

había llegado tan lejos

Fernando Mazuera y la presidencia de **Gustavo Rojas Pinilla**, con la Caracas como eje de la primera línea, pero el entonces Frente Nacional frenó la obra y se aplazó hasta la siguiente década.

En 1963, la ciudad ya contaba con 1,6 millones de habitantes y más propuestas para este sistema de transporte. En esa década, tres alcaldes propusieron sistemas de movilidad con base en un metro. Incluso, **Virgilio Barco**, cuando fue mandatario capitalino, destinó

US\$200.000 de esa época para los estudios que se harían sobre el trazado, que ya se estimaba de 12 kilómetros. Para este trayecto se contemplaban cinco estaciones.

En la década de 1970, se estableció la idea de retomar las vías férreas inutilizadas de la ciudad para que sirvieran como plataforma del eventual metro, aunque no fue hasta 1981 cuando se empezaron a realizar los diseños de los sistemas que se propusieron en las siguientes administraciones.

PROPUESTAS QUE CASI SE CONCRETAN

Entre 1981 y 1987 se plantearon dos trazados distintos: ambos conservaban en esencia el trayecto que atraviesa la ciudad de occidente a oriente, llegando al centro hacia el norte. El primero, en la alcaldía de **Hernando Durán Dussan**, buscaba la construcción de 92,8 kilómetros de metro (la propuesta más atrevida hasta el momento), con tres líneas subterráneas y dos periféricas, logrando incluso la formulación de estudios y la publica-

ción de los pliegos para la obra.

En 1987 se volvió a trabajar en un sistema para una ciudad que ya estaba ocupada por 3,9 millones de habitantes, con el famoso anuncio de la empresa italiana **Intermetro**, momento en el que se aseguró un sistema para cinco años después, a través de las vías férreas y que atravesaba la ciudad en 46,4 kilómetros de vía exclusiva.

Jorge Marín, vicepresidente de la **Cámara Colombiana de Infraestructura**, aseguró que históricamente se ha mantenido un diseño de metro pesado con características similares a las que se tienen hoy en día, por el tráfico de pasajeros volcado a estas zonas.

Marín agregó que el sistema debe plantearse multimodalmente, como se estableció en la administración de **Antanas Mockus**, cuando en 1999, años después, se habló de Plan Maestro de Transporte Urbano, luego de cuatro propuestas desechadas y la decisión de **Andrés Pastrana** de hacer la troncal de la Caracas.

"Sin duda el tema es la combinación de los modos de transporte y la aprobación de los recursos, no solo para el metro, sino de troncales que lo alimentan. El metro es el eje de movilidad, es tal su importancia que en la modelación es alimentado por troncales de **Transmilenio**", completó.

Esa propuesta de **Mockus** fue la primera en hablar de **Sistema Integrado de Transporte Público (Sitp)** en la ciudad y planteó similitudes con el proyecto de hoy. Lo primero es que llegó hasta la formulación de un Conpes y en el consorcio que entregó la propuesta también participó **Systra**, la misma compañía que

hoy tiene a su cargo los diseños y la estructuración de la primera línea que hará **Peñalosa**.

El metro de **Mockus** era un proyecto de 29,3 kilómetros, entre elevado y subterráneo, pero se frenó por las condiciones fiscales del país en ese momento y la contracción económica; además de que se comprometió el proyecto a factores como una reforma tributaria.

Curiosamente, el director de **Planeación Nacional** por esa época era **Mauricio Cárdenas**, hoy ministro de **Hacienda**, y fue quien anunció que el **Gobierno Nacional** no estaba en capacidad de aportar los montos para esta obra de US\$3.000 millones de 1998.

¿QUÉ SE VIENE AHORA?

Como lo señala el Conpes e incluso, como lo ha dicho **Andrés Escobar**, gerente de la **Empresa Metro**, con la firma del convenio se definirán "cómo van a ser los aportes, las curvas, los mecanismos de desembolso de la Nación y de la ciudad. Cuando tengamos el convenio podemos definir cuántas licitaciones vamos a hacer y en qué modalidad".

Este es uno de los datos que ha llamado la atención de la **Cámara Colombiana de Infraestructura**, pues no hay aún claridad sobre las licitaciones que se van a abrir. Sobre esto, **Escobar** indicó que habría "dos o tres licitaciones grandes", las cuales se cerrarían el próximo año, cuando se harían también las obras menores, el traslado de las redes, además de la adecuación del terreno para el patio taller. Así, de cumplirse con todos los pasos, en 2019, comenzarán las obras.

JUAN PABLO VEGA B.
jvega@larepublica.com.co

LOS METROS QUE NO SE HICIERON

1981

Se plantearon tres líneas subterráneas y dos elevadas en 98 kilómetros

Alcalde: Hernando Durán Dussan

1987

Se acogió propuesta de **Intermetro** (Italia) para rehabilitar vías férreas

Alcalde: Julio César Sánchez

1988 - 1981

Se descartó el metro y se hizo la troncal de la Caracas

Alcalde: Andrés Pastrana

1992

Se pidió al Gobierno atender propuesta para un metro, no prosperó

Alcalde: Juan Martín Caicedo

2006

Se aprobó el Plan Maestro de Movilidad. Incluía metro

Alcalde: Luis Eduardo Garzón

2000 - 2003

Primera estación de metro iría en Bosa. **Transmilenio** ya estaba en marcha

Alcalde: Enrique Peñalosa

1996 - 1997

Plan Maestro de movilidad planteó 40 km de metro, pero no se acogió por costoso

Alcalde: Antanas Mockus

1993 - 1994

Se propuso metro bajo concesión por 30 años, pero hubo dificultades financieras

Alcalde: Jaime Castro

2008

Estudio conceptual arrojó una red de 100 kilómetros y 112 estaciones

Alcalde: Samuel Moreno

2013 - 2015

Estudio de metro subterráneo. Se planteó desde las Américas hasta la calle 100

Alcalde: Gustavo Petro

2016 - 2017

Se cambia el trazado por uno elevado de 25,3 kilómetros. Se firma convenio de cofinanciación

Alcalde: Enrique Peñalosa

Gráfico: LR-GR

Regiotram movilizará 125.600 pasajeros en el día con el Sitp

BOGOTÁ Los habitantes de Bogotá y los municipios de Cundinamarca tendrán una nueva forma de transporte para 2022 y será el **Regiotram**, tren ligero que tendrá la capacidad de transportar a 12.600 pasajeros al día conectado con el **Sistema Integrado de Transporte Público (Sitp)** del Distrito.

Este es uno de los proyectos de movilidad liderados por la **Gobernación de Cundinamarca**, a cargo de **Jorge Emilio Rey**, y la **Alcaldía de Bogotá**. De acuerdo con información de esta última entidad, este medio de transporte contará con una longitud de 40,9 kilómetros, de los cuales 26 kilómetros se encuentran en la zona suburbana y 15,4 kilómetros en la zona urbana.

Además, el **Regiotram** tendrá 17 estaciones, de las cuales seis serán suburbanas y 11 urbanas.

Cuando el Consejo de Política Económica y Social (Conpes) declaró de importancia estratégica el proyecto **Regiotram** de Occidente, el ministro de **Hacienda**, **Mauricio Cárdenas**, dijo que el medio de transporte "disminuirá el tiempo de viaje de los habitantes del occidente de Bogotá hacia la ciudad en un 35% en promedio (...) el trayecto Av. Caracas - Facatativá se realizará en 48 minutos.

Además, generará un aumento en la velocidad de los vehículos particulares en el corredor y brindará una impor-

tante renovación urbana en las zonas aledañas al proyecto".

¿Cuál será el recorrido?

El trazado del **Regiotram** inicia en la Avenida Caracas con la calle 19, y se conectará con la estación de la primera línea del metro de Bogotá. Posteriormente tomará al occidente hacia la estación que pasará por la avenida NQS y Américas cruzándola a desnivel de forma elevada. Luego cruzará el río Bogotá y posteriormente atraviesa los municipios de Funza y Mosquera. Finalmente, aprovechando la carrilera existente, llegará a la estación de Facatativá.

JOHN GUZMÁN PINILLA
jguzman@larepublica.com.co



Jorge Emilio Rey es el gobernador de Cundinamarca.

GOBERNACIÓN DE CUNDINAMARCA