

Bogotá A pesar de las posiciones divididas entre el Distrito y el Gobierno para definir el medio de transporte ideal para la carrera séptima, la financiación del metro y el futuro de la ALO, el gerente del proyecto Metro Ligero de Bogotá, Fernando Rey, reveló que su objetivo será dejar listos los primeros 10 kilómetros del tranvía en los próximos tres años.

**CONTENIDO RELACIONADO**

→ La Empresa de Energía de Bogotá alimentará el sistema eléctrico de la red de metro de Bogotá

Según el funcionario el tramo que se construiría sería el que va por la Carrera Séptima desde la Calle 183 a la Calle 85. 'El estado actual del proyecto nos permite pensar que al finalizar la Administración del alcalde podemos tener un gran tramo de 10 a 12

kilómetros operando. Yo he sugerido iniciar por el norte en la estación de San Antonio y venírnos en una primera etapa hasta la calle 85.'

Rey sostuvo que la idea al llegar a la Calle 85 es diseñar un plan de manejo de tráfico del tramo faltante hacia el sur de la ciudad, con el fin de no generar mayores dificultades de movilidad. Además señaló que se va a respetar la línea del metro que arranca por el Tintal y va hasta la Calle 100 para encontrarse con el metro ligero a la altura de la Calle 127 y continuar hasta Suba.

'La línea empieza en el Tintal, sube por la Avenida Primero de Mayo, coge la Calle Tercera, el corredor del ferrocarril, sube por la Avenida 19, entra a la Estación de la Sabana sube a San Victorino, toma la Carrera 13 a en la Calle 63, coge la Carrera 11 la cual a la altura de la calle 100 y va a encontrarse con el metro ligero en la 127, explicó.

Aunque el Gobierno Distrital tiene asegurados los recursos del metro para Bogotá en los que la Nación financia un 70% del proyecto, hace falta conseguir los recursos para la Carrera Séptima, por lo que se están estudiando varias fuentes entre ellas un empréstito del Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) e incluso recursos con el Banco Mundial.

Otra alternativa que para el gerente del proyecto es la más viable es contratar la construcción, operación y mantenimiento de estos proyectos a través de Alianzas Público Privadas (APP), las cuales serían apalancadas con inversión extranjera.

'Como el corredor de la Séptima es un sistema absolutamente verde estamos mirando si buscamos en el Tratado de Kioto otra ayuda, el alcalde ha propuesto un sistema de valorización ese es más complejo porque tiene que ir al Concejo y sería un proyecto por beneficio general que no es fácil de aprobar', reveló Rey.

Según las estimaciones del funcionario el proyecto del metro ligero o tranvía por el corredor verde de la Carrera Séptima costaría US\$1.000 millones y el metro US\$5.000 millones debido a su complejidad ya que tendrá una longitud de 29 kilómetros y el 70% de su trayecto será en túnel a 20 metros de profundidad.

El funcionario agregó que lo ideal sería que en el proyecto metro y el tranvía hubiera un solo responsable de la infraestructura del metro y del material rodante para evitar problemas en el acople, 'como sucedió en México en donde se presentaron dificultades entre los contratantes y nadie asumía responsabilidades pues aseguraban que el problema era del otro contratista'.

### Repararán 18 puentes vehiculares

El IDU inició un plan de mantenimiento a 18 puentes en mal estado. Según la directora de la entidad, María Fernanda Rojas, las obras de reparación costarán \$6.173 millones. 'En el grupo de puentes vehiculares que se intervendrán durante los próximos 11 meses, están en el corredor de la NQS, la conectante de la calle 92 con la carrera 30, los de las calles 53, 63 y 68'. También está la calle 116 con Autonorte, la Avenida carrera 68 con calle 68, la Avenida de la Esperanza con 68, la calle 13 con Boyacá, la Avenida Primero de Mayo con Boyacá, la Cali con calle 13 y la calle 127 con Avenida 9 y la Avenida Pepe Sierra con Avenida 9.

### Las opiniones

**Fernando Rey**  
Gerente del Proyecto Metro Ligero

'Las discusiones entre los diferentes gobiernos nos han llevado a ser campeones mundiales de estudios y cero metro. Entonces hay que evaluar desde la demanda de carga y de pasajeros'.

**José Stalin Rojas**  
Director del Observatorio de Movilidad de la Universidad Nacional

'Se deben tomar decisiones, la prolongación hasta la localidad de Suba es una promesa del alcalde, ya que hay una gran masa de población trabajadora en este lugar y es acertada'.

MARCELA VARGAS CABRERA  
mvargas@larepublica.com.co