

```
(function(d, s, id) { var js, fjs = d.getElementsByTagName(s)[0]; if (d.getElementById(id)) return; js = d.createElement(s); js.id = id; js.src =  
"//connect.facebook.net/en_US/all.js#xfbml=1&appId=128398604010157"; fjs.parentNode.insertBefore(js, fjs); }(document, 'script',  
'facebook-jssdk'));
```

Peñalosa: Dos décadas perdidas.

Por: Blogoeconomía, Lun, 2015-11-16 13:38

Por Jorge Tovar. [Seguir a @JorgeATovar](#) [1]

A mediados de los años noventa JICA, la Agencia de Cooperación de Japón diseñó un Plan Maestro de Transporte Urbano para la ciudad de Bogotá. Las propuestas consistían en 17 alternativas que iban desde simplemente arreglar lo que ya existía, a desarrollar el Plan Vial con dos líneas de metro, una troncal y autopistas. En el medio se apuntaba a la idea de desarrollar el Plan Vial con troncales. Sobre esto se proponía cuatro troncales a desarrollar para el año 2005. Hacían, en otras palabras, un guiño al Transmilenio. Pero hacía distinciones. Habría troncales con estaciones cada 400 metros y un sistema expreso con vías elevadas que habría de tener estaciones cada kilómetro y medio.

El Transmilenio lo diseñó, licitó y casi que construyó Peñalosa. La gente, sorprendentemente, olvida que ganó las elecciones convocadas para cubrir el hueco que había dejado el Alcalde Mockus que tentado por el poder, adulado por su círculo cercano, creyó contar con la fuerza suficiente para ser Presidente, aún a costa de dejar tirada la ciudad de Bogotá. No ganó las elecciones, pero volvería a ganar en Bogotá para continuar la obra de Peñalosa. Luego vendrían 12 años de oscuridad. Muy poco se hizo en materia de movilidad.

Si el sistema masivo de transporte que tenemos hoy es legado de Peñalosa, también lo es el desastre de la movilidad. Al estudio de JICA, el entonces alcalde le añadió algunos puntos propios. No hubo rutas expresas como lo planteó el estudio. La construcción a nivel salía más barata y en el corto plazo funcionó. Pero como lo barato sale caro, en el mediano plazo colapsó. Peñalosa creyó entonces, además, que había creado un sistema de transporte masivo válido para la ciudad de Bogotá. No habría necesidad de metro. Tampoco de carros que, entonces como hoy, eran muy, muy pocos. Entonces, valga decir, eran aún menos para las mismas vías que hoy tiene Bogotá. Así que se inventó el pico y placa. En un país saturado de violencia se inventó la guerra al carro. Las autopistas, vías expresas o similares nunca se construyeron.

Usar o comprar carro se convirtió para el peñalosismo radical en un agravio a la cultura ciudadana. El carro se restringió sin alternativas de transporte público porque si en el corto plazo funcionó el Transmilenio, en el mediano plazo el sistema no aguantó la dinámica de una ciudad en crecimiento. Los doce años de gobierno de izquierda remataron la faena. Reforzaron el pico y placa llegando a ser de todo el día, e incluso se incluyó en el paquete al servicio de taxis. Un despropósito pues no era más que reconocer que, un servicio regulado, estaba mal regulado. Nadie ha respondido por ello a día de hoy.

El pico y placa fue la justificación ideal para no hacer vías porque la ciudadanía debía utilizar un transporte público de mediocre eficiencia. Así que la clase media, aprovechando la fortaleza económica del país, compró carro ..... y todas las clases compraron moto, muchas motos. Se pasó de poco más de 100.000 en 2007 a más de 400.000 en 2014.

La elección de Peñalosa como Alcalde para el período 2016 - 2019 implica un cambio en la ciudad. Se pasará de unos gobiernos que poco o nada hicieron por la movilidad a uno que considera este aspecto como pilar de su programa de gobierno. Sus primeras propuestas son

contradictorias. Por un lado, ahora sí, 20 años después, va a hacer varias de las autopistas que JICA sugirió. Bogotá, pareciera que entendió el Alcalde electo no es tan diferente al resto del mundo. Hay carros y se necesitan vías. Pero por otro lado sugiere un pico y placa del 100%.

“Vamos a hacer ejercicios donde durante una hora y media en la mañana y una hora y media en la tarde haya cero carros para que los niños que van en rutas escolares y quienes se movilizan en transporte público o bicicleta vayan más rápido y sin tráfico” dice Peñalosa. Tres horas al día para que los niños vayan al colegio más rápido. Peñalosa siempre ha funcionado bajo el supuesto de que la gente sólo circula de la casa al trabajo y viceversa. Ahora supone que los niños del colegio van a la casa. Ellos no tienen dentista, pediatra, deporte, música o arte. Pero más grave. Ignora la historia. El pico y placa disparó el número de carros. Un pico y placa como el que él propone incentivará aún más la ya disparada circulación de motos por la ciudad. Los trancones en las horas aledañas a lo que en la práctica es la ilegalización del carro durante 3 horas al día, serán históricos. En el fondo el problema central es que 20 años después Bogotá sigue sin tener transporte público masivo. El SITP y el Transmilenio que existen no son suficientes para lo que requiere una ciudad de cerca de 8 millones de habitantes. Con el agravante que la Sabana esta hoy llena de ciudadanos que escaparon de Bogotá pero que aún deben desplazarse a la capital para sus trabajos y otras actividades.

El metro, una alternativa de largo plazo, aquello en lo que Bogotá lleva trabajando 60 años también lo va a frenar. Tiene razón el Alcalde electo cuando afirma que una línea de metro no es la solución. Pero un sistema de metro complementado por un buen sistema de buses si lo es. Una vez electo, no antes, informó a los ciudadanos que el metro se haría por la Avenida Caracas y la Autopista Norte. Una alternativa interesante desde el punto de vista de la demanda. Pero ahí hay una troncal de Transmilenio. Además de los estudios nuevos que se requieren para meter el metro por esa ruta se tendrá que negociar con el operador de la troncal para que abandone su lucrativo negocio. El retraso no es de seis meses, el retraso es estructural. Como bien lo dijo durante la campaña electoral: "Bogotá se movilizará en bus los próximos 100 años". No me preocupan los 100 años, eso lo asumí hace rato. Me preocupa lo de "movilizará". Los buses, alternativa contaminante por cierto, no garantiza la movilidad de la ciudad ni en el mediano ni en el largo plazo.

Mientras tanto las potencias vecinas como Panamá, Ecuador o Perú trabajan en sus segundas o terceras líneas de metro. Entretanto Panamá amplía el canal de Panamá y Nicaragua, en apenas 2 años se prepara para iniciar (para mal o para bien) los trabajos del Canal Transoceánico.

Bogotá está condenada a estancarse sin alternativas de transporte que impulsen la competitividad de la ciudad en las próximas décadas. Si a finales del S. XX en lugar de pico y placa se hubiesen construido las autopistas, la primera línea de metro y el SITP, hoy no habría un montón de carros que circulan incentivados en el pico y placa y en la ausencia de transporte público alternativo. Bogotá estaría trabajando en la segunda o tercera línea de metro. Alguna elevada, como por la Avenida Boyacá por ejemplo. Allí donde la Administración Petro planteó un Transmilenio que convierte la rápida vía en otra Avenida Caracas.

Se perdieron dos décadas. Ilegalizar por decreto el uso del carro y condenar a Bogotá a ser la única ciudad del mundo del S. XXI sin sistema de metro no parece la mejor alternativa para sacar a la ciudad de su estancamiento.

**Enlaces:**

[1] <https://twitter.com/JorgeATovar>