

Tranvía, uno de tantos fracasos en la carrera Séptima

Si no se hubiera liquidado el contrato de la troncal ligera de TransMilenio, la vía estaría en obra.

Por: Natalia Gómez Carvajal
© 2:33 p.m. | 22 de julio de 2014



Foto: Archivo EL TIEMPO

El proyecto de TM ligero iba de la calle 32 a la 72. Con el tranvía se busca ampliar el recor...

La tercera no siempre es la vencida. Con dos propuestas frustradas de alianza público privada (APP) y una en la cuerda floja para construir el tranvía, la carrera Séptima parece estar condenada a los trancones durante algunos años más, hasta que no se ejecute un proyecto de transporte público que invite a la gente a bajarse del carro particular y así reducir la congestión.

El frenazo a la propuesta de APP de la firma francesa Alstom ante los supuestos intereses comerciales que el concañado del alcalde Gustavo Petro, Carlos Gutiérrez, tenía en la obra, obliga a los casi 30.000 vehículos por sentido que la usan a diario a aguantarse la parálisis de las horas pico y de los sábados. El anuncio fue hecho por el propio mandatario en Canal Capital.

La situación actual de la carrera Séptima es consecuencia de la decisión de la actual Administración de terminar el contrato 033 de 2010 para construir una troncal ligera de TransMilenio y que fue adjudicado durante el gobierno de la exalcaldesa (e), Clara López, por 87.000 millones de pesos. Se tomó la decisión, pese a que estaba listo para iniciar las obras de TransMilenio ligero y ya contaba con estudios y diseños.

El proyecto fue desechado en septiembre del 2012, después de que el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) y el consorcio Sociedad TransMilenio Carrera 7 SC S. A. S. (compuesto por las firmas Sainc S. A. y El Cóndor S. A.) llegaron a un acuerdo para firmar el acta de terminación del contrato sin que los privados cobraran una millonaria indemnización.

El buen clima para culminar con el contrato se debió a que, tras dos años de haberse firmado, no se había movido una sola piedra sobre la carrera Séptima, para iniciar las obras. Eso se debió a los continuos derrumbes en la avenida Circunvalar, la única vía alterna para desviar el tráfico durante las obras de la troncal ligera

Así, los contratistas debieron trabajar primero en algunos tramos de la reconstrucción de los puntos afectados del talud por más de 42.000 millones de pesos, antes de pensar en abrir un frente de obra en el corredor más importante del oriente de Bogotá.

En su momento, **Petro señaló que sin ese contrato se aseguraba "que sobre la carrera Séptima exista un sistema de transporte público integral y de calidad"** y se abría el camino para poder convertir en realidad el anuncio de la construcción de un tranvía eléctrico, sin emisiones contaminantes. El contrato se liquidó el 28 de mayo de 2014, diecinueve meses después de la terminación y la ciudad tuvo que pagar 2.302 millones de pesos. Los 15.000 millones de pesos que se le habían entregado al consorcio como adelanto, fueron devueltos a la ciudad en su totalidad y con intereses.

Dos años después de haber tomado la decisión, no hay ni tranvía ni TransMilenio a la vista y los conductores de buses, taxis y carros particulares se ven obligados soportar que el recorrido de 14 kilómetros que separa, por ejemplo, a la calle 140 de la Plaza de Bolívar dure al menos una hora a una velocidad promedio de 26 kilómetros por hora.

"Cuando Petro inició su gobierno, había planteado la carrera Séptima como una de las prioridades del Plan de Desarrollo, pero se han pospuesto en estos dos años y medio. **Pareciera que a veces hay una incomunicación entre el alcalde y los planes estratégicos del IDU y de la Secretaría de Movilidad**", señaló José Stalin Rojas, director del Observatorio de Movilidad de la Universidad Nacional.

Rojas agregó que las intervenciones sobre ese corredor "son urgentes" y que los cambios de planes "no están generando un ambiente propicio para atraer a la inversión de los privados y que le apuesten a intervenirlo".

Hace años que esta vía está en la incertidumbre: en el 2005, el exalcalde Luis Eduardo Garzón propuso un TransMilenio (TM) pesado que no salió adelante y se abandonó; en el 2008, Samuel Moreno hizo estudios para un metro pesado que no era viable; en el 2010 se contrató TransMilenio ligero; en el 2012 se terminó el contrato y hasta hoy se han caído tres propuestas de alianza público privada para construir un tranvía. Por ahora, parece que los buses del SITP harán la tarea por un tiempo indefinido. **Tal vez, de no ser por estos vaivenes, por estos días la 7.a estaría en obra.**

NATALIA GÓMEZ CARVAJAL
Redactora de Bogotá



PUBLICIDAD

CONOCE MÁS SOBRE LA NUEVA FORMA DE VIVIR
EL MUNDO DIGITAL DE EL TIEMPO



INGRESA Y VIVE UNA EXPERIENCIA DIGITAL
UN PASO ADELANTE.

MÁS LEÍDO

MÁS COMPARTIDO

- Hombre fue asesinado en Usme por no bajar el volumen de la música**
- Polémica por exposición en el Museo Santa Clara**
- Destituido exconcejal José Juan Rodríguez por 'carrusel' de contratos**
- Capturan a responsables de asesinar a niño en un bus**
- 'Bájese o la bajo': un taxista a una mujer embarazada y su hija**

VER 50 MÁS LEÍDAS

¡Oferta del día!

Kit Mustela de 7 productos exclusivo de Fedco por \$23.900



SOLO POR
\$ 23,900
DESCUENTO
32%

PUBLICIDAD

PRESENTACIÓN MUSICAL

INTÉRPRETE DE
"HECTOR LAVOIE"
YO ME LLAMO

Viernes 22 de agosto
de 7:00 pm a 8:00 pm

BANDA HITS
ORQUESTA

Viernes 22 de agosto
de 5:00 pm a 8:30 pm

PAUTEFACIL.COM Enlaces patrocinados



Haz Ascender Tu Inversión

el BD Bacatá sube un piso por semana, Invierte ya!

www.bdbacata.com



Haz Ascender Tu Inversión

el BD Bacatá sube un piso por semana, Invierte ya!

www.bdbacata.com



Invierta En Cartagena

Sin un gran capital Invierta en finca raíz

www.bdcartagena.com



Aptos-Santa Paula-Bogotá

Un lugar donde su sueño se valoriza día a día.

zappan109



Implantantes Dentales

30% Dcto Alta Tecnología Los Mejores Especialistas

bocanova.com.co/