



## La increíble y triste afrenta a la cándida Bogotá, del alcalde burlón y de la cementera desalmada

**Bruno Díaz**

**Concejal de Bogotá**

**Por el Polo Democrático Alternativo - PDA**

Así es. Esta capital de los colombianos, la verdadera ciudad de todos, la que por más de 50 años analizó, examinó y discutió sobre la necesidad de tener un Metro como solución moderna, segura y de mayor cobertura para el transporte de sus habitantes, no bien tuvo servida en bandeja de lujo --¡por fin!-- la materialización del tan anhelado sueño, se lo embolataron entre un alcalde, Enrique Peñalosa, y un presidente, Andrés Pastrana.

Tuvo todo, al momento de empezar el año 1998: viabilidad financiera definida en el Documento Conpes 2999 de 1998, soporte técnico en estudios como el *Plan Maestro de Transporte Urbano para Santa Fe de Bogotá* de la Agencia de Cooperación Internacional del Japón - JICA, el *Diseño Conceptual del Sistema Integrado de Transporte Masivo de la Sabana de Bogotá - SITM* del Consorcio Ingetec - Bechtel - Systra y otros más, y fundamento político-administrativo rubricado en el *Acuerdo de Monserrate* entre la Nación y el Distrito (“*Convenio para la financiación de la Primera Línea del Metro para la ciudad de Santa Fe de Bogotá D. C.*”, de Junio 1998 entre Samper y Peñalosa), y en el Plan de Desarrollo *Por la Bogotá que queremos*, Acuerdo 06 de 1998. Este último incluyó en su estrategia de Movilidad, a efectos de sacar adelante el Sistema Integrado de Transporte Masivo, SITM, la creación de dos empresas públicas, Metro y Transmilenio.

De los dos instrumentos, el primero fue marchitado y el segundo implementado a marchas forzadas para tenerlo funcionando antes de que feneciera el período de aquel alcalde (diciembre del 2000). Del Metro nadie volvió a hablar. De los buses rojos articulados sí: se convirtieron en el pregón más cantado del continente, y en la tarjeta postal más vendida de Colombia para el mundo.

El malhadado cambiazó también tuvo: soporte técnico, en el Documento Conpes 3093 de 2000; soporte financiero, en la modificación del destino de la sobretasa a la gasolina, en las transferencias más abultadas (a Peñalosa le tocó el pico de su crecimiento) y en la usurpación de los recursos y de los terrenos del metro; y respaldo político, en un gobierno nacional que “se montó” en los buses y en un Concejo cuya inmensa mayoría votó todo.

Y claro, también tuvo el respaldo del Banco Mundial, léase evaluadoras de riesgo, banca internacional de inversión, multinacionales del crédito, fabricantes de automotores, grandes ensambladores y autopartistas, y los globalmente conocidos monstruos del combustible (con la familia Bush incluida)... ¡Todos a una, Fuenteovejuna!

Había plata como arroz y se la gastaron a dos manos (Andrés Camargo, el flamante director del Instituto de Desarrollo Urbano - IDU y su jefe contrataron por esa vía, en promedio, más de cinco mil millones de pesos diarios!!!), no sólo en vehículos, también en cemento. Cemento para las troncales, cemento para las redes de acueducto y alcantarillado, cemento para los andenes, cemento para las ciclo-rutas, cemento para los bolardos, cemento hasta en la sopa. ¡Chao al asfalto!

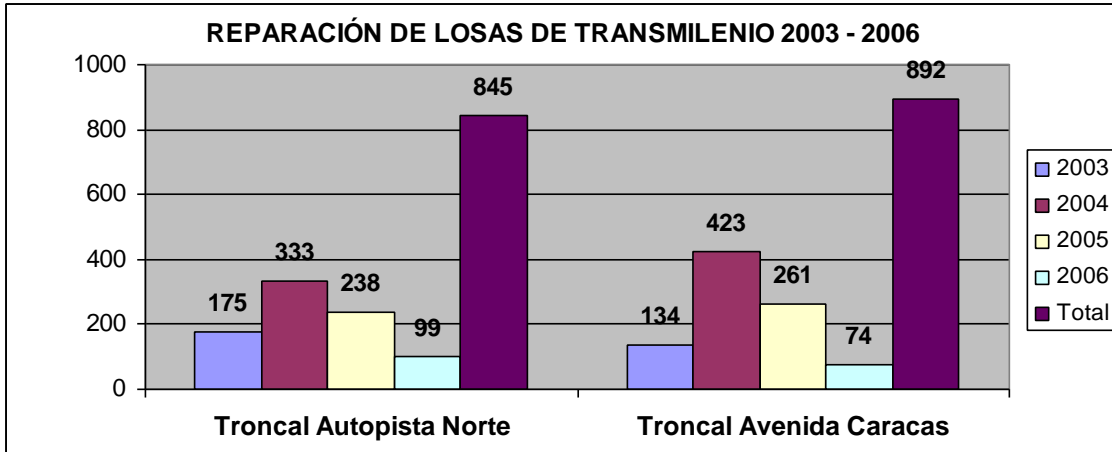
Y chao a las bases granulares de los pavimentos, secularmente usadas y probadas por la ingeniería contemporánea, las cuales fueron reemplazadas por un “novedoso material”, promovido a nivel nacional por ASOCRETO --la asociación de los fabricantes del cemento, que a la vez “asesoraba” al IDU-- y que fuera inventado por uno de los más poderosos mercaderes del cemento en el planeta (la multinacional CEMEX): el tristemente célebre *relleno fluido*, es decir, más cemento.

La genial creación de CEMEX no funcionó. Tan pronto iniciaron a rodar los buses, tan bellos ellos, la carpeta por donde transitan empezó a resquebrajarse. Para sorpresa de los constructores de las vías y de la propia administración, las losas presentaron desportillamientos, fracturas y hundimientos, y por entre las juntas cuando llovía, saltaban chorros de agua-cemento.

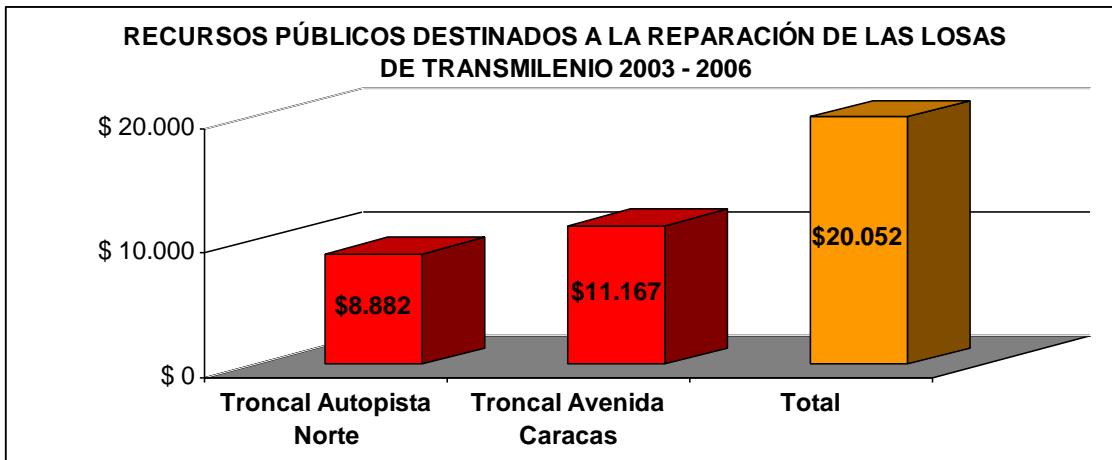
El resultado hoy, seis años después, es de ponerse a llorar. Toda la Fase I del Transmilenio, la que construyó Peñalosa, “el gran alcalde”, está en crisis: dañados el 35% de la Avenida Caracas, el 25% de la Autopista Norte, el 15% de la Calle 80, y en el Eje Ambiental de la Avenida Jiménez no se conoce un día en que no haya que reponer ladrillos. Y lo que es peor, nadie, ni Peñalosa, ni Camargo, ni los constructores, ni los interventores, ni las aseguradoras, ni siquiera la cementera del inventazo, le responden a la ciudad por semejante fiasco.

El asunto está en los tribunales y mientras tanto, las reparaciones que tantas demoras y molestias causan a los usuarios del sub-sistema, corren por cuenta de quienes pagaron en contante y sonante las obras: los bogotanos. Al paso que vamos habrá que reconstruir por completo todas las vías donde se usó el tal relleno fluido, lo cual significa que, además de los perjuicios no tasados que se han ocasionado y se ocasionan al conjunto de la productividad, los contribuyentes acabarán pagando las troncales, diferido en el tiempo, dos veces.

A continuación se muestran los cuadros ilustrativos:



Fuente: IDU - Elaborado por Unidad de Apoyo Normativo Concejal Bruno Díaz



Fuente: IDU - Elaborado por Unidad de Apoyo Normativo Concejal Bruno Díaz

En breve resumen se puede señalar que:

1.- No existe ética ninguna, ni en las entidades o empresas del hegemón imperial con presencia en nuestro país, ni en sus socios criollos apostados en los gobiernos, cuando se trata de birlar los intereses populares para enriquecerse más.

2.- Con lo ocurrido en las troncales, la Fase I del Transmilenio de preciosa postal capitalina, ha pasado a convertirse en radiografía de la tragedia nacional: los grupos de poder coludiéndose\* para, so pretexto de avanzar en nuestro necesario desarrollo, decidir por su cuenta lo que más les rente, para su propio beneficio, aún cuando se fracase en la solución, para detrimento general.

3.- Con gran facilidad y en contubernio con la Casa de Nariño, un alcalde modifica a su amaño el Plan de Desarrollo, incumple el mandato concertado con la sociedad civil y nada sucede.

4.- Hoy en día los usuarios de los buses rojos son testigos vívidos de que con solo troncales no se soluciona nuestro problema de movilidad. La propaganda ha quedado desmentida por la praxis social cotidiana.

5.- Para enredar y no asumir una responsabilidad pública, en nuestro país basta con meter un pleito y el problema no va más (relativamente).

6.- Es de lamentar que la integración para la política de transporte masivo de los dos componentes, metro y buses, haya sido dejada de lado rigidizando el componente flexible --indudable contrasentido técnico-- ¡y todos tan campantes! (relativamente).

7.- Como en la expresión costeña, hay gente que “manda cáscara”. Enrique Peñalosa, el gran gestor de este fracaso, además de no haber asumido “la responsabilidad política”, eufemismo con el cual salió del apuro a raíz de nuestro debate de marzo del 2004, ahora, frustrada su aspiración presidencial y en exhibición del más orondo y desfachatado cinismo, pretende ser nuevamente alcalde de la ciudad.

8.- Es necesario enderezar el curso del transporte masivo de los bogotanos. Seguir invirtiendo nuestros limitados recursos en troncales para buses es un absurdo que apenas favorece a la minoría que logró meterse en ese negocio y en los colaterales, como la industria del cemento. Por lo tanto, BOGOTÁ REQUIERE Y EXIGE UN METRO.

9.- Se impone exigir de las administraciones planificación y equilibrio en el gasto, por cuanto el presupuesto de inversión debe democratizarse trasladando recursos hacia las localidades y en busca de la equidad vial, que rompa los combos que se embolsillaron la contratación.

[brunodiazpda@gmail.com](mailto:brunodiazpda@gmail.com)

---

\* Pactar en daño de tercero.