Presidente de la Organización Latinoamericana y Caribeña de Centros Históricos

From the SelectedWorks of Fernando Carrión Mena

July 19, 2014

¿Silenciar al Metro de Quito?

Fernando Carrión Mena, Arq.

Available at: https://works.bepress.com/fernando_carrion/672/

¿Silenciar al Metro de Quito?
19 de julio del 2014

Fernando Carrión M.

Ha transcurrido la primera semana desde que se abrieron los sobres de la licitación del Metro de Quito, lo cual ha generado un saludable debate en la ciudad. La discusión empezó por la viabilidad financiera, debido a que las ofertas superaron el precio referencial propuesto por la Administración Municipal. Luego siguió por el diseño zigzagueante de la ruta que encarece el proyecto, genera mayor longitud y contiene paradas distantes. Ahora se suman a la discusión las alternativas posibles al sistema de movilidad y, por eso, a la reflexión del conjunto de la ciudad.

Sin embargo, el Concejal Eddy Sánchez ha pedido una moratoria en el debate del Metro. ¿Para qué hacer la moratoria? ¿Por qué querer impedir la libertad de expresión? ¿No sería mejor estimular el debate de la ciudad? ¿Por qué silenciar la construcción del Metro de Quito si es históricamente la mayor obra pública jamás hecha en la ciudad, cuyo costo es tres veces más alto que el aeropuerto de Tababela? Por ejemplo, ¿cómo no debatir las razones técnicas que llevaron a la construcción de las estaciones de la Magdalena y El Labrador, sin que se tenga aprobada la licitación de la Fase II? Las dos estaciones tienen un costo de 75 millones de dólares, que deberán sumarse al monto global del proyecto. ¿Por qué no discutir el financiamiento del Metro si después la población deberá pagar vía tarifas e impuestos? ¿Por qué no discutir la propuesta de Metro Madrid si va a definir la vida cotidiana de millones de personas?

Lo cierto es que se abren tres escenarios posibles frente a las ofertas: primero, que se declare desierta la licitación, con lo cual se archivaría el proyecto.

Segundo, que se acepte la propuesta del costo más bajo, en cuyo caso habría dos posibilidades: que el Gobierno sostenga el aporte de los 750 millones de dólares, con lo cual el Municipio debería financiar 1 250 millones de dólares; o la otra, que el Gobierno financie la mitad del costo total de la Fase II, lo cual significaría que el Municipio debería financiar los 1 000 millones de dólares. En estos dos casos, el Cabildo necesita recurrir al financiamiento internacional, para lo cual habría que negociar con el Gobierno nacional el cupo y las garantías correspondientes y, posteriormente, pagar mediante el presupuesto municipal, lo cual traería, a su vez, el incremento de los impuestos prediales, el aumento de las tarifas del Metro y, sin duda, un presupuesto “Metro dependiente”; produciendo grandes asimetrías en la inversión municipal, tanto que no habría recursos para, por ejemplo, el servicio de agua potable, y en siete años se sentiría el desabastecimiento. Habría una mesa sin cuatro patas.

Queda una tercera opción: aceptar una de las ofertas previa una negociación que contemple, al menos, dos elementos: el rediseño de la ruta para eliminar el anti técnico zigzag existente y la reducción del recorrido a la mitad: que la línea vaya por el actual recorrido del Trolebús y que esta se localice entre el Labrador y el Recreo, que es la ubicación actual del servicio del Trole, porque es el lugar de mayor concentración de la demanda, en tanto es parte del “hiper centro” de la ciudad. Si esto es convenido con la empresa oferente, el precio de este trayecto sería de alrededor de 1 000 millones de dólares, quedando 500 millones adicionales para optimizar el Trole, ampliar con nuevas rutas bajo la modalidad BRT y liberar en algo la presión presupuestaria sobre la población (tarifa e impuestos) y sobre la unilateralidad del gasto (Metro dependencia).