

## La reapertura de la discusión sobre el metro en Bogotá

Con Peñalosa, el proyecto ya no sería todo subterráneo. Análisis de lo que viene para este sistema.

Por: EL TIEMPO |

© 2:15 p.m. | 1 de noviembre de 2015



Foto: Archivo particular

Hay que hacer lo mejor para Bogotá: los recursos son escasos y las decisiones

Como si Bogotá volviera ocho años en el tiempo, la discusión vuelve a ser si el metro debe ser 100 por ciento subterráneo o debe tener tramos elevados. El asunto parecía un tema superado desde hace cinco meses, cuando el presidente Juan Manuel Santos le entregó al alcalde Gustavo Petro un cheque para comprometer el 70 % de los recursos que demanda esta obra (\$ 9,6 billones). Pero ya no es así.

**El juego cambió el domingo, cuando los bogotanos eligieron a Enrique Peñalosa** como su alcalde para los próximos 4 años, porque su propuesta de metro –a diferencia de la Petro, que está aprobada– tiene tramos elevados, como el de Medellín. (Además: [El metro es el legado que Santos quiere dejarle a Bogotá: Gaviria](#))

Además, la oficialización del aval fiscal de la Nación para la plata, esta semana, avivó el debate.

¿Por qué? Porque de lo que finalmente se decida dependerán el costo y los posibles ahorros o sobrecostos de la obra. Y porque no habrá dinero de la Nación para otras obras, como informó el ministro de Hacienda, Mauricio Cárdenas: “Estamos dando lo que podemos dar”.

Y de aquí parte la principal razón de Peñalosa para cambiar, parcialmente, lo que estaba previsto. “El kilómetro subterráneo vale 200 millones de dólares, sin contar costos financieros ni sobrecostos. Pero si se eleva (en algunas partes, dice), puede haber ahorros que nos permitan llevar el metro hasta Suba”, explicó.

El alcalde electo insistió en que hace falta resolver temas críticos como TransMilenio, el SITP y las vías sin pavimentar. Y que todos esos proyectos están sin recursos.

### El caso Nueva York

Pero la administración Petro rechaza la idea y argumenta que no solo se demoraría el inicio de trabajos, por temas como el aval de la banca internacional al nuevo proyecto, sino que, además, el metro elevado generaría pauperización, segregación y mal impacto urbanístico. Y lo dice basado en la experiencia de Nueva York, que hundió 3 líneas elevadas en 1938, 1940 y 1942 por las zonas oscuras y la inseguridad que generaban. “Un metro subterráneo duplica el espacio de la movilidad y valoriza el entorno”, añade Petro.

Un punto clave es el cronograma, que es una prioridad para la administración Santos. “El aval se da pensando en el actual proyecto, aunque si Peñalosa puede reducir costos sin afectar las fechas, maravilloso. Eso sí, queremos que el metro se haga rápido”, advirtió el ministro Cárdenas.

Lo mismo dijo el director de Planeación Nacional, Simón Gaviria, para quien esta obra “es el legado del Presidente para la ciudad”. Gaviria aceptó que la idea de Peñalosa podría ahorrar cerca de un billón de pesos.

¿Se puede estudiar una obra distinta y licitar en el 2016 para iniciar obras en el 2017, como lo pide el Ministro? Peñalosa dice: “Sí. Y como es elevado, se construirá más rápido”.

Se apoya en que la ingeniería de valor de la Financiera de Desarrollo Nacional contempla elevar entre 7 y 9 kilómetros, en el tramo que va por la avenida Primero de Mayo, desde Kennedy hasta San Victorino (centro).

Pero hay obstáculos. Gaviria anticipó que los puentes sobre esa avenida interferirán con el metro, así que habría que demoler varios y hacer nuevos cruces vehiculares, o elevar más los trenes.

Juan Pablo Bocarejo, experto de la U. de los Andes, insiste en que el de la Nación “no es un cheque en blanco. Hay que optimizar el costo sin sacrificar la calidad o la capacidad. El metro que se planeó es un ‘Fórmula 1’”.

A José Stalin Rojas, del Observatorio de Movilidad de la Universidad Nacional, no le parecen graves los cambios, porque “con Peñalosa si hay confianza” por parte de la Nación. “Le dieron fondos al famoso cheque y el Conpes saldría al inicio de su gobierno”.

Peñalosa no se siente presionado. “No tengo afán de hacer campaña presidencial. Hay que hacer lo mejor para Bogotá: los recursos son escasos y las decisiones deben ser técnicas, sin presiones políticas. La Nación ha sido generosa y responsable”, insistió.

### ¿Menos renovación?

Petro defiende el metro subterráneo por otras dos razones. La primera, porque permite recaudar recursos por medio del cobro a los constructores, por hacer edificios más altos cerca de las estaciones. (Lea además: [Medellín pide a Bogotá no cometer 'la locura' de metro subterráneo](#))

Rojas conoce el estudio contratado con la Nacional y los Andes y señala que “el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) sobreestimó esa expectativa. Creyeron que podían recaudar entre 2 y 3 billones de pesos, pero se demostró que serían entre 1,5 o 2 billones”.

En segundo lugar, Petro insiste en que si los trenes salen a la superficie se obstruye la renovación urbana en el suroccidente. Y así lo cree Bocarejo: generará minusvalías “a lo largo de la línea y de las estaciones”.

A lo que el experto de la Nacional responde: “El caballo de batalla de Peñalosa es la Empresa de Renovación Urbana. Él no hará una cicatriz de concreto, sino que permitirá la revitalización”.

Mario Noriega, urbanista, dice que el impacto de elevar el metro depende de la zona. “Si se hace en un área consolidada, como en el norte, si genera desvalorización. Pero en otras zonas por desarrollar sí podría hacer renovación”.

Por lo pronto, Peñalosa anticipó que espera construir el tramo que va del centro al sur y que estudiará el que va al norte “para ver si también se pueden elevar algunas partes”.

f 1860

t 563

g+

e