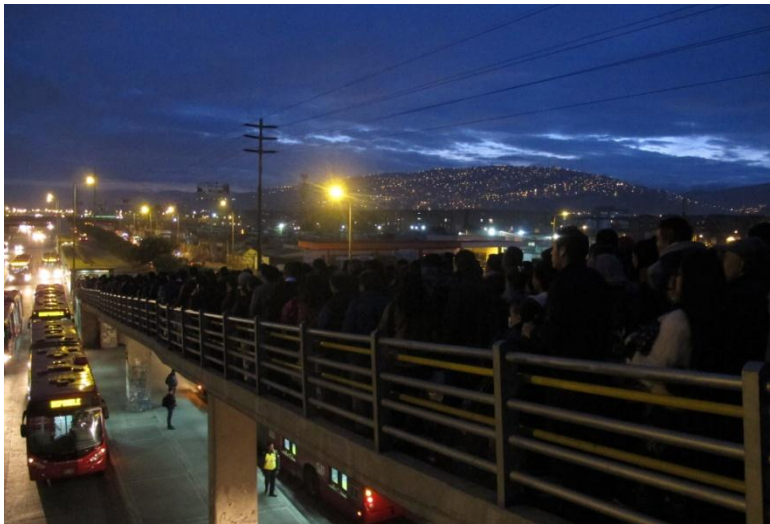


## Para los soachunos la necesidad tiene cara de perro

A diario miles de habitantes del municipio de Soacha se ven obligados a viajar a la capital en búsqueda de mejores oportunidades, pero el recorrido está lleno de obstáculos debido al mal sistema interno de movilidad, afectando su economía, uso de tiempo e incluso sus relaciones personales.

Por: Jessika Camargo  
Fotos: Jessika Camargo

Son las cinco de la mañana del lunes. Desde hace una hora, el caos invade las estaciones de Transmilenio, las calles aledañas y la avenida de doble calzada que atraviesa al municipio de Soacha, por donde cruza todo el tráfico que entra y sale de Bogotá en dirección sur.



*Puente de acceso a la estación San Mateo, cinco de la mañana.*

Sobre los puentes que dan acceso a las estaciones de Transmilenio, principalmente los de San Mateo y Terreros, miles de soachunos avanzan lentamente como pingüinos bamboleándose de derecha a izquierda, con las piernas entreabiertas, con las maletas abrazadas contra el pecho y combatiendo el frío en medio de los empujones y el tumulto. Sus rostros son largos y agresivos. El que

camina al lado puede ser quien le quite el puesto, o el último que logre entrar, a empellones, en el bus articulado.

Cada día, según las autoridades de Soacha, unos setecientos mil habitantes del municipio viajan a Bogotá a estudiar o a trabajar. Esto, aproximadamente, es equivalente a más del doble de la población de Armenia o de Neiva.

Las cifras, sin embargo, son bastante polémicas. Según el DANE, la población del municipio es de 511.262 personas. Pero el alcalde, Eleazar González, la Policía de Tránsito y Transporte y funcionarios, como el ex secretario de movilidad y el personero municipal, aseguran que la población del municipio es cercana al millón de personas, el 70 por ciento de las cuales desarrolla su labor diaria en la capital.

Sea cual sea la cifra, el problema de movilidad en cada vez más grave. La única vía que comunica a Soacha con Bogotá es la Autopista Sur y que, en realidad, de autopista no tiene mucho.

Es una vía con tres carriles en cada sentido, además de un carril exclusivo para los buses de Transmilenio. El pavimento está en mal estado, con baches que hacen lento el tránsito y generan trancones de varios kilómetros.

A las 5:10 de la mañana el panorama es agobiante bajo el puente de la estación de San Mateo. Justo allí terminan su primer recorrido cientos de pasajeros que pueden darse el lujo de pagar más de dos pasajes diarios desde los barrios más lejanos del municipio. Llegan en colectivos, busetas, motos y carros, legales e ilegales.

Uno de esos barrios es Danubio, ubicado a diez minutos en bus del parque central de Soacha. Allí, en el paradero de buses, desde las cuatro de la mañana los soachunos rodean cada bus que va a arrancar, con la esperanza de que los acerque a la estación más cercana de Transmilenio o, si ruedan con mejor suerte, los lleve hasta Bogotá.

Mientras los habitantes del barrio Danubio esperan, los residentes de barrios un poco más cercanos, como El Bosque, Armero y San Mateo caminan de prisa por la calle 30, vía principal que conecta estos barrios con la Autopista, pero permanecen atentos, con la ilusión de que los recoja alguno de los buses que ya vienen repletos desde el sur.

En cambio, los habitantes de Ciudad Verde no tienen la opción de irse a pie. Son más de cinco kilómetros hasta la estación más cercana y corren el riesgo de ser atracados. Por eso, las calles de esta urbanización se inundan de personas que buscan taxis y carros particulares que ofrecen cupos, de forma ilegal, hasta la estación Terreros. Las rutas alimentadoras del sistema de Transmilenio, que se supone debieron iniciar su funcionamiento hace más de tres años, aún no han llegado al municipio.

Y no solo está el hecho de que no haya servicio de alimentadores, sino que hasta el momento solo se han construido cuatro de las nueve estaciones de Transmilenio que se tenían previstas. Por tal motivo las estaciones colapsan desde la madrugada.

La estación de San Mateo es la que más congestión presenta. Atravesar los torniquetes se convierte en la siguiente gran meta de los usuarios, luego de sobrellevar el gentío y recargar la tarjeta en medio de los empujones. Es imposible hacer filas organizadas, el que pone primero la tarjeta sobre el lector es el que avanza. Los demás se quedan forcejeando por pasar.



*Estación San Mateo. Siete de la mañana.*

Tampoco existen filas alrededor de las puertas al momento de entrar a los articulados, cada puerta está completamente abierta, porque las personas impiden

que se cierran, a su alrededor hay un tumulto que invade todo el vagón y solo espera la llegada del próximo bus para entrar como pueda.

Mientras tanto, por la Autopista, cerca de 15 mil motos zigzaguean entre más de 95 mil carros particulares y de servicio público, según las cifras que maneja el jefe de grupo de tránsito y transporte especial del Municipio, intendente Alexander Rodríguez.

Las congestiones en las estaciones de Transmilenio y a lo largo de la Autopista son el reflejo de la falta de planeación ante el veloz, caótico e inusual crecimiento del municipio. La población de Soacha creció en un 73 por ciento en un periodo de 12 años (entre 1993 y 2005), mientras que Cundinamarca lo hizo en un 34 por ciento, según el Plan de las Naciones Unidas para el Desarrollo, PNUD.

La alta tasa de crecimiento es atribuida a la cercanía con la capital y a los bajos costos de terrenos para la autoconstrucción de vivienda. El precio de un lote en los cerros de Soacha oscila entre tres y cinco millones de pesos, según la Unidad de Víctimas. Por esta razón, en parte, Soacha es la mayor receptora de desplazados. En el 2006 recibió el 69 por ciento del total de desplazados del país, según el Plan Económico para la Competitividad, PEC, Soacha 2005-2019. Una buena parte de estos se asientan en alguno de los sesenta barrios ilegales que existen en el municipio o permanecen a la expectativa de lograr una de las 250 mil viviendas gratuitas, cuya construcción, según Juan Carlos Saldarriaga, ex-candidato a la alcaldía de Soacha, ya fue autorizada por el gobierno nacional.

El paso obligado del municipio a la capital se convierte en un drama diario, al estar lleno de retrasos, congestión, sobrecostos y mal servicio, por eso al preguntarles a los habitantes sobre el peor defecto del municipio aseguran sin dudar que la movilidad es, entre muchos, el peor.

### ***El mal transporte interno***



*Calle 30, vía principal que conecta la comuna cinco, San Mateo, con la Autopista.*

Los soachunos no solo deben pasar por el calvario diario del transporte hacia Bogotá, sino que a este se suma el mal transporte interno del municipio.

Dentro de las fallas identificadas están:

El mal estado de las vías. Pues según la secretaria de Infraestructura de la pasada administración, Dora Vera, para reparar toda la malla vial del municipio, hace dos años, eran necesarios casi 500 mil millones

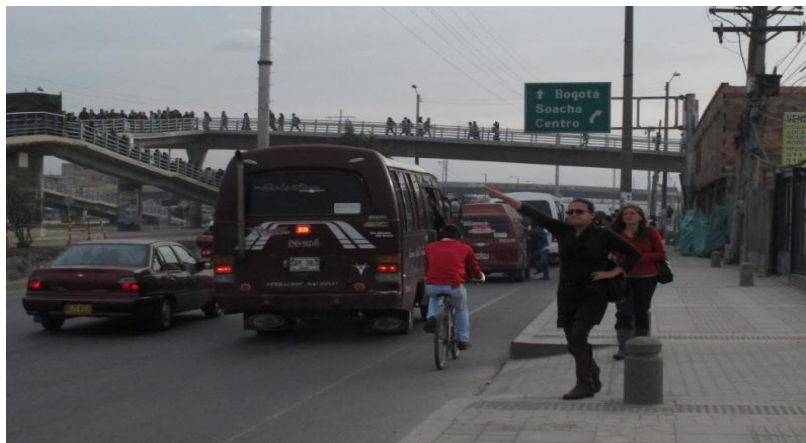
de pesos.

La falta de puentes peatonales. Aunque se necesita construir cinco con urgencia, la alcaldía de Soacha, según el personero Henry Sosa Molina, solo los construirá cuando estén instaladas las estaciones de las Fases II y III de Transmilenio que según el Conpes (Consejo Nacional de Política Económica y Social) 3681 debieron iniciar su operación en 2011, pero a la fecha no se ha empezado su construcción por falta de presupuesto.

En reemplazo de los puentes se han instalado cinco semáforos que no solo aumentan el represamiento vehicular, sino que se encuentran en mal estado. Y la solución que se le ha dado es reemplazarlos con personal de la policía de tránsito, dice el intendente Alexander Rodríguez.

Pero el municipio solo dispone de 17 policías de tránsito. Esto deja en promedio por turno a sólo cinco uniformados que además de atender la alta tasa de accidentalidad diaria, deben reemplazar semáforos dañados.

Además, los buses de transporte público se encuentran en muy mal estado, debido principalmente a que durante casi 10 años no se les permitía a los dueños de buses la chatarrización y actualización del parque automotor y esto, según el ex secretario de movilidad, debido a que hubo una crisis interna de corrupción en el Municipio.



*Autopista Sur a la altura de la estación Terreros.*

Aunque existen cinco rutas que salen desde el municipio a la capital, el desorden en el despacho de los buses genera que sean los conductores quienes decidan qué ruta tomar y por ello en la Autopista se ven hasta cinco buses seguidos con destino a la Avenida 68, pero la ruta Teusaquillo, por ejemplo, puede tardar en pasar hasta media hora.

A la par con la desorganización en el despacho de los buses, está la desorganización de los conductores frente al servicio que prestan, ya que entre ellos reconocen que es una gran falla, por ejemplo, permitir que los usuarios paguen solo mil pesos por cada recorrido, fiel reflejo de la guerra del centavo.

Asimismo, según coinciden Martha Sánchez, Gustavo Andrade y otros tantos habitantes, el servicio prestado es de pésima calidad, pues los conductores no son idóneos. Son jóvenes inexpertos, groseros, que irrespetan no solo las normas de tránsito, sino a los pasajeros y demás conductores que se cruzan a lo largo de sus recorridos.

A lo anterior se suma la inseguridad en el municipio. El agente Luis Eduardo Castañeda, promotor de prevención y cultura vial del distrito especial de Soacha,



afirma que debido a esta, los conductores no llegan a los lugares más apartados, sobre todo en la noche.

El sistema Transmilenio se suma a los males internos del municipio. Al inicio de la construcción fue la esperanza de todos los soachunos y aunque alivió un poco la vida de muchas personas, sobre todo la de aquellas que viven más cerca a las estaciones, en realidad hoy dista mucho de ser la salvación. Y esto sobre todo porque aún no hay servicio de alimentación.

Tampoco existe un portal de Transmilenio. La estación San Mateo cumple esa función. Hace dos años se construyó una estación intermedia, esta entró en funcionamiento el pasado 28 de mayo, proporcionando ocho torniquetes, un puente más de acceso, parqueaderos de bicicletas, un nuevo vagón y una ruta circular con destino al Portal del Sur en Bosa. Aunque la idea inicial y lo más urgente era que a ésta llegaran los buses alimentadores, su llegada se ve cada vez más lejana.

Es por ello que las estaciones y puentes de acceso están siempre atiborrados.



*Carros ilegales que acercan a las personas a la estación San Mateo.*

Y por último está el problema del transporte ilegal en el municipio; que surge como respuesta a las necesidades no satisfechas de los habitantes, ya que acercan a las personas desde sus barrios hasta la Autopista o viceversa.

“Nosotros no trabajamos para enriquecernos o por montarle competencia a los legales.

Aquí, a Altos de la Florida, si nosotros no llegáramos, la gente no podría salir antes de las seis de la mañana ni después de las seis de la tarde, además nuestro recorrido va directo a la Autopista, por lo que nos demoramos la mitad del tiempo que los buses urbanos”, comenta Omar Vanegas presidente de la Junta de Acción Comunal de la comuna San Humberto, quien junto con 41 personas más prestan el servicio en camionetas y camperos a una comunidad apartada.

Varios de estos problemas también los padecen los bogotanos a diario, sin embargo el drama para los soachunos es que justamente no sólo deben superar las dificultades en el transporte de la capital, sino que antes deben atravesar una gran cantidad de retos dentro de su municipio.

## ***El 22 por ciento del sueldo se va en transporte***

Los problemas de movilidad, además, afectan el bolsillo de los soachunos. A diario la mayoría de personas gastan en promedio 6.000 pesos en transporte. Pues toman un bus urbano o un ilegal por 1.000 pesos hasta la Autopista, más el Transmilenio hasta Bogotá por 2.000 pesos y viceversa, lo que al mes significan unos 156.000 pesos. Más del doble del subsidio de transporte.

Por eso, en promedio, una persona gasta mensualmente en transporte alrededor del 22 por ciento del salario mínimo.

“Al mes se me van 400.000 pesos de mi salario en transporte, porque además de pagar lo mío, tengo que darle a mis dos hijos que estudian en Bogotá”, comenta Joaquín Arias, operario en una planta productora de alimentos en Fontibón.

Este dato se hace más dramático debido a que, en promedio, el 45 por ciento de las viviendas del municipio son estrato uno, el 33 por ciento estrato dos, el 22 por ciento estrato tres y ninguna estratos cuatro, cinco y seis, según la Alcaldía del municipio.

Sin embargo, lo que para unos es un gran problema, para otros es todo un negocio. Son muchas las familias que viven del transporte, dentro de ellos están los conductores de buses legales, que manejan 450 vehículos, con recorridos solo dentro del municipio, y 2.100 que circulan por el corredor Soacha-Bogotá, por una tarifa de 1.000 y 1.500 pesos, respectivamente.

Ernesto Salamanca, por ejemplo, es uno de estos conductores. Al día gana entre 80.000 y 100.000 pesos, además de generarle al dueño del bus 100.000 pesos diarios y tanquear el vehículo con 75.000. Y es justamente por esta razón por la que él y los miembros de Aprotranspublis, asociación conformada por propietarios de buses que trabajan en Soacha, creen que “Transmilenio ha mirado cómo sacarnos para que los grandes pulpos de Bogotá se queden aquí”, dice Cristina Bustos presidenta de la asociación.

Fiel reflejo de la crisis por la que están atravesando los propietarios de buses, las entidades nacionales, Transmilenio y, por supuesto, los habitantes del municipio. Ya que los primeros no quieren dejar de trabajar en el sector al que se han dedicado toda su vida y menos sin un proceso de chatarrización; las entidades nacionales y Transmilenio que tienen planeado reemplazar el viejo modelo de transporte por el multimodal, como sucede en Bogotá con el



*Autopista Sur a la altura de la estación San Mateo.*

Transmilenio y el SITP, y por último los soachunos que no están a favor de ninguna empresa, sino que buscan la mejor opción para transportarse por el menor costo posible.

Es por ello que muchos soachunos han comprado una moto. “Antes gastaba como 8.000 pesos, ahora con la moto me ahorro unos 3.000 pesos diarios”, comenta Jhon Ramírez. La proliferación de motos ha generado congestión en las vías, puesto que al día circulan desde el municipio hacia Bogotá unas 15.000.

Así, el problema de movilidad, además de las molestias y demoras, también afecta al bolsillo de miles de personas que subsisten con un salario mínimo, en el segundo municipio de la sabana con mayor pobreza monetaria según la Encuesta Multipropósito 2014.

### ***Obligados a viajar a Bogotá***

Conociendo entonces que existen dichas fallas ¿por qué los soachunos se van a trabajar y estudiar a Bogotá? La respuesta es clara: en Soacha no hay suficientes oportunidades laborales ni académicas.

El alcalde, Eleazar González asegura que mientras no lleguen nuevas empresas al municipio y el Gobierno Nacional siga irresponsablemente construyendo vivienda gratuita, desafortunadamente, Soacha seguirá siendo dormitorio de Bogotá.

Así es como se le llama a aquellas ciudades intermedias circundantes que no cuentan con su propia dinámica económica, sino que dependen de la producción de la ciudad cercana más grande. Tal como pasa con Soacha.

Sin olvidar que Soacha tiene muchas más conexiones con la capital que cualquier otro municipio en Cundinamarca. No solo le proporciona a la capital miles de trabajadores, sino que entre los dos territorios, existen acuerdos en materia de seguridad y transporte, como sucede con la entrada y salida de buses urbanos, taxis y la implementación de Transmilenio. Aunque dichos acuerdos han generado todo tipo de inconvenientes y a veces la integración es tal que no se sabe bien sobre qué ente recae la responsabilidad.

En cuanto a la oferta educativa, el alcalde Eleazar González asegura que de 5.500 bachilleres que se gradúan anualmente de los colegios del municipio, el 40 por ciento entra a la universidad y de ese 40, el 30 por ciento se va a estudiar a Bogotá, porque el municipio no tiene universidades públicas. Esto significa que cada año unos 660 jóvenes incrementan el caudal de soachunos que viajan a Bogotá.

Eso les sucedió a Juan David Buitrago, estudiante de ingeniería, y a Jhon Ramírez, estudiante de licenciatura en educación física, que no vieron oportunidades para estudiar en el municipio y debieron buscarlas en Bogotá. Y aunque tienen que atravesar la ciudad completa para llegar a clase, pues estudian en universidades ubicadas a la salida de Bogotá por la Autopista Norte, consideran que es un sacrificio que merece hacerse para poder formarse como profesionales.

Ellos, además, de las dificultades de movilidad, deben soportar las bromas y pullas de sus compañeros por vivir tan lejos.

“Nos dicen que en Soacha siempre llueve, que es peligroso, que es el norte de Melgar; entre chiste y chanza es la verdad, pero lo toca a uno un poco, porque es donde vivo y donde crecí”, comenta Jhon Ramírez.

Al igual que hay déficit en cupos para el acceso a la educación superior, en Soacha también hay déficit en la oferta laboral. Solo existe la zona industrial de Cazucá y un par de empresas grandes en el sector de Compartir, y estas no suplen la gran demanda.

Además, según datos del último censo de 2005, en relación con 1999 se redujo en un 10 por ciento la oferta laboral en el sector comercial, uno de los más grandes del municipio, y los cargos administrativos son ocupados, en su mayoría, por personal proveniente de la capital, puesto que la población local tiene bajos niveles de educación.

Ante la falta de empleo cerca de su casa, los habitantes trabajan de manera informal en la capital. “Yo prefiero trabajar en Bogotá porque allá por un día me dan 40 mil pesos solo por hacer el aseo o planchar, en cambio acá en Soacha a uno le toca hacer de todo en una casa y no pagan más por 20 mil”, dice Martha Sánchez,

aseadora en el barrio El Polo, en el norte de Bogotá.



*Autopista Sur, dirección sur-norte, en día de plan retorno.*

Pero, además, muchos van a la capital a divertirse, en especial los fines de semana. Sin embargo, Omar Vanegas y Jhon Ramírez explican que un domingo o lunes festivo tienen que regresar temprano porque el plan retorno siempre les afecta al darle prioridad a los miles de carros que entran a Bogotá por la Autopista Sur.

De este modo, aunque visualmente y geográficamente los límites entre un territorio y otro no son notorios, los soachunos diariamente cargan las consecuencias de vivir en, lo que llama Henry Alarcón y otros tantos habitantes, el patio trasero de Bogotá. Pero sólo eso, vivir en el municipio, porque las oportunidades son escasas y la economía los impulsa a seguir buscando las oportunidades allá y dormir acá

### ***A la semana, gastan un día en ida y regreso***

Debido a que el tráfico hacia Bogotá es lento, muy lento, los soachunos tardan a veces más de tres horas en llegar a sus destinos. Por eso, la hora pico en Soacha inicia, por lo menos, una hora antes que en Bogotá.



Las personas que viven lejos de las estaciones de Transmilenio deben calcular de media hora a una hora para llegar a una de las estaciones. Para entrar a la estación demoran otra hora, y, entre 20 y 30 minutos, para entrar al articulado. Los buses salen llenos de San Mateo, que es la estación más lejana; en Terreros entran en promedio unas 20 personas más y ya en León XIII y La Despensa las puertas a duras penas se abren para permitir el ingreso forzado de cinco o seis pasajeros.



*Puente de acceso a la estación Terreros, siete de la mañana.*

Ya dentro del bus articulado deben empezar a preocuparse por el caos en el sistema de transporte masivo de la capital.

Pero no todos los soachunos llegan a Bogotá en Transmilenio. Muchos lo hacen en los buses tradicionales, pero estos circulan a no más de 15 kilómetros por hora por el corredor Soacha-Bogotá. Se estima que el 72 por ciento de los usuarios se moviliza en transporte público, el 20 por ciento en vehículo privado y el 8 por ciento restante lo hace en otros medios.



*Autopista Sur a la altura de la estación Terreros.*

Los pocos que pueden llegar hasta su destino final en un solo bus tradicional, ahorran dinero, pero el tiempo se puede duplicar, pues gastan hasta cuatro horas en llegar a la capital.

La preocupación de los soachunos que viajan a Bogotá no es solo en la mañana. El regreso, en la noche, es aún más tedioso, el peligro aumenta y el

cansancio de un día de trabajo y estudio hace que todo sea más difícil de llevar, además de que la presencia de los policías de tránsito a esta hora es casi nula.

A la semana, el tiempo que gasta en promedio una persona de Soacha para ir y volver de Bogotá es equivalente a casi un día. Esto reduce el espacio para compartir con su familia, para realizar actividades extras o dedicarse tiempo a ellos mismos. "Para mí el grave problema social que tenemos y de delincuencia es por falta de los padres en la casa porque hoy están metidos cinco horas diarias en

un trancón en la Autopista Sur”, dice Juan Carlos Saldarriaga, excandidato a la alcaldía.

Según el ex secretario de Movilidad de Soacha, el problema se puede resumir en la falta de cobertura de la gran demanda. Pero no se sabe si esta sea la razón o sólo se suma a todos los otros problemas de movilidad en el municipio, que hacen que los soachunos gasten más de 25 horas a la semana en movilizarse hacia y desde la capital.

### ***El problema también es físico y mental***

Aquí no terminan los problemas de los soachunos. El drama de la movilidad es una bola de nieve a la que se suma el daño físico y mental. “Este problema genera que las personas tengan reacciones de estrés a nivel somático (corporal), cansancio, dolor del cuerpo e irritabilidad, van a llegar a sus casa predispuestos, y cualquier tipo de situación con la que no estén de acuerdo va a ser un desencadenante para discusiones”, asegura la psicóloga Beatriz Álvarez, especialista en psicología clínica de la Universidad Javeriana.

El cansancio físico es enorme, pues generalmente caminan largas distancias y casi siempre van de pie e incómodos en los medios de transporte. “Lo que más agota es la demora, el estrés, porque uno llega a la casa es a pelear”, dice Mercedes Ríos, habitante del barrio León XIII.

“Siempre llego ‘mamado’, cansado ¿usted sabe de qué tengo ganas después de trabajar ocho horas y de pasar por un trancón de más de dos horas para llegar a la casa?... De nada, no me dan ganas de nada, por eso todas las noches ando estresado, mi esposa y mis hijos tratan ni de hablarme porque saben que con nada me pongo de mal genio”, cuenta Enrique Patiño, habitante de Compartir.

### ***¿Cuál es el futuro?***

La indignación de los soachunos por el problema de movilidad estalló el 12 de febrero del 2016. Miles de usuarios se tomaron la Autopista Sur, apedrearon estaciones y buses, quemaron llantas y se enfrentaron por más de dos horas contra el escuadrón móvil anti disturbios de la policía, que quería desalojarlos.

Ese viernes no tenían pensado ir como siempre a la capital, ese día el plan era quedarse en el municipio.

“Si nos siguen viendo la cara de pendejos les bloqueamos esta dizque Autopista, porque arreglan o arreglan este transporte de mier...”, vociferaba Geraldín Luque, una de las manifestantes.



***12 de febrero, Autopista Sur, puente de acceso a la estación San Mateo, nueve de la mañana.***

Los reclamos eran principalmente por el mal servicio de transporte de Transmilenio. “Los seis mil diarios que pagamos no se ven, siempre todo está lleno y nada que meten los alimentadores, todo se lo roban”, dijo uno de los jóvenes que encabezaba el plantón, con un trozo de bandera blanca como símbolo de paz y no violencia.

Ese día, los medios de comunicación se llenaron de intervenciones de funcionarios. El alcalde de Soacha aseguró que Transmilenio le ha fallado al municipio, mientras uno de los funcionarios de la empresa transportadora dijo que ellos han cumplido con lo pactado y que el estancamiento se debe al incumplimiento del municipio.

Hoy, cinco meses después, las cosas siguen igual. El alcalde Eleazar González se ha reunido con miembros de la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR), el gobernador de Cundinamarca, el viceministro de transporte, el gerente de Transmilenio, los habitantes del municipio, entre otros, pero aunque se ha hablado de proyectos para el cambio, todo sigue igual.

Las propuestas que se plantean para mejorar la calidad de vida los soachunos en materia de transporte son:

La implementación de los buses alimentadores en el municipio. Para que inicie el proceso se debe realizar la licitación y esta estaría a cargo de Transmilenio al ser el ente gestor, pero la licitación aún no se ha hecho debido a que las vías no están en las condiciones necesarias para que circulen buses de tipo pesado, ni se ha construido un patio para su mantenimiento.

Entonces, la propuesta que dejó planteada el ex secretario de movilidad fue implantar por el momento rutas colectoras usando 36 buses de servicio público del municipio, en reemplazo temporal de los alimentadores. El costo se acordaría con las empresas transportadoras y aunque no se conocen cifras exactas, se habla en promedio de 700 pesos.



*Puente en construcción para el acceso a la estación San Mateo desde la estación intermedia.*

Lo que sí quedó claro es que los alimentadores no llegarán pronto. “En este momento el tema de los alimentadores en Soacha no podemos implementarlo, teniendo en cuenta que la estación está totalmente saturada. Nosotros tenemos mucha experiencia en la operación de troncales y sabemos que cada vez que habilitamos alimentación, la estación tiene un incremento de uso bastante significativo; el sistema en las condiciones actuales no puede de ninguna

manera dar al servicio una alimentación que signifique un incremento en el uso de



la estación” comentó Alexandra Rojas, gerente general de Transmilenio, en medio de la inauguración de la estación intermedia en San Mateo.

Ligado al asunto de la alimentación está la construcción de las Fases II y III de Transmilenio, una de las prioridades de la alcaldía actual. Sin embargo no se han adquiridos los predios que se necesitan y, por supuesto, entre más pasa el tiempo, los estudios realizados hace ya casi diez años empiezan a quedar cortos frente al crecimiento exponencial del municipio.

“El correo de las brujas nos cuenta que vale 500 mil millones la implementación de la Fase II y III, de ese dinero al municipio le corresponde el 20 por ciento o sea 100 mil millones, que no hay de donde, ni haciendo un bingo”, comenta el ex secretario de Movilidad de Soacha.

Una de las propuestas contempladas para la integración del transporte del municipio con la capital es convertir a este en la zona 14 del SITP, lo que permitiría el ingreso de buses de ese sistema a Soacha; pero implicaría no solo la salida de los buses públicos existentes, sino que descartaría la idea de que entren en funcionamiento los buses alimentadores, porque colapsarían las calles. Por tanto, la alcaldía municipal, la gobernación de Cundinamarca y la nación deben determinar en corto plazo qué opción se va a tomar, si los alimentadores o los buses del SITP.

Junto con las propuestas que implican un mejoramiento en los sistemas ya existentes o la integración de uno nuevo, están las mejoras en la infraestructura, y dentro de ellas, la más sonada es la culminación de la Avenida Longitudinal de Occidente (ALO). Esta alternativa es bien vista por el alcalde Eleazar González “la construcción de los dos kilómetros que faltan de la ALO va a ayudar a que fluya el tráfico pesado por allí y descongestione la Autopista”.

Sin embargo, algunos expertos aseguran que dicha construcción traería consigo un incremento no planificado de construcción de viviendas alrededor y, además, aumentaría la brecha entre el centro y el occidente de la capital. Pero el argumento que más se ha debatido, sobre todo frente a la idea del alcalde de Bogotá, Enrique Peñalosa, de urbanizar parte de las zonas declaradas como humedales, es justamente el daño medioambiental, ya que la ALO atravesaría tres humedales.

Es por ello que a la fecha no se conoce con exactitud si este proyecto será o no una realidad, aunque lo más probable es que se construya, pues uno de los ejes en la alcaldía de la capital es la construcción y ampliación de los corredores viales a las salidas de Bogotá. Por ello, en los medios se habla de una posible participación de privados para su construcción y



*12 de febrero, Autopista Sur, a la altura de la estación de San Mateo, once de la mañana.*



de la implementación de peajes para su financiación.

El tren de cercanías o Regiotram, como se le llama, se suma a las posibles construcciones que beneficiarían no solo al municipio, sino a su conexión con Bogotá. Dicho proyecto es básicamente un tranvía de 18 kilómetros y 18 estaciones y su destino inicial será la Estación de la Sabana.

Su construcción se estima para el año 2019. Sin embargo, el alcalde de Bogotá aseguró por su cuenta en Twitter que estos sistemas de transporte: “son carísimos y hacen menos que los buses y cuestan más”, por lo que también es incierto el futuro de este medio de transporte.

Otro proyecto que supone un cambio infraestructural es el llamado viaducto, que es un puente vehicular que iría sobre la Autopista Sur, con una extensión de 10 kilómetros. Es una iniciativa privada de la empresa Cemex, en una alianza público privada, con peaje optativo para los conductores que deseen hacer uso de este y cuyo costo se estima en 1.5 billones de pesos.

Aunque el viaducto se encuentra pre aprobado por el Gobierno Nacional, pues la iniciativa surgió del vicepresidente Germán Vargas Lleras, a la fecha tiene muchos opositores que se basan en experiencias de otros países como México. Quienes se oponen señalan que esta construcción traería consecuencias nefastas para la vida urbana, tal como lo expresa el ex candidato a la alcaldía de Soacha, Juan Carlos Saldarriaga “lo único que vamos a tener es un baño público a lo largo de la autopista, un atracadero, las propiedades de los lados van a perder su valor y lo único para lo que va a servir es para que los ricos que van para Girardot pasen sin ver la pobreza de Soacha”.

Pero además de proyectos que permiten la movilización hacia la capital, se ha pensado en el Cazucable como una opción para mejorar la movilidad interna. Este, al igual que el metrocable en Medellín, permitiría la conexión de los sectores ubicados en los altos de la comuna Cazucá con la Autopista. Tendría cuatro estaciones en su recorrido, a 2.8 kilómetros de distancia, y su destino sería la estación Terreros.

Sin embargo, este proyecto no ha avanzado más allá de los estudios iniciales, pues se declaró en riesgo de deslizamiento el terreno en el que se pensaba construir la torre final del recorrido. Esto implica hacer un nuevo estudio para cambiar el trazado y, por ende, es improbable la pronta construcción.

Adicionalmente, no se realizaron estudios serios sobre las condiciones infraestructurales de las casas circundantes, ni de las actividades que se desarrollan en el suelo, como la extracción minera, según concluye un estudio social llamado “La movilidad urbana y la pobreza: lecciones de Medellín y Soacha”.

Por último, se habla de buscar soluciones que no necesariamente impliquen la movilización de los soachunos a la capital, como la construcción de más industria y la llegada de universidades al municipio, por medio de incentivos y de la cooperación con el Estado. Pero todos estos son solo proyectos y es difícil saber, no solo si se llevarán a cabo o no, sino qué tanto podrán solucionar el problema.

Esta situación y la falta de soluciones claras a corto plazo fueron el detonante de la protesta del 12 de febrero.



*12 de febrero, Autopista Sur, diez de la mañana en medio de la protesta.*

“Aquí estoy, recibiendo todos estos gases del ESMAD, dispuesta a correr y tirar piedra si es necesario pero creo que lo único que vamos a conseguir es salir en el noticiero hoy. Ojalá cambie algo, ojalá nos paren bolas y se den cuenta de lo que su corrupción nos hace, pero yo sé que eso difícilmente va a pasar. Esto de hoy es más

que todo para liberar esa frustración tan maluca, pero a la final a uno le toca resignarse, saber que no puede hacer nada más que joderse todos los días para llegar al trabajo porque la necesidad tiene cara de perro”, comentó con los ojos irritados Esperanza Lozano, quien trabaja en Bogotá, mientras huía del gas lacrimógeno que lanzó el ESMAD para disolver a los manifestantes.