



EL EVANGELIO APÓCRIFO DE UN VENDEDOR DE BUSES

Por Carlos Carrillo⁴¹

41 Director del Portal Al Garete. Agradecemos a Carlos Carrillo la autorización para reproducir su trabajo. Este artículo fue publicado con anterioridad en: <http://www.algarete.com.co/el-evangelio-apocrifo-de-un-vendedor-de-buses/>



¿BOGOTÁ MEJOR PARA TODOS?

Aportes para el análisis de la gestión





Plataforma por el Derecho a la Ciudad

Centro de Estudios Territorio y Ciudad, Colectivo Simbiótica, Colectivo Vamos por los Derechos, Convergencia por Bogotá, Corporación Comunitaria Cuyeka, Corporación Cultural Cultiva, Corporación Nuevo Arcoíris, Corporación Viva la Ciudadanía, FICONPAZ, Foro Nacional por Colombia, Grupo de Investigación en Procesos Urbanos – Universidad Nacional de Colombia, Internacional de Servicios Públicos (IPS), KreaViva, Mesa Técnica de Altos de la Estancia, No le Saque la Piedra a la Montaña, Postmetropolitan, Proseder, Maestría en Planeación para el Desarrollo, Universidad Santo Tomás de Colombia, Corporación Yurupari.

Autores:

Paula Tejada Orozco, Angie Carolina Torres Ruiz, Marcela Martínez, Doris Herrera y Alan David Vargas, Carlos Olaya, Alejandra Wilches, Internacional de Servicios Públicos (ISP), Clemencia Mayorga, Carlos Carrillo, Yanod Márquez Aldana, Ángela María Amaya, Albeiro Caro Fernández, Jenny Carolina Cortés, Juan Sebastián Simbaqueba y Julián Arévalo **Pedraza**.

Coordinación general:

Aura Elizabeth Rodríguez Bonilla
Esteban Acosta Saavedra
Corporación Viva la Ciudadanía

Edición:

Camilo Castellanos

Diseño y diagramación:

Andrés Jurado A.

Impresión:

“Ecosueño” www.ecosuenopublicidad.com

Esta es una publicación de carácter informativo y está prohibida su venta. Se permite la reproducción parcial o total de esta obra, en cualquier formato, mecánico o digital, siempre y cuando no se modifique su contenido, se respete su autoría y se mantenga esta nota.

Bogotá D. C., Colombia.
Agosto de 2017

PRESENTACIÓN

Cumplido el primer año de la administración del Alcalde Mayor de Bogotá, Enrique Peñalosa, la Plataforma por el Derecho a la Ciudad se propuso contribuir al seguimiento de su gestión con un conjunto de artículos de análisis e información que contribuyeran a la consolidación y mejoramiento de las políticas sociales en la ciudad. Los trabajos que se presentan a continuación, en cumplimiento de dicho propósito, reúnen una serie de artículos que tratan diferentes aspectos de la gestión del Alcalde Mayor durante el año 2016.

QUIÉNES SOMOS

La Plataforma por el Derecho a la Ciudad es un proceso de coordinación y trabajo conjunto de universidades, organizaciones sociales, de mujeres, jóvenes, ambientalistas, iniciativas políticas, organizaciones no gubernamentales (ONG), grupos de estudio y personas, que se articulan para:

Promover y fortalecer movimientos sociales urbanos y de la ciudad. Impulsar la movilización social y proponer alternativas de desarrollo urbano-rural, que pongan al ser humano y lo ambiental en el centro de las preocupaciones.

Generar información, conocimiento y comprensión sobre los asuntos, problemáticas y necesidades de la ciudad y sus habitantes, aportando en el abordaje teórico y de experiencias concretas en lo local, nacional e internacional sobre el derecho a la ciudad.

Impulsar procesos de incidencia en la toma de decisiones y la formulación, implementación y seguimiento de las políticas públicas.

Desarrollar mecanismos participativos de seguimiento y monitoreo desde los derechos humanos y el derecho a la ciudad.

Aportar a la construcción de paz urbana desde reflexiones y acciones entorno a lo urbano, la reconciliación, construcción de memoria, seguridad humana, entre otros aspectos.

Garantizar la revisión crítica y propositiva de la gestión de la Administración Distrital, en lo referente a los procesos de planeación, participación y ejecución de sus recursos y el ordenamiento de sus diferentes territorios.

Las Organizaciones que conforman la Plataforma por el Derecho a la Ciudad:

Centro de Estudios Territorio y Ciudad, Colectivo Simbiótica, Colectivo Vamos por los Derechos, Convergencia por Bogotá, Corporación Comunitaria Cuyeka, Corporación Cultural Cultiva, Corporación Nuevo Arcoiris, Corporación Viva la Ciudadanía, FICONPAZ, Foro Nacional por Colombia, Grupo de Investigación en Procesos Urbanos – Universidad Nacional de Colombia, Internacional de Servicios Públicos (IPS), Kreaviva, Mesa Técnica de Altos de la Estancia, No le Saque la Piedra a la Montaña, Postmetropolitan, Proseder, Maestría en Planeación para el Desarrollo, Universidad Santo Tomás de Colombia.

El Derecho a la Ciudad¹ y la veeduría ciudadana

Este derecho se centra en la dignidad de los seres humanos y su armonía con la naturaleza. Es un derecho que tiene la totalidad de habitantes a usar, disfrutar, ocupar, producir y gobernar sus ciudades, municipios, localidades, es decir, sus territorios. Adicionalmente, es producto de una construcción social y colectiva que, desde abajo hacia arriba, plantea un nuevo paradigma para repensar las ciudades y asentamientos humanos a partir de principios como la justicia social, la igualdad, la democracia y la sustentabilidad. Además, de la distribución espacial justa de los recursos, la agencia política ciudadana, la diversidad y la dimensión sociocultural.

El Derecho a la Ciudad concibe las ciudades, tanto en lo urbano como en lo rural, como bienes comunes y abarca todos los derechos civiles, políticos, económicos, sociales, culturales y ambientales. Su cumplimiento como derecho colectivo, depende del respeto, protección, promoción y garantía de todos los Derechos Humanos sin excepción. Desde Colombia, incluimos nuevos derechos de la naturaleza y de las nuevas generaciones.

El control y la vigilancia de la gestión pública son derechos reconocidos a la ciudadanía por la Constitución Política de 1991. Para su ejercicio es necesario que la población esté informada sobre el desempeño de sus gobernantes y el cumplimiento de sus funciones. Lo anterior, precisa que las y los ciudadanos conozcan cuál es la ejecución y el impacto de sus decisiones, propuestas de gobierno y planes de desarrollo.

Los planes de desarrollo² son instrumentos de planeación que permiten orientar y gestionar el desarrollo integral (económico, social y ambiental) de los diferentes territorios del país. Son formulados por las autoridades del ámbito municipal, encabezadas por los alcaldes.

1 Según las definiciones propuestas por la Plataforma Global por el Derecho a la Ciudad. <http://www.righttothecityplatform.org.br/?lang=es>

2 La Constitución Política de 1991 ordena (art. 339) que, las entidades territoriales en Colombia, elaboren y adopten planes de desarrollo, con el propósito de dar a los recursos un uso eficiente y asegurar el adecuado desempeño de sus funciones. Estos planes deben estar conformados por una parte estratégica y un plan de inversiones a mediano y corto plazo.

Entre los fines de dichos planes se encuentra la adecuada distribución de los recursos y la definición de políticas y estrategias de acción gubernamental. Para ello, ofrecen lineamientos y orientaciones para la formulación y definición de políticas públicas y se constituyen en herramientas para la gestión de los gobernantes en la escala local. En nuestra legislación, los planes de desarrollo son obligatorios y tienen características y forma determinada.

Por todo lo anterior, la Plataforma por el Derecho a la Ciudad propone hacer seguimiento, desde la perspectiva del Derecho a la Ciudad, a algunos aspectos de la gestión del Alcalde Mayor de Bogotá, Enrique Peñalosa y de la ejecución del Plan de Desarrollo Distrital Bogotá Mejor para Todos.

Esta publicación busca ser una herramienta útil, el propósito de llevar a ustedes este conjunto de reflexiones desde la perspectiva del Derecho a la Ciudad no es otro que contribuir a que las ciudadanas y los ciudadanos de Bogotá exijan y reivindiquen sus derechos.

AGRADECIMIENTOS

La Plataforma por el Derecho a la Ciudad desea agradecer a todas las organizaciones que hicieron posible este trabajo, por su disposición, sus esfuerzos y sus contribuciones.

En particular, se extiende un agradecimiento, por sus reflexiones, argumentos y aportes, al Sindicato de Trabajadores de la Empresa de Telecomunicaciones de Bogotá (ETB) ATELCA y al Centro de Estudios Laborales Económicos y Sociales – CELES; al Sindicato Nacional de Pediatras de Colombia SICOLPED; al Portal Al Garete (www.algarete.com.co); al Departamento de Derecho del Medio Ambiente de la Universidad Externado de Colombia.

El conflicto de intereses del alcalde Peñalosa en temas de movilidad ha sido ampliamente probado; pero al parecer la presidencia de un instituto internacional dedicado a la promoción de Transmilenio, los registros del fisco norteamericano que muestran medio millón de dólares en pagos, las incontables conferencias financiadas por las industrias interesadas en la venta de buses y sus destemplados tuits atacando los metros, no han sido suficientes para convencer a algunos del peligro que representa para el Metro de Bogotá tener al mayor vendedor de buses del planeta como alcalde. ¿Podrá un documento escrito por el mismo Peñalosa convencerlos?

El hombre que más lobby ha hecho en favor de los BRT (Transmilenio), el que ha defendido a capa y espada en infinidad de conferencias, la tesis peregrina de que un Transmilenio hace lo mismo que un metro por una fracción del costo, dice ahora que la diferencia de su proyecto de metro con los anteriores es que este sí se va a hacer. ¿Podemos creerle?⁴²

Es bastante conocida la analogía de la tetera de Russell sobre el escepticismo: ¿se puede decir algo absolutamente inverosímil y esperar que la gente lo crea sin aportar pruebas? Si yo les dijera que hay una tetera orbitando entre la Tierra y Marte ¿me creerían? ¿no tendría que ser yo quien aportara la prueba de lo que digo? La carga de la prueba debe pesar sobre quien afirma algo difícil de creer; sin embargo, con Peñalosa esa lógica no aplica, su metro elevado es tan inverosímil como la tetera de Russell, pero sin presentar una sola prueba concreta y con argumentos tan flojos como: “Cuando yo estudié⁴³ en París prefería la línea

42 <http://www.bluradio.com/nacion/la-diferencia-de-de-este-diseno-del-metro-es-que-si-lo-vamos-hacer-penalosa-116840>

43 [elevada” o “a la gente le da miedo entrar de noche a las estaciones de metro subterráneo”, dio por zanjada la discusión y detuvo el proyecto de metro subterráneo diciendo que metro sí pero no así, todo con la apabullante complicidad del gobierno nacional y de los medios de comunicación. En Blue Radio lo dejó muy claro: la garantía de que este metro sí se va a hacer es su palabra y la del presidente Santos, por supuesto ni él mismo pudo controlar la risa al decirlo⁴⁴.](http://www.elspectador.com/noticias/bogota/el-tal-doctora-</p></div><div data-bbox=)

Debería ser el alcalde el encargado de probarnos que realmente cambió de opinión y que no se trata de un malabarismo para enredar el metro y no hacerlo, pero no, él no necesita de eso y seguimos siendo los escépticos los que debemos esforzarnos por probar algo más que evidente: que con Peñalosa no habrá metro. Pues bien, algunos estamos dispuestos a seguir probándolo y un documento escrito por él mismo, prueba de manera irrefutable que: o al alcalde le hicieron una lobotomía o simplemente está engañando a la ciudad para repetir la historia y gastar de nuevo el dinero del metro en Transmilenio.

Movilidad para Bogotá: ¿Metro a Transmilenio?

El documento titulado **Movilidad para Bogotá: ¿Metro o Transmilenio?**, escrito en enero de 2010, es la cumbre del pensamiento peñalosista. Un “evangelio” de 87 páginas en donde con su

do-de-penalosa-no-existe-articulo-625911

44 <https://youtu.be/-nawOJbfXy4>

inconfundible prosa recoge sus razones para hundir el proyecto del Metro de Bogotá. Por esa época, el urbanista Enrique Peñalosa dedicaba buena parte de su tiempo a pelear como gato patas arriba contra el metro, y a exigir que se construyera el Transmilenio pesado por la Séptima. La decisión de no ejecutar ese proyecto, diseñado por INGETEC (los mismos amigos que realizarán los nuevos estudios del metro elevado) fue en mi opinión producto del miedo —de ese proyecto Samuel y sus amigos habrían podido sacar una buena tajada—, pero cerrar durante años la carrera Séptima para convertirla en una segunda Caracas genera una enorme oposición en los sectores más poderosos del país, por no mencionar el crimen urbanístico que representa. La evidente animadversión de Peñalosa por los sistemas férreos quedó claramente plasmada en la entrevista que concedió al fallecido periodista Camilo Durán Casas⁴⁵.

Una “rutica” de metro de 25 a 30 kilómetros le parecía al alcalde en ese entonces insignificante. Afortunadamente el metro elevado de Peñalosa con menos vagones, menos estaciones y menos frecuencia va a transportar un millón de pasajeros al día, sin duda un milagro.

Por esa época Peñalosa puso todo de sí para generar un ambiente adverso hacia el metro, al alcalde no le faltan amigos con capacidad de influenciar en la opinión pública: periodistas, políticos, arquitectos, etc., recibieron este documento, pero lo que un día repartió con entusiasmo entre sus alfiles, hoy parece haber desaparecido de la faz de la tierra.

45 https://youtu.be/IVj4_svdkgz

Sin embargo, nada está oculto entre el cielo y la tierra del caché, solo hizo falta un poco de paciencia para encontrar una copia del documento alojada en el servidor **xa.yimg.com**, uno de los servidores de Yahoo. El documento, que pasó de mano en mano dentro de los círculos cercanos del alcalde en 2010, hoy puede leerse completo en el siguiente enlace⁴⁶.

El texto comienza con una modesta cita de nada más y nada menos que Richard Rogers—Lord of Riverside—, una especie de semidiós de la arquitectura que ha creído en el discurso progresista de nuestro Rock Star del Urbanismo; no olvidemos que, el Peñalosa que habla en inglés, posa de enemigo acérrimo de los ricos y adalid de las causas sociales.

A lo largo de las casi 90 páginas, Peñalosa nos deleita con lo más radical de su aversión por los sistemas férreos, va desde los terribles accidentes en los que “los trenes se estrellan y la gente se mata” hasta las señoras ricas de Londres que, según él, detestan los trenes y les encanta andar en buses, ojalá rojos. Quien esté interesado en entender a cabalidad cuál es la verdadera postura de Enrique Peñalosa sobre los sistemas férreos encontrará valiosa la totalidad del documento, pero me permito seleccionar algunos puntos claves:

- Transmilenio podría hacer lo mismo que la línea de metro
- No es posible hacer Metro y también Transmilenio
- Costos

46 <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:r8t-QzJb3qpQJ:xa.yimg.com/kq/groups/25820336/851841750/name/000+&c-d=1&hl=en&ct=clnk&gl=co>

- ¿Qué hace el metro que no haga Transmilenio?
- ¿Por qué se construyen sistemas férreos urbanos?

Transmilenio podría hacer lo mismo que la línea de metro

A pesar de que el señor alcalde ha dicho mil veces y en muchísimos escenarios que Transmilenio hace lo mismo que un metro, los escandalosos índices de desfavorabilidad y la enorme presión de la ciudadanía, han llevado a la Alcaldía a poner el Metro de Bogotá en el centro de la agenda de comunicaciones, incluso diciendo las mentiras más absurdas⁴⁷.

Pero las palabras del Peñalosa modelo 2010 se ven menos forzadas, vean lo que en ese entonces le salía del corazón:

La demanda que atendería a la línea de metro escogida se puede atender ampliamente con las troncales de Transmilenio Décima-Séptima, Autopista-Caracas, y Calle 13-Américas. Sería además muy fácil construir troncales adicionales en la avenida Primero de Mayo y en la línea del ferrocarril del occidente y sur; y continuar la troncal NQS al norte hasta la 170 por el borde del ferrocarril. Estas troncales serían más efectivas que la línea de metro porque tendrían una capacidad mucho mayor, cubren áreas más amplias y serían mucho más extensas; por ejemplo, no irían solo por un corto tramo de la Primera de Mayo, o la línea del ferrocarril, sino que por ejemplo podrían ir por toda la Primera de Mayo desde los cerros de San Cristóbal al oriente, hasta el río Bogotá; o por tramos mucho más extensos de la línea del ferrocarril.

⁴⁷ <https://twitter.com/Bogota/status/791457747489452036>

Continúa su diatriba diciendo que, de haber metro, sería un fracaso ya que los pasajeros preferirían Transmilenio, con tal de no bajarse a hacer el cambio de vehículo.

De todas formas, la mayoría de pasajeros en el corredor probablemente preferirían usar Transmilenio a la línea de metro: las estaciones están más cercanas entre sí y por ende los recoge y los deja más cerca del origen y destino de sus viajes; y no tienen que cambiar del bus al metro y/o de este a un bus. Por ejemplo, los pasajeros que vayan por el eje de la línea de metro desde el norte hacia el sur y suroriente, preferirán un Transmilenio que continúe por la Séptima-Décima, por la troncal NQS o por la troncal Autopista-Caracas, sin tener que bajarse a cambiar de vehículo. Los que van a Fontibón o Engativá al occidente, preferirán viajar en Transmilenio de la Séptima o Caracas y continuar por la avenida El Dorado o la calle 80. Otras razones que hacen que los tiempos de viaje con Transmilenio puedan ser más cortos son: la frecuencia de pasada de los buses es mayor y por ende los tiempos de espera son menores; hay rutas expresas, algunas sin semáforos.

No es posible hacer Metro y también Transmilenio

Es fácil pero equivocado decir que puede hacer metro, tren de cercanías y más TransMilenio, que no hay ningún conflicto, que son complementarios. Los recursos disponibles son limitados y pueden llegar

a ser una cosa u otra; escoger una opción, implica dejar de hacer otras.

El mayor logro de la primera administración de Peñalosa fue amarrar la totalidad de los recursos nacionales a su bien amado Transmilenio y replicarlo por todo el país, el mismo Uribe⁴⁸ dijo alguna vez que si Medellín hubiera conocido Transmilenio jamás habría construido un metro y efectivamente embarcó al país en múltiples proyectos de BRT que hoy presentan serios problemas financieros⁴⁹. Buena parte de este apartado lo dedica a hablar de las troncales de Transmilenio que, según él, Bogotá podría hacer con el dinero que se hace una sola línea de metro y sentencia de manera categórica:

Varias de estas vías estarían incluidas entre la decena de troncales de Transmilenio que se podrían hacer, si no se hace la línea de metro. (Énfasis del autor).

Y termina diciendo:

Transmilenio con buses integrados complementarios al sistema troncal con estaciones, podría solucionar las necesidades de movilidad de Bogotá de una manera ejemplar a nivel mundial. Pero no habrá recursos para hacer nuevas vías o troncales, por lo menos hasta el 2035. La inversión en una línea de metro va a dejar sin recursos por lo menos 10 troncales de TransMilenio que se podrían construir con los mismos recursos. Estas lí-

neas de TransMilenio se construirán tarde o temprano, porque es la única solución viable a la movilidad de la ciudad. La diferencia es que en lugar de construirse durante los próximos 10 años, se construirán entre el año 2035 y el 2050. Mientras tanto, los problemas de movilidad de la ciudad harán crisis.

Costos⁵⁰

Nadie con un mínimo de seriedad se atrevería a cuestionar que un metro subterráneo es la mejor opción, así que la única manera para mostrarlo como inviable son los costos. El metro al que se oponía Peñalosa en 2010 no era completamente subterráneo, tenía algunos tramos en superficie lo cual reducía dramáticamente los costos, según las cuentas de Peñalosa un kilómetro de metro en superficie costaría unos 30 millones de dólares ¿Cuál era entonces la excusa para oponerse a los tramos en superficie?

En cuanto al tramo por la línea del ferrocarril, este puede ser muy económico, posiblemente costaría unos US \$ 30 millones / kilómetro y eso, por los pasos a desnivel que se requieren y otros ajustes urbanísticos.

En este párrafo se encuentra una nota a pie de página clave para ilustrar lo que realmente piensa el señor alcalde de los trenes. Al hablar de los daños urbanísticos que generaría un metro en superficie,

48 <http://www.semana.com/on-line/articulo/30-kilometros-metro-chiste/93097-3>

49 <http://www.elpais.com.co/cal/estos-son-los-problemas-que-padece-los-sistemas-de-transporte-masivo-del-pais.html>

50 <https://twitter.com/MetroBogota/status/826440436919189505>

Peñalosa no puede contenerse y pone la siguiente nota:

Afortunadamente no se propuso una línea elevada de metro para Bogotá. Las líneas de metro elevadas hacen daños urbanísticos severos a la ciudad. Por ejemplo en la avenida Caracas habría que cortar todos los árboles de caucho del separador. Estas líneas de metro elevadas oscurecen, ocasionan desvalorización y criminalidad a sus alrededores. Para prever su impacto, basta observar lo que pasa bajo los actuales puentes en Bogotá: Aunque son cortos, son orinales en espacio público, atracaderos, que desvalorizan sus alrededores. (Énfasis del autor). En las ciudades avanzadas del mundo se demolieron casi todas las líneas elevadas de metro. En París y Nueva York construyeron unos parques sobre un par de pequeños tramos que quedaron de algunas líneas elevadas que se demolieron. Aunque es un estudio realizado principalmente por ingenieros y economistas y no por arquitectos, el estudio de la Universidad de los Andes recuerda que "...los costos sociales, urbanísticos y ambientales de un metro elevado son muy altos, como se hace evidente al observar en cualquier ciudad esos corredores, incluyendo a Medellín. La intrusión visual, el ruido, la vibración, la destrucción definitiva del perfil urbano, la desvalorización de las viviendas aledañas –y su consecuente decadencia, que produce el deterioro de las condiciones urbanas del corredor y potencia la inseguridad- se convierten en un fenómeno completamente indeseable para la ciudad."

Las edificaciones de las estaciones elevadas oscurecen y deterioran el entorno. También hay que construir escaleras de lado y lado de la línea del tren para acceder a estas.

Pero esta extensa nota no es suficiente y en la página siguiente agrega:

La mayoría de los metros, especialmente los subterráneos, terminan costando más que el valor contratado, y mucho más que el valor que dicen los estudios iniciales. Pero aún los elevados presentan problemas: el metro de Medellín se contrató por US \$ 650 millones y terminó costando, con costos financieros, más de US \$ 3.500 millones. Asumimos sin embargo que en Bogotá el costo de la línea de metro, combinando tramos enterrados y en superficie, sería de unos US \$ 100 millones / kilómetro.

¿Qué hace el metro que no haga Transmilenio?

En esta parte del documento Peñalosa enfla toda su artillería en contra de los vendedores de metros, incluso despotrica del director de proyectos de la firma SENER, designada hace pocos días como interventora del proyecto de metro elevado. El entonces director de proyectos, Esteban Rodríguez, concedió a El Tiempo una entrevista en la que osó criticar al "Precious" del alcalde⁵¹.

El consultor extranjero también dice que Transmilenio "funciona muy mal en la Caracas porque...crea barreras para los peatones". No le preocupan mucho los peatones al consultor

51 <http://www.elpais.com.co/cal/estos-son-los-problemas-que-pade-cen-los-sistemas-de-transporte-masivo-del-pais.html>

cuando quiere que se metan a caminar largas distancias en túneles bajo tierra.

Habla pestes del consultor de SENER a quien acusa de antidemocrático, irresponsable, etc., pero también hay garrote para los académicos:

Hay que tener cuidado con las respuestas de los consultores extranjeros que tienen intereses distintos a los del bienestar de largo plazo de nuestra ciudad. El profesor de la Universidad de California en Berkeley Robert Cervero, invitado a un foro por El Espectador afirmaba en entrevista a ese mismo diario que “cuando las ciudades alcanzan una población de más de seis millones de habitantes, es indicado que exista un sistema subterráneo de transporte de alta calidad”. No existe ninguna fórmula científica que pruebe semejante afirmación que es más política, o comercial, que académica. Lo que las ciudades grandes necesitan es transporte público con calidad, velocidad y capacidad, al menor costo posible. Transmilenio moviliza ocho veces más pasajeros por kilómetro que el BART, el metro de San Francisco donde vive el señor Cervero.

Es tan desbocado el deseo de atacar a los sistemas férreos que incluso se atreve a decir que el diésel no es tan malo y la electricidad no es tan buena:

Los metros son eléctricos y no generan contaminación en la ciudad y los buses con motores a combustión sí. Pero la generación eléctrica también tiene impactos ambientales, tales como la inundación de áreas

ambientalmente valiosas con los embalses de las hidroeléctricas, o la contaminación que causan las plantas generadoras que usan combustibles fósiles.

Los buses con motores diésel de calidad y combustibles buenos son muy limpios. Aún en las ciudades más ricas y sofisticadas del mundo hay buses con motores diésel. Es el caso por ejemplo en Estocolmo, Zurich, Nueva York o Londres. Además, si con los mismos recursos de una línea de metro se hacen 10 o más de Transmilenio, es mucho mayor el número de autos y buses tradicionales contaminantes que se pueden sustituir con TransMilenio que con una línea de metro.

¿Por qué se construyen sistemas férreos urbanos?

La respuesta es obvia: porque la totalidad del planeta está equivocada. Enrique Peñalosa encontró el Santo Grial de la movilidad y en su documento enuncia múltiples razones por las cuales todavía subsisten esos sistemas caros y crueles, en donde los pobres pasajeros van en condiciones espantosas a treinta 30 metros bajo tierra.

Lo que más demandan los ciudadanos de ingresos altos en las ciudades del mundo en desarrollo del Estado es: movilidad sin embotellamientos para sus carros. Y ellos creen que eso se logra con vías más grandes, pasos a desnivel, autopistas si es posible, y metros. Quienes más demandan que se hagan metros son los ciudadanos de ingresos altos,

aunque ellos rara vez tienen la intención de usar el metro que piden. Lo que suponen es que quienes usan los buses van a optar por el metro y así se liberará el espacio vial ocupado por los buses; suponen que así las vías van a estar menos congestionadas. Prefieren un metro al Transmilenio, porque este no le quita carriles en las vías a los carros. Por supuesto la ilusión es infundada: nunca un metro ha aliviado los problemas de embotellamiento.

Por la fecha en que se escribió este documento Enrique Peñalosa ya ocupaba la presidencia del ITDP, una fundación internacional dedicada a promover la construcción de sistemas tipo Transmilenio (BRT). Hay que enfatizarlo, no tiene nada de malo que alguien alcance el éxito vendiendo un producto. Lo condenable es el conflicto de intereses que ese éxito como vendedor de buses genera al ser elegido alcalde. Hoy vemos el claro sesgo que Peñalosa tiene en temas de movilidad y eso sin duda es producto de su interés personal en la promoción de Transmilenio. Veamos como promovía su producto mientras atacaba a los vendedores de metros.

Transmilenio es posiblemente la empresa colombiana más conocida y admirada en el exterior. No hay un estudiante de ingeniería de transporte en Chechenia, India, Chile o Inglaterra, que no sepa qué es Transmilenio. Decenas de ciudades del mundo se han inspirado en Bogotá para acometer sus soluciones de transporte. Han tomado hasta el nombre, como es el caso de TransJakarta o TransSantiago y próximamente el TransCarioca de Rio.

Los sistemas BRT no fueron inventados en Bogotá, sino en Curitiba, Brasil. Pero Curitiba era una ciudad de apenas 500.000 habitantes cuando implementó el sistema, y siempre ha sido una ciudad relativamente rica. A muchos parecía que no era un sistema adaptable a su realidad. Desde 1978 que se inauguró el sistema de Curitiba, hasta el 2.000 que se inauguró el de Bogotá, solo se había inaugurado un sistema adicional de ese tipo, en Quito. Pero el de Quito tenía debilidades organizacionales importantes, como la propiedad estatal de los buses, y todas las ineficiencias y riesgos de subsidios politizados e insostenibles que eso implica. El éxito de TransMilenio fue el pitazo que dio la largada a la construcción de sistemas BRT en el mundo entero. Y esto por supuesto no pasó inadvertido a los vendedores de metros, legendarios por las prácticas poco éticas que usan para vender sus productos. Pero ni esto fue suficiente para parar la proliferación de BRTs en el mundo a partir de Transmilenio. Cada sistema BRT que se pone en funcionamiento es un metro menos que venden. Por eso, los vendedores de metros necesitan que Curitiba y Bogotá, las dos ciudades paradigmáticas y ejemplares para el mundo en este campo, construyan unas líneas de metro. Así podrán decirle al mundo que incluso en Bogotá y Curitiba los sistemas de buses no fueron suficientes y tuvieron que recurrir a sistemas férreos. Hay que ser cuidadosos en extremo porque las empresas vendedoras de metros, cuando pueden, recurren a toda clase de medios para influir

sobre los medios de comunicación y las decisiones gubernamentales.

Pero no todo son consignas en contra de los inescrupulosos vendedores de metros, también habla de lo que le gusta; por ejemplo, en la sección dedicada a atacar a los monorrieles nos da el ejemplo de un BRT "muy especial": el Expreso de Tiradentes.

El Expreso Tiradentes es un sistema novedoso e interesante. Como todos los viaductos elevados, su impacto urbanístico es dañino para el entorno. Pero opera a velocidades muy altas porque no tiene intersecciones y mantiene muchas de las ventajas de los buses: a) opera a costos mucho más bajos que los sistemas férreos; b) puede salirse de la "troncal" y pasar a otras troncales o a vías ordinarias; c) puede tener estaciones más cercanas entre sí; d) puede tener rutas expresas, que solo paren cada cierto número de estaciones. Pero los gobernantes de Sao Paulo que tomaron la decisión de hacer el Expreso Tiradentes hoy no son apreciados y sus sucesores hacen todo lo posible por demeritar un sistema que podría ser ejemplar a nivel internacional en muchos sentidos.

Es así como en lugar de completar el Expreso Tiradentes hasta Tiradentes, tienen la intención de dejar construidos solamente 14 kilómetros y de ahí en adelante construir un monorriel. Esto por supuesto obliga a los pasajeros a cambiar de vehículo y perder tiempo en el proceso y tiene costos mucho más altos. Curiosamente una enorme y

sofisticada ciudad como Sao Paulo parece haber subestimado el Expreso Tiradentes y sobrestimado las bondades de los monorrieles, puesto que la alcaldía de Sao Paulo actualmente afirma que construirán un par de líneas de estos. En Brasil también se habla de hacer un monorriel en Manaus. Parecería que estos proyectos corresponden más a palabras de períodos electorales, que a proyectos serios.

Sabemos que el señor alcalde se ha caído varias veces de la bicicleta, pero nunca se ha informado que en una de sus subidas a Patios se haya golpeado la cabeza tan fuerte como para llegar a este grado de amnesia. Saldrán los peñalosistas pura sangre a decir que su jefe cambió de opinión y ahora cree ciegamente en los sistemas férreos, pero los ciudadanos no son tontos y por más titulares rimbombantes e incluso descarados que publiquen, son contados los bogotanos que ven el metro de Bogotá más cerca que nunca⁵².

Peñalosa no hará ningún metro, ni elevado ni subterráneo, menos ahora que la proliferación de los sistemas tipo Transmilenio en el mundo ha llegado a su fin, *the love affair is over*, el año pasado prácticamente no se hizo ningún BRT nuevo y como bien lo dijo el visionario en 2010:

Lo que ocurra en Bogotá no es entonces solamente importante para nuestra ciudad, sino para el mundo. Si una gran ciudad como Bogotá puede resolver su desafío de movilidad con sistemas BRT, miles de ciudades en el mundo harán lo mismo. Si es posible resolver

52

<https://twitter.com/Bogota/status/781980413833187329>

los desafíos de movilidad de las grandes ciudades con sistemas tipo Transmilenio, la solución será económicamente viable para miles de ciudades. Y se liberarán recursos para atender problemas graves de miseria. Si no es posible, se gastarán muchos billones de dólares en sistemas férreos y las empresas vendedoras de metro estarán muy satisfechas, pero se alejarán las soluciones a la movilidad, y a la miseria.

No nos engañemos, mientras Enrique Peñalosa sea alcalde no habrá nada con rieles en Bogotá. Cuando a Jaime Lerner, exalcalde de Curitiba, exgobernador del Paraná y padre del BRT le preguntaron si debía haber metro en Curitiba respondió sin dudarlo: Sobre mi cadáver⁵³ Nuestro "gerente" funciona bajo la misma lógica, no le importa si su popularidad llega al piso, si lo rechiflan o si lo revocan, él hace tiempo fundó su dogma y acabamos de leer su evangelio, nada ni nadie lo detendrá y en el mejor de los casos, dejará contratado un viaducto por el cual correrán unos flamantes autobuses rojos. Si sigue haciendo lo que quiere, en 2022 Bogotá tendrá su versión del *Expreso Tiradentes* y volverá a ser la mayor vitrina mundial de los articulados Volvo.

Coda

La solidaridad de clase de medios como El Tiempo y la revista Semana son menos sorprendentes que la absurda complicidad del gobierno nacional. Juan Manuel Santos podría unirse a Marie Curie dentro

⁵³ http://www.huffingtonpost.com/roberta-brandes-gratz/curitibas-jaime-lerner_b_4179203.html

del selecto grupo de los laureados con más de un premio Nobel, sin duda merece el Nobel de la mentira. Además de prestarse para las pantomimas del alcalde y decirle al país que el metro elevado es una maravilla, ahora le pone en bandeja de plata el cambio de la fórmula para calcular la sobretasa a la gasolina⁵⁴. Peñalosa ya tiene una excusa perfecta para decir que no hay plata, los recursos se van y en lugar de desfinanciar el Transmilenio de la Séptima que transportaría 22.000 pasajeros hora sentido, el dinero faltante se le quita al metro que según ellos mismos transportaría un millón de pasajeros diarios.

⁵⁴ http://caracol.com.co/programa/2017/02/15/6am_hoy_por_hoy/1487158199_263411.html

