



Inicia la fase de electrificación del Patio Taller de la Línea 1 del Metro de Bogotá



Foto: Wilson Alexander Veloza

- Con la electrificación de la vía de prueba, inician las pruebas de los trenes en el patio taller de Bosa
- Aunque es 100% automático, en esta primera maniobra el tren será operado manualmente
- Cada tren funciona a 750 VDC

Bogotá, 19 de diciembre de 2025. En Bogotá, mi Ciudad, mi Casa avanza la construcción de la Línea 1 del Metro de Bogotá. Esta mañana inició la verificación final de las condiciones de la vía férrea y de los gálivos (distancias de seguridad) en el patio taller de Bosa, antes de la energización del tercer riel y de las pruebas del tren en la vía de prueba.

Estos movimientos se realizan previo al inicio de las pruebas dinámicas del tren en la vía de prueba de 905 m de largo ubicada en esta instalación de Bosa, considerada como el corazón de la Línea 1 del Metro de Bogotá.

Se instalarán 4 frotadores de contacto en cada uno de los coches motores que componen el tren (coche M), para un total de 16 frotadores de contacto por tren



(dos frotadores de contacto por bogie, uno a cada lado del bogie), que permitirán el suministro de tensión de tracción nominal de 750VCD desde la parte inferior del tercer riel.

De acuerdo con la Empresa Metro de Bogotá en los próximos días, el tren realizará su primera prueba dinámica en la pista de pruebas. Y aunque es 100% automático, en esta primera maniobra el tren será operado manualmente y rodará por primera vez en el patio taller mientras se integra con el sistema de señalización de esta instalación. Este paso es obligatorio para que obtenga su certificación que le permitirá dentro de muy poco iniciar pruebas en el viaducto. Esta misma operación se llevará a cabo con todos los trenes.

Las pruebas dinámicas que se realizarán son las siguientes:

- Prueba de rendimiento dinámico: son ensayos de rendimiento de aceleración y frenado en condiciones normales y degradadas. Se realiza prueba de consumo máximo de energía y pruebas rutinarias de ruido del vehículo.
- Prueba de tipo in situ:
 - Capacidad de elevación
 - Equipo de seguridad
 - Operatividad y mantenibilidad
 - Rendimiento de tracción
 - Ensayo del sistema de información al pasajero in situ
 - Sistema de detección de fallas y redes

Después de superadas estas pruebas, el próximo año iniciarán las pruebas de integración con el sistema de señalización en patio taller y a finales del primer semestre de 2026 iniciarán los recorridos del primer tren en viaducto, como preparación para la conducción automática.