

# “Diseño de la primera línea del metro de Bogotá se debe mantener”: ACIEM

El pasado 09 de marzo, el Gobierno Nacional y la Alcaldía Mayor de Bogotá, acordaron revisar las posibles alternativas para la subterranización de la Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB) y los riesgos legales y jurisprudenciales para el contrato original sobre la modificación, así como los factores a tener en cuenta frente a una eventual variación de las condiciones pactadas.

“Consideramos que el proyecto actual de la Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB) debe seguir su curso normal y debe recibir todo el apoyo del Gobierno Nacional”: ACIEM”

Actualmente, el cronograma de la PLMB avanza en cuatro frentes de obra activos, de acuerdo con el contrato de concesión 163 de 2019: Patio taller; intercambiador vial, El Pulpo (en la avenida Primero de Mayo con avenida 68) y el traslado de redes secundarias de servicios públicos a lo largo de los 24 kilómetros del trazado.

El metro de Bogotá, tendrá una de las primeras líneas más extensas del continente con 23,9 km, por encima de ciudades como Quito (22 km); Panamá (21 km); Sao Paulo (20,4 km); Santiago (19,3 km); Ciudad de México (18,8 km); Río de Janeiro (16,0); Santo Domingo (14,5 km) y Buenos Aires (9,4 km).

Vale la pena recordar que las obras se iniciaron en el año 2021 por el patio taller, que tendrá un área de 35,9 hectáreas, destinada al mantenimiento, reparación y pernoctación de los primeros 30 trenes con los que operará el metro. El patio taller tendrá capacidad para alojar hasta 60 trenes de 145 metros de largo por 2,90 metros de ancho, cada uno de los cuales tendrá entre 6 y 7 vagones y una capacidad de 1.800 pasajeros y conectarán el sur y el norte en tan solo 27 minutos con una velocidad media de 43 km/h.



Frente al proyecto, la Asociación Colombiana de Ingenieros, ACIEM, gremio profesional de Ingeniería y Cuerpo Técnico del Gobierno Nacional, consideró que los diseños se deben mantener según la estructuración y el contrato suscrito entre las partes, puesto que ya tiene el cierre financiero que se hizo a finales de 2022 y las obligaciones de un trazado original elevado hasta la Calle 72; la constitución de las pólizas de seguro y el proyecto de desembolsos de sus financiadores (Nación, alcaldía y concesionario).

En opinión de ACIEM: “Desde el punto de vista de Ingeniería y de las mejores prácticas en gestión de proyectos, este no es un momento propicio para realizar modificaciones, ni siquiera en la extensión hasta la calle 100 como lo ha propuesto el Gobierno Nacional por las serias y graves afectaciones de tipo económico y técnico al proyecto”.

Para ACIEM, si existe consenso respecto a la extensión de la primera línea del metro hasta la calle 100, lo mejor sería incluir el diseño contractualmente en el alcance de la segunda línea que aún está sin licitar, y de esta manera no se afectaría el trazado de la primera en cuanto a tiempos, costos y caos en la ciudad.



## Aspectos técnicos clave

ACIEM enfatizó que se debe validar técnicamente si realmente el concesionario actual cuenta con las competencias para realizar un trazado subterráneo, que de ser así, lo mejor sería que participara como un oferente más en la licitación de la segunda línea del metro y la extensión de la primera línea hasta la calle 100. Para el gremio, si existen razones técnicas de la extensión de la primera línea hasta la calle 100, la Empresa Metro de Bogotá (EMB) debería publicar los estudios correspondientes y, para tranquilidad de todos, convocar nuevamente al equipo validador de las universidades Nacional y Los Andes, con el fin de tener certeza y transparencia, respecto a la decisión que más le conviene a Bogotá y al país.

ACIEM destacó que los retrasos en las decisiones del proyecto y/o las modificaciones tardías podrían impactar negativamente y aumentar los costos y lo explicó a partir de los siguientes argumentos:

- Desde el punto de vista del proyecto, cuando se está en estadios iniciales de ingeniería es posible realizar cambios sin mayores afectaciones en costo o cronograma
- Cuando se han realizado ya estudios, erogaciones en movimientos de redes y en gestión de predios, construcción y compromisos contractuales a partir de los estudios realizados, la afectación en costo y cronograma es realmente no solo un riesgo, sino un impacto previsible ante tales modificaciones

## CONSIDERACIONES ACIEM



La necesidad de ejecución de obras de infraestructura en el país, los riesgos jurídicos y posible detrimento patrimonial, son razones de peso para no modificar y no arriesgar la parálisis del proyecto.

*“Cualquier decisión de cambios en el proyecto debería estar sustentada en una evaluación que, en este momento, justifique el gasto adicional de varios billones de pesos de recursos públicos”.*

*“Es importante tener en cuenta que no es momento para cambios. Reiteramos que, aunque existen posibles impactos urbanos del metro elevado, en la planeación, estructuración y construcción de este, se han surtido todos los procesos técnicos, financieros y legales requeridos, haciendo que para el año 2028 la capital pueda tener su primera línea de metro, potenciando el desarrollo de todo el país”. ▲▲*