

## Compactadores serán decomisados

La DIAN ordenó decomisar 22 de los 64 camiones compactadores que el Distrito importó en 2012 durante la emergencia de basuras que se presentó en la ciudad. Aguas de Bogotá no pudo demostrar la permanencia legal de los

vehículos en el país y en octubre del año pasado los compactadores fueron aprehendidos por la DIAN seccional Cúcuta. Juan Carlos Henao, abogado de Aguas de Bogotá, le dijo a Noticias Uno que "estamos ante un fallo

político. El paro agrario campesino sucedido por esa misma época en la que debíamos hacer la reexportación de los vehículos impidió la salida". Los vehículos, que tienen un costo cercano a los \$882 millones, pasarán al poder de la Nación.



Aguas de Bogotá no pudo demostrar la permanencia legal de los vehículos. / Gabriel Acosta

# Bogotá



William Vallejo reitera que para avanzar en la infraestructura para bicicletas, la voluntad política debe ser férrea. / Iván Pérez

» La ciudad dispone de \$47 mil millones para mejorar las condiciones de transporte en bicicleta.

nuevos espacios para cada modo de transporte.

¿Cómo respondió la gente cuando empezaron a implantar los bicicarriles?

Al principio les mostrábamos el proyecto al equivalente a las juntas de acción comunal de aquí. Los miembros eran gente mayor que había vivido con el modelo centrado en el carro de los últimos 50 años, así que se convirtió en un evento político. La popularidad del alcalde empezó a bajar. Pero hubo una decisión de la administración. Luego el Concejo reglamentó una norma que nos obligaba a pedirles el permiso a esas juntas.

¿Funcionó esa dinámica?

El contacto con la comunidad fue crucial para disminuir la resistencia. Ahora el nivel de aceptación es del 65%. No obstante, lo ideal sería un 75% si se tiene en cuenta todo el beneficio que genera para la sociedad el tener una infraestructura para bicicletas, además de la recuperación del espacio público y las calles para el peatón. Eso implica un cambio cultural de parte de los ciclistas también, que en Nueva York no respetaban tanto las normas.

¿Cuáles diría que son los tres puntos claves que se necesitan en Bogotá para avanzar en soluciones para la bicicleta?

Uno: que haya una especie de oficina de la bicicleta externa a esas entidades que hoy se encargan aisladamente de estos temas. Dos: que haya un cambio de conciencia de quienes legislan. Muchas veces la administración está atada de manos por las normas. Tres: es clave que la administración tome las decisiones políticas necesarias. El tema, además, debe ser nacional y no sólo un tema de Bogotá. Por ejemplo, en Cali hay 30 km de infraestructura para bicicletas y de sus más de dos millones de habitantes, casi el 11% son bicisuarios. Nueva York tiene casi 600 kilómetros de bicicarriles sin esa demanda. ▶

Dice William Vallejo, del Departamento de Transporte de N.Y

## 'Bogotá podría tener oficina de la bicicleta'

Según este gerente de proyectos, la bicicleta como alternativa de transporte debería ser una iniciativa no de Bogotá, sino nacional.



VERÓNICA TELLEZ OLIVEROS

tellez@elespectador.com  
@VeronicaTellez

La bicicleta cada vez toma más fuerza como una alternativa de transporte en Bogotá. Pero mientras crecen los grupos de ciudadanos interesados en promover el 'caballito de acero', un asunto se hace más evidente: que la ciudad tiene \$47 mil millones autorizados dentro del plan de desarrollo para este tema específico y que esos recursos deben ejecutarse con rapidez y eficiencia para seguir en la tarea de lograr que los

bogotanos dejen de priorizar la lógica del automóvil y que esta ciudad encuentre soluciones a sus problemas de movilidad.

Por esa razón la concejal María Fernanda Rojas, del movimiento Progresistas, ha venido promoviendo una idea: la creación de la Oficina de la Bicicleta. Según Rojas, esta decisión permitiría articular el trabajo de todas las dependencias de las que dependería que esos \$47 mil millones se traduzcan en gestión palpable, como el IDU y las secretarías de Movilidad y Ambiente. Rojas habla con base en ejemplos internacionales, como el de Nueva York. El Espectador habló con William Vallejo, gerente de proyectos del Departamento de Transporte de

la capital del mundo, quien recientemente visitó el país.

¿Qué tanto sirve promover el uso de la bicicleta?

Hace unos ocho años había apenas seis personas investigando el tema; hoy, unas 70 personas conforman el Departamento de Transporte de Nueva York e hicimos 570 kilómetros en seis años. Es un trabajo de coordinación y gerencia, pero esos resultados se tienen que mostrar con beneficios reales: incremento de ventas de los comerciantes, menos congestión, mejor calidad de vida.

¿Qué tipos de carriles exclusivos para bici tienen en Nueva York?

Hay tres tipos. Uno es el recrea-

cional, dentro de los parques o al margen de los ríos. Nosotros evitamos quitarle espacio al peatón, además, en Nueva York es ilegal montar bici en el andén. Otro tipo, que ocupa casi el 70% de los carriles exclusivos para ciclistas, es el bicicarril, que está al mismo nivel del auto. Y, cuando no hay espacio, entonces utilizamos un carril compartido. Pero hay un punto fundamental y es que el Código de Tránsito le permite al ciclista ir por la mitad del carril si quiere y no en un costado solamente.

¿En Nueva York cuándo empezó el 'boom' de los bicicarriles?

En los 80 se implementaron, pero la gente no los usó porque el diseño era terrible. El verdadero 'boom' empezó a finales de 2005.

¿Qué les criticaron?

Nosotros no podíamos esperar a conseguir grandes recursos para hacer una gran arborización y hubo críticas por esto. El reto era que teníamos que hacer 575 kilómetros de bicicarriles en cinco años. Es decir, un poco más de 100 kilómetros de infraestructura por año. Así que se minimizó la construcción. En muchos de los proyectos que hicimos casi no hay construcción. Era sólo redistribuir el espacio de la calle y pintar líneas de demarcación con los