

**Lentesplus.com** **ANTES \$163.000 AHORA \$122.250**



19 Oct 2019 - 9:00 PM  
Por: Eduardo Sarmiento

# La adjudicación del metro de Bogotá

Luego de que el país realizara múltiples estudios para la realización del metro de Bogotá, terminó con una licitación con estudios incompletos. Los pliegos de términos que llevaron a asignar la construcción se limitan a establecer el trazado de la ruta, los costos y la ingeniería básica. Los estudios de detalle, que son centrales por la naturaleza del proyecto, que gira en torno a columnas cada 35 metros, se dejan a cargo de la firma constructora.

Durante 60 años la ciudadanía vio y sintió la necesidad de que Bogotá contara, al igual que las urbes similares, de una gran troncal de metro que atravesara la ciudad por la parte central y se comunicara con el resto mediante alimentadoras verticales. Algo así como la columna vertebral decisiones cruciales para el bienestar público. Los estudios y el debate se hicieron para un metro subterráneo y la parte más importante, como son los estudios de suelos y detalle de ingeniería, que costaron \$150.000 millones, constituyeron la última parte del proceso. Sin embargo, Peñalosa, con el argumento de que el metro aéreo se podía realizar con la tercera parte del costo del subterráneo, abandonó los estudios previos y contrató un nuevo trabajo. En pocos días pasó del metro subterráneo como troncal básica a un sistema elevado en el que el metro es un suplemento del Transmilenio.

En un artículo anterior (marzo 25) mostré cómo la información comparada de los dos estudios no confirmaba el supuesto de Peñalosa. En el estudio de la administración anterior se encontraba que el metro subterráneo cubriría 27 km y costaba \$15 billones. Ahora, en la propuesta del metro elevado, se estima que el recorrido sería de 23 km con un costo de \$11 billones. La diferencia en términos del costo por kilómetro es de 25 %, que es similar a los sobrecostos de este tipo de obras.

La diferencia grande está en los beneficios de la obra. Por simples razones económicas de escala el metro subterráneo está en capacidad de movilizar muchos más pasajeros que el aéreo. La explicación es la misma que la de por la cuál el conducto de transporte de líquidos se hace con tubos cubiertos y no con superficies cuadradas abiertas. Sin duda, el metro subterráneo permite ampliaciones y extensiones mucho mayores, sin restarle espacio al transporte superficial. No existe otra forma para romper el cuello de botella de la movilidad de la ciudad.

En cierta forma, se repite la experiencia del metro de Medellín, Hidroituango y Reficar, en la que los proyectos faraónicos se realizan sin estudios suficientes y detallados. Por lo demás, la práctica de dejar en manos de los constructores la realización de los estudios rompe el principio reconocido de la separación entre el diseño y la construcción. Los constructores quedan en capacidad de influir en las condiciones de los proyectos para obtener mayores ganancias a costa de los contribuyentes. Por razones administrativas bien conocidas, lo lógico es que un proyecto de estas dimensiones sea designado por la misma administración que inicia su ejecución.

La licitación en los términos descritos no resuelve el dilema de los dos metros. La administración que triunfe en la elección de alcaldes tendrá que entrar en algún tipo de negociación para garantizar la consistencia entre los estudios generales y los de detalles. De ninguna manera se puede permitir que el proyecto se realice en los términos decididos por la firma constructora. Los estudios de detalle y la evolución del proyecto deben ser materia de seria revisión y seguimiento de la administración y la ciudadanía.

VER TODOS LOS COLUMNISTAS

15 Comentarios

**CYBER PROMO**  
Compra tu Seguro de Arrendamiento Digital y gánate \$35.000 sin costo de honorarios.  
SURA te respalda siempre. Asegúrate un premio y aprovecha los días de cyber promo en suraenlinea.com. Solo en suraenlinea.com. **ABRIR >**

Buscar columnista  
Selecione columnista

## Últimas Columnas de Eduardo Sarmiento

El desbordamiento del desempleo  
5 Oct 2019

Gasto social inefectivo  
28 Sep 2019

Modificación del régimen cambiario  
22 Sep 2019

Fragilidad de la economía mundial  
14 Sep 2019

