

El Metro de Bogotá.

Un macroproyecto de infraestructura como el Metro de Bogotá, requiere como primer ingrediente la decisión política de los gobernantes. El de Bogotá ya tiene la decisión del alcalde Moreno y el beneplácito presidencial y gubernamental. Lo que sigue sería asegurar su financiación, para lo cual teóricamente no debería haber problema ya que según dicen los fondos de pensiones y otros posibles financiadores, la plata está.

Pero la decisión política no puede ir en contravía de los temas técnicos porque caemos en el peligroso carrusel de las obras inconclusas o inservibles. La decisión de hacer el metro de Bogotá es particularmente sensible a esto ya que lo que viene trabajando la ciudad hace varias administraciones, con Peñalosa a la cabeza de la concepción del sistema, es que el transporte masivo se resuelve con el Transmilenio, sin metro. El sistema Transmilenio fue concebido en cerca de 10 fases, de las cuales solo existen 2 ahora y la tercera está contratándose.

Esto significa que la decisión de hacer el Metro, implica la revisión inmediata y total de todo el sistema Transmilenio, incluyendo no solo las etapas futuras sino las existentes, para hacerlas parte del sistema e inclusive mejorar su desempeño. Por otra parte, el hecho de que ya exista Transmilenio en sus primeras etapas, invalida en gran medida lo que se alcanzó a llamar “la primera línea del metro”, por lo cual el estudio del metro comenzará por reevaluar todo lo que se había pensado hace una década. Y de esta revisión resultará además un Transmilenio totalmente distinto al concebido actualmente en la concepción peñalosisista para sus etapas futuras.

Lo que se llamó hace años “La Primera línea del Metro“, sigue siendo válida en algunos aspectos, como el tener como origen y destino zonas de gran demanda de transporte personal, zonas altamente pobladas y de notoria actividad comercial. En cambio, el hecho de invadir la 7ª como pretende ese viejo diseño, sería un error garrafal de ingeniería, encarece tanto el proyecto que lo haría muy difícil comparado con dejarlo por la Caracas o la 17 (120 vs 60 US Mill por kilómetro) y sería desbaratar a Bogotá. La Ciudad ha aprendido en la última década mucho acerca de la construcción de túneles por los suelos blandos sin que la ciudadanía ni lo note.

Por la 7ª debe considerarse un tren eléctrico ligero como parte del sistema integrado, y en otros sitios de la ciudad como la carrera 15 entre 72 y 127 y muchas partes del Sur de la ciudad e inclusive la carrera 13. En la calle, la gente opina que con buses normalitos bien organizados, la séptima se resuelve.

Lo otro que no da espera es aprovechar los corredores férreos que atraviesan la ciudad. Los que quedan al sur, tienen el problema de que no conectan zonas pobladas (actualmente), a excepción de los municipios vecinos. Pero este es su gran potencial. Mucho resolvería en la Autopista Norte hasta casi Zipaquirá un buen tren eléctrico de doble carrilera. La burda alternativa es ampliar la Autopista Norte tumbando los árboles de Hojas Verdes.

Además de las revisiones de todo lo hecho hasta el momento, también se deben dar discusiones de fondo, por ejemplo si se debe convertir en eléctrico el Transmilenio en el futuro. La dependencia de combustibles fósiles sigue siendo un problema de esos que se inflan sin parar, (100\$ Usd por barril?) pudiendo aprovechar nuestro gran potencial hidroeléctrico, que ya en otras épocas apalancó el desarrollo económico de la nación. De paso controlaríamos gran parte de la contaminación atmosférica.

En materia de transporte público, o cualquier servicio, su solo suministro genera mayores demandas. Esto pasó con Transmilenio cuando el volumen de pasajeros transportados superó las expectativas incluso de los pronósticos de diseño. La ingeniería del sistema reorganizó las rutas, pero llegó a un sistema menos amable. Transmilenio por la Caracas está saturada hace tiempo. Y el mote de “Transmilleno” explica bien la fama ganada.

Esta razón es tal vez suficiente para que el Metro se justifique. No tenemos porqué tener un Transmilenio repleto y menos amable que el inicial. Afortunadamente los profesionales del transporte público van a preferir tomar el Metro y todo el sistema tendrá clientela suficiente, hasta los que dejarán el carro guardado si obtienen un buen servicio.

De cualquier manera, superada la decisión política y el tema financiero (aunque la ingeniería financiera será parte importante en el futuro), la ingeniería tiene la palabra. Se deberá revisar todo el sistema, y los corredores deberán obedecer a criterios técnicos y análisis cuidadosos de la ciudad y su población. Los suelos blandos se deben aprovechar para los túneles subterráneos (es tal vez la primera vez que los suelos blandos de la ciudad son un aliado para una obra de ingeniería, siempre han sido los causantes de muchos problemas) y debemos activar cuanto antes los corredores férreos de superficie. La revisión integrada de todo el sistema de transporte, incluyendo el Transmilenio, será la gran prioridad. Sólo así, el actual proyecto Metro será un complemento clave para la ya moderna Bogotá.

Héctor Parra F.

Presidente de la Sociedad Colombiana de Ingenieros.

Enero 2008.