

## Abogado de Petro reclamó actuación de jueces

Anoche, en rueda de prensa, Mario Iguarán se pronunció extensamente sobre la decisión que tomó el Consejo de Estado de negar las pretensiones del alcalde Gustavo Petro con su tutela (las cuales se resumían en que su destitución debía ser suspendida). Iguarán reclamó que el Consejo de Estado no se hubiera

pronunciado "sobre violación de derechos del alcalde Petro" y, peor aún, que los consejeros que se habían declarado impedidos formaran parte de la votación. En palabras de Iguarán, tal situación deslegitima las acciones del alto tribunal.

Desde su cuenta de Twitter, mientras

tanto, el alcalde Petro siguió invitando a sus seguidores a unirse a él este viernes a las 4 p.m. en la Plaza de Bolívar "a expresar un basta ya". Petro reiteró que había sido destituido no por cambiar un modelo de recolección de basuras, sino "por ser un gobernante con pensamiento y acción progresista".



Gustavo Petro, alcalde de Bogotá. / El Espectador

# Bogotá

Cámara de la infraestructura crítica baja ejecución de recursos

## Movilidad, a media marcha

Para ese gremio, el IDU subestima los costos de la troncal de Transmilenio en la Boyacá. Distrito asegura que con una inversión de \$712 mil millones la obra tendrá óptimas condiciones de operación.



Así se prevé la troncal de Transmilenio en la Boyacá. / IDU



VERÓNICA TELLEZ OLIVEROS

vtellez@elespectador.com  
@VeronicaTellez

Las quejas, que día a día se repiten por el caos en la movilidad bogotana y el mal estado de las calles —cuya reparación no presenta mayores avances—, ayer tuvieron eco desde uno de los principales gremios de la construcción en el país: la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI), que calificó de "pésimos" los resultados de ejecución del Distrito en materia de movilidad y planteó sus dudas frente a proyectos para 2014, entre los que están la troncal de Transmilenio por la avenida Boyacá.

El gremio criticó que el presupuesto de inversión aprobado en 2013 para el sector movilidad (la Secretaría de Movilidad, el Instituto de Desarrollo Urbano y la Unidad de Mantenimiento Vial) fue de \$1,6 billones, de los cuales, al 31 de diciembre, fueron girados \$322.020 millones, lo que equivale al 20,1% de ejecución".

Aunque un método para evaluar a las entidades en materia de movilidad es su ejecución de los dineros, otra lectura se puede hacer al analizar los porcentajes de dinero comprometido para 2014 (es decir, las adjudicaciones de contratos de obra). El secretario de Hacienda, Ricardo Bonilla, lo explica en términos sencillos: no se puede ejecutar todo el presupuesto como pasó con las obras de la 26 (Fase III de Transmilenio).

Agregó que las entidades del sector movilidad tuvieron en realidad un presupuesto de "\$1,3 billones y comprometieron \$1 billón, lo que equivale al 80%. De este monto adjudicado, se giraron



Hasta septiembre de 2013 el 62% de las vías locales continuaba en mal estado. / Liz Durán - El Espectador

\$322 mil millones, que corresponden al 30% de lo comprometido".

Ahora bien, la administración Petro ha avanzado muy poco en tapar los huecos de la ciudad. El problema tiene su origen en la orden dada por la administración para cambiar el modelo de mantenimiento y rehabilitación de la malla vial local, razón por la cual las alcaldías locales dejaron quietos sus recursos para que fuera la Secretaría de Gobierno la que coordinara el proceso y luego hiciera transferencias a la Unidad de Mantenimiento Vial (UMV).

El lío es que hasta septiembre del año pasado, como lo contó este diario y lo admitió la propia

UMV, el dinero seguía sin utilizarse y sólo la mitad de los recursos estaban comprometidos. El resultado de esta estrategia se refleja en el deterioro de la malla vial. Según el balance más reciente (octubre de 2013), el 62% de las calles siguen en mal estado.

Otro capítulo es el de la máquina para tapar huecos en tiempo récord que la administración presentó en diciembre, pero cuyo contrato, hasta hace seis días, no había podido comenzar debido a que el contratista, Green Patcher Colombia, aún no ha obtenido la póliza de seguro requerida porque las aseguradoras se han negado a concederla. Además, los entes de control han criticado que el

contrato se adjudicó directamente y no a través de una licitación.

### Las dudas de TM en la Boyacá

La Cámara Colombiana de la Infraestructura advirtió también su preocupación por el proyecto de la troncal de Transmilenio de la avenida Boyacá. El gremio dijo que "existe un alto nivel de incertidumbre sobre la intervención que sufrirá el actual corredor, es decir, si realmente contará —además de los carriles exclusivos para la operación del sistema— con cuatro carriles mixtos por calzada, la solución a desnivel de algunas intersecciones semaforizadas, las adecuaciones de espacio público (andenes), los puentes peatonales y la

ciclorruta, como se diseñó inicialmente la troncal".

Frente a estos cuestionamientos se conoce que la administración Petro tiene la intención de hacer una troncal con menores costos, con los requisitos exclusivamente necesarios para que puedan circular los buses y los peatones tengan un adecuado acceso.

Hace dos semanas este diario contó que el Instituto de Desarrollo Urbano decidió dejar solamente tres carriles mixtos, además de los exclusivos para los buses articulados. Juan Carlos Montenegro, director de proyectos técnicos de la entidad, dijo que "sólo se va a intervenir el carril central para Transmilenio, las estaciones de acceso al sistema y el espacio público de acceso peatonal. Es decir, no es la intervención de troncal pesada a la que estamos acostumbrados".

La CCI cuestionó que el IDU esté subestimando el presupuesto para este proyecto y sólo destine \$712 mil millones. La administración argumenta que hay múltiples necesidades de dinero en distintas obras y por esta razón hay varios elementos que no están incluidos. El IDU asegura que la decisión de no hacer un cuarto carril mixto no sólo es presupuestal, sino que también se debe a que por la Boyacá pasa la red matriz de Tibitoc (que provee el agua de la ciudad) y mover la tubería implica dos años de obras, con lo que se retrasaría la construcción.

En cuanto a las soluciones a desnivel en pasos semaforizados, el IDU señala que esta es una alternativa bastante costosa, pues puede valer de \$45 a \$60 mil millones, dinero que se puede usar para mejorar la estructura troncal. Con todos estos cambios, la entidad asegura que el proyecto actual garantiza "las condiciones óptimas de operación". ■