

Por ahora Transmilenio sí avanza por la Séptima, aunque lentamente

Por: Juan Esteban Lewin, Mar, 2011-03-15 23:14



El Presidente Santos intervino ayer por primera vez en el debate sobre la construcción de una troncal de Transmilenio por la Carrera Séptima. Pidió al alcalde Moreno que no diera inicio a las obras.



El alcalde de Bogotá, Samuel Moreno, reiteró ayer que la troncal por la Séptima sí se hará, pero cuando estén dadas las condiciones para que no colapse la movilidad en Bogotá.

Foto Laura Rico.

Tras una reunión con el presidente [Juan Manuel Santos](#) [1], el Alcalde de Bogotá, [Samuel Moreno](#) [2], [anunció](#) [3] que “hasta que no estén dadas las condiciones plenas y las garantías suficientes de que la movilidad de esta ciudad no va a colapsar, la obra de la Séptima no se inicia”. Con este anuncio más de un bogotano respiró aliviado. Pero no es claro que Moreno haya dicho que no habrá obra, ni tampoco que se demorará varios meses en empezar.

La reunión entre Santos y Moreno tenía como tema la [movilidad en Bogotá](#) [4]. Desde hace varios meses la ciudad está viviendo un auténtico calvario con decenas de obras simultáneas, demoras en muchas de ellas y falta de coordinación. Además, la promesa bandera de Moreno en su campaña, el metro, ha tropezado con diferentes objeciones. Y la Nación, con Santos a la cabeza, es la que pone la plata para las obras más grandes.

Aunque existe un documento Conpes del año pasado en el que la Nación se compromete a aportar al metro y a futuras troncales de Transmilenio, el proyecto de Plan de Desarrollo de Santos no incluía explícitamente el metro de Bogotá pero sí los Transmilenios. Esto creó mucho ruido y llevó a los congresistas bogotanos a solicitar al Gobierno que lo incluyera. Fue entonces que el Alcalde también buscó hablar con el Presidente.

Santos interviene pero nada cambia

Al tiempo que se ventilaban entre Distrito y Nación los asuntos del metro, ha venido aumentando la presión para evitar la construcción de la troncal de Transmilenio por la Séptima. Como lo [reportó](#) [5] La Silla Vacía en octubre, varios grupos ciudadanos se estaban organizando, incluyendo organizaciones consolidadas como Corposéptima y la Sociedad de Mejoras y Ornato, y el grupo ciudadano que se inició en defensa de la ciclovía y luego se convirtió en el movimiento “La Séptima se respeta”.

A esta oposición se han sumado periodistas, políticos como [David Luna](#) [6], [Rafael Pardo](#) [7] o [Antonio Sanguino](#) [8] y gremios como Fenalco.

Además, la Procuraduría ha estado pendiente del tema. Como [lo explicó](#) [9] La Silla Vacía en diciembre, Moreno aceptó una solicitud del Ministerio Público para suspender la construcción, aunque en agosto [no había acatado](#) [10] su [recomendación](#) [11] de suspender la licitación. Pero la entidad que está a punto de formular pliego de cargos contra el [hermano del Alcalde](#) [12], también tiene en la mira el tema de la Séptima.

En la reunión entre Santos y Moreno, por primera vez el Presidente se refirió al tema de la Séptima, sumando su poderosa voz al coro de quienes exigen que no se haga la obra, por lo menos por ahora. La respuesta del Alcalde fue la misma que ha dado desde diciembre: la obra está suspendida hasta que esté asegurado que no va a afectar la movilidad de Bogotá.

Así que pese a que con este anuncio muchos se han sentido ganadores, porque lo entendieron como un aplazamiento del inicio de la obra por varios meses, no es claro que sea así.

De hecho, una de sus [frases](#) [13] de ayer fue “quiero ser claro y reiterativo: no hay ninguna posibilidad de iniciar las obras de intervención de la Séptima hasta que no estén dadas todas las condiciones en el Plan de Manejo de Tráfico en las rutas alternas, es decir, hasta que estemos seguros que no va a haber un colapso en el tema de la movilidad”. Y la luz verde al plan de movilidad se puede dar en cuestión de semanas.

La administración aceptó el plan de manejo de tráfico en general pero le hizo [más de 50 recomendaciones](#) [14] hace dos semanas, después de [haber negado](#) [15] una primera propuesta de plan. Ahora lo que queda es definir cuándo se cumplen esas recomendaciones.

Los contratistas sonríen pero muestran los dientes

Los contratistas de la obra, como es obvio, se han manifestado en favor de hacerla. Y, ante las demoras y los aplazamientos, ya están mostrando los dientes. En [entrevista](#) [16] con El Tiempo, afirmaron que por cada mes de demora en el arranque de la obra pierden 700 millones de pesos. Después de las palabras de Moreno, [reiteraron](#) [17] esa cifra. Estas declaraciones son un anuncio anticipado de que pueden exigir un pago al Distrito en caso de que no se haga la obra o de que se siga demorando.

También han venido insinuando que las demoras no son responsabilidad de ellos. Ayer, el gerente de Sainc [afirmó](#) [18] que la obra podría tardar más de lo esperado y que en este momento están esperando una decisión de la Empresa de Acueducto para definir el cronograma. Y

un vocero del contratista [afirmó](#) [17] "que se encuentra adelantando las labores necesarias para cumplir con todos los requisitos solicitados", según RCN Radio. Con estas declaraciones recordó que la demora hasta el momento no ha sido sólo el tema del plan de manejo de tránsito, sino también de demoras por parte de otras entidades del distrito.

Pero, además, también [dijeron](#) [19] que en mayo tendrán listo el plan de manejo de tráfico, como se ha venido diciendo. Con eso, indican que para ellos nada cambió con la reunión Santos-Moreno, y que "se mantienen los términos contractuales vigentes". Es decir, que para ellos la obra está en firme.

Con esta posición de los contratistas, Moreno sigue en un atolladero. Mientras políticos, periodistas y ciudadanos le piden que no haga la obra, o por lo menos no por ahora, los contratistas, con el contrato firmado y el tiempo corriendo, lo presionan para que la haga. Y todo esto en medio de la necesidad de resolver cuestiones técnicas, como la de que el Sitp entre a operar por la Carrera Séptima y la de que los pasajeros que vendrán por la troncal de la Carrera Décima hacia el norte tengan cómo continuar sus viajes.

¿Por qué se llegó a este atolladero? La historia del contrato

La troncal por la Carrera Séptima originalmente era parte de las obras de la Fase III de Transmilenio. Pero, cuando Moreno fue elegido con la promesa del metro, le pidió al alcalde [Lucho Garzón](#) [20] que no firmara el contrato para esa troncal porque esperaba adecuarla a la primera línea del metro. Su entonces copartidario aceptó: adjudicó los contratos de las otras dos troncales y dejó los estudios listos para la de la Séptima, pero no la entregó. Ya en ese momento se escucharon las primeras voces de que la troncal Décima-Séptima, originalmente contemplada como una sola, quedaría cortada.

Casi dos años después, en octubre de 2009, Moreno anunció a los medios que sí se haría una troncal por la Carrera Séptima, pero que sería una troncal "light". Según el Distrito, con esa solución la obra se podría hacer más rápidamente, no se intervendría a profundidad la avenida y sería menos costosa para la ciudad: pasarían de unos 600 mil a poco más de 100 mil millones de pesos. Además, sería más adecuada para cuando entrara a funcionar el metro y permitiría a los viajeros pasar de la Décima a la Séptima y viceversa, es decir, no cortar la troncal. Con menos plata se podía tener lista una troncal más rápido, para compensar las demoras del metro.

Pero esa reducción tenía otra ventaja que se ventiló muy poco: permitiría adjudicarla como una adición a otros contratos ya existentes. Las adiciones al presupuesto de las obras se hacen cuando aparecen trabajos imprevistos o si se requieren algunas obras conexas. Con esto, la administración consigue quién le haga la obra, sin necesidad de abrir un concurso público o una licitación. Por eso es que se ha dicho que las adiciones son uno de los mecanismos para elegir a dedo.

En febrero de 2010 el subdirector del IDU, Luis Eduardo Montenegro, le solicitó al subdirector jurídico, Inocencio Meléndez, que conceptuara si se podía adicionar esta obra. Para ello escogió dos contratos y dos grupos de contratistas. Luego, en marzo 24, el IDU les escribió a esos dos contratistas para pedirles sus propuestas económicas para esa eventual adición. Esto fue lo que Semana [llamó](#) [21] "el negociazo" para los contratistas.

Uno, el contrato 136 de 2007. Es decir, uno de los contratos de la Fase III de Transmilenio. El contratista, que para mayo llevaba un retraso

de 17 meses en la ejecución de la obra, según la comisión de seguimiento a la contratación de Bogotá de [Gustavo Petro](#) [22], Luis Carlos Avellaneda y [Carlos Vicente de Roux](#) [23], es Constructora Bogotá Fase III. Esta sociedad es de [Odinsa](#) [24], una gran empresa de constructores antioqueños, uno de cuyos socios más grande es William Vélez, muy cercano a [Álvaro Uribe](#) [25]. Odinsa tiene obras como la del aeropuerto El Dorado y fue un importante aportante del referendo reeleccionista, y Valorcon, controlada por el barranquillero Julio Gerlein, hermano del senador Roberto Gerlein.

El otro, el contrato 070 de 2008, es uno de los distritos de conservación de la malla vial de Bogotá. Los contratistas, en este caso, son dos sociedades: Sainc y Construcciones El Cóndor. Sainc es una sociedad constructora caleña, que participó en la construcción del MIO en Cali. En Bogotá está construyendo un centro comercial frente al complejo judicial de Paloquemao y también el puente de la calle 100 con carrera 15. Por esta última obra han recibido elogios. El Cóndor [es la mayor accionista](#) [26] de Odinsa, importante [aportante del referendo reeleccionista](#) [27], y de propiedad de la familia Correa, en cabeza de Julio Correa.

Tanto Odinsa como Sainc son dos de los seis grupos que, según la comisión de seguimiento a la contratación de Bogotá de Gustavo Petro, Luis Carlos Avellaneda y Carlos Vicente de Roux, acapararon el 63 por ciento de la contratación en movilidad en Bogotá entre 2008 y septiembre de 2010. Además, El Cóndor está presente en los dos contratistas elegidos, en uno de forma directa y en el otro a través de Odinsa.

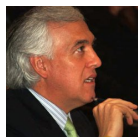
Cuando se supo que el IDU estaba pensando entregarle la obra a uno de estos dos grupos de contratistas, algunas voces se alzaron contra el mecanismo de la adición. Entre ellas, la de Antonio Sanguino, concejal del Partido Verde, [Gilma Jiménez](#) [28] y [Alfonso Prada](#) [29], en ese momento congresistas electos por el mismo Partido, el concejal de Cambio Radical [Carlos Fernando Galán](#) [30], y [David Luna](#) [6], en ese momento representante a la Cámara liberal. Incluso solicitaron la intervención de la Procuraduría.

Ante esas críticas, en mayo el Distrito decidió abrir la licitación que finalmente fue adjudicada en agosto. Y en ella participaron solo tres proponentes: Concreto y Concol; Sainc y El Cóndor; y Valorcon, Civiltec y Sergio Torres Reatiga. Es decir, uno de los proponentes era uno de los contratistas a los que se les había ofrecido la adición, y en otro de ellos estaba uno de los miembros del otro contratista elegido.

Valorcon, Odinsa y El Cóndor son socios en el primer tramo de la Ruta de las Américas, que [se ganaron](#) [31] en agosto de 2010 [con un presupuesto](#) [32] de poco más de un billón de pesos. Es decir, en ese momento no eran precisamente dos compañías rivales, sino socios en un proyecto mucho más grande.

Finalmente Sainc y El Cóndor ganaron la licitación, que incluye los estudios y diseños de la troncal "light", con una sociedad en la que la primera tiene un 70 por ciento. En diciembre deberían haber iniciado las obras que el IDU pensó en otorgárselas como adicionales a su contrato de conservación de la malla vial. Aunque aún no arrancan con las retroexcavadoras y las mezcladoras, llevan varios meses trabajando. Ahora sólo dependen de la decisión del Alcalde y de que la Secretaría de Movilidad les acepte su plan de manejo de tráfico. La reunión con Santos le da puntos a Santos pero difícilmente cambiará las cosas.

Perfiles relacionados:



[33]



[34]

jQuery(function(){ jQuery('iframe').height(jQuery('iframe').contents().find('html').height()); });

URL de origen: <https://archivo.lasillavacia.com/historia/por-ahora-transmilenio-si-avanza-por-la-septima-aunque-lentamente-22581>

Enlaces:

- [1] <http://www.lasillavacia.com/perfilquien/18835/juan-manuel-santos>
- [2] <http://www.lasillavacia.com/perfilquien/19576/samuel-moreno>
- [3] http://www.eltiempo.com/colombia/bogota/ARTICULO-WEB-NEW_NOTA_INTERIOR-9013400.html
- [4] <http://www.lasillavacia.com/historias/movilidad-en-bogota>
- [5] <http://www.lasillavacia.com/historia/18695>
- [6] <http://www.lasillavacia.com/perfilquien/20294/david-luna-sanchez>
- [7] <http://www.caracol.com.co/nota.aspx?id=1439689>
- [8] <http://www.elespectador.com/noticias/bogota/articulo-256750-siguen-criticas-construccion-de-transmilenio-septima>
- [9] <http://www.lasillavacia.com/historia/lo-que-gana-samuel-moreno-con-la-suspension-de-transmilenio-por-la-septima-20614?page=1>
- [10] <http://www.elespectador.com/noticias/bogota/articulo-220827-pese-recomendacion-de-procuraduria-adjudicaran-transmilenio-septima>
- [11] http://www.procuraduria.gov.co/html/noticias_2010/noticias_580.htm
- [12] <http://www.lasillavacia.com/perfilquien/22303/ivan-moreno-rojas>
- [13] <http://www.wradio.com.co/nota.aspx?id=1439480>
- [14] http://carreraseptima.squarespace.com/storage/Fernando%20lvarez_Secretario%20de%20Movilidad_Declaraciones%20PMT%20Cra%2007.mp3
- [15] <http://www.elespectador.com/impreso/bogota/articulo-248651-asi-se-construira-el-transmilenio-septima>
- [16] http://www.eltiempo.com/colombia/bogota/transmilenio-por-la-septima_9004302-4
- [17] <http://www2.rcnradio.com/noticias/15-03-11/contratistas-de-transmilenio-por-la-s-ptima-advierten-costos-de-aplazamiento-de-in>
- [18] <http://www.caracol.com.co/nota.aspx?id=1439632>
- [19] <http://www.caracol.com.co/nota.aspx?id=1439681&rel=1439471>
- [20] <http://www.lasillavacia.com/perfilquien/20070/luis-eduardo-garzon>
- [21] <http://www.semana.com/noticias-nacion/negociazo/136897.aspx>
- [22] <http://www.lasillavacia.com/perfilquien/19496/gustavo-petro>
- [23] <http://www.lasillavacia.com/perfilquien/19497/carlos-vicente-de-roux>
- [24] <http://www.lasillavacia.com/historia/6781>
- [25] <http://www.lasillavacia.com/perfilquien/18882/alvaro-uribe-velez>
- [26] <http://www.lasillavacia.com/queridodiario/17792/el-condor-tambien-por-la-septima>
- [27] <http://www.lasillavacia.com/historia/75>
- [28] <http://www.lasillavacia.com/perfilquien/18860/gilma-jimenez>

Por ahora Transmilenio se avanza por la Séptima, aunque lentamente

Publicado en La Silllavacia (<http://archivo.lasillavacia.com>)

LASILLAVACIA

[29] <http://www.lasillavacia.com/perfilquien/18864/alfonso-prada>

[30] <http://www.lasillavacia.com/perfilquien/22203/carlos-fernando-galan>

[31] <http://www.lasillavacia.com/queridodiario/17164/y-siguen-por-la-misma-ruta>

[32] <http://www.inco.gov.co/CMS/BOLETIN-DE-PRENSA-No.-032.news>

[33] <https://archivo.lasillavacia.com/quienesquien/perfilquien/samuel-gustavo-moreno-rojas>

[34] <https://archivo.lasillavacia.com/quienesquien/perfilquien/juan-manuel-santos-calderon>