

## Bogotá metropolitana

# ‘Aquí hay una oportunidad’: mintransporte habla sobre tranvía por la carrera 7.<sup>a</sup>

María Constanza García considera que este medio es la solución adecuada para la demanda que tendrá ese corredor vial, y habla de las vigencias futuras para el metro y de otros proyectos claves.

GUILLERMO REINOSO - EDITOR BOGOTÁ



Imagen de render de uno de los proyectos de construcción de tranvía por la carrera 7.<sup>a</sup>. FOTO: ARCHIVO EL TIEMPO

El gobierno del presidente Gustavo Petro le pide a la Alcaldía de Bogotá contemplar la posibilidad de un tranvía por la carrera 7.<sup>a</sup>. La idea es que este sistema de transporte público tenga conexión con el Regiotram del Norte, que viene de Zipaquirá, a la altura de la calle 112 con carrera 9.<sup>a</sup>.

La iniciativa es planteada por la ministra de Transporte, María Constanza García, quien hizo parte de la alcaldía de Petro. En una entrevista con EL TIEMPO, García explicó la propuesta y afirmó “que está sobre la mesa” el tranvía como “solución definitiva de transporte público de media y alta capacidad en la carrera 7.<sup>a</sup>”.

“Aquí hay otra oportunidad, y es tal vez a lo que se refería el Presidente cuando quiso poner sobre la mesa el Regiotram del Norte. Y es que vuelve a abrir una discusión alrededor de la carrera 7.<sup>a</sup> y cobra hoy importancia”, dijo la ministra.

Con esta propuesta se está retomando el proyecto que Gustavo Petro quiso desarrollar en su alcaldía (2012-2015) en el emblemático corredor de la ciudad. El tranvía fue también una de las alternativas que analizó la administración de Claudia López. Y ya en agosto de 2022, el hoy exministro Guillermo Reyes la había propuesto.

Cabe recordar que en agosto de este año, la administración del alcalde Carlos Fernando Galán revocó las dos licitaciones que había en curso para el tramo sur (en la carrera 7.<sup>a</sup> entre las calles 24 y 99) del proyecto Corredor Verde y que contempla la utilización de buses eléctricos.

Esa decisión se justificó en el impacto que iba a tener su ejecución en la movilidad de la ciudad, cuando de forma simultánea se iban a realizar las obras del metro elevado por la troncal Caracas y las de la avenida 68.

### El presidente Gustavo Petro habló del tren de Zipaquirá, ¿se refería al Regiotram del Norte? ¿El Gobierno apoya el proyecto?

Desde nuestro Plan Nacional de Desarrollo son claros el propósito y las metas alrededor de la reactivación férrea, no solo con transporte de carga, sino con transporte de pasajeros.

Son cinco proyectos priorizados: el Regiotram del Norte, el tren del Río, el tren del Valle, el tren del Caribe, el tren del Eje Cafetero. El Regiotram del Norte, en particular, que va de Bogotá a Zipaquirá, cobra importancia relevante para nosotros.

El gobierno de Cundinamarca viene avanzando en los estudios de factibilidad y ya tuvimos oportunidad de hacer una primera aproximación de observaciones y esperamos que pronto se vuelva a radicar.

Aquí hay otra oportunidad, y es tal vez a lo que se refería el Presidente cuando quiso poner sobre la mesa el Regiotram del Norte. Y es que vuelve a abrir una discusión alrededor de la carrera 7.<sup>a</sup> y cobra hoy importancia. Cuando estuvimos en el gobierno de Bogotá, en la alcaldía del presidente Gustavo Petro, veíamos una oportunidad de que el tren que viene de Zipaquirá y entra por la 9.<sup>a</sup> y se desvía para terminar en el kilómetro 5, en Salitre, tenemos un punto a la altura de la calle 112 con 9.<sup>a</sup> donde podría darse una derivación hacia la 7.<sup>a</sup>. Recordemos que el proyecto en el tramo central hasta la calle 99 entra, de

nuevo, a revisión del gobierno distrital.

### ¿Que coja por la 7.<sup>a</sup>?

No, el proyecto de la Gobernación circula 100 por ciento sobre la red existente, Zipaquirá, Cajicá, Chía, Bogotá, entrando hasta el kilómetro 5, es un proyecto de 40 kilómetros. Aquí hay una oportunidad y lo ponemos sobre la mesa: volver a revisar si un proyecto tipo tranvía sobre la carrera 7.<sup>a</sup> pudiese ser la solución definitiva para tener un sistema de transporte público de media y alta capacidad en la 7.<sup>a</sup>.

### ¿El tranvía tiene la misma capacidad del Regiotram?

Esa ha sido la discusión de siempre. Hoy operan sobre la carrera 7.<sup>a</sup> buses padrones duales que deben movilizar 9.000-10.000 pasajeros hora sentido. El diseño que se hizo en la pasada administración distrital era también más liviano, desde el punto de vista de la demanda, y creo que una solución tipo tranvía es adecuada y óptima para los niveles de demanda reales que se van a tener en un corredor como la 7.<sup>a</sup>, más cuando se está construyendo una solución pesada a menos de tres o cuatro cuadras.

Claramente, vuelve a estar sobre la mesa la posibilidad de contemplar dentro del análisis que hace la Alcaldía traer este Regiotram y en la calle 9.<sup>a</sup> con 112 poderlo pasar hacia la carrera 7.<sup>a</sup>, como una solución de



María Constanza García, ministra de Transporte.

transporte que pueda integrarse.

### ¿Se va a insistir en que el Regiotram del Norte sea mixto: pasajeros y carga?

Así como estamos impulsando el transporte de pasajeros férreo, también tenemos dentro de nuestro propósito impulsar el transporte de carga. En el corredor Bogotá-Belencito, por ejemplo, que se integra aquí en el kilómetro 5, justo en Salitre, hemos hecho inversiones. Acabamos de adjudicar un contrato de 160.000 millones de pesos que nos va a permitir el mejoramiento del corredor. En el kilómetro 5 hay una capacidad de carga de un millón de toneladas.

Estamos revisando con la Gobernación qué implicaría para que el proyecto, que está diseñado para pasajeros, pueda ser también de carga, cómo deberíamos adaptar la infraestructura, el riel, la superestructura y cómo deberíamos acomodar las ventanas de operación. Si producto de esta conversación encontramos que una inversión adicional de un 10 o un 15 por ciento, nos permite mantener esa operación mixta, es una oportunidad que está sobre la mesa, insisto, para entrar con carga hasta la estación del kilómetro 5.

### ¿Se mantendría la participación en la cofinanciación?

El Gobierno Nacional acompaña entre el 40 y el 70 por ciento, y casi en todos los sistemas ha sido el 70 por ciento y esto es lo que está sobre la mesa.

### ¿El Gobierno también acompaña Regiotram de Occidente?

Con todas las cofinanciaciones en transporte están comprometidos casi 120 billones de pesos, de los cuales 82 billones vienen del Gobierno Nacional.

Al Regiotram de Occidente, que está próximo a iniciar su fase plena de construcción, lo venimos acompañando en gestiones, como con Cenit y Ecopetrol por interferencias que tiene.

### ¿Cómo se resolverá esa

### cercanía con el poliducto?

Hay interferencias con dos redes. Estamos haciendo esas verificaciones y acercamientos con la Empresa Férrea y con Cenit para que se permita la solución técnica del traslado de las redes y que el tren pueda mantener el eje sobre el cual hoy está su trazado.

### En el Congreso se habló de las vigencias futuras para el metro, ¿en qué va esto?

El Gobierno Nacional ha garantizado vigencias en futuras para todos los proyectos, ese es un mecanismo que se usa para poder financiar proyectos de gran envergadura y año a año, dentro de su presupuesto, se vienen incorporando los compromisos que se tienen. Al metro de Bogotá, en enero se le hizo un giro y a mitad de año otro. Pero no es una misma regla para todos los sistemas.

Le propusimos al gobierno de Bogotá que se revise la ejecución real de los proyectos. Por ejemplo, hay un Conpes que entregó vigencias futuras a la calle 13 y este proyecto aún no está en una línea de producción que amerite ese flujo.

Con el Ministerio de Hacienda, liderado por el ministro Ricardo Bonilla, hemos hecho una aproximación con el gobierno de Bogotá para revisar muy bien esos flujos, cómo son las necesidades reales y si hay un espacio para que se pueda dar alguna reprogramación, lo permite la norma.