentes para resolver los temas de movilidad de este importante corredor.

En la Bogotá Sin Indiferencia el exalcalde Luis Eduardo Garzón promovió la construcción de lo que en ese entonces era la fase III de Transmilenio, proyecto que comprendía tanto los estudios y diseños como la construcción de las troncales de la carrera décima, la calle 26 y la carrera séptima. De acuerdo a los anuncios que se hicieron, era casi un hecho que por el corredor de la carrera séptima iban a rodar articulados que atravesarían toda la ciudad llegando hasta la calle 170. Sin embargo, meses antes de finalizar su período, la decisión fue otra y se dio vía libre a la construcción de las troncales de la décima y la 26, dejando en manos de la próxima administración la construcción del proyecto faltante, argumentando que el diseño requería más tiempo del que se creía y el proceso iba a ser mucho más difícil. Comenzaba el calvario para resolver las dificultades de movilidad de la carrera séptima y los primeros anuncios quedaban en el papel.



Foto tomada de Internet

Durante el Gobierno de Samuel Moreno, una vez más el discurso cambió. En principio se contrataron los primeros estudios para el metro, los cuales le costaron a la ciudad cerca de 20 mil millones de pesos, para tiempo después anunciar que lo que la carrera séptima “necesitaba” efectivamente era Transmilenio, pero con unas características diferentes a las trazadas en la anterior administración. Se planteó entonces una troncal que en principio buscaba darle continuidad a la carrera décima al Norte, pero que llegaría sólo hasta la calle 72, razón por la cual se habrían visto perjudicados considerablemente los bogotanos que viven y trabajan en el Norte, ya que tendrían que haber realizado transbordos con los cuales incurrirían en mayores gastos. Al finalizar este período y después de la destitución del Alcalde, la Alcaldesa encargada Clara López de nuevo cambia el discurso y plantea otra posible “solución”: El corredor verde de la carrera séptima. Con este nuevo proyecto también se solucionarían los problemas de movilidad y contaminación que se presentan en la carrera séptima, por medio de carriles exclusivos que serían usados por una flota de buses eléctricos que transitarían desde las calles 34 hasta la 170, contando además con una fuerte intervención del espacio público garantizando andenes y arborización.



Tomado de www.caracol.com.co

Aunque no creo tanta controversia como la propuesta del Transmilenio Ligero, hubo varios reparos de expertos que veían en la medida falta de planeación: Para especialista en transporte urbano de la Universidad de los Andes Jorge Acevedo, el proyecto podría generar “serios problemas” para la movilidad de la ciudad. El ‘corredor verde’ no cuenta con carriles únicos hasta la 170, y se mezcla con el tránsito particular, razón por la cual se mantendrán los problemas de movilidad.



Adicionalmente tendría problemas para articularse con las troncales de Transmilenio y obligaría a los usuarios a realizar trasbordos innecesarios. (Acevedo, 2011)

Continuando con la misma lógica, Gustavo Petro actual Alcalde de Bogotá, anunció la construcción de un tranvía o metro ligero desde la estación de la Sabana hasta la calle 193, con una extensión de 21 kms y 27 estaciones, haciendo menciones sobre alianzas público privadas que sacarían adelante el proyecto, pero dejando una vez más de lado la discusión de fondo sobre el sistema adecuado para la demanda generada y las intervenciones urbanas que necesita este corredor. Esta propuesta recibió múltiples críticas ya que no contaba con la capacidad para desplazar el número de pasajeros que se requiere, pues de acuerdo a la experiencia en ciudades europeas donde se utiliza este sistema, sólo sería funcional en troncales perimetrales de baja fluencia de público y no en un corredor como la séptima que a diario es usado por miles de bogotanos.

Tiempo después, nuevamente se cambia de opinión y se implementan como medida “temporal” los denominados buses padrones, los cuales recogerían pasajeros desde el portal 20 de Julio transitando por la troncal de la carrera 10 para coger la séptima a partir de la calle 27 y terminar su recorrido sólo hasta las calles 72 y 100. Una vez más, los pasajeros que deban seguir hacia el Norte, tendrán que hacer trasbordo a una de las rutas complementarias del SITP. Más que una decisión encaminada a atender las necesidades de movilidad, desde diferentes sectores se ha venido argumentando que fue más una propuesta que calmaría las críticas recibidas por la falta de planeación e improvisación en la construcción de la estación subterránea del Museo Nacional, inaugurada en Octubre de 2013.



Fotos tomadas de www.transmilenio.gov.co

Esta megaobra que le costó a la ciudad cerca de 50.000 millones de pesos, era en principio la conexión entre carreras décima y séptima para los articulados de la troncal ligera, pero debido a los problemas que expresamos anteriormente que derivaron en la decisión de no llevarla a cabo, quedó habilitada como retorno de los buses rojos de la troncal de la carrera 10ª y paso subterráneo para los ya nombrados buses padrones. Para su puesta en marcha nunca se conocieron estudios técnicos y/o urbanos en los cuales se soportara esta decisión y se reflejaran las razones por las cuales eran una opción para mejorar la movilidad de la carrera séptima, y a pesar de ser en teoría una medida temporal, mientras se definía el tranvía y/o el metro ligero, a la fecha no se ha vuelto a tocar el tema y como respuesta se han implementado nuevas medidas como la delimitación del carril exclusivo para los buses del SITP.



Hace un par de semanas esta nueva medida fue anunciada por la administración distrital y se llevó a cabo la delimitación de un Carril-Bus desde la calle 34 hasta la calle 100, por el cual sólo circularían buses del Sistema Integrado de Transporte. A pesar de ser una medida que ha dado buenos resultados en otros países, desde que entró en funcionamiento de forma pedagógica en Bogotá deja ver vacíos importantes. En primer lugar, mientras no se logre sacar definitivamente los buses viejos, el CarrilBus no funcionará, sin embargo la administración sigue siendo muy laxa en este tema y no ha sido contundente a la hora de exigirles a los accionistas de los buses del SITP, que también son los dueños de los buses viejos, que los saquen de circulación. Otro gran problema se presenta con la falta de pedagogía y control por parte de las autoridades, ya que a diario es invadido por carros particulares que estacionan, vehículos que lo usan para hacer descargas a cualquier hora del día y ciudadanos que ante la falta de información no saben cómo utilizarlo. Adicionalmente, son los mismos conductores de buses del SITP los que no respetan las normas y usan cualquiera de los tres carriles para realizar sobrepasos, conociendo que únicamente pueden usar el carril de la mitad cuando vayan a pasar a un bus que se encuentre recogiendo pasajeros.

Para expertos como Darío Hidalgo, director de investigaciones y prácticas de Embarq, al trazarlo sobre el costado derecho del corredor, donde están ubicados los paraderos del sistema, este no sería un carril exclusivo, sino uno prioritario, pues los primeros se ubican sobre la calzada central, como ocurre en TransMilenio. Aunque asegura que la demarcación mejorará la movilidad de la carrera séptima, la respuesta de fondo deberá ser un sistema de transporte masivo, como el metro o TransMilenio. (Hidalgo, 2014)



Carril Exclusivo de la carrera séptima en hora pico

Peatonalización: Una buena idea mal ejecutada

Al hablar de peatonalización hay muchos lugares del mundo en donde se han implementado procesos urbanísticos de admirar que permitieron cambios importantes en la concepción y uso de los espacios. La calle Buchanan, en Glasgow, las Ramblas en Barcelona o la calle Stroget, en Copenhage son ejemplos claros de como con la aplicación de procesos de planeación serios, la ciudad puede estar en capacidad de transformar lugares y brindarle la oportunidad a los ciudadanos de disfrutarlos y apropiarse de ellos.

Antes de su puesta en marcha, la peatonalización de la carrera séptima, como lo planteó Juan Pablo Bocarejo, la ciudad requería de un plan muy serio que considerara aspectos urbanísticos, espacio público, comercio y movilidad; **“si el objetivo es generar un espacio de alta calidad y seguridad que sirva de sitio de encuentro y lúdico para los bogotanos se debe trabajar de forma interdisciplinaria”**. (Bocarejo, 2012)

Bogotá estaba frente a la posibilidad de consolidar un proceso que mejorara las condiciones del acceso al espacio público, apostándole a un ambicioso proyecto encaminado a recuperar la cultura ciudadana, impulsar proyectos artísticos y promover la movilidad sostenible por medio de una intervención urbana que fuera mucho más allá de cerrar una calle para que los carros no puedan pasar. Desafortunadamente en el caso bogotano no es así.

Aunque la iniciativa es de rescatar, años después de implementada la medida la situación es la misma y



se han dejado de hacer intervenciones importantes y de fondo en temas como los vendedores ambulantes y las exhibiciones de todo género que a veces no dejan espacio para el peatón, las garantías para el comercio formal, el aseo y la iluminación que permitirían que el proyecto fuera un ícono de la ciudad y un ejemplo para replicar en otras calles bogotanos y otras ciudades del país. Definitivamente no hay un proyecto integral de peatonalización, más allá de cerrar una calle y pintar una cicloruta para que las bicicletas públicas circulen. La séptima no ha tenido un cambio de fondo debido a la mala gestión que se ha hecho con una idea buena que fue y está siendo mal ejecutada.



Calle Stroget --en Copenhage



La Ramblas – Barcelona



Calle Buchanan en Glasgow



Carrera Séptima – Bogotá

Para tener en cuenta

Bogotá presenta patrones de movilidad desarticulados y desordenados, lo cuales se derivan del crecimiento urbano sin una planificación adecuada, razón por la que requiere intervenciones complejas tanto en la malla vial como en las políticas y directrices que permiten regular y administrar el sistema (Romero, Becerra, Herrera, & Trujillo, 2011). Por eso mientras se siga pensando en soluciones temporales que cambian con cada administración y que no tengan en cuenta que la carrera décima y la carrera séptima son un mismo corredor vial y necesitan estar conectados para evitar transbordos innecesarios, la situación no va a cambiar mucho.

No sólo la movilidad es un tema al que hay que ponerle atención. La contaminación del aire es sin duda una problemática que a pesar de los esfuerzos realizados tiene todavía muchos pendientes que podrían ser



parcialmente resueltos con medidas como la migración a vehículos más amables con el medio ambiente y la salida – esa de la que se lleva hablando hace años- de los buses viejos que son altamente contaminantes.

Estudios realizados por el Centro de Investigaciones en Ingeniería Ambiental de la Universidad de los Andes concluyeron que las concentraciones de material particulado en la troncal de Transmilenio por la Avenida Caracas, fueron significativamente inferiores a las concentraciones encontradas en varios sectores sobre la Avenida Carrera Séptima a pesar de movilizar una cantidad similar de personas en diferentes sistemas. (CIIA, 2007) Es ya conocido que la contaminación atmosférica es una de las causas de enfermedades respiratorias. Según la Organización Mundial de la Salud (OMS) se calcula que cada año 1.3 millones de personas mueren en el mundo a causa de este tipo de contaminación, razón por la cual es urgente que Bogotá, en sectores como el corredor de la carrera séptima le ponga mucha más atención a esta situación con el fin de tomar las medidas necesarias para contrarrestar sus efectos.

Conclusiones

Tener un mal sistema de transporte afecta la productividad. Los tiempos de movilización son eternos y eso afecta a las empresas y a la gente. Acá hay mucho por hacer en lo público-privado. Bogotá está estancada en muchas cosas. Las soluciones no son el pico y placa o que la gente no tenga carros. Se necesita un mejor sistema de transporte público, vías, normas claras, y todo eso se hace con planeación y con visión. Bogotá hace años está mal. Y ahora está estancada totalmente. Eso es muy grave porque esta ciudad jala la economía nacional (Córdoba, 2012)

Lograr consolidar un proyecto que permita transformar la carrera séptima resolviendo los inmensos problemas de movilidad y permitiendo una intervención integral del corredor debe ser una prioridad para Bogotá. Ya son más de 10 años de anuncios, estudios y medidas cortoplacistas que además de hacerle mucho daño, no han tenido en cuenta variables de gran importancia a la hora de tomar decisiones sobre cual es la opción que tendrá mejores resultados.

La implementación total del SITP todavía está en veremos y debido a los múltiples aplazamientos no es completamente claro cuando los bogotanos tendremos el sistema funcionando de manera definitiva y eficiente. La falta de voluntad política del Distrito para comprometerse con una intervención integral del corredor, definiendo no sólo las directrices sobre el sistema ideal de transporte público que permitiría mejorar la movilidad, sino todo lo referente a los procesos de los que poco o nada se habla en materia de renovación urbana. La puesta en marcha de soluciones cortoplacistas le sigue haciendo mucho daño a Bogotá, por eso es necesario que las políticas y proyectos estén pensados al largo plazo para que no sean desmontadas de una administración y, cómo ha pasado en los últimos años, se planteen infinidad de soluciones que no



Presentación Corposeptima foro Carrera 7 ¿Cómo vamos?



tienen correlación una con la otra.

Mientras los encargados de tomar decisiones no entiendan que el problema de la séptima no es sólo la definición de un medio de transporte, que es urgente sacar la totalidad de los buses viejos, que carrera décima y séptima son un mismo corredor y se le debe brindar al ciudadano la posibilidad de transportarse a lo largo de él sin la necesidad de hacer transbordos, y que más que una decisión política que se tome dependiendo el parecer del gobernante de turno, la intervención debe ser integral teniendo en cuenta el área de influencia y procesos que la transformen y la conviertan en un corredor urbano de calidad y el panorama no va a cambiar.

Si se quiere definir cuál será el futuro de la carrera séptima, es urgente pasar de las propuestas, los anuncios y los estudios a hechos concretos. Para resolver de manera definitiva las inquietudes que vienen planteando diferentes actores involucrados en el proceso (academia, residentes, comerciantes y ciudadanos) es necesario tener en cuenta muchas variables de las cuales queremos rescatar las que consideramos más importantes:

- » Con base en estudios de demanda que deben ser de conocimiento público, generados y discutidos en foros de expertos y por pares que sepan del tema, es urgente definir lo más pronto posible que sistema resolvería el caos de movilidad que actualmente presenta el corredor. Sólo después de esto, se podrá pensar en la forma de integrar y conectar este sistema con el del resto de la ciudad y como se debe realizar una intervención urbana integral que tenga en cuenta modificaciones importantes del entorno urbano del corredor.
- » No es sólo resolver la situación actual de movilidad. El deterioro urbano del corredor es evidente en algunos sectores y problemas como la carencia de espacio público deben también ser tenidos en cuenta.
- » Seguir pensando que la Carrera décima y la carrera séptima son corredores distintos, tiene serias consecuencias al momento de implementar cualquier solución, ya que además de tener repercusiones negativas en la calidad de vida de los usuarios al aumentar el tiempo que duran los trayectos debido a los trasbordos,, afecta de manera directa la funcionalidad del sistema de transporte en la ciudad.
- » El colapso actual por el que esta pasando la troncal de la Caracas, se hubiera podido reducir o evitar si como estaba previsto, se hubieran construido las troncales de la carrera séptima y la avenida 68.
- » Sólo la puesta en marcha de un sistema de transporte público de calidad, logrará desincentivar el uso del carro particular. “El tráfico actual de la carrera séptima entre la calle 34 y la calle 72, tiene mayor influencia de taxis y vehículos particulares, representando cerca del 72% del total de vehículos que circulan en dicho tramo, sin embargo la mayor cantidad de pasajeros es movilizad por el transporte público colectivo que apenas representa el 27% del total de vehículos. Es notoria la necesidad de incentivar en el sistema actual el uso compartido de vehículos particulares, ya que alrededor del 65% llevan solamente un pasajero, lo que influye directamente sobre la efectividad del sistema. (Romero, Becerra, Herrera, & Trujillo, 2011)
- » Una intervención integral, en donde la definición del sistema de transporte sea importante



pero tenga en cuenta las otras variables, le devolverá la vida al corredor, generando nuevos focos de desarrollo, y permitiendo la coexistencia de diferentes actividades. “Son muchos más los retos de Bogotá, pero uno de los más importantes es alejarse de la visión tradicional del Metro como una máquina de flujos (oferta-demanda). Éste debe convertirse: en un elemento complementario e integral a los otros sistemas masivos de movilidad existentes y proyectados, uno de los ejes articuladores del desarrollo urbanístico, uno de los dinamizadores y creadores de los principales polos –centros de las más numerosas relaciones comerciales y sociales y, por ende, uno de los escenarios más concurridos de la vida urbana contemporánea. (Montezuma, 2009)

El desafío es inmenso, por eso las administraciones distritales tienen que comprometerse de manera decidida a construir un proyecto que en el mediano y largo plazo le devuelva a la carrera séptima su condición de vía emblemática de la ciudad. Como lo plantea Mauricio Rico, Director de Corposéptima, el gran problema de la séptima es seguir tomando decisiones diferentes cada cuatro años. Creer que cada gobernante tiene la última y la mejor receta, hoy nos coloca en el mismo panorama de hace ocho o diez años que es el de la incertidumbre. (Rico, 2012)

(*) **David Luna** - Abogado de la Universidad del Rosario, especialista en Derecho Administrativo y Magíster en Gobierno y Políticas Públicas de Columbia University. Fue Edil, 2 veces Concejal, Representante a la Cámara, Candidato a la Alcaldía de Bogotá, Viceministro de Relaciones Laborales y Alto Consejero Presidencial para las Regiones, cargos que le acreditan una amplia experiencia de 20 años en temas de ciudad.

(**) **Juan Carlos Escobar** – Politólogo de la Universidad Nacional de Colombia y Especialista en Gerencia, Gobierno y Gestión Pública de la Universidad Jorge Tadeo Lozano. Lleva 3 años desempeñándose como Director Programático de la Fundación Amor por Bogotá desde donde ha liderado el Tanque de Pensamiento “Bogotá Piensa, Bogotá Progresas”.

Bibliografía



- Acevedo, J. (17 de Noviembre de 2011). El nuevo destino de la carrera Séptima. (R. Semana, Entrevistador)
- Bocarejo, J. P. (31 de Agosto de 2012). La Carrera de la Séptima, entre el bien y el mal. (R. Semana, Entrevistador)
- Bocarejo, J. P., Velasquez, J. M., & Gómez, J. (2012). *El tren ligero de la carrera 3a*. Bogotá: Grupo de Estudios en Sostenibilidad Regional.
- CIIA. (2007). *Contaminación por Material Particulado en inmediaciones de una vía con alto tráfico vehicular*. Bogotá: Universidad de los Andes .
- Córdoba, R. (03 de 11 de 2012). Bogotá está estancada . (R. Semana, Entrevistador)
- Gamboa, B. L. (2013). *Análisis de la política de movilidad y peatonalización de la carrera séptima en Bogotá*. Popayán.
- Hidalgo, D. (24 de Julio de 2014). Polémica por carril exclusivo en la carrera 7.^a para buses del SITP. (P. E. Tiempo, Entrevistador)
- IDT. (12 de Marzo de 2012). Obtenido de Instituto Distrital de Patrimonio Cultural: <http://www.patrimoniocultural.gov.co/component/content/article/320.html>
- Lozano, A. (2012). *La séptima se respeta*. Bogotá .
- Montezuma, R. (2009). El Metro desafíos e incertidumbres . En C. d. Bogotá, *Bogotá Económica* (pág. 43). Bogotá .
- Rico, M. (21 de Noviembre de 2012). Estudios de readecuación de la carrera séptima han costa más de 20 mil millones de pesos. (R. I. Radio, Entrevistador)
- Romero, O., Becerra, M., Herrera, M., & Trujillo, J. (2011). *La Dinámica de Sistemas: Un Paradigma de Pensamiento* . Bogota: Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario .



Mayores informes

Juan Carlos Escobar Barrera

Director Programático

Fundación Amor por Bogotá

Teléfono: 3220909

Celular: 3002019997