



Tenemos una misión

Seguir acompañando la ejecución del Acuerdo de Paz y construyendo la memoria histórica en contenido periodístico más completa del país.

Espera este lunes, especial de

Colombia 2020

Antioquia cultiva la paz:

catálogo de los proyectos hechos por excombatientes

www.elspectador.com/colombia2020

Colombia2020 eecolombia2020 @EEcolombia2020 Colombia2020

Una iniciativa de:



EL ESPECTADOR

En asociación con:



Y el apoyo de:



Bogotá

Deprimido en la Av. Caracas con 72, primera prueba

Metro: una obra casi de acupuntura y paciencia ciudadana

Tras ocho décadas, por fin hay luz verde para las obras del metro. Los bogotanos sentirán el impacto a mediados de 2021, cuando arranque la intervención en la avenida Caracas con calle 72. Para no colapsar la movilidad, la idea es hacer un trabajo casi quirúrgico, en el que tomarán protagonismo los transportes alternativo y público.



FELIPE GARCÍA ALTAMAR

fgarcia@elspectador.com
[@FelipeAltamar](https://twitter.com/FelipeAltamar)

Transmilenio, con sus estaciones y buses de vagones, es el premio de consolación para una ciudad con una larga historia de fracasos en su lucha por tener metro. Casi 80 años después de haberse abierto la discusión y de un gran número de noticias anunciando la obra, no se había estado tan cerca como ahora. Con la firma del acta de inicio, al menos en el papel, ya se tiene fecha para el primer viaje: marzo de 2028. Aunque suene lejano y aún existan dudas entre la gente, de cumplirse el cronograma, el impacto de la megaoobra lo empezarán a sentir los capitalinos a mediados del próximo año, cuando arranquen los trabajos en un punto neurálgico: la avenida Caracas con calle 72, que pese a ser el punto de llegada, será el epicentro de la primera “gran cirugía”. A partir de ahí vendrá un trabajo, punto a punto, casi de acupuntura, para evitar el colapso de la ciudad.

La primera línea, que contrató Bogotá con un consorcio de China experto en metros, conectará la calle 72 con Av. Caracas, en Chapinero, con el Portal de las Américas, en Bosa. Lo hará mediante un viaducto de 24 kilómetros, proyectado en la administración del exalcalde Enrique Peñalosa, que adelantó la estructuración, logró la aprobación y consiguió la financiación. Y la alcaldía de Claudia López (escéptica en campaña sobre la iniciativa) revisó los avances y decidió darle su espaldarazo y continuar con la que será la obra más compleja en la historia de la capital.

Esa fue la única manera para que, por primera vez en 78 años de estudios, el proyecto se hiciera realidad. Y es que no hubo Alcaldía que no tuviera algo que ver con la idea de construir un metro y no hubo campaña hacia al Palacio Liévano que no girara en torno a esa idea. Ahora, si la

obra sale como acordaron el Distrito y el consorcio chino (que se pactó en \$12,9 billones), lo próximo será la discusión sobre la extensión del metro hasta la calle 100 y de otras líneas, donde seguro vendrán nuevos debates sobre los corredores por los que debe ir o si debe ser subterráneo o elevado. En pocas palabras, el tema del metro en Bogotá seguirá vivo por muchísimos años y campañas más.

Pero, ¿cuál fue la diferencia entre los anteriores proyectos y el que arrancó de forma oficial esta semana? Es simple: gestión y articulación. Los proyectos que se presentaron años atrás se quedaron muchas veces en el papel. Otros avanzaron con más estudios, pero, por ejemplo, se quedaron sin financiación o apoyo institucional. También ocurrió que cada avance que hizo una administración fue desechado por la siguiente y así sucesivamente. Por supuesto, ninguna iniciativa llegó al punto de elegir al constructor.

Detrás de la evolución de este proyecto está la Empresa Metro de Bogotá (EMB), cuya creación no fue sencilla y, por lo tanto, fue otro de los pasos al que llegaron pocas propuestas. El gerente de la EMB, Andrés Escobar Uribe, es el único alto funcionario de la administración Peñalosa que fue ratificado por la alcaldesa López y, según dice el propio Escobar, el inicio de las obras “significa que finalmente se concretó una planeación rigurosa y detallada para la ejecución de un proyecto de esta envergadura”. Agrega que, esta vez, la garantía está en que cuenta con todos los pasos necesarios: “Tiene constructor, interventor, financiación, la Empresa Metro, garantías de la nación. Arranca en firme, y eso nos hace ser optimistas en cuanto a que todo será fluido y ojalá sin contratiempos”.

La primera piedra para la construcción del metro se moverá en tres semanas en el sector de El Corzo, en Bosa, donde se ubicará el patio-taller, cuando la administración entregue oficialmente el predio. Es una obra que por sí sola se demora seis

Predios, intervenciones y fechas del metro

Redes de acueducto Redes de gas natural Redes eléctricas
Redes de ETB Redes de Telefonía Línea del metro



Predios de patio taller



Predios ramal técnico y espacio público



años, así que desde mediados de noviembre los ingenieros y operarios chinos empezarán la excavación de 1,1 millones de metros cúbicos de material para una obra que, para el gerente de la EMB, “será algo gigantesco”.

Paciencia y a comprar bicicleta

En algunos momentos se dijo que la construcción empezaría en Bosa y poco a poco se extendería hacia el norte por la Av. Villavicencio, luego por la Av. Primero de Mayo y finalmente por la Av. Caracas. Sin embargo, paralelo a los trabajos en el patio-taller, en mayo de 2021 empezarán obras profundas en la intersección de la Av. Caracas con calle 72.

¿Por qué allí? Por ser un punto clave para la movilidad. De acuerdo con el gerente del metro, los estudios de tráfico mostraron que esa intersección está colapsada y cualquier obra va a taponar la Av. Caracas, con un grave impacto en la movilidad. “Entonces habrá dos etapas: la primera será construir un paso deprimido en la calle 72, por debajo de la Av. Caracas, para sacar todo ese tráfico de la intersección semaforizada; la segunda, hacer el viaducto. Había que hacerlo separado, porque si se hace al tiempo será imposi-

Las otras prioridades de la primera etapa

Además de las excavaciones en el patio-taller y las obras para el deprimido de la calle 72 con avenida Caracas (que serán los dos grandes frentes de trabajo), esta etapa que inició contempla otras actividades que son responsabilidad principal de los constructores.

La tercera de esas grandes prioridades tiene que ver con la obligación de hacer una parte importante del metro con el sistema de prefabricación de vigas. “Serán necesarias cerca de 7.000 para hacer los 24 kilómetros del viaducto. Con el prefabricado se disminuyen los tiempos de construcción y los tiempos de cierres y desvíos de tráfico”, dice el gerente de la EMB. Por último, aunque empiezan a llegar a Colombia en 2025, la fabricación de los trenes empieza desde ya en China. Todo esto, con el avance del traslado de 123 interferencias con redes de servicios públicos, paso que finalizará en julio de 2022 y en el que se deben trasladar 7 grandes redes eléctricas, 11 de gas natural, 28 de acueducto y 77 de telefonía. Aunque parecen trabajos mínimos, son clave y representan más del 6 % de ejecución del proyecto.