

¿Freno a otros medios de transporte?

“El metro no es la solución de la movilidad de la ciudad”. Algunos expertos, ciudadanos y políticos han repetido esta frase para resaltar que este medio se convertirá en un modo más de un sistema que deberá complementarse en los próximos años. Sin embargo, el temor es que los altos costos eclipsen la inversión para otros medios como las troncales de TransMilenio, el cable aéreo para el sur de la ciudad o la recuperación de la malla vial.

Que este megaproyecto solo atienda entre el 5 y el 8 por ciento la demanda de transporte de los bogotanos, genera dudas sobre el impacto real que tendría en la movilidad, sin que se invierta en otros modos.

Incluso, la Universidad de los Andes asegura que en una proyección del Distrito para el 2050 el metro solo cubriría un 20 por ciento de los 45 millones de viajes que para ese momento se harían en la ciudad.

A Javier Pérez, de Los Andes, le inquieta que el

Distrito confíe en que se reducirán los tiempos de viaje en otros modos de transporte en toda la ciudad y no solo en el área de influencia, sin invertir en otras infraestructuras. “Ya les quitaron recursos a las ciclovías recreativas, que han sido el fuerte cívico de la ciudad desde hace cuatro décadas”, asegura.

De hecho, esta semana el alcalde Gustavo Petro señaló que en lo que resta de este año la prioridad serán el metro y las líneas férreas para la conexión regional con los municipios de Facatativá y Soacha.

Según José Stalin Rojas, de la Universidad Nacional, la construcción del metro no debe distraer esfuer-

zos y recursos para seguir construyendo simultáneamente troncales, metroclable, ciclorrutas y fortaleciendo el componente de vías zonales. Pero el panorama para conseguirles recursos es incierto.

Con el cupo de deuda aprobado por 3,8 billones de pesos se contemplaban 2,4 billones para TransMi-

lenio por la avenida Boyacá, los cables del sur y otras obras que fueron sustraídas del cupo de la valorización.

Pero el Distrito ha ofrecido esa plata como parte de los recursos ciertos para el metro. Y, pese a que la secretaria de Movilidad, María Constanza García, ha señalado que no se sacrificarán otras obras, aún no se resuelve la incógnita sobre cómo se financiarán.

Por ejemplo, la troncal de la Boyacá deberá esperar luz verde del Gobierno Nacional con la aprobación del Conpes, pues hoy está desfinanciada casi en un 50 por ciento.

El director de Planeación Nacional, Simón Gaviria, ha dicho que el foco son el metro y la reconstrucción de la troncal Caracas, que hoy no tiene fondos del Distrito.

Así, mientras transcurren los 5 años de obras del metro, el caos en movilidad pedirá a gritos que no se desfinancien otros modos de transporte, que la ciudad venía implementado hace varias décadas.



Así luciría la troncal de la avenida Boyacá, obra que podría quedar en veremos por darle prioridad al metro. Se calcula que transportaría igual cantidad de pasajeros que el sistema férreo.

OPINIONES



CARLOS SANDOVAL
EXSECRETARIO DE HACIENDA

“Es curioso que la ciudad compre predios cuando no se sabe el valor total del proyecto”.



JOSÉ S. ROJAS
INVESTIGADOR DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA

“En movilidad no hay una única solución. El metro no debe eclipsar al resto del SITP”.



WILLIAM PATIÑO
PROFESOR DE LA UNIVERSIDAD DEL ROSARIO

“El costo del metro es muy relativo a los beneficios que también genera y al tamaño del presupuesto de la ciudad”.