



Imagen tomada de Ajuntament Barcelona

URL: https://www.flickr.com/photos/barcelona_cat/15009934787/in/album-72157644276722074/

Distrito rechaza construcción de viaducto elevado en la Autopista Sur, propuesta por la Vicepresidencia de la República

Bogotá D.C., junio 03 de 2015. Las consecuencias que traería la construcción de un viaducto elevado en la entrada de Bogotá por la Autopista Sur como lo plantea la Vicepresidencia del Gobierno Nacional, aumentaría la percepción de inseguridad, afectación de manera negativa al paisaje urbano, traería complicaciones en materia de salubridad y altos costos.

Actualmente, las áreas alrededor y bajo puentes vehiculares y viaductos dentro de las ciudades además de tener los inconvenientes ya expuestos, lleva a los peatones a hacer recorridos más largos entre las estaciones de transporte público y los lugares a los cuales éstos se dirigen.

“Uno de los problemas más importantes que se presenta en las propuestas que nos ha venido haciendo el señor Vicepresidente de la República es darle un tratamiento homogéneo a construcciones muy distintas. No podemos hablar de las autopistas de segundo piso, que ya están pasadas de moda por inconvenientes, con la misma calificación con la que hablamos de la entrada por la calle 80 o por la calle 13 ,que necesariamente tenemos que discutir”, señaló el secretario

Distrital de Planeación, Gerardo Ardila.

Este tipo de vías se consideran obsoletas dentro de los espacios urbanos porque las conexiones a desnivel son más costosas que cruces semaforizados para peatones o reductores de velocidad para facilitar los cruces peatonales. Asimismo, quitan grandes espacios que se pueden utilizar para caminar ya que requieren áreas adicionales para rampas y escaleras que quitan continuidad al espacio peatonal.

Realizar un tipo de infraestructura como ésta estimula el uso del vehículo particular, lo que va en contra de la política de movilidad, que en el caso de Bogotá se adoptó hace nueve años (Plan Maestro de Movilidad Decreto 319 de 2006). Además, acentúa de manera equivocada el paradigma que es el peatón quien debe recorrer una larga distancia para conservar su seguridad en la vía y no el vehículo el que debe detenerse para dar paso seguro al peatón.

La iniciativa del Gobierno Nacional “presenta un inconveniente y es que convierte las entradas de Bogotá en áreas de urbanización y sobre todo los cerros, destruyendo las pocas posibilidades que nos quedan de mantener agua en la ciudad. Por lo tanto, no estamos de acuerdo con la propuesta de hacer autopistas de segundo piso. Desde luego estoy completamente de acuerdo en que hay que buscar mejores alternativas”, puntualizó el funcionario.

Los viaductos o vías elevadas en segundos pisos no sólo son costosos, tampoco ayudan con los problemas de movilidad de las ciudades y afectan negativamente el paisaje urbano. Por el contrario, las soluciones más efectivas para mejorar la movilidad de los habitantes consisten en facilitar que los ciudadanos vivan más cerca de los centros de empleo de las ciudades y priorizar el espacio de los corredores viales para el transporte público e integrarlos a espacios peatonales más amables.

Nuevos criterios para la movilidad de las ciudades

Las ciudades están implementando para sus decisiones los criterios de la movilidad sostenible, principios que orientan a que la prioridad en las conexiones e intersecciones dentro de la ciudad se le debe dar a los peatones y las bicicletas.

Es importante que la ciudad cuente con espacios para que las personas se desplacen caminando o en bicicleta y aún más que se les de prioridad en las intersecciones viales para que las distancias en los recorridos sean más cortas y

no se incrementen con giros adicionales, cambios de carriles y subidas y bajadas de puentes.

Ciudades están demoliendo sus viaductos

Barcelona, Nueva York, Río de Janeiro y Toronto han demolido y reemplazado algunos viaductos para vehículos con el fin de brindar un óptimo espacio a peatonales y a estaciones de transporte público. De esta manera, se revitaliza de forma agradable la vida en estas zonas.

La Plaza de las Glòries, en Barcelona fue objeto de reestructuración, se demolió el anillo vehicular elevado para darle paso a un túnel doble por debajo de la Plaza y así darle mayor movilidad a peatones y ciclistas. En Nueva York, The High Line Park fue el proyecto de reconversión de un viaducto en una línea verde aérea dentro de la ciudad.

En Río de Janeiro la demolición del Elevado da Perimetral para adelantar obras de revitalización áreas de la ciudad antes de los Juegos Olímpicos de 2016. Toronto está repensando desde hace más de 10 años la reconfiguración de autopistas urbanas que recorrían zonas céntricas de la ciudad, es el caso del Gardiner Expressway. También existen proyectos de demolición de autopistas urbanas en San Francisco y Boston en Estados Unidos, Seúl, Corea.

[Declaraciones del Secretario](#)