Imprimir

En la campaña por la alcaldía de Bogotá 2015, el entonces candidato Enrique Peñalosa prometió que haría un metro más barato, más rápido en su construcción y un mejor metro para Bogotá.
Pues bien, obtenido el triunfo Peñalosa, su primer acto como alcalde electo fue solicitarle al presidente Santos la suspensión inmediata del convenio 1880 de 2014 firmado entre la nación y el distrito capital, que estaba en la segunda fase de ejecución, fase de la estructuración de la licitación del metro subterráneo.

El cronograma fijado por la nación y el distrito era licitar e iniciar la construcción de la primera línea subterránea en 2016 y finalizar su construcción en 2021. Así que 8 años después podemos reafirmar que fue un engaño y una mentira al electorado, la decisión de Peñalosa de echar por la borda la licitación del metro subterráneo en 2016 con el falso argumento que construiría en menor tiempo un metro elevado que culminaría su construcción en 2020.

La realidad es tozuda, estamos en el segundo semestre de 2023 y aún no sabemos si ya terminaron los estudios de la ingeniería de detalle o si ya fueron aprobados todos los productos o entregables por parte de la interventoría, como tampoco sabemos el costo final de la megaobra, pero lo que si sabemos es que la fase de construcción del metro elevado duraría 5 años, más 6 meses de pruebas en la fase de operación. Así que, si al metro elevado le va bien entrará en operación en 2029, la mentira se cayó por su propio peso, el daño peñalosista ya está hecho ni más barato, ni más rápido y el peor metro para la ciudad.

No quiero dejar pasar por alto las mentiras que volvieron mitos en el gobierno de Peñalosa “el suelo de Bogotá no sirve para construir un subterráneo”, asimismo el entonces gerente Andrés Escobar de la empresa metro, afirmo cínicamente “los estudios del metro subterráneo solo sirvieron para confirmar que el metro subterráneo no es viable”, esa desfachatez tuvo un eco mediático tremendo en la opinión pública porque instalaron la idea absurda que el suelo bogotano sería único en el planeta en donde no se puede construir túneles por la mala calidad del suelo.

Pero 8 años después el peñalosismo no deja de sorprender, el actual gerente de la empresa metro, el señor Leonidas Narváez defensor a ultranza del proyecto metro elevado en una reunión de empalme presidencial en 2022 presentó el informe del contrato interadministrativo 277 de 2021 sobre el estudio contratado para extender la primera línea del metro desde la caracas con calle 72 hasta la calle 100, un nuevo tramo de tipo subterráneo por la necesidad de satisfacer la enorme demanda en esa zona y también por la necesidad de hacer conexión con la troncal 68 alimentadora del metro, ese día de la presentación, el hoy Ministro de Transporte William Camargo, coordinador de la comisión de empalme para el metro de Bogotá, formuló la siguiente pregunta ¿Por qué el diseño del nuevo tramo de la línea elevada por la caracas entre calle 72 y calle 100 es subterránea? La respuesta del gerente de la empresa metro fue “ese tramo no es viable elevado porque tocaría tumbar el puente de tres niveles de la calle 94”. Así de olímpico ha sido el “rigor técnico” de los creadores del metro elevado que, 8 años después cambiaron de criterios, ahora sí se puede construir un tramo subterráneo, ahora sí sirven los suelos de la ciudad para construir túneles. Increíble cómo de un día para otro se cambian criterios y conceptos técnicos de la ingeniería, es, puro realismo mágico macondiano, en donde las mentiras repetidas por 8 años sobre la supuesta mala calidad del suelo la convirtieron en una falsa verdad irrefutable.

Hoy la propuesta de la alcaldesa Claudia López al presidente Petro es la misma, que se deje el diseño inicial del metro elevado hasta la Caracas con calle 72 y que se construya una extensión tipo subterráneo hasta la calle 100. ¿Por qué todo este disparate sobre los suelos de Bogotá? porque diseñaron una línea elevada alimentadora de transmilenio con cálculo político para no afectar el jugoso negocio de los concesionarios de transmilenio.

La otra mentira que la convirtieron en otro mito “el subterráneo es muy costoso y con la misma plata se puede construir una línea elevada hasta Suba”, eso dijo Peñalosa en la campaña 2015 que apoyo con mucho entusiasmo el hoy candidato Carlos Fernando Galán.

En 2016 ya alcalde Peñalosa en ejercicio, ordeno adelantar estudio de prefactibilidad del metro elevado, dicho estudio arrojó que la línea elevada de 20 km desde Bosa hasta la

Caracas con calle 72 y 16 estaciones, cada estación con una distancia de 1.5 km, costaría 12,9 billones con esa prefactibilidad, el presidente Santos expidió un CONPES en enero de 2017 para tumbar el metro subterráneo y priorizar una línea elevada. Los mismos técnicos de Planeación Nacional que aprobaron los estudios del metro subterráneo después de haber exigido con rigor técnico los estudios de ingeniería de prefactibilidad, factibilidad e ingeniería básica avanzada; esos mismos técnicos viabilizaron un metro elevado solo con estudio de prefactibilidad para tumbar el subterráneo.

En marzo de 2017 contrataron el estudio de factibilidad del metro elevado y el 11 de septiembre de ese mismo año anuncian con bombos y platillos que el estudio de factibilidad ha alcanzado un nivel de maduración y el metro elevado tiene un costos de 13.6 billones incluyendo los costos de construcción, material rodante (trenes), traslado anticipado de redes (TAR) y compra de 1.443 predios, así quedó establecido en el conpes 3900 del 13 de septiembre de 2017 por el cual se declara de importancia estratégica el metro elevado y se señala que el costo total del proyecto metro elevado es por 22,3 billones, distribuidos así: costos de inversión por 12,9 billones y costos financieros del crédito por 9,4 billones. Pero luego aparece la trampa técnica en el contrato de concesión firmado con la empresa china en noviembre 2019. El contrato de concesión se firma por un valor de 13.8 billones pero se excluyen los componentes de traslados anticipado de redes y la compra de predios que quedan bajo la responsabilidad de la Empresa Metro de Bogotá por un valor de 2.4 billones, así que el costo real se eleva a 16,2 billones, aún sin diseños definitivos y costos finales que debe arrojar la ingeniería de detalle. Además, debe tenerse en cuenta que estos costos de inversión se calcularon con un dólar a 3.000 y precios de materiales y obras de 2017.

Ahora, comparemos el costo del proyecto subterráneo que había culminado los estudios de ingeniería básica avanzada de fase III en 2014, una línea subterránea de 27 km que iría desde Bosa hasta la calle 127 con estaciones, cada estación con distancia de 800 metros, el costo total del proyecto 15 billones. El gobierno del presidente Santos notifico al entonces alcalde Petro, que el gobierno nacional solo financiaría 9.6 billones para la construcción del subterráneo por lo cual el gobierno distrital se vio obligado con la participación de la nación a contratar una ingeniería de valor (ingeniera financiera) que estudiara la disminución del

costo del proyecto.

La ingeniería de valor contratada en 2015 arrojo como resultado recortar el trazado hasta la calle 100, ahora serian 24 km y 24 estaciones, y el costo total del proyecto sería por 13.8 billones con un dólar a $2.000. dos años después en el 2017 se solicitó al gobierno de Peñalosa que ajustara el costo del subterráneo con el dólar a 3.000, el resultado del cálculo fue 17.5 billones. Ahí se les cayó la otra mentira peñalosista de sobredimensionar el costo real del subterráneo.

La otra gran mentira de Peñalosa con la que engatuso a la opinión pública fue sobre los diseños del metro elevado, a través de una campaña mediática difundió a los cuatros vientos que, los estudios del metro elevado eran los mejores y más robustos, semejante falacia porque la construcción del metro elevado se contrató en 2019 sin haber terminado ni siquiera los estudios de factibilidad como le evidenciare más adelante.

El estudio de la ingeniería básica avanzada del subterráneo fue licitado por el IDU y se le adjudico a un consorcio C1 conformado por una firma colombiana Canon Jiménez y otra empresa catalana que participo en la construcción de unas de las líneas de metro subterráneo de Barcelona, esos estudios culminaron en 2014 y fueron aprobados por la interventoría. Ahora, revisemos lo que paso con los estudios de factibilidad del metro elevado y la evidencia que se licito y se adjudicó el contrato de concesión 163 de 2019 con el estudio de prefactibilidad porque de acuerdo con el hallazgo de la contraloría para la fecha no se habían terminado el estudio de factibilidad.

La Auditoria 103 de 2021 de la Contraloría de Bogotá establece un hallazgo sobre los estudios de factibilidad por no hacer parte de los anexos técnicos de la licitación internacional del metro elevado: Hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria por utilizar mecanismos de consulta paralelos a la información contenida en el SECOP II, sin generar vinculo y no formar parte de las fases del proceso de selección de la licitación internacional del metro elevado de 2018, trasgrediendo la transparencia, publicidad, legalidad y responsabilidad.

Otros aspectos que señala la Contraloría de los diseños del metro elevado es sobre la construcción y la movilidad, según el ente control existen dos versiones: una primera versión es que en la Caracas se construirá el metro por tramos cada 300 metros para evitar la suspensión de la operación de transmilenio, y una segunda versión es que, técnicamente esta es una obra de construcción continua en seis tramos de trabajo simultáneo de cuatro kilómetros de longitud cada uno con una viga lanzadora independiente para construir el viaducto. Así que, esta segunda versión conllevaría cancelar la operación de transmilenio por la troncal de la Caracas, que implicaría una indemnización multimillonaria a los operadores de Transmilenio, durante los 5 años que dura su construcción.

¿Cuántos billones costaría indemnizar la cancelación por 5años la operación de transmilenio por la Caracas? ¿Qué tan viable es para la movilidad de Bogotá cancelar por años la circulación de vehículos por la Caracas?

Otro problema de los diseños que debemos tener en cuenta en el debate público, es que existe una primera línea contratada en 2019 que inicia su diseño con un patio taller en Bosa y termina con una cola de maniobra en la Caracas entre la calle 72 y calle 76 para devolver los trenes al sur. Y ahora se va contratar una segunda línea o extensión del metro a Suba con un patio taller en Suba y una cola de maniobra en la calle 80 con caracas para devolver los trenes a Suba.

Así que, el trazado de Bosa a Suba queda convertido en dos diseños de líneas de metro, cada línea operando con 25 trenes de manera independiente, dos concesionarios y dos operaciones logísticas y financieras. Lo que permite señalar que enfrentamos serios problemas con los diseños del metro en sus versiones primera y segunda línea.

Ricardo Rosanía

Foto tomada de: El Colombiano