

Una política integral de transporte para Bogotá

Jorge Acevedo

Este artículo complementa el aparecido en el número anterior de **Coyuntura Social**¹, dedicado a analizar el problema del metro dentro del contexto de las políticas globales que sobre transporte ha adoptado la ciudad. Es muy recomendable, para el lector interesado, repasar rápidamente ese texto.

I. Las políticas generales

Como un marco de referencia general, en el artículo anterior se argumentó la urgencia de aplicar efectiva y consistentemente acciones que apoyen las siguientes políticas:

- Dar prioridad al transporte público en el uso de la infraestructura vial.
- Desincentivar el uso indiscriminado del carro particular en las vías y horas congestionadas.

Igualmente, se demostró la necesidad ur-

gente, como prerrequisito a cualquier acción de fondo en el transporte de la ciudad, de realizar una profunda reforma institucional, que logre los siguientes objetivos:

- Unificar la autoridad de transporte bajo una sola cabeza, que obligatoriamente coordine las decisiones en la materia tomadas por otras entidades y que garantice la unidad de criterio.
- Dotar a esta autoridad de la capacidad técnica indispensable, mediante recursos suficientes y capacidad y flexibilidad administrativa, para ofrecer remuneraciones competitivas, para contratar ágilmente y para contar con la asistencia técnica que le permita entrenar y capacitar rápidamente su personal profesional.

Estas dos acciones constituyen lo que se ha difundido a la opinión pública como la creación de la Autoridad Unica de Transporte de Bogotá.

1 Acevedo, J. (1990), "El metro de Bogotá: Reflexiones para el próximo Gobierno". **Coyuntura Social**, No. 2, mayo.

II. Características probables de un metro en Bogotá

El cuerpo principal del artículo se dedicó a discutir los posibles resultados de un metro en Bogotá. En particular, vale la pena extrañar las cifras estimadas para un metro de unos 25 kms de longitud, construido a lo largo de los corredores de mayor demanda (es decir, los corredores más congestionados con pasajeros en la ciudad). Esos resultados, en síntesis, son los siguientes:

- El sistema transportaría un tope de cerca de 1 millón de pasajeros al día, lo que equivale a un 14% de la demanda total.
- El costo de construcción de ese sistema ascendería al rededor de los US\$ 2 mil millones.
- El costo de operación, incluyendo la depreciación pero excluyendo los costos financieros, oscilaría al rededor de los US\$ 0.60 por pasajero.

Aplicando las disposiciones de la Ley 86 de 1989 a estas cifras, la siguiente sería la distribución de esos costos entre la Nación y Bogotá:

- La Nación podría aportar hasta un máximo de US\$ 400 millones para la construcción del metro de Bogotá.
- La ciudad debería asumir, como mínimo, el pago de los US\$ 1600 millones restantes. Esto, en condiciones financieras excepcionalmente buenas (50 años de plazo, 8% anual) implica un pago anual de US\$ 131 millones.

- La ciudad debería asumir la totalidad de los gastos de operación. Si se decide cobrar una tarifa similar a la del bus ejecutivo (\$110), el subsidio diario ascendería, en cifras de agosto de 1989, a más de \$210 millones. Al año, este subsidio ascendería a unos US\$147 millones adicionales. Así, el total asumido por la ciudad llegaría a unos US\$ 278 millones anuales.

- Como cifra de comparación, para juzgar la factibilidad real de asumir esos costos, se señalaba que la totalidad de los ingresos corrientes del Distrito Especial de Bogotá asciende hoy a US\$150 millones al año.

Qué hacer, entonces? Construir un metro más barato (de menor longitud), que transporte una porción aún menor de la demanda? O hay otras posibilidades? A esta pregunta aspiramos dar unas cuantas respuestas en este artículo.

III. Acciones actualmente en ejecución

A. La troncal de la avenida caracas

Entre la calle 8 y la calle 51 sur, en una longitud aproximada de 7 kms, se construyó y se encuentra actualmente en operación la primera etapa del proyecto de Troncal de la Avenida Caracas. En apretada síntesis, el proyecto se concibió como una forma práctica y efectiva de separación entre el tráfico de buses y el llamado tráfico general, para dar prioridad efectiva a los primeros; a los buses se asignaron dos carriles exclusivos, y los paraderos se organizaron en estaciones, en donde se delimitó claramente el lugar de

parada de las diferentes rutas, organizadas por grupos homogéneos de destino; y se unificó el tipo de vehículo en el de mayor capacidad (buses), para aumentar la capacidad del sistema. Los resultados hasta el momento no pueden ser más satisfactorios. Entre ellos, vale la pena señalar los siguientes:

1. La unificación de vehículos implicó un desplazamiento de las busetas a otras rutas. Sobre la Caracas, antes transitaban cerca de 600 buses y busetas, por sentido, en la hora pico; hoy, transitan apenas 350 buses por sentido en la hora pico. No obstante esa disminución, el número de pasajeros, que era de unos 26.000 por sentido en la hora pico, apenas disminuyó levemente, a unos 23.000.
2. Como consecuencia de la disminución del número de vehículos y de la excelente organización de la operación de los buses, se disminuyó drásticamente (casi puede decirse que se eliminó) la ocurrencia, antes frecuentísima, de trancones y conflictos puntuales. La velocidad media de los buses aumentó de 14 a 22 kilómetros por hora, lo que implica un ahorro de .18 horas por recorrido. Para el total de usuarios, el ahorro asciende a unas 56.000 horas diarias en los dos sentidos.
3. Aunque el autor no conoce mediciones específicas, la impresión de numerosas observaciones es que el tráfico general también mejoró notablemente su velocidad y sus condiciones de operación. Igualmente, no parece que la desviación de las busetas a otras rutas haya desmejorado notablemente el tráfico sobre ellas.
4. El costo de construir estos 7 kilómetros de

troncal ascendió a US\$ 6 millones, o sea US\$ 857.000 por kilómetro. Estos costos incluyen no solo la Troncal propiamente dicha, sino también todo el tratamiento del espacio público, de paramento a paramento.

5. Más importante que todo lo anterior, se hace claramente evidente que esta Troncal tiene capacidad hasta de unos 450 buses por hora; en un futuro no muy lejano, si estos buses fuesen de tamaño metropolitano, con capacidad para 120 pasajeros, la Troncal podría movilizar a cerca de 45.000 pasajeros por hora y sentido (con los buses de hoy, esa capacidad sería de cerca de 30.000 pasajeros por hora y sentido). Estas cifras son de enorme interés, ya que la mayoría de las líneas de metro del mundo transportan menos pasajeros por hora y sentido. Sólo las líneas más congestionadas, en las rutas más densas, y con trenes largos y muy frecuentes, transportan cantidades mayores de pasajeros.

B. La autoridad única de transporte de Bogotá

El Concejo de Bogotá, por el Acuerdo 11 de 1990, otorgó facultades extraordinarias al Alcalde Mayor para crear la Autoridad Única de Transporte en cabeza de la Secretaría de Tránsito y Transporte, y para realizar las transformaciones institucionales requeridas para garantizar su funcionamiento de acuerdo con los objetivos planteados.

El Alcalde personalmente ha venido dirigiendo los estudios que están desarrollando las normas que serán expedidas en uso

de estas facultades, y que serán la base del cambio institucional que se realizará en el curso de los próximos meses.

Por otro lado, los impulsores del proyecto de Troncal, previendo el cambio institucional y la urgente necesidad de dotar a Bogotá de un equipo profesional conocedor y experimentado, promovieron la creación de un grupo ad-hoc de profesionales provenientes de distintas entidades distritales, así como de otros contratados específicamente, y lo encargaron de realizar el proyecto. Simultáneamente, seleccionaron al país con mayor y mejor experiencia en el desarrollo e implantación de troncales en el mundo (Brasil), y de él seleccionaron a los profesionales más conocedores y experimentados en tales proyectos, para que dirigieran y asesoraran al grupo colombiano. Así, se buscó la capacitación de los colombianos en el trabajo y la apropiación de la experiencia brasileña en la mejor forma posible.

Hoy, ese grupo ad-hoc es un activo de inmenso valor para Bogotá y será la base profesional y técnica de la nueva Autoridad. Claro que aún debe reforzarse significativamente en personas y en asesoría externa, pero ya constituye una masa crítica de gran valor estratégico.

C. El plan anti-trancones

Desde el inicio de la Administración actual se lanzó un programa para mejorar las condiciones del tráfico, buscando una mayor presencia de la autoridad en los sitios y horas de congestión y decretando un horario especial para los vehículos de carga, que los elimina de las vías congestionadas

durante las horas pico. Aunque desconocemos si se han realizado evaluaciones formales de estas medidas, los resultados obtenidos parecen ser satisfactorios.

IV. Acciones próximas a ejecutarse

El gobierno distrital ha anunciado la próxima contratación de un crédito con el Banco Mundial, por US\$ 120 millones, para apoyo al transporte público de la ciudad. Se espera que los desembolsos se empiecen a recibir durante 1991, lo que ciertamente hace viable a corto plazo la realización de las obras y acciones que allí se incluyen. Veamos rápidamente su contenido:

A. Apoyo al cambio institucional con la creación de la autoridad única de transporte

El Banco coincide totalmente con la Administración en considerar estas acciones como prerequisite fundamental para el éxito de cualquier plan de transporte y las apoyará con fondos para la adquisición de equipos y herramientas y para capacitar a sus profesionales en distintas formas.

B. Otras troncales

Probado el éxito de la primera etapa de la Troncal de la Caracas, el Banco y la Administración coinciden en la conveniencia de ampliar esa experiencia a otros corredores. Específicamente, se comenzará por concluir el proyecto de la Caracas, llevando la Troncal hasta Los Héroes (unos 8 kms adicionales), obra que se podría estar iniciando a princi-

pios de 1991 y concluyéndose hacia septiembre de ese año. Al mismo tiempo, se han analizado otros corredores y, en principio, se han identificado dos candidatos para extender troncales: la calle 80 (autopista a Medellín), desde Los Héroes hasta algún punto en el Occidente, y la Autopista Sur, desde Bosa (o quizás Soacha) hasta el centro.

Estas obras, que pueden realizarse en tiempos muy breves, tendrían un inmenso impacto sobre una gran cantidad de usuarios de transporte público, y serían un paso muy significativo hacia la integración efectiva de un sistema de troncales en la ciudad, que mejoraría radicalmente el transporte público, con beneficios para la inmensa mayoría de bogotanos.

C. Acceso a barrios

La mayoría de los barrios periféricos de la ciudad, donde viven los más pobres, no sólo carecen de vías pavimentadas internas, sino que están conectados al resto de la ciudad a través de vías en pésimo estado. Esto eleva enormemente los costos de operación de los vehículos, lo que impide que los buses o busetas legales presten el servicio de transporte. Surgen entonces, como única opción viable, vehículos "piratas" que a tarifas muy superiores prestan un servicio precario.

Dentro del crédito con el Banco hay una importante partida para pavimentación de los accesos a muchos barrios periféricos. Los beneficios de este componente serán muy superiores a sus costos y se traducirán enteramente en mejor servicio y mucho menores costos de transporte, para una numerosa

población de bogotanos, los más pobres.

D. Mantenimiento vial

Uno de los peores negocios que puede hacer la ciudad es no mantener adecuadamente sus vías. Mientras el mantenimiento (rutinario y periódico) de una vía pavimentada cuesta entre \$1 y \$2 millones por kilómetro al año, si no se mantiene, al cabo de muy pocos años la vía debe reconstruirse. La rehabilitación completa de una calle de doble vía puede costar entre \$75 y \$125 millones por kilómetro.

Otro componente del crédito es el mantenimiento de vías, en especial aquellas por donde pasan rutas de bus. Quizás más importante aún, es que como subproducto de este esfuerzo se espera generar en el gobierno la información, las técnicas y la disciplina necesarias para continuar el esfuerzo de mantenimiento vial.

E. Puentes

Es posible que al crédito del Banco se incorpore la financiación de algunos puentes. Ya está incluida, como parte de la Troncal de la Caracas, la construcción de una solución en Los Héroes. La Administración, adicionalmente, ha expresado su intención de incluir los puentes necesarios para hacer de la Carrera 30 una vía expresa.

F. El cobro de valorización

Hasta el literal anterior llega el crédito con el Banco Mundial. Debe reseñarse aquí también la intención de la Administración, expresada claramente en un Proyecto de

Acuerdo presentado al Concejo, de recuperar el cobro de la contribución de valorización en Bogotá. Si el Concejo acoge favorablemente esa iniciativa, se generarán los recursos indispensables para que la ciudad pueda retomar en forma agresiva y dinámica la construcción de su plan vial, atrasada ya en más de 10 años.

V. Otras acciones indispensables en una política integral

A. Manejo de tráfico

En el artículo del número anterior de **Coyuntura Social** decíamos que la congestión en Bogotá no es "limpia", sino que en muchos casos es generada, o exacerbada, por otros factores perturbadores: semáforos dañados o irrespetados; violación de normas (de sentido, de parqueo, etc); enormes interferencias de buses recogiendo pasajeros; bloqueo de intersecciones, generando colas que propagan el problema; carros varados, o pequeños accidentes, que bloquean la vía; etc. Para muchos estudiosos del tema, una proporción sustancial de los problemas de congestión se debe a uno o varios de estos factores perturbadores y podrían removerse con medidas de manejo de tráfico (traffic management), expresión totalmente desconocida (y por supuesto, inaplicada) en nuestro medio.

Estas medidas implican, entre otras cosas, que haya alguien responsable de un área de la ciudad (desde el punto de vista de tráfico); que, en desarrollo de su obligación, identifique permanentemente los sitios de conflicto; que haya un equipo de profesionales con experiencia que observen

el sitio, efectúen levantamientos y mediciones en su área de influencia, e identifiquen las medidas apropiadas para remover el conflicto (cambios en sentido de vías, cambios en señalización y semaforización, obras geométricas menores, etc); que se efectúen las acciones diseñadas; que se realice una monitoría posterior del funcionamiento de la solución, para hacer los ajustes del caso; y que luego se mantenga un control efectivo sobre el acatamiento de señales y semáforos y una monitoría rutinaria sobre el sitio. Esta secuencia, realizada permanentemente sobre los centenares de sitios de conflicto, así como sobre los que vayan apareciendo con la evolución y crecimiento de la ciudad, nunca se ha hecho en Bogotá, ni podría haberse hecho, dada la total incapacidad técnica del DATT.

Ahora, con el advenimiento de la Autoridad Unica, y con su importante refuerzo técnico, por primera vez será posible iniciar acciones de esta naturaleza que, si se efectúan, tendrán un importantísimo efecto en la fluidez y organización del tráfico.

B. Alternativas para el uso del automóvil privado

Decíamos al comienzo de este artículo que debería darse prioridad al transporte público (y muchas de las medidas aquí reseñadas se inscriben en este propósito) y desincentivarse el uso del carro particular. A este segundo propósito dedicaremos el siguiente literal. Pero tales medidas no son viables ni deseables si no se permite y se promueve el surgimiento de otro tipo de transporte públi-

co, distinto al de la mayoría de los bogotanos, que sea primordialmente cómodo, conveniente, relativamente rápido, y que sea realmente una alternativa atractiva al uso del carro particular.

Aquí tenemos en mente varias posibilidades, ciertamente no excluyentes. Sería deseable, por ejemplo, que se concertara un servicio con las familias de conjuntos residenciales, para que un vehículo recoja por la mañana, y regrese por la noche, a los jefes de hogar del conjunto; sería deseable que existiesen además servicios expresos, con paradas muy limitadas, entre distintas zonas residenciales (posiblemente partiendo de centros comerciales, en donde se puede dejar el carro) y los centros de actividad de la ciudad; sería deseable establecer algunos sitios de donde partan vehículos expresos al aeropuerto y al Terminal de Transporte; sería deseable que, en empresas de cierto tamaño, se lograra interesar a personas que residen en sitios cercanos a formar un grupo y contratar el servicio de un vehículo; etc.

En todos estos servicios podría haber un potencial muy importante para las busetas, desplazadas de las troncales. Por supuesto, sería indispensable un reacondicionamiento de estos vehículos, para volverlos cómodos y atractivos. Ello es viable, porque el requisito fundamental para que tengan éxito es la calidad y conveniencia del servicio, y no el costo. Por esta razón, una condición fundamental para el surgimiento de estos servicios es que su tarifa sea libre, no regulada en forma alguna por el Estado. La Autoridad debe únicamente revisar los vehículos y certificar que son aptos y seguros. Los propietarios y empresarios, estimulados por la

tarifa libre, desarrollarían la creatividad que existe en cualquier sector económico, por la cual los productores buscan conocer demandas insatisfechas para ofrecer el producto apropiado. Si lo que ofrecen no es apropiado, a nadie perjudica, ya que el potencial usuario siempre tiene la alternativa de su carro particular. En cambio, los primeros servicios exitosos estimularán la creatividad de otros por ofrecer nuevos y más atractivos tipos de servicio, que se adecúen más a las condiciones de la demanda. Y, con las debidas precauciones, esto no debe interferir para nada con el eficiente y adecuado funcionamiento del otro gran sistema de transporte público, el de la mayoría de los bogotanos, que estará basado estructuralmente en las Troncales.

Concebir, promover y lograr estos propósitos requiere un cambio filosófico fundamental en la regulación estatal sobre la industria del transporte urbano. Un primer gran paso en esta dirección se logró al pasar, por obra de la descentralización, la facultad reguladora del nivel central del gobierno (el INTRA) a cabeza del Alcalde. Un segundo paso será la creación de la Autoridad Unica, con una capacidad técnica capaz de diseñar una estrategia coherente y viable en esta dirección. El tercer paso será, esperamos, la aplicación experimental de medidas en esta dirección. Ellas, combinadas con el tema que se discute en el siguiente literal, tendrían un muy significativo efecto sobre el presente y el futuro del transporte en Bogotá.

C. Una política de parqueo en la ciudad

Este tema, uno de los más críticos en el área de transporte urbano, no ha recibido consideración sistemática en Bogotá. Por muchos

años, la política tarifaria de los parqueaderos públicos, ejecutada por la Secretaría de Gobierno del Distrito, se ha restringido a fijar los niveles y controlarlos estrictamente.

Mucho podría argumentarse en contra de tal "política". En efecto, por qué intervenir en los precios de una actividad competitiva, en donde los mecanismos del mercado deberían llevar a un nivel apropiado? Más aún, se podría llegar a aceptar que el gobierno intervenga en algunas actividades para proteger a sectores más débiles de la población; pero, por qué intervenir para proteger a los más fuertes económicamente (sólo 1 de cada 10 bogotanos tiene carro, y ello obviamente coincide con los más afluentes), que si lo son evidentemente saben protegerse solos?

El efecto de tal "política" ha sido desastroso. La fijación de precios deprimidos hizo, desde hace mucho tiempo, que en Bogotá no fuera rentable la construcción y operación de estructuras de parqueo. Por consiguiente, sólo era atractiva la utilización circunstancial de "lotes de engorde", convertidos en antiestéticos y antifuncionales lotes de parqueo. Por supuesto, su número era limitado y así se vió restringida la oferta de espacios de parqueo. Esto, combinado con la incapacidad técnica y operativa del DATT y la total carencia de reglamentación, llevó directamente a la ocupación abusiva y agresiva del espacio público para parqueo por parte de los automovilistas.

En Bogotá, no sólo numerosísimas calles son utilizadas para parquear (a un costo

inmenso para la comunidad, en términos no sólo de lo que cuesta construir vías que son parcialmente utilizadas como parqueadero, sino también de las congestiones que genera esta práctica, al disminuir drásticamente la capacidad de las vías), sino que los carros se han adueñado de los andenes, de las zonas verdes, de los separadores, de cualquier elemento del espacio público para parquear. Es tan evidente y dramática esta situación, que no creo necesario ahondar sobre ella.

Pero los efectos sobre el desarrollo y evolución de la ciudad son aún más graves. El primer gran afectado fué el centro de la ciudad. La escasez creciente de capacidad de parqueo afectó la rentabilidad de firmas y negocios, que empezaron a abandonar el centro para relocarse en otros sitios². Hoy el centro de Bogotá está perdiendo residentes y empleos, y para muchos, a pesar de su vitalidad, es un área de deterioro y en grave peligro.

Sin embargo, este fenómeno se está expandiendo a otras partes de la ciudad. La escasez de parqueo es crítica en la zona de Ecopetrol, ya afectó negativamente a Chapinero, es extremadamente aguda en la Avenida de Chile y en el sector de la carrera 15, y en general afecta a toda la ciudad.

Hace algún tiempo, en la primera medida tomada en la dirección correcta, Bogotá liberó la tarifa de los parqueaderos en estructura, pero continuó controlando la de los lotes de parqueo. Se esperaba con esto estimular el surgimiento de estructuras de parqueo. Los

2 Una tesis de grado en Ingeniería Civil dirigida por el autor, en la cual se entrevistó a un conjunto de presidentes y gerentes de compañías que habían abandonado recientemente el centro, confirmó totalmente esta afirmación.

resultados hasta la fecha no han sido satisfactorios.

La razón es muy obvia. La tarifa rentable de un parqueadero en estructura, hoy en día, puede ser del orden de unos \$300 por hora, lo que hace muy difícil competir con los precios, mucho menores, de los lotes de parqueo, o con el precio nulo de utilizar cualquier parte del espacio público³.

Para resolver adecuadamente estos diversos problemas se requiere una política clara y coherente que, de nuevo, sólo será viable cuando exista una Autoridad Unica con adecuada capacidad técnica y operativa.

Los elementos claves de esta política, a juicio del autor, son los siguientes:

1. Un compromiso creíble, por parte de la Autoridad, de que todas las tarifas de parqueo (tanto en lote como en estructura) serán libres en lo sucesivo, sin intervención estatal. Este compromiso es fundamental para que inversionistas privados estén dispuestos a arriesgar su capital, en la certeza de que su rendimiento no se verá posteriormente recortado en forma artificial, sino sólo por las leyes del mercado.
2. Autorización para que la construcción de estructuras de parqueo sea financiable en UPACS a largo plazo (no con créditos de constructores). Esto irrigaría automáticamente capital y finan-

ciación a los inversionistas privados.

3. Imposición de un impuesto especial a los lotes de parqueo, que produzca un aumento importante a las tarifas, con lo cual en parte se desestimula el uso del automóvil, y en parte se mejoran los incentivos a la construcción de estructuras de parqueo. Al menos dos medidas complementarias deberían aplicarse. Ellas son:
 - a. Una imposición al dueño del lote, haciendo uso de la Ley de Reforma Urbana, que permite gravar en forma especial a los lotes urbanizados y no construidos. Esta medida podría generar que algunos lotes se dediquen a otros usos.
 - b. Una imposición al dueño del parqueadero en lote, mediante una sobretasa especial al impuesto de industria y comercio de esta actividad. Esta opción requiere una autorización legal específica.
4. Cobro (prepagado) generalizado, en una cantidad similar a la tarifa del parqueo, al parqueo en todos los sitios de actividad múltiple (centros) de Bogotá, y quizás en algunos sectores residenciales congestionados, para todos los vehículos que parquean en la calle, en la acera o en otros lugares del espacio público. Esta medida sería parecida, pero mucho más extendida y costosa, al cobro actual de las zonas

3 Uno de los pocos sitios que cobraba una tarifa cercana a la rentable, el Centro Comercial Granahorrar, se vió obligado a reducir el precio recientemente.

azules, y estaría rigurosamente controlada. Los infractores deberían ser sancionados con multas muy superiores al costo del parqueo infringido.

El producto de esta medida debería dedicarse a un fondo de promoción de la construcción de estructuras de parqueo, que podría subsidiar parte de sus costos. La racionalidad de este subsidio, aparte de su efecto de promoción de la actividad privada en este sector, se centraría en el hecho de que con el surgimiento de la nueva oferta se estaría recuperando para la ciudad el espacio público. En la medida en que surja esta nueva oferta, se iría prohibiendo paulatinamente el uso de aceras, espacio público y calles congestionadas para parqueo, con inmensos beneficios para todos los ciudadanos.

Estas medidas, aplicadas con rigor, serían claramente efectivas y generarían los efectos deseados. En el cortísimo plazo, sin embargo, su efecto visible sería un aumento súbito y muy significativo de los costos de parqueo. El autor cree que, a pesar de la inconformidad de los afectados, esta medida sería viable políticamente con argumentos como los siguientes:

1. El surgimiento previo (o simultáneo) de las alternativas de transporte público, discutidas anteriormente, y que se harían muy atractivas con la nueva situación.
2. La explicación detallada a la ciudadanía de la racionalidad de estas medidas, y en general de la política de transporte, para beneficio de todos.

3. La explicación detallada a los automovilistas de cómo los nuevos precios de parqueo, por la vía del prepago del parqueo público, o del impuesto en los lotes de parqueo, generan nuevos y cuantiosos recursos a la Administración, que serán justamente utilizados para la promoción de soluciones definitivas al problema de parqueo. Eventualmente, estos recursos permitirían también acelerar la aplicación de la política de transporte y la construcción de obras para beneficio de los automovilistas y de toda la población.

Por supuesto, lo más aconsejable quizás sea una aplicación gradual de estas medidas, que hagan menos abrupto el cambio.

Queda al juicio del lector si la aplicación de estas medidas, posible gracias al cambio institucional que se está preparando, implican una mejora de verdad del tráfico y del transporte de la ciudad.

VI. Epílogo - La decisión de una propuesta

En su discurso de instalación de las sesiones ordinarias del Concejo, el 1 de agosto de 1990, el Alcalde Mayor de Bogotá dijo: "Esta administración... advierte en un Metro la solución que ansiosamente busca la ciudad". Más adelante añadió: "... someteremos a la discusión... la posible construcción de una primera línea Bosa-Centro, de un costo no mayor a los 700 millones de dólares...".

Para el autor, este anuncio del Alcalde, entendido como su deseo de enfrentar y aliviar la situación de transporte de uno de

los sectores de mayor crecimiento de Bogotá, el área Bosa-Soacha, es digno de aplauso. En verdad, la Autopista del Sur, única vía de conexión de ese sector con el grueso de la ciudad, está ya muy congestionada, lo que le da un gran valor estratégico a la zona del ferrocarril del sur, que se convertiría en un segundo corredor entre Bosa-Soacha y el centro de Bogotá. Hacer uso de ese corredor para el transporte masivo, que es lo anunciado por el Alcalde, es una decisión urgente y necesaria, que traería indudables beneficios para muchos bogotanos de escasos recursos.

Veamos, en apresurada síntesis, los posibles efectos de un metro en las zonas aledañas de este corredor. Hoy, al ser un corredor sin ninguna importancia en cuanto a servicio de transporte urbano, la ciudad le vuelve la espalda a los rieles. Las densidades son bajas y el desarrollo de las zonas que atraviesa muy irregular. Los volúmenes de pasajeros que utilizarían el metro pasarían por allí, provenientes de otras partes y con destino al centro u otras conexiones, pero sin arraigo alguno en ese corredor.

Sin embargo, con el tiempo las estaciones y sus zonas aledañas, favorecidas por su muy estratégica accesibilidad al centro, empezarían a transformarse. El valor de la tierra allí aumentaría notablemente, y con ello cambiaría su uso, convirtiéndolas en centros de múltiples actividades, con densidades muy superiores, con lo cual estas zonas se irían transformando en grandes generadores y atractores de viajes *per se*. Esta transformación y densificación del corredor generaría aumentos importantes en la demanda y utilización del metro, haciéndolo más eficiente y necesario. En unos cuantos

años de este proceso, el corredor se habría “consolidado”, y el metro habría llegado a una etapa madura tras haber inducido ese desarrollo.

Todo eso es muy deseable, pero el costo, que el Alcalde estima en US\$700 millones, es muy elevado para la ciudad de hoy. No sería posible buscar lo bueno del proceso descrito, sin necesidad de incurrir *hoy* en esa enorme inversión, difiriéndola para cuando el corredor esté mucho más densificado y consolidado?

Lograr eso no es utópico. Es perfectamente posible (y deseable) utilizar los derechos de vía del ferrocarril del sur para construir, en forma inmediata, una Troncal de buses. Como hemos visto, su capacidad y velocidad se acoplan perfectamente a los volúmenes de demanda que hoy existen y su construcción se podría realizar durante la administración actual, en lugar de esperar los muchos años que tardaría el metro.

La Troncal, que podría dejar los rieles actuales como separador central, generaría los mismos efectos de desarrollo y densificación que hemos descrito y vería así aumentada su demanda paulatinamente. Si estos incrementos copan su capacidad en unos años, ya sería mucho más clara la viabilidad económica y financiera del metro en ese momento y sería perfectamente posible su construcción. En otras palabras, nos habríamos ganado muchos de los beneficios inmediatos y habríamos diferido la necesidad de asumir los enormes costos de construcción por varios años.

Para ilustrar al lector sobre la diferencia

entre los costos del metro y la troncal en ese corredor, hagamos unos rá-pidos estimativos:

- Longitud Centro-Soacha : 15.5 Kilómetros
- Una estación cada 500 metros
- Se construiría a cada lado de los rieles una calzada de 3 carriles (11.5 mts) y andén.
- El costo de construcción de las calzadas, andenes, estaciones y otros accesorios

(sin puentes) ascendería a un valor aproximado de \$16.750 millones, o sea US\$32 millones.

La conclusión, que es una cordial sugerencia a la Administración de Bogotá, es que incorporemos la Troncal a Bosa-Soacha en el crédito del Banco Mundial, dándole una solución efectiva e inmediata a ese problema y dejando para dentro de unos años la inmensa inversión del metro de Bogotá.