

Editado por: TATIANA ARANGO tarango@larepublica.com.co

TRANSPORTE. FIRMA DEL CONVENIO COMPROMETE CERCA DE \$21 BILLONES PARA ESTE PROYECTO

Nunca antes el metro de Bogotá

BOGOTÁ Después de 19 propuestas realizadas en 75 años y más de 18 alcaldes, el metro de Bogotá no tiene reversa. Esto es un hecho a destacar si se tiene en cuenta que tras el fin del tranvía, destruido durante El Bogotazo, la ciudad no ha vuelto a ver un sistema de transporte masivo que use una línea férrea.

¿Qué cambió en esta ocasión? Tanto la *Alcaldía de Bogotá* como el *Gobierno Nacional* lograron ponerse de acuerdo y llegar a un punto definitivo para la construcción de esta obra. Ambas partes acordaron el aporte de los recursos y cumplieron con todos los requisitos legales para abrir la licitación internacional que permita comenzar a construir esta primera línea del sistema.

La firma del convenio de cofinanciación entre la Nación y el Distrito, dos días antes de la entrada en vigencia de la Ley de Garantías, fue el último paso que se debía cumplir para dar trámite a la contratación del proyecto, que tendrá un costo de \$12,9 billones, sin contar los montos asociados a las troncales que alimentarán el viaducto principal.

Nunca, en los 19 proyectos para construir un metro en la ciudad, se había llegado a este punto, el cual ha sido llamado "de no retorno", por parte del alcalde de Bogotá, **Enrique Peñalosa** y el presidente **Juan Manuel Santos**, quien expresó, además, que "después del convenio comienzan los procesos para las licitaciones, lo que quiere decir que las obras están aseguradas". Esto también incluye al tren ligero regional Regiotram y a la ampliación de *Transmilenio* en Soacha.

Lo último pendiente antes de la firma del convenio era la aprobación de los recursos, los

cuales ya se aseguraron. Por un lado, en el *Concejo Distrital*, donde se aprobaron vigencias futuras por \$6,08 billones, que comprometerán recursos por los próximos 23 años.

Por el lado de la *Nación*, el Consejo de Política Económica y Fiscal (Confis) dio vía libre a \$15,1 billones que irán no solo para las obras del metro, sino también para las cinco troncales alimentadoras de *Transmilenio*, las cuales no han sido aprobadas por la Nación hasta esta semana.



JORGE ALBERTO MARÍN
VICEPTE. CÁMARA COLOMBIANA DE INFRAESTRUCTURA

"Acá hay un tema importante por resolver y es el modelo de contratación por el cual se llevará a cabo el proyecto, hay varias alternativas".



JAIRO ESPEJO
PROFESOR Y EXPERTO EN INFRAESTRUCTURA

"Este proyecto tiene una ventaja y es que como lo van a integrar con *Transmilenio*, ahí llegan pasajeros, que antes no habrían llegado".

Jairo Espejo, profesor universitario y experto en infraestructura, resaltó que este es el punto más avanzado de un proyecto de movilidad en la ciudad, pues "nunca como antes se había dado este nivel de institucionalidad".

"Hay un gerente, hay voluntad política del *Gobierno Nacional*, hay voluntad del alcalde, hay un Conpes que dice que el metro es un proyecto prioritario para la Nación, que es una ruta de navegación para el Estado, no solo para este *Gobierno*. Y

además, hay además vigencias futuras de la ciudad", agregó.

LOS PRIMEROS INTENTOS

Del metro de Bogotá se viene hablando desde 1942, cuando la ciudad tenía apenas 400.000 habitantes y ya se discutía la importancia de una intervención de movilidad. Esto, debido a la alta demanda de pasajeros del tranvía de esa época, que llegaba hasta los 200.000 usuarios diarios.

En ese entonces, la propuesta del alcalde **Carlos Sanz de**

Santamaría consistió en un metro paralelo a los cerros, iniciativa en la que se trabajó hasta mediados de la década de los 50.

El Bogotazo, en 1948, llevó a que se plantearan planes de reconstrucción de la ciudad y entre ellos un sistema de transporte masivo tipo metro. Esta situación llevó a que se propusieran los primeros estudios en 1954, sin éxito por la falta de apoyo del *Concejo Distrital*.

Ya en 1957, se firmó la primera contratación bajo la iniciativa del entonces alcalde,

¿Cuál es el alcance del metro en la movilidad?

La *Alcaldía Mayor de Bogotá*, proyecta para 2030 que el metro, junto con las troncales alimentadoras, permitirán reducir en 547 millones de kilómetros los recorridos al año en transporte público y privado, lo que equivale a 3 millones de viajes entre Bogotá y Medellín. Además, la ciudad se ahorrará en consumo de combustible un total de 19 millones de galones, de los cuales 13 millones serían en vehículos públicos y otros seis millones en vehículos privados, al tiempo que se evitarán alrededor de 778 accidentes de gravedad al año.

\$15,1 BILLONES

LOS QUE APROBÓ EL CONFIS PARA LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO Y LAS TRONCALES.

ESTA ES LA HISTORIA DE

PROYECTOS DE METRO EN LA HISTORIA DE LA CIUDAD

- **1942**
Primera propuesta de metro y reserva de terrenos
Alcalde: Carlos Sanz de Santamaría
- **1949**
Se adoptó un plan de reconstrucción que incluía sistema férreo
Alcalde: Fernando Mazuera
- **1953**
Plan regulador de movilidad incluía metro por la Caracas
Alcalde: Santiago Trujillo Gómez
- **1954**
Se anunció el primer estudio, el Concejo autorizó el préstamo
Alcalde: Roberto Salazar
- **1957**
Presidente Gustavo Rojas Pinilla planteó el metro, descartado por el Frente Nacional
Alcalde: Fernando Mazuera
- **1974 - 1976**
Se revivió la idea de usar líneas férreas para metro
Alcalde: Alfonso Palacio
- **1966 - 1968**
Se buscó un metro al sur de la ciudad con 15 estaciones y 12 kilómetros
Se reservaron US\$200.000 para estudios
Alcalde: Virgilio Barco
- **1963**
Se propuso metro y tren de cercanías
Alcalde: Jorge Gaitán Cortés

SÍGANOS EN:
www.larepublica.co

Con el seguimiento al proyecto del metro de Bogotá



Fuente: Metro de Bogotá / Dane / Bogota-dc.com

Transmilenio a Soacha beneficia a 400.000 personas

BOGOTÁ En Soacha hay más de medio millón de personas que, en su mayoría, se transportan hacia Bogotá durante la semana para trabajar. *Transmilenio*, entidad dirigida por **Alexandra Rodríguez**, pondrá en funcionamiento en el municipio una nueva parte del sistema, que conectará con la capital del país y beneficiará a más de 400.000 personas.

Este es otro de los proyectos de infraestructura y movilidad que está liderando la *Gobernación de Cundinamarca*, la *Alcaldía de Bogotá* y el *Gobierno Nacional* que tiene como propósito prolongar el sistema de *Transmilenio* en Soacha, el cual ya cuenta con una primera fase conformada por cuatro estaciones que son: La Despensa, Terreros, León XIII y San Mateo.

Sin embargo, el objetivo de la *Gobernación* es construir las dos fases siguientes, que tendrían cuatro estaciones sencillas, una intermedia y un patio-portal aportado por el municipio.

En el corredor habrá un parque lineal de 11.913 metros cuadrados, estarán sembrados más de 1.460 árboles y se contará con cerca de 7,8 kilómetros de ciclorrutas. Además, se generarán 126.096 metros cuadrados de espacio público.

En cuanto a los recursos que se necesitan para el proyecto, el *Ministerio de Hacienda* informó que el Confis aprobó vigencias futuras por \$632.000 millones para *Transmilenio* en Soacha en las fases II y III, dinero que pondrá el municipio y la *Gobernación de Cundinamarca* con una participación de 15% del costo total por cada entidad.

En su momento, el presidente **Juan Manuel Santos** se refirió a la obra de infraestructura, luego de la aprobación del Confis y aseguró que el siguiente paso será iniciar el proceso de licitación, con lo que las obras ya estarían aseguradas.

De acuerdo con la *Alcaldía de Bogotá*, los beneficios para los ciudadanos será en reducción de tiempo, menos contaminación e inclusión social. Además, el Distrito agregó que "gracias al Metro y a una integración eficiente con *Transmilenio*, para el año 2030 el 80% de los bogotanos tendrá una línea de transporte masivo, Metro o troncales a menos de un kilómetro de distancia".

JOHN GUZMÁN PINILLA
jguzman@larepublica.com.co



Alexandra Rodríguez, gerente general de *Transmilenio*.
LA REPÚBLICA