

EL METRO DE MEDELLIN Y LOS COSTOS SOCIO -ECONOMICOS PARA EL USUARIO

Por:
Jorge Aristizábal O.
Ingeniero Químico
Profesor de Ingeniería

Para evaluar los costos socio-económicos del Metro de Medellín es necesario tener en cuenta, así sea brevemente, la historia del desarrollo de este proyecto, dado que ello significará una visión de conjunto, permitiendo un mejor análisis de las inquietudes de la comunidad.

ANTECEDENTES

En 1983 durante el gobierno de Belisario Betancur, y como fruto de ello, se reactiva la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá, ETMVA, se renuevan sus ejecutivos y en escasos cinco meses, dicha empresa saca a licitación internacional la construcción del Metro de Medellín, sobre un estudio de prefactibilidad realizado en 1978 y otros de años anteriores¹. Se retiraron 13 pliegos de la licitación y luego de vencidos los términos, presentaron sus propuestas 11 consorcios internacionales. Había compañías de varios países desarrollados, principalmente europeas. En cortos cuatro meses, los asesores, los consultores y la Junta Directiva de ETMVA dan como ganador al Consorcio Hispano-Alemán, METROMED, constituido por tres compañías españolas y tres alemanas.

La propuesta ganadora, por un valor en su momento de US\$656,28 millones, era un contrato «llave en mano» que implicaba que METROMED se comprometía a: «diseñar y construir las obras civiles; diseñar y fabricar los trenes y vagones; diseñar y suministrar los equipos fijos; realizar el montaje, la instalación y la puesta en marcha del Metro; capacitar al personal operador; y conseguir financiación para los créditos internacionales»². Los contratos «llave en mano» sin diseños previos, ocasionan mayores costos en sus componentes, menor competencia o participación de compañías constructoras nacionales y extranjeras, mayores costos en un posible fracaso —cual ocurrió en Medellín—, disminución de la participación de posibles contratistas colombianos, lo cual significa una disminución del componente nacional, es decir, favorecen en un todo y por todo la industria extranjera y poco queda de la fementida transferencia de tecnología. Los contratos «llave en mano» sin diseños previos se constituyen en un «cheque en blanco».

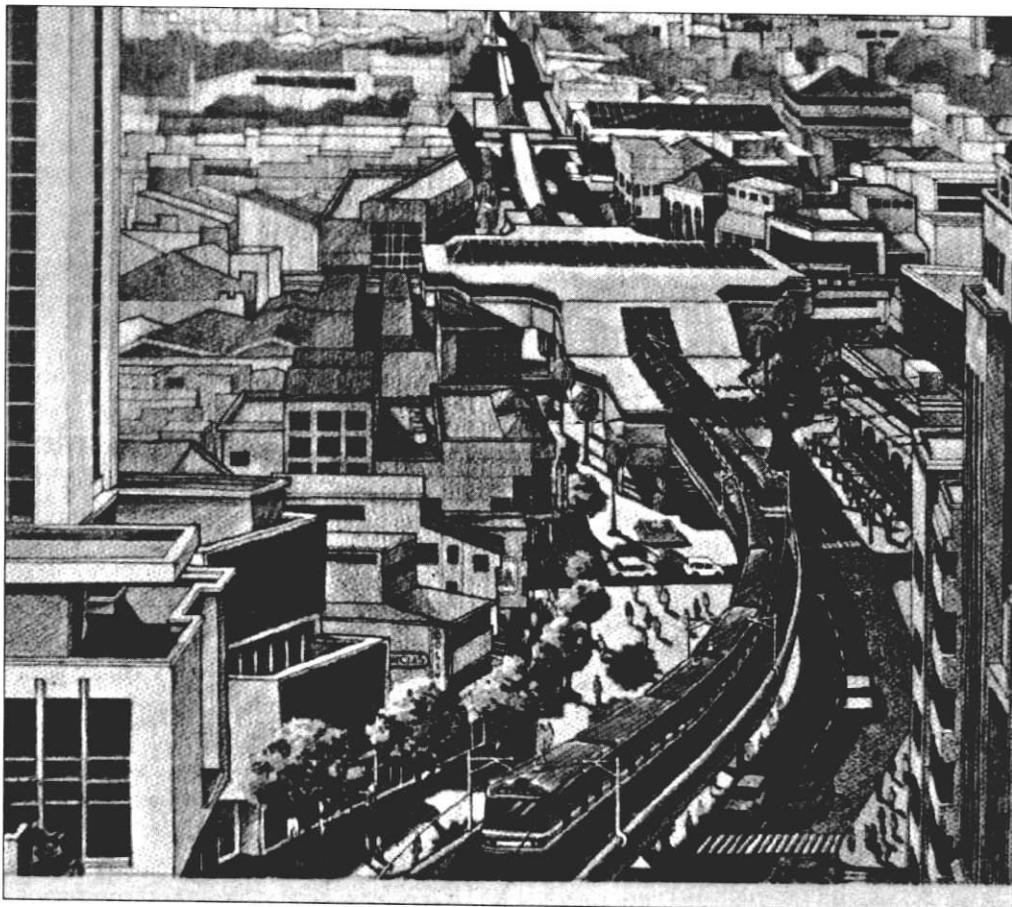
La tecnología escogida fue el tren «pesado», por ser mayor su velocidad y capacidad de pasajeros, apto para suelos planos y ciudades densamente habitadas de más de cuatro o cinco millones de habitantes —caso que no corresponde a Medellín— en oposición al tren «liviano». La tecnología definida para el tren de Medellín es de «acero sobre acero», es decir, ruedas de acero sobre rieles de acero, ruidoso, de ahí la colocación de pantallas antirruído; con suministro de energía eléctrica

por medio de catenaria o cable aéreo, en oposición al riel eléctrico, más seguro. Es de anotar que en 1988 fue seleccionado un tren «liviano» para el metro de Bogotá, ciudad capital que tiene tres veces más habitantes que Medellín, la longitud para su metro es casi tres veces mayor y todo ello a un precio de casi la mitad. Sin embargo, Bogotá no se ha embarcado aún en la construcción de él.

Los créditos externos los otorgaron entidades financieras alemanas y españolas, principalmente, y una suiza, exigiendo para ello el aval de la nación; con un plazo promedio de 14 años, un interés promedio de 9.3% y un tiempo de gracia también promedio de 5.8 años⁴. En Shanghai, pocos años des-

pués, las tres compañías alemanas del consorcio participantes en METROMED lograron la adjudicación de la construcción del metro de dicha ciudad por un valor total de US\$225 millones; los plazos pactados fueron a 30 años, con 10 de gracia, intereses entre el 2 y el 2.5% y sin el aval de la República Popular China⁵.

La adjudicación de la licitación a METROMED provocó bastante debate porque entre las once propuestas había algunas más ventajosas en calidad, experiencia, forma de pago y financiación. La propuesta del grupo francés tenía un valor menor en US\$155 millones. El grupo británico ofrecía un aporte gratuito del gobierno británico por US\$60 millones y una compensación comercial con carbón colombiano por US\$150 millones. La propuesta japonesa era la más barata pero no su financiación. A un consorcio se le aumentaron arbitrariamente US\$ 82 millones para hacerla aparecer más costosa⁶. Lo que se había anunciado como bajo interés y a largo plazo en la propuesta ganadora, terminó siendo lo contrario, al compararse con las otras propuestas. Se habló de la intervención de altísimos funcionarios de los gobiernos de Colombia y España. La adjudicación fue impugnada por los consorcios francés, británico y otro hispano-alemán oriental. La Contraloría General de la República encuentra



irregularidades en la adjudicación del contrato, pero no trascendió legalmente. Nada pasó⁷.

Para favorecer una propuesta que tenía un mayor precio se sobrevaloraron las diferencias técnicas, mientras se minimizaban las diferencias de precios entre las propuestas. Sólo así se puede explicar la adjudicación a una de las ofertas más costosas y curiosamente por un monto de US\$656 millones que era la cifra tope que había fijado el CONPES, ya que si sobrepasaba tal cifra se hubiera requerido un nuevo estudio de factibilidad⁸.

Fueron características de este período el bombardeo propagandístico al que se sometió al pueblo antioqueño, mostrando sus supuestas bondades del Metro. Los líderes políticos, religiosos, gremiales y la gran prensa local se unieron en el propósito de invertir el proyecto con un aura de orgullo regional y modernidad. Se planteaba al Metro como motor de desarrollo y de la reactivación industrial y comercial de la deprimida sociedad antioqueña de la época; recordemos que poco después llegarían la crisis textil y la crisis del sistema financiero. Escribió «El Colombiano» el 5 de mayo de 1982: «... Son innumerables las voces que desde Antioquia (...) se han manifestado en favor de este benéfico proyecto (que se consti-

uirá en una obra cumbre para aliviar las dificultades de las grandes masas que viven en una sociedad congestionada como Medellín». En todos los análisis de la obra se invirtieron los términos: No es el desarrollo, el crecimiento, el progreso el que genera la necesidad del Metro, sino que es el Metro el que genera el desarrollo de Antioquia. Esto demuestra claramente el predominio de la voluntad política de construir el metro, al precio que fuera, sobre los criterios técnicos que recomendaban más mesura, estudio y sobriedad. Lo importante era aprobar primero y afrontar los problemas después.

El tramo A del proyecto se inicia con el diseño y construcción de obras civiles, y de una avenida a nivel paralela al Río Medellín, para luego pasar a un viaducto o tramo elevado en su paso por el centro de la ciudad entre Caribe y Argos; la línea B se cambia de la América a San Antonio, con el cruce de las líneas en la Macarena, por una línea paralela a la Quebrada La Hueso entre San Javier y el Parque de Berrío, de menor demanda potencial, y con el cruce en Bolívar con Maturín. Ambos cambios significaron un sobrecosto aún no aclarado. Los trabajos se inician en abril de 1985. Empiezan las prórrogas, van siete en total, y los reclamos por el consorcio motivados en los cambios introducidos, las demoras en los desembolsos y en la compra de los terrenos, la nacionalización de los equipos, etc. A la fecha van 18 reclamaciones de METROMED por un valor de US\$235 millones. La empresa es gravada con impuestos de nacionalización de equipos por US\$120 millones que son cubiertos por un empréstito de la nación. Se suspenden los trabajos en Envigado y en noviembre de 1989 se paraliza totalmente la obra, parálisis que duró 35 meses. En diciembre se expide la Ley 86 o Ley de Metros. De esta ley nos ocuparemos más adelante.

Comienza un período de negociaciones entre las partes en conflicto —empresas, bancos extranjeros y gobiernos colombiano, español y alemán— que en marzo de 1991 conduce a la firma del Acuerdo de Bogotá, donde se define un valor total para el proyecto de US\$2.184 millones, distribuidos en US\$1.223 millones ya financiados, US\$726 millones por financiar y US\$235 millones por las reclamaciones¹⁰; el gobierno colombiano solicita una rebaja de US\$650 millones en el costo total del proyecto aduciendo la revaluación de las monedas alemana, española y suiza, solicitud que fue rotundamente negada. Culminan las discusiones el 13 de febrero de 1992 con la firma del Contrato Adicional donde se oficializan los 18 reclamos del Consorcio por los US\$235 millones y el mecanismo de los «amigables componedores» para resolver sobre ellos o el arbitraje internacional en caso de desacuerdos; se otorga el pago

anticipado de US\$50 millones al Consorcio para la reiniciación de las obras y se fija un plazo de 38 meses para terminar el Metro. El Presidente César Gaviria Trujillo realiza el recorrido por el viaducto y da la orden simbólica del reinicio de la obra, orden que se cumple con un nuevo retraso ya que las labores se reinician en Septiembre de 1992.

Con la anterior síntesis que brevemente resume un tortuoso y complicado camino y teniendo siempre en cuenta todo lo ocurrido, analizaremos seis puntos de continuo debate en torno del Metro de Medellín.

1. ¿SERA EL METRO LA SOLUCION AL TRANSPORTE DE MEDELLIN Y SU AREA METROPOLITANA?

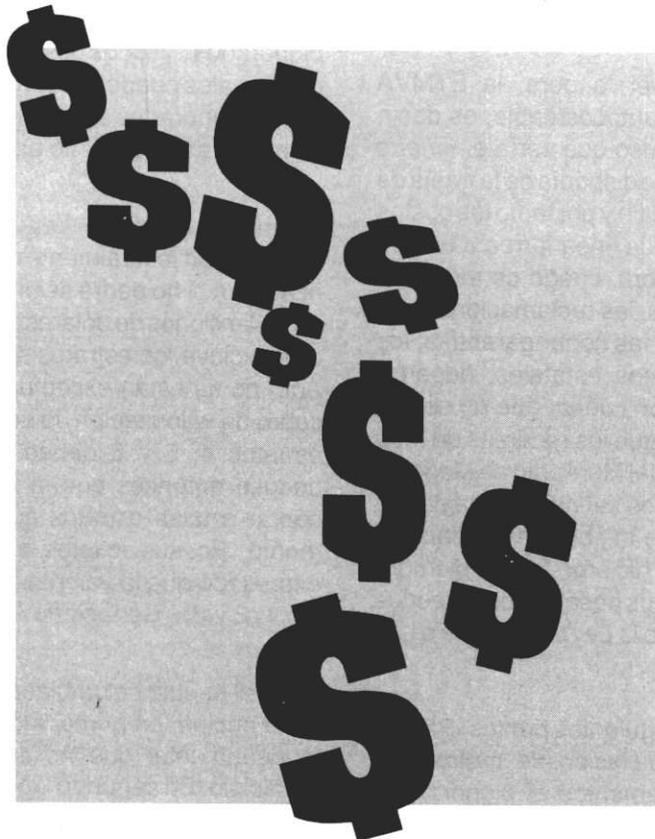
El Metro no constituye una solución total al problema del transporte de Medellín y su Area Metropolitana, ni siquiera en un porcentaje significativo. Cuando se inició la campaña propagandística en favor del Metro se argumentaba que se transportarían 1'440.000 pasajeros por día, equivalente a 90.000 pasajeros por hora¹¹. Por encima de esta cifra sólo están los metros de París con 6 millones de pasajeros/día contando con 11 millones de habitantes (6/11), New York (4.7/9), México (4.5/16), Moscú (4/9), Tokio (2.4/12), Londres (2/7) y Madrid (1.5/3.2). Cifras que representan entre el 17 y el 58% de la población total¹². La cifra dada para Medellín representaba un 90% de la población de esa época, una cifra absurda. La línea del Metro no es tan abigarrada ni tan extensa como la de esas ciudades, no cuenta con una población tan grande y, excepto el tramo del centro, el Metro corre por el corredor del Río Medellín que tiene pocas zonas habitadas. Los metros situados en ciudades del Tercer Mundo como Colombia, muestran un índice de ocupación que oscila entre 1% para Calcuta (16 millones de habitantes) y 23% para Seúl (10 millones). El promedio oscila en alrededor del 10%¹³. Por tanto con este estimativo y suponiendo 3 millones de habitantes para Medellín, el Metro movilizará a 300.000 pasajeros por día. ETMVA hoy en día estima esta cifra en 400.000 pasajeros/día y eso cambiando las rutas de los buses para bajarlos directo a las estaciones.

Verdaderas soluciones al problema del transporte serían haber seleccionado un metro «liviano» que llegara a las comunas populares o un sistema de calzadas exclusivas para "convoys" de buses como en Brasil donde se movilizan en promedio 20.000 pasajeros/hora (320.000 pasajeros/día) por este mecanismo¹⁴ ¹⁵. O incluso haber llevado el Metro hasta Copacabana con lo que hubiera aumentado su demanda.

2. ¿CUANTO VA A COSTAR EL METRO DE MEDELLIN?

Exactamente nadie sabe cuánto costará el Metro. Disponemos de la cifra anteriormente mencionada de US\$2.184 millones incluyendo los reclamos del Consorcio. Se puede afirmar que el Metro costará mucho más que esa cifra por los siguientes sobrecostos:

- a. El endeudamiento inicial no cubría los costos totales del proyecto. No se incluyeron los costos financieros, los gastos locales, las comisiones del 0.5% sobre los saldos no utilizados, y el interés generado por los créditos de cooperación y los créditos comerciales que en su conjunto constituyen el 15% del endeudamiento total.
- b. La obra presenta reajustes y sobrecostos financieros debido a los cambios del diseño inicial, los retrasos en las aprobaciones de licencias de importación, los mayores costos de los terrenos luego de la parálisis y la parálisis misma.
- c. Los nuevos impuestos a la obra, caso del aumento de los impuestos a la importación de elementos que pasó del 9.5 al 29.8%¹⁶. Este ítem representa US\$120 millones (US\$112.7 sin financiación) que fueron cubiertos por un empréstito de la nación a un plazo de 30 años.
- d. Las mayores cantidades y calidades de obra. El viaducto por el centro de Medellín, las obras complementarias y los muchos imprevistos que se ha aducido o presentado y que junto con los anteriores son el argumento del Consorcio para los 18 reclamos por US\$235 millones.
- e. La continua revaluación de la peseta, el marco alemán y el franco suizo, las monedas en las que se contrató el financiamiento externo.



- f. En el contrato adicional, los impuestos a las nuevas nacionalizaciones, los aranceles y otros gravámenes que haya que cubrir o se decreten, correrán a cargo de la ETMVA, lo mismo que los costos de las instalaciones eléctricas definitivas que antes corrían a cargo de METROMED.
- g. La recapitalización de la ETMVA a través del Municipio de Medellín y del Departamento de Antioquia, sus dueños, que a partir de 1989 y durante 16 años deben hacer un aporte anual de US\$4 millones cada uno.
- h. Las 18 reclamaciones del Consorcio que deben ser resueltas por los «amigables componedores» o un tribunal internacional.
- i. Las posibles nuevas reclamaciones del Consorcio o de los integrantes del Consorcio que no firmaron el Contrato Adicional por perjuicios por la parálisis, nuevos sobrecostos y nuevas demoras en la entrega de predios y dineros.

Son muchos los factores y los intangibles que se mueven alrededor de la obra que hacen prácticamente imposible calcular su valor final. Lo que sí se puede señalar es que Medellín figura hoy en día, y sin haber empezado a funcionar el Metro, como una de las ciudades del país con mayor deuda externa. De mantenerse el ritmo de crecimiento de la deuda del Metro, como ha

venido ocurriendo en los últimos años, a un 16.5% anual aproximadamente, tendremos que para cuando el Metro empiece a funcionar en 1995 su costo estimado será de alrededor US\$3.500 millones.

Para terminar este punto se reproducen las palabras del Ministro de Obras Públicas, Luis Fernando Jaramillo Correa, expresadas el 30 de abril de 1988: «... las condiciones acordadas con las empresas que construyen el Metro son insostenibles para la nación (...) este proyecto está mal financiado hasta el punto que ya

empezaron a cobrar las amortizaciones de los intereses de los créditos concedidos a corto plazo. (...) hay una gran dosis de improvisación y falta de planificación. (...) la capacidad negociadora (del Estado) es mínima porque ya los contratos están fijados. (...) el Metro le representaría al país el 10% de la deuda pública externa»¹⁷.

3. ¿COMO SE PAGARA EL METRO DE MEDELLIN?

Con los dineros de todo el pueblo colombiano. No son únicamente los habitantes del Valle de Aburrá los que pagarán la deuda. Sin embargo, los habitantes del Valle de Aburrá serán los que más dineros pagarán, a continuación están todos los antioqueños y por último el resto de los colombianos. Pero sobre todos los colombianos recaerá parte de la obligación de pagar tan alta deuda.

Cuando se empezó a promover la obra, la ETMVA proclamaba que el Metro sería autocosteable, es decir, que se pagaría a sí mismo, incluso que sería el «*metro más barato del mundo*» porque se disponía de la franja de tierra en el corredor del Río Medellín y por tanto los costos de los predios serían mínimos y la línea férrea a nivel¹⁸. Con esos criterios se inició la obra. Luego de todos los ires y venires, los aplazamientos, las reclamaciones, los cambios de ruta, las garantías y las contragarantías, los sobrecostos, etc., los organismos estatales, departamentales y municipales se dieron cuenta que no sólo la obra no era autocosteable, sino que los recursos de todo el Departamento de Antioquia y del Municipio de Medellín serían insuficientes para cubrir los servicios de la deuda que el financiamiento externo de la obra demandaba. Y los gobernantes a distinto nivel hicieron lo que siempre hacen para cubrir los costos de sus desaciertos: hacerlos recaer sobre el pueblo; se expidió la Ley 86 de 1989 o Ley de Metros.

La Ley de Metros contiene los siguientes puntos: Para la nación avalar créditos de financiación de metros, se exige a las ciudades y departamentos el pignorar las rentas de su ámbito, en una cuantía tal que garanticen el cubrimiento de mínimo el 80% del servicio de la deuda total respectiva. Se autoriza a los mismos a aumentar hasta un 20% las bases gravables o las tarifas de los gravámenes propios —Industria y Comercio, Tabaco, Degüello, Parqueaderos, Espectáculos Públicos, Predial, etc.—, y cobrar una sobretasa al consumo de gasolina hasta del 20% del precio público en su zona de influencia. Estos dos puntos como marco general y futuro para todo el país. A nivel de Antioquia y Medellín se establece la sobretasa del 10% al consumo de gasolina hasta cubrir, adicionando la pignoración de rentas, en valor presente, la totalidad del costo inicial del proyecto de US\$650 millones de 1984. Se establece la contribución de valori-

zación para Medellín, Itagüí, Bello, Envigado, Sabaneta, La Estrella y Copacabana de mínimo US\$164 millones de 1992, la cual estará pignorada a la nación, y otras rentas departamentales y municipales que cubran el faltante, caso del impuesto al tabaco que también se pignoró en parte.

Tenemos entonces que se crearon nuevos impuestos para el Area Metropolitana —la valorización y la sobretasa a la gasolina—, para parte del Departamento —sobretasa a la gasolina—, y se le quitaron recursos al Departamento con la pignoración de las rentas del tabaco. Como los recursos así recolectados no son suficientes para cubrir el 80% del servicio de la deuda, el gobierno puede incrementar la sobretasa a la gasolina hasta el 20%, aumentar los otros gravámenes propios hasta el 20% y pignorarlos. ¡Todos los impuestos departamentales y municipales pueden ser en el futuro incrementados en un 20% y pignorados a la nación! Y aún con esos dineros no se alcanzará a cubrir lo estipulado.

El artículo 8º de la Ley de Metros que establece la valorización textualmente dice: «La contribución de valorización (...) no podrá ser inferior al equivalente en pesos de 164 millones de dólares constantes de 1992, estimativo que excluye los estratos socio-económicos Nº1, 2 y 3». Aquí no se están exceptuando los estratos 1, 2 y 3 del cobro de valorización, lo que se está diciendo es que los estratos 4, 5 y 6 deben cubrir US\$164 millones. Se deduce entonces que la valorización también se va a cobrar a tales estratos aunque la Ley no dice en qué monto. En sus folletos promocionales, la ETMVA ha expresado que la valorización no se cobrará a los estratos 1, 2 y 3. ¿Será cierto?

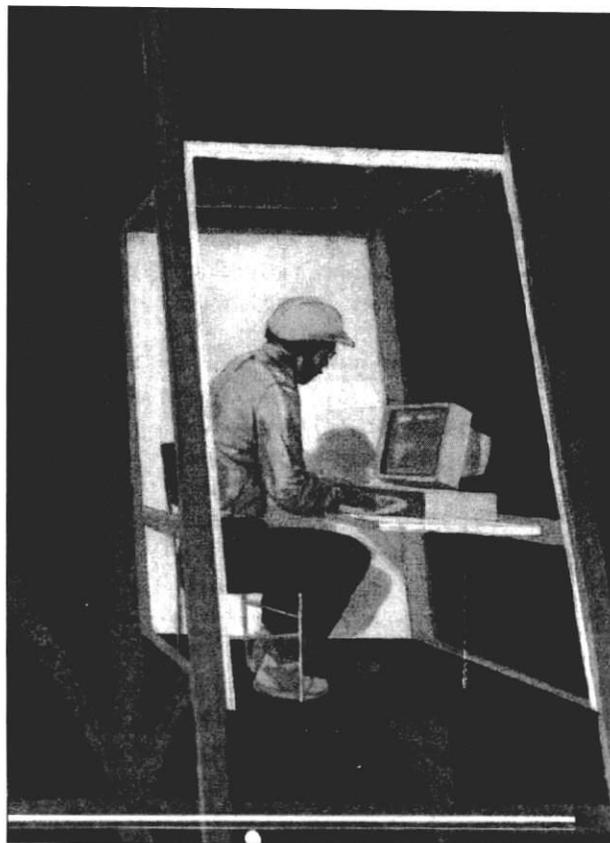
Todo el pueblo colombiano contribuye al Metro, a través de la nación, en primer lugar con el 20% del servicio de la deuda total que no cubren el Departamento y el Municipio. En segundo lugar, desde 1988 empezaron los pagos de intereses de la deuda y al año siguiente también se iniciaron las amortizaciones. Entre 1988 y octubre de 1992 el servicio de la deuda ascendió a US\$337.64 millones, 40,5% de ellos por intereses, unos US\$137 millones¹⁹. Paga la nación, porque Antioquia y Medellín no tienen con qué pagar. Con estos dineros, que salen del país, se disminuyen los recursos destinados a cubrir distintas necesidades básicas de todo el pueblo colombiano. Un dato que sirve para comparar la magnitud de las cifras es que por la sobretasa a la gasolina se recolectaron hasta 1992 US\$24.7 millones y en sólo intereses se pagaron US\$137 millones²⁰. Es de esperar entonces que en el futuro se creen nuevos impuestos, o que éstos se incrementen.

4. ¿CUAL ES EL COSTO SOCIAL QUE TIENE PARA LA COMUNIDAD LA CONSTRUCCION DEL METRO?

La ETMVA aduce como beneficios a la comunidad el generar dos polos de desarrollo en los extremos del Metro, en Niquía, Itagüí y Sabaneta; la canalización del Río Medellín; la reactivación de sectores deprimidos como Barrio Triste, Guayaquil, inmediaciones del antiguo basurero y Niquía; la densificación de la zona del Metro con énfasis en el uso residencial; la creación de un gigantesco parque lineal con mucha arborización y elementos paisajísticos; el ahorro del tiempo en los desplazamientos; la revitalización del centro de la ciudad; la menor contaminación atmosférica por el desestímulo al uso del automóvil; el frenar el poblamiento de las laderas al reordenar a Medellín alrededor del Metro, etc., etc. Muy pocas de ellas son ciertas. Por ejemplo, el encarecimiento de la tierra alrededor del Metro, y en particular de las estaciones, en lugar de acercar al río a los pobladores que viven en las laderas, alejará a los que actualmente viven en la franja del río hacia ellas. La creación de un parque lineal, o una ciudad lineal multicentral, como lo pregona ETMVA, no desestimulará el uso del automóvil sino que antes lo fomenta porque la redefinición de las rutas de buses despejan las vías paralelas al río. Aumentó la contaminación visual y aumentará la contaminación por ruido.

La construcción del Metro ha significado el arrasamiento físico del centro de la ciudad, se han destruido calles y edificios que eran parte de nuestro patrimonio histórico y cultural y se disminuyeron los espacios públicos. A Barrio Triste, que históricamente ha sido un centro industrial, comercial y de servicios, quieren transformarlo en un sector residencial de vivienda multifamiliar, dada su cercanía al Centro Administrativo de La Alpujarra. No se tiene en cuenta al sector informal de la economía. Se está adoptando un plan urbanístico que violenta el uso tradicional que nuestro pueblo le ha dado a las diferentes zonas de Medellín y con ello se está violentando a nuestro pueblo.

Ahora bien, en la parte ante-



rrior se plantearon posiciones contrarias a las que pregona la ETMVA. Pero el verdadero costo social es el ya enunciado en la anterior pregunta y es que el Metro de Medellín lo pagará todo el pueblo colombiano a costa de ver disminuidas las inversiones de la Nación, del Departamento y del Municipio en salud, educación, vivienda, vías, deportes, recreación y cultura. Es un costo social inmenso. Y todo por pagar la deuda ocasionada por el poder omnímodo de un presidente que quiso sacar adelante la idea del Metro a cualquier costo, pasando por encima de los criterios técnicos, tarea en la que contó con el apoyo irrestricto de los prohombres de Antioquia y los débiles y vacilantes burócratas de los institutos gubernamentales que aprobaron dócilmente las orientaciones del presidente Belisario Betancur. La centralización de poderes en el Ejecutivo es fatal para un país como el nuestro. Y eso que Belisario no contó con la última reforma constitucional que concentró aún más poderes en el Presidente.

5. ¿CUAL SERIA LA TARIFA EL METRO PARA EL USUARIO?

Un estudio de la Contraloría Departamental de 1987 concluyó que la tarifa del Metro de Medellín debería ser de \$1.500 de ese año, si el Metro fuera autocosteable movilizándolo 1'440.000 pasajeros por día, cifra que pregona-

la ETMVA²¹. Por tanto el Metro no puede ser autocosteable porque a los precios de hoy esa tarifa equivaldría a más o menos \$4.370 por pasajero, teniendo como base una tasa de crecimiento anual del 16.5%.

La Ley de Metros en su artículo 14^o establece que: «Las tarifas que se cobren por la prestación del servicio de transporte masivo deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento y reposición de los equipos. En ningún caso el gobierno nacional podrá realizar transferencias para cubrir estos costos».

La ETMVA en un estudio titulado «Previsiones recientes sobre el posible

esquema tarifario del Metro»²², de octubre del 92, estima los gastos de operación en US\$32 millones anuales. Con su cálculo actualizado de movilización de 400.000 pasajeros por día establecía un valor del pasaje entre \$150 y \$222. Si tenía en cuenta los costos de reposición de los equipos, estimados en US\$15.8 millones anuales, la tarifa oscilaría entre \$250 y \$314. Estos estimativos se hicieron cuando un pasaje en bus valía \$100.

Se planteó en alguna ocasión que la tarifa costeable del Metro podría lograrse si las Empresas Públicas de Medellín suministraba, sin costo alguno, la electricidad que consumirá el Metro. Antes se había intentado pignorar también parte de las rentas de la EE.PP. de Medellín y ahora están buscando el camino para que nuevamente la población servida por la Empresa sea quien subsidie al Metro restándole recursos a una empresa eficiente, que nos pertenece a todos, y que buscan quebrar para poderla privatizar.

El dilema que tienen los administradores del Metro y el gobierno es que si establecen una tarifa alta, el uso que el público haga del Metro será poco y por tanto el déficit se agrandará. Si fijan una tarifa cercana al valor de un pasaje en bus, los ingresos no alcanzarán para la reposición de los equipos con lo cual se van deteriorando los trenes, los vagones y la vía hasta paulatinamente languidecer. El gobierno nacional por ley no subsidiará. El Departamento y el Municipio no tienen de dónde subsidiar. Entonces, ¿se impondrán más impuestos a la población del Área Metropolitana para subsidiar el pasaje en el Metro?

6. ¿COMO FUNCIONARIA EL SISTEMA COMPLEMENTARIO DE TRANSPORTE?

Se está trabajando en la redefinición, en buena parte, de las rutas de los buses, buscando que éstas sean perpendiculares al Metro o lleguen directamente de los barrios a las estaciones. Todo esto para lograr que el Metro se «constituya en la columna vertebral del transporte, a la que confluyan gran parte de los otros sistemas de transporte». Es el SIT, Sistema Integrado de Transporte, que está organizando la ETMVA con el concurso de otras instituciones metropolitanas.

He aquí otro costo social. Dos buses y el Metro para llegar a un destino cuando antes sólo se requerían dos buses.

El Río Medellín es un obstáculo natural que no permite el paso de una ribera a la otra. No se están construyendo puentes vehiculares ni peatonales para vadear el Río. ¿Si se construye el peatonal, no será necesario construir otra terminal en el extremo opuesto a la estación? ¿No se está deteriorando el uso del suelo al establecer termina-

les de buses en las estaciones, caso del Barrio Tricentenario, que se ve obligado a enmallar toda su periferia y subdividirse en cinco subunidades para protegerse de posibles fechorías? Adicionalmente, Medellín carece de vías directas que bajen perpendicularmente de los barrios populares al Río Medellín. ¿Se irán a construir?

CONCLUSIONES

El Metro de Medellín fue una obra mal planificada, a las volandas aprobada y peor administrada. Se enfrentó a una empresa apenas naciente, sin ningún tipo de experiencia en la negociación con los lince de las finanzas internacionales y los consorcios constructores extranjeros. Con el resultado de que Medellín tendrá el Metro «más caro del mundo». Y quien lo pagará será el pueblo colombiano en su conjunto.

El Metro de Medellín no va a resolver el problema del transporte del Área Metropolitana, apenas sí movilizará el 10% de la población.

El Metro es «un barril sin fondo» cuyo costo final no se sabe cuánto será hasta que se termine totalmente la obra, se resuelvan las reclamaciones y se derrame la valorización.

El Metro se pagará con dineros de todo el pueblo colombiano, significando la restricción del gasto social del país entero y principalmente de la región y del Municipio.

El costo social que tiene la construcción del Metro para la comunidad, es incalculable por los perjuicios causados.

El sistema complementario de transporte antes que un beneficio, será perjudicial a la población del Valle de Aburrá.

La tarifa del Metro dependerá de las políticas que adopten el ETMVA y los gobiernos nacional, departamental y municipal que conduzca a una tarifa atractiva para el usuario a costa de sacrificios en otros renglones de la economía. De todas maneras el gobierno cuenta con «unas» en la manga: el decretar la valorización por beneficio general que ya decretó en Bogotá para desarrollar el Plan Vial de la Capital. Y nuevamente será el pueblo quien deberá pagarlo.

Para terminar, Belisario Betancur quien «realizó en no remoto pasado, negocios con determinados monopolios europeos, especialmente ibéricos»²³, proclamó en alguna ocasión que el Metro de Medellín era «un regalo de mi corazón para Antioquia»²⁴ ¡Esos regalos no los quieren Medellín, Antioquia y Colombia!

NOTAS

- 1 ACEVEDO, Jorge y otros. «*El Metro de Medellín: Una ilusión costeadada por todos los colombianos*». Tercer Mundo Editores, Santafé de Bogotá, D.C., Mayo de 1993, Págs. 19-23.
- 2 Ibid, págs. 45 y 49.
- 3 DELGADO, Rafael. MATAMOROS, Martha Elisa. «*El Metro para Bogotá: Aspectos técnicos y financieros*». En: Deslinde N° 6, Abril-Julio, 1989, págs. 8-24.
- 4 EL COLOMBIANO. «*Metro: ¡Repago en 14.5 años!*», Septiembre 21 de 1987, pág. 4A.
- 5 EL MUNDO. «*Financiación del Metro: A Shanghai le prestaron al 2%; a Medellín al 12%*», Octubre de 1988, pág. 3B.
- 6 TRIBUNA ROJA. N° 48. «*¿... y lo del Metro de Medellín?*», Marzo de 1984, págs. 1 y 3.
- 7 ACEVEDO, Jorge y otros. Op. Cit., págs. 57-61.
- 8 Ibid. pág. 130.
- 9 Ibid. pág. 94.
- 10 Ibid. págs. 105 y 117.
- 11 ALVEAR SANIN, José. «*El negocio del Metro (Experiencias para Bogotá)*». Librería Señal Editora, Medellín , 1990, pág. 20.
- 12 Ibid. pág. 14-19.
- 13 Ibid. pág. 20.
- 14 DELGADO, Rafael. Op. Cit., pág. 12.
- 15 EL COLOMBIANO. «*No copiar modelos de transporte de países desarrollados*», Agosto 18 de 1986. Alvear Sanín, José. Op. Cit., pág. 68.
- 16 ACEVEDO, Jorge y otros. Op. Cit., pág. 88.
- 17 EL COLOMBIANO. «*Minobras hace reparos al Metro de Medellín*», Abril 30 de 1988. Alvear Sanín, José. Op. Cit, pág. 93.
- 18 EL COLOMBIANO. «*Factible la realización del Metro Metropolitano*», Medellín, Febrero 14 de 1981, pág. 1A.
- 19 ACEVEDO, Jorge y otros. Op. Cit., pág. 120.
- 20 Ibid. pág. 122.
- 21 EL COLOMBIANO. «*La nación debe participar en el proyecto Metro*». Medellín, Abril 3 de 1987.
- 22 ACEVEDO, Jorge y otros. Op. Cit., págs. 136-137.
- 23 TRIBUNA ROJA. N° 48. «*¿... y lo del Metro de Medellín?*», Marzo de 1984, págs. 1 y 3.
- 24 ACEVEDO, Jorge y otros. Op. Cit., pág. 39.