Imprimir

No obstante lo manifestado por algunos periodistas, los males que sufre la imagen de Peñalosa no son el resultado de la malevolencia de los petristas, los cuales carecen del apoyo de los medios de comunicación más influyentes. En realidad Peñalosa ha hecho un gran esfuerzo para degradar su imagen de "profesional con altas calificaciones, bien informado y buen ejecutor". Esto es muy cierto en el sector de la movilidad y de manera superlativa. Las dolencias de la imagen provienen de hechos imposibles de soslayar a nombre del equilibrio de la información.
Además no se requiere un gran despliegue técnico para demostrar las fallas conceptuales de sus propuestas, las reiteradas contradicciones de sus afirmaciones y hasta su avance por senderos que rompen los cercos de la legalidad.

Quizá podamos entender todo esto siguiendo un poco el método de David Yallop, en investigaciones como la del asesinato del papa Juan Pablo I, que en este caso consiste en seguir la trama de los intereses asociados al personaje y ciertos aspectos de su personalidad. Esto puede ser útil para entender por qué Peñalosa insiste hoy en un modelo de ciudad que fue superado tras las críticas y el activismo ciudadano estadounidense en las décadas de los años 50 y 60.

Aspectos relevantes sobre Peñalosa

"Como digo una cosa digo otra"

Uno de los aspectos notables es que, como lo declara la Chimoltrufia, Peñalosa puede afirmar una cosa y luego la contraria, y lo hace con esa expresión de que no tiene duda alguna. Además parece no sentir incomodidad cuando le hacen notar que para cada tema pueden existir dos Peñalosas: el que dijo que algo es bueno y el que dijo que ese algo es malo. Con gran facilidad elude la pregunta y sigue impertérrito, desconectado de las voces de la ciudad. El caso del metro elevado es monumental, pasó de ser un crítico severo de los metros elevados a ser su principal defensor.

En un artículo publicado por Peñalosa y que esta semana trae a colación el profesor Carlos Carrillo[1], el antiguo Peñalosa lo escribió y publicó en el 2010 como una crítica a la administración de Samuel Moreno, quien lo derrotó en las elecciones de 2007 prometiendo la construcción de la primera línea del metro y que para esa época ya había logrado algunos avances. Como el proyecto metro resultó ser subterráneo, Peñalosa dijo que "*Afortunadamente no se propuso una línea elevada de metro para Bogotá*", y explicó con mucha claridad la razón de su posición: "*Las líneas de metro elevadas hacen daños urbanísticos severos a la ciudad*"[2].

Ahora ha propuesto para Bogotá un metro "alto y esbelto", que tocará sutilmente el suelo bogotano.

El doctorado que no fue

Peñalosa construyó y se hizo elegir con una imagen de "experto en desarrollo urbano" presentándose, y permitiendo que lo hicieran, como magister y doctor en urbanismo. Daba la idea de que sabía, que sus propuestas eran lo mejor de cara a una Bogotá moderna, equitativa y ambientalmente sostenible. Resultó entonces, según la investigación de Juanita Afanador y Carlos Carrillo[3], que Peñalosa no había cursado el doctorado y tampoco la maestría, que tan sólo había asistido a unos cursos de educación informal no conducentes a título. La respuesta de Peñalosa ante un hecho que linda con lo penal fue tan elemental como cínica: eso no tiene importancia pues no es un requisito para ser alcalde.

La Reserva Van der Hammen

Peñalosa, de forma olímpica y hasta impune, deshecha los estudios que contradigan sus argumentos en favor de los proyectos de su interés. Pasó con los del metro y está ocurriendo los de la Reserva Van der Hammen, recientemente declarada por la CAR luego de una larga lucha de unos ambientalistas esforzados y con gran reconocimiento. Peñalosa proyecta construir viviendas en esta reserva, para lograrlo se ha dedicado a demeritarla refiriéndose a ella como "potrero", que no pasaba de tener un "bosquecito de 5 hectáreas". Además afirmó

que los ambientalistas estarían “muy de acuerdo” puesto que es “la única reserva forestal del mundo que no tiene árboles… 1400 hectáreas de potreros”.

Sin embargo para los estudiosos que sí tienen doctorado y lo han ejercido con altura científica y en favor de nobles causas, afirman que la reserva tiene una importante función de conectividad ecológica entre los cerros orientales y el Cerro Majuí, y una conectividad hídrica entre las fuentes de los Cerros Orientales, los humedales de la sabana y el Río Bogotá; que también representa una extraordinaria riqueza natural, histórica y paisajística[4].

La representación de Arthur D. Little

En los confidenciales del 7 de agosto de 1995 la Revista Semana resaltó algo que titularon como “buena chanfa”:

“El ex candidato a la Alcaldía Mayor de Bogotá, Enrique Peñalosa Londoño, acaba de ser nombrado en uno de los cargos más prestigiosos del sector privado. A partir de agosto, Peñalosa asumirá la dirección de Arthur D. Little de Colombia, filial de una de las más conocidas firmas de consultoría empresarial del mundo.”

Esto puede explicar la política de privatizaciones que Peñalosa promovió en su primer periodo como alcalde entre 1998 y 2000, y que insiste en repetir en su nuevo periodo como alcalde. Arthur D. Little es una empresa consultora que ha dedicado unos buenos años en “modernizar e internacionalizar” empresas públicas, es decir, lo que se conoce en lenguaje romance como “privatizaciones”. A Colombia llegó en 1994, precisamente el momento de la “desregulación y la internacionalización de la economía” impuesta a contrapelo por César Gaviria. El siguiente paso fue contratar a Peñalosa, con lo que se ubicó dentro de la clase dirigente colombiana.

Peñalosa partió de Arthur D. Little para lanzarse como candidato a la Alcaldía de Bogotá y con el objetivo irrevocable de privatizar la ETB, algo que se sólo le frustraron los avatares de la vida.

La presidencia y representación del ITDP

El profesor Carrillo nos hizo caer en cuenta de forma indubitable de las relaciones del hoy alcalde con los fabricantes de buses (Volvo) y sus promotores (Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, ITDP, y Embarq)[5]. En efecto, Peñalosa fue presidente ejecutivo del ITDP hasta después de su elección como alcalde de Bogotá, y es la imagen publicitaria de Volvo. El ITDP, Embarq y Volvo han recorrido el mundo llevando el sistema BRT de la mano de Peñalosa. Eso bastaría para inducirlo a declararse ética y legalmente impedido para promover la inversión del 51% del presupuesto de Bogotá en la ampliación del subsistema TransMilenio. Pero no lo ha hecho y en el Concejo los proyectos de Peñalosa pasan como tren expreso.

Los efectos sobre el proyecto de movilidad

La revisión expuesta nos da un contexto para entender el Plan de Desarrollo de Peñalosa, y en particular lo correspondiente a movilidad. Por razones de espacio no se pueden abordar todos los temas pertinentes, pero una muestra es suficiente para tener una buena idea de las consecuencias de elegir un alcalde con agenda propia.

La importancia del metro

El metro nunca fue del afecto de Peñalosa. En el primer gobierno entre 1998 y 2000, abandonó el tema férreo y lo sustituyó por el Sistema TransMilenio con el argumento de "*el sistema BRT es básicamente lo mismo que un metro pero más barato*". Si el argumento es que en ese momento no tenía recursos para construirlo -sin abandonar su proyecto de buses pues ambos se necesitan- bien pudo avanzar con los estudios y dejar que una nueva administración abocara su construcción. Pero no sólo abandonó el metro para Bogotá luego de gastar recursos en unos estudios, sino que tampoco honró el compromiso de avanzar con el metro regional, un compromiso suscrito con la Nación (con Mauricio Cárdenas como Ministro de Transporte), la Gobernación de Cundinamarca y algunos alcaldes municipales[6].

Ahora en su Plan de Desarrollo Distrital, PDD es notable la diferencia de tratamiento entre los

aspectos que representan sus intereses principales y el proyecto metro. Al proyecto de privatización de la ETB -ubicado en un lugar extraño del plan, pues está en la sección que se refiere al mejoramiento del recaudo de impuestos[7]– le dedica 5.902 palabras versus un total de 88 palabras dedicadas al tema metro.

La privatización de la ETB merece una detallada exposición con el plan completo hasta su venta final. Por el contrario, en el artículo 27 del PDD se dice que "*El eje estructurador de este programa es el Sistema Integrado de Transporte Masivo, compuesto por Transmilenio y Metro*", dando al metro una categoría que no supera al BRT. Luego de explicar lo que hará con Transmilenio, refiere que "*En cuanto al metro se contratará y dará inicio a la construcción de la primera línea, proceso que liderará la nueva Empresa Metro de Bogotá S.A.*". Y eso es todo.

No se puede pasar por alto la parte final de este corto artículo en el que se aclara que "*El Sector Movilidad promoverá su adecuada integración y coordinación con proyectos regionales",* lo que implica que esa integración puede ser con buses. Además, dentro del plan no hace ninguna referencia al metro regional, pero sí en el artículo 147 del Acuerdo 645 mediante el cual se aprobó el PDD, incorporó la autorización para enajenar la participación que Transmilenio S.A. tiene en la Empresa Férrea Regional S.A.S.

Finalmente, en el artículo 162 del PDD -en la sección en la que se establecen las prioridades- se hace una afirmación un poco sibilina: "*La Primera Línea del Metro corresponde a un proyecto que se encuentra planeado y programado hace varias décadas y que es de gran importancia como sistema de transporte por los altos flujos de demanda que puede atender en un tiempo promedio de desplazamiento óptimo*". ¿A qué proyecto se refiere? ¿Es un salto de garrocha sobre los avances logrados entre 2008 y 2015? ¿Ahora resultó que había estudios suficientes desde hace décadas?

El metro "alto y esbelto", un retroceso de 60 años hacia un vía de segundo piso

El Peñalosa opositor a Samuel Moreno tenía la razón, por fortuna el proyecto de metro que se

gestó a lo largo de 8 años resultó ser subterráneo. Ese Peñalosa seguía las tradiciones de la lucha por recuperar el derecho a la ciudad. El movimiento lo inició Jane Jacobs[8], su argumento era que las grandes vías conculcaban el derecho de la gente a disfrutar de la vida en la ciudad. Un vecindario se caracteriza por los múltiples usos del suelo, por transeúntes caminando hacia diversos establecimientos comerciales, familias de "Pick Nick" en los parques, los niños corriendo por todas partes y los riachuelos refrescando el ambiente. Todo eso lo rompe una avenida con el uso cada vez más simple del suelo, pavimentan los riachuelos, dificultan el paso peatonal, aumentan el peligro por el tránsito de vehículos a alta velocidad, aumentan los decibeles, los vecinos se ausentan y los comercios se mueren. Todo esto es aún peor si se trata de puentes y avenidas de segundo piso. Y dramáticamente el metro "alto y esbelto" de esta versión amnésica de Peñalosa, no pasa de ser una calzada de segundo piso, y como lo dijo el Peñalosa opositor a Samuel Moreno, "*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. En las ciudades avanzadas del mundo se demolieron casi todas las líneas elevadas de metro*".

El metro "alto y esbelto", un péndulo de cabeza en los suelos licuables de Bogotá

Cuando John Acero, un periodista de El Tiempo, le preguntó a Andrés Escobar Uribe ¿Qué significa el metro elevado?, el Gerente de la Empresa Metro contestó con suficiencia: "Significa tocar sutilmente la tierra"[9].

Si atendemos lo dicho con cierta alarma por Mario Torres Suárez, Magister y Doctor en Geotecnia, expresidente se la Sociedad Colombiana de Geotecnia[10], la expresión de Escobar Uribe no pasa de ser un sofisma. Según Torres, Bogotá tiene una amenaza sísmica de intermedia a alta en algunas zonas, y por eso es recomendable una estructura subterránea pues se movería al mismo ritmo del suelo. Por el contrario una estructura elevada se comporta como un péndulo invertido, por lo que sería más afectada por una carga sísmica, y más aún si es "alta y esbelta". Para compensar esa desventaja la estructura debe

ser más robusta, debe ser hiperestática, para cuya construcción no hay mucha experiencia en Colombia. Este tipo de estructuras tienen mayores costos de construcción y de mantenimiento. Entre más alta y esbelta mayor es la inestabilidad y mayores los costos. Esta es la razón por la que la administración dejo de hablar de una estructura de 20 metros, ahora no pasa de 12 metros y puede ser de 8[11]. La tozuda naturaleza le infligió la primera derrota a Peñalosa.

Siguiendo a Torres, la cosa empeora si se tiene en cuenta que en el occidente de Bogotá los suelos son granulares, potencialmente licuables, por lo que durante un sismo la estructura se encontraría sobre una sopa espesa: sería un grandulón haciendo equilibrio en tierra movediza. Tampoco son buenas las previsiones hacia la otra punta de la línea metro: dice el profesor Torres que "*Hacia el norte encontramos la complejidad de arcillas excesivamente blandas que son prácticamente únicas en el mundo. Éstas se van deformando con el tiempo y eso es lo que ha llevado, en parte, a los problemas con la troncal de la Caracas, con los que llevamos más de 12 años y que no se han podido solucionar".*

Ante la pregunta del periodista sobre si es posible que los costos de un metro subterráneo y uno elevado se igualen con el tiempo, el ingeniero resaltó la estabilidad del subterráneo: "*Los problemas que tiene una estructura en subterráneo ocurren durante su construcción, y una vez superados la estructura va a tener una vida útil de 100 años sin problemas, obviamente con mantenimientos*". Por el contrario "*una estructura elevada, sobre los suelos complejos de Bogotá, podría llegar a tener problemas durante su vida útil",* y advierte que *"Hay que tener en cuenta cuál puede ser el costo de todas las reparaciones que hay que hacer durante la vida útil de la estructura".*

Torres aclara además que "*La probabilidad de que haya hundimientos complicados es altísima. De hecho, muchas edificaciones recientes de Bogotá tienen ese problema. Además, vamos a tener una sola línea de metro, y si se tienen que atender hundimientos, entonces no tenemos una vía alterna, como en otras ciudades donde ya hay varias líneas y se cierra una pero las otras funcionan. Eso es algo que la ciudad no ha analizado de la forma adecuada*".

Finalmente el periodista le pide un concepto sobre los estudios realizados que culminaron en la propuesta de un metro subterráneo: "*Fueron muchos los puntos a favor en el sentido de que se consideraron aspectos relevantes del comportamiento de nuestros suelos. Se llevó a cabo la campaña de exploración geotécnica más intensiva que se ha hecho hasta hoy en Bogotá"*.

En fin, cambiar el proyecto metro subterráneo por uno elevado pone nuestra lógica de cabeza.

Movilidad y cambio climático

En la sección del Plan de Desarrollo que trata sobre la movilidad en una "Bogotá mejor para todos" hay una ausencia absoluta de referencias sobre objetivos orientados a contener y revertir el cambio climático. De nuevo aquí hay una nueva versión de Peñalosa.

En 1999 mediante el artículo 3, numeral, 3 del Acuerdo 04, se le impuso a Transmilenio S.A. la obligación de *"Garantizar que los equipos usados para la prestación del servicio incorporen tecnología de punta, teniendo en cuenta especialmente el uso de combustibles que generen el mínimo impacto ambiental*". Para esa época eso significaba combustible Diesel, si no se recurría al trolebús.

Hoy esa medida significa que sólo está autorizada la incorporación de flota eléctrica, la cual ya está disponible en el mercado, y más aún, a precios accesibles. Lo que no está disponible es una flota de ese tipo fabricada por Volvo, la empresa de los amores de Peñalosa.

La flota de unos 9.300 vehículos controlados por Transmilenio S.A., generan hoy unas 6,5 millones de toneladas de CO_2, que es un gas con un gran impacto como inductor del calentamiento global.

El abandono de este tema sobre el cual Bogotá parecía tener muy claro que era necesario avanzar, nos devuelve a épocas que se creían superadas en las que se discutía si era necesario atender el tema del cambio climático. Todo esto sin olvidar que las demás

emisiones que conlleva el uso del Diesel afectan en particular a los niños y los ancianos, aumentando su morbi/mortalidad, pero eso no desvela al actual Peñalosa.

Yanod Márquez Aldana: Doctor en Ciencias Económicas

NOTAS

[1] Carrillo, Carlos. El Evangelio Apócrifo de un vendedor de buses.

http://www.algarete.com.co/el-evangelio-apocrifo-de-un-vendedor-de-buses/

[2] Peñalosa, Enrique. Movilidad para Bogotá: ¿Metro o Transmilenio?

http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:r8tQzJb3qpQJ:xa.yimg.com/kq/groups/25820336/851841750/name/000+&cd=1&hl=en&ct=clnk&gl=co

[3] Afanador, Juanita y Carrillo, Carlos. El tal doctorado de Peñalosa no existe. El Espectador, abril 7 de 2016.

[4] Gómez, Fernando. Las mentira de Peñalosa sobre la Reserva forestal Van der Hammen.

http://www.contagioradio.com/las-mentiras-de-penalosa-sobre-la-reserva-forestal-van-der-hammen-articulo-19725/

[5] Carrillo, Carlos. Peñalosa y su trancón de intereses.
http://www.algarete.com.co/penalosa-y-su-trancon-de-intereses/

[6] Ver nota 1.

[7] PDD Sección 4.5.4. Mejorar y fortalecer el recaudo tributario de la ciudad e impulsar el uso de mecanismos de vinculación de capital privado.

[8] Jacobs, Jane. Muerte y Vida de las grandes ciudades. Capitán Swings Libros, Segunda Edición, 2011, Navarra, España.

[9] Cerón, John. 'El metro de Bogotá será una construcción alta y esbelta'. El Tiempo, febrero 28 de 2016.

[10] Flórez Suárez, Jaime. "Metro elevado podría salir caro": expresidente de la Sociedad Colombiana de Geotecnia. El Espectador, abril 15 de 2016.

[11] El Espectador. Así será el "alto y esbelto" metro del alcalde Peñalosa. Septiembre 17 de 2016.