



BOGOTÁ

A un año de la llegada del alcalde de Bogotá, Carlos Fernando Galán, los ciudadanos han sido testigos del importante avance que ha mostrado la obra de infraestructura más ambiciosa del país: la primera línea del metro. ¿Dónde ha estado la clave?



Por:
Leonidas Narváez Morales,
gerente general de la Empresa
Metro de Bogotá

Para la Empresa Metro de Bogotá (EMB) y toda la Administración Distrital, es motivo de orgullo y satisfacción el reconocimiento generalizado al avance positivo de la Línea 1 del Metro de Bogotá (L1). Este progreso es el resultado del compromiso, dedicación, programación, verificación y seguimiento permanente que hace la EMB con el apoyo de la Interventoría, el Concesionario MLI y la PMO, para construir el proyecto de infraestructura más importante que hoy tiene nuestro país.

Una iniciativa de esta magnitud y complejidad no se limita a las fases de estructuración, selección y adjudicación del contrato de concesión; por el contrario, enfrenta sus mayores desafíos durante la ejecución del proyecto, en particular, en relación con la gestión contractual que se realice. En este contexto, es un logro más que significativo estar próximos a llegar al 50% de avance físico de la L1, dentro de los rangos de programación establecidos.

En nuestro largo trajinar en el ámbito de la ejecución contractual, hemos visto cómo proyectos de infraestructura han fracasado por una inadecuada estructuración integral, que impide hacer los ajustes necesarios para lograr el éxito esperado. De otra parte, también es frecuente que proyectos, bien concebidos, fracasen en su ejecución por una gestión contractual inadecuada, rígida, sin capacidad de anticipar los problemas con el fin de obtener soluciones adecuadas. Todos los aspectos de un proyecto son importantes, pero es en su desarrollo y gestión donde se pone a prueba el conocimiento, la inteligencia y la experiencia, en conjunto con la capacidad de toma de decisiones, para materializar con éxito el objeto del proyecto.

En la L1 del Metro de Bogotá estamos a mitad del camino y en su recorrido hemos adquirido un gran aprendizaje. Ha sido fundamental buscar proactivamente el entendimiento con el Concesionario MLI y la Interventoría, para sortear dificultades y generar soluciones. A manera de ejemplo, se destaca el Modificadorio No.

6, que dio un nuevo impulso al proyecto, resolviendo problemáticas relacionadas con la disponibilidad de predios y espacio público, uso temporal de terrenos para patios de prefabricados, obras para promover la cultura ciudadana en la L1, desvíos, plan de ejecución, interferencia de redes, cierre financiero, actualización de estudios de impacto ambiental y ajustes a las especificaciones técnicas, aspectos que en la estructuración se alejaron de las realidades del proyecto.

Asimismo, es relevante lo logrado con el acuerdo de transacción No.1, en el cual las partes acordaron una multa de \$1.885 millones a cargo del concesionario por no obtener la no objeción de la totalidad de los componentes de los estudios y diseños de detalles principales, estableciendo plazos para su obtención y permitiendo la suscripción del acta de inicio de la fase de construcción. Esto demuestra la naturaleza dinámica de la ejecución de un contrato de concesión como este, que requiere ajustes oportunos para aportar soluciones en pro del cumplimiento de las metas trazadas.

Todo lo anterior se une al convencimiento de la EMB de que el estricto seguimiento a los planes de ejecución, la planeación del “próximo paso”, la aplicación de la plataforma BIM y el apego a las especificaciones técnicas permitirán mantener los niveles de ejecución con los que hemos terminado el 2024.

Efectivamente, durante el primer año de la administración del alcalde de Bogotá, Carlos Fernando Galán, se logró un aumento en la ejecución de la L1 de 17,26%. El alcalde recibió el proyecto con un avance del 28,98% al 31 de diciembre de 2023 y alcanzó el 46,24% al finalizar el 2024.

Este avance se refleja en la construcción de 1.570 metros de viaducto; en la terminación y puesta en operación del puente norte de la intersección Av. 68 con Primero de Mayo y en el inicio de la construcción de nueve de las 16 estaciones de la L1, así como en el inicio de los frentes de trabajo del viaducto en la Avenida Caracas, entre otras actividades.

En el 2024, después de la terminación de las obras de adecuación del terreno, también se inició la construcción del gran complejo del Patio Taller, donde además de albergarse la planta de producción de prefabricados, se desarrolla la construcción de las cocheras, de los edificios de talleres y



DURANTE EL PRIMER AÑO DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ALCALDE DE BOGOTÁ, CARLOS FERNANDO GALÁN, SE LOGRÓ UN AUMENTO EN LA EJECUCIÓN DE LA L1 DE 17,26%. EL ALCALDE RECIBIÓ EL PROYECTO CON UN AVANCE DEL 28,98% AL 31 DE DICIEMBRE DE 2023 Y ALCANZÓ EL 46,24% AL FINALIZAR EL 2024.

de la administración, las subestaciones eléctricas, el centro de control de operaciones y las líneas férreas, para las cuales ya se tienen 120 kilómetros de rieles, que recibirán los trenes provenientes de China en septiembre de este año.

Seguiremos con esta dinámica y en el 2025 finalizarán las pruebas del primer tren en la fábrica en China, que deberá ser embarcado y recibido en Colombia en septiembre de este año. Avanzaremos en la colocación de los rieles tanto en el Patio Taller como en algunos tramos del viaducto, preparándonos para que en mayo de 2026 podamos tener terminados 5.760 metros de viaducto entre el patio taller y la estación cuatro, al frente de Compensar de Kennedy, e iniciar las pruebas de los trenes en modo automático sobre el viaducto. Próximamente se estará poniendo en operación el intercambiador de la Calle 72.

El 2025 es un año de muchos retos y de mucho trabajo, que nos llevará al cumplimiento de los hitos más importantes del contrato como la terminación de la fase de construcción en septiembre 2027 y la puesta en operación comercial en marzo de 2028.

Así, tendremos la L1 con una longitud de 24 kms, eléctrica, amigable con el medio ambiente, eficiente y automática. Cambiará totalmente la experiencia de usuario en el transporte público de Bogotá. Entregará más de 1,3 millones de metros cuadrados de espacio público renovado y fortalecerá la movilidad intermodal de la ciudad, integrando a Transmilenio y la red de ciclorrutas, además de poner al servicio cerca de 10.000 ciclo parqueaderos. Adicionalmente, generará un gran proceso de modernización y reordenamiento urbano en la ciudad y, lo más importante, les ahorrará a más de dos millones de habitantes de Bosa y Kennedy dos horas diarias en el tráfico, tiempo que podrán dedicar a su bienestar y al de sus familias. ☺