



Boletín Geotécnico

Artículo

El primer metro de Centroamérica en Panamá se convirtió en un éxito económico y social



La línea 1, de 16 kilómetros cumplirá este próximo 5 de abril un año de funcionamiento y “ya ha superado los 200.000 pasajeros diarios”

Por: Panamá América

Panamá se apresta a empezar a construir en los próximos meses dos líneas más de metro después de que la primera lleva ya casi un año de funcionamiento en un proceso que ha sido *“un éxito económico, social y ambiental”*, dijo hoy a Acan-Efe el ministro del sector, Roberto Roy.

La línea 1, de 16 kilómetros y que el próximo 5 de abril cumple un año, ***“ya ha superado los 200.000 pasajeros diarios”*** y funciona ***“al 99% sin incidencias técnicas y de seguridad”***, aseguró Roy, ministro del Metro y del Canal de Panamá.

Ese tramo, que constituye **el primer metro de Centroamérica, fue construido “en un tiempo récord -subrayó Roy -de 38 meses”** por un consorcio liderado por la multinacional Odebrechet, en asociación con la constructora FCC.

De sus 16 kilómetros, la mitad transcurren subterráneos bajo el centro de la ciudad, de altísima densidad humana, *“sin que se tuvieran que abrir en trinchera las calles y sin afectar a la muy alta infraestructura tecnológica del centro bancario”*.



Las constructoras, que *“trabajaron con dos tuneladoras, y 24 horas al día, para poder cumplir los plazos”, no encontraron la más mínima oposición ciudadana porque “hicimos -recalcó el ministro- un tremendo trabajo social y ambiental, para no afectar a la gente ni al medioambiente”*.

Con la colaboración de la banca multilateral y la privada *“diseñamos un programa de asistencia social para comprar de la mejor manera los terrenos y relocalizar a la gente; igualmente, a los comercios afectados les pagamos la mitad del alquiler”*, explicó Roy.

“No tuvimos oposición, pero no fue suerte, fue por tratar bien a los ciudadanos”, subrayó.

La línea 1 del metro se ha convertido además en uno de los espacios más seguros para los panameños, protegido por “una élite de 300 policías especialmente entrenados, de los que constantemente dos viajan en cada vagón y cinco vigilan cada estación”.

Esos policías están además coordinados desde un moderno centro de control, que el ministro mostró a Acan-Efe, desde el que se visualizan permanentemente las imágenes tomadas en tiempo real por cientos de cámaras de vídeo.

Un años después de empezar a funcionar, todas las instalaciones del metro se mantienen impolutas, gracias, según dijo Roy, al programa Metrocultura de educación cívica, que también ha conseguido que *“por ahora no se ha registrado accidente alguno”* a causa del comportamiento de un usuario.



La construcción de esta línea de metro costó **US\$1.700 millones** y generó unos **3.000 puestos de trabajo**.

El pasaje cuesta 35 centavos de dólar, un precio que el ministro considera que *“hay que aumentarlo, y se hará, cuando establezcamos una tarifa integrada del*

metro y el metrobús” (red de autobuses conectados con las estaciones del metro).

La receta para el éxito de un proyecto como este, según Roy, consiste en *“que exista voluntad política; empezar de cero absolutamente, creando una institución nueva y no dependiendo de otra y sus lastres burocráticos; crear un equipo no muy grande y muy unido; y tener muy planificado el itinerario para no caer en atrasos”*.

Roy es el único alto funcionario que ha permanecido en su puesto tras el cambio de la administración del expresidente Ricardo Martinelli a la del actual gobernante el país, Juan Carlos Varela, lo que parece convertirlo en ingrediente indiscutible de esa receta exitosa.

El metro *“le ha ahorrado a los ciudadanos que lo usan entre dos y tres horas diarias de su tiempo”*, en una ciudad con millón y medio de habitantes (área metropolitana) en la que se compran mensualmente 5.000 autos y en la que tendríamos que construir 25 kilómetros al mes de calles nuevas, solo para conseguir que no aumente el tranque (atasco)”, explicó el ministro.



En ese contexto, aseguró, el Estado panameño está dispuesto *“a librar la guerra entre el transporte público y la cantidad de autos privados que están en las calles”*, y para ello va a construir dos líneas de metro nuevas.

La línea 2, de 22 kilómetros y elevada en su totalidad, ya está en proceso de licitación, cuyo ganador se conocerá las próximas semanas y se espera que empiece a construirse el de junio con un plazo de unos 45 meses para concluirla.

A la licitación han concurrido el mismo consorcio que construyó la Línea 1, liderado por la brasileña Odebrecht en alianza con la española FCC; el grupo UTE Panamá, formado Dragados S.A, de España, Ingenieros Civiles Asociados S.A (ICA), de México, y Graña y Montero, de Perú; y un tercer grupo, en el que se asocian la China Harbour Engineering and Construcción Company, Cina Railway y la española Corsan Corviam.

La Línea 3, que saldrá a licitación en los próximos meses, tendrá también algo más de 20 kilómetros y será totalmente elevada, pero con la peculiaridad de que cruzará el Canal de Panamá por un puente cuya construcción tendrá que ser objeto de una licitación previa que administrará el Ministerio de Obras Públicas, adelantó Roy.

“Esa tercera línea pasará por lugares con muchas colinas y, por tanto, curvas, por lo que utilizaremos un monorail”, añadió.