



Carretera de Cali a Buenaventura (Sacyr)

Colombia, apuesta fuerte por la obra civil

Diana Prieto Rioja



Colombia es la cuarta nación en extensión territorial de América del Sur y, con alrededor de 47 millones de habitantes, la tercera en población en América Latina. Es la tercera nación del mundo con mayor cantidad de hispanohablantes. Se trata de un país con oportunidades para las empresas españolas que quieran impulsar su desarrollo internacional en el sector de la construcción

En Colombia, la inversión en obras civiles creció un 10,9 % en el tercer trimestre del 2014, frente al mismo periodo del año anterior, afianzándose como el sector que impulsa el desarrollo del país, según la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI). La inversión privada en infraestructura de transporte a cargo de la ANI aportó el 50 % de la inversión del sector transporte. Los proyectos de concesión de la ANI ejecutaron inversiones por más de 1,31 billones de dólares en el tercer trimestre de 2014, en todos los modos de transporte, representando un incremento de 22 % con respecto al mismo trimestre del año anterior. En los primeros 9 meses de 2014, la inversión en los contratos de concesión fue

de aproximadamente 3,9 billones de dólares, y en el acumulado de los últimos 12 meses de 5,1 billones de dólares.

En particular, para el tercer trimestre del 2014, la inversión en concesiones viales presentó una variación positiva de 26 %, lo que supone más de 926,000 millones de pesos durante el tercer trimestre de 2014. Las obras civiles de las concesiones portuarias presentaron un significativo crecimiento del 47%, lo cual representa una inversión por más de 80,5 millones de euros. Adicionalmente, en maquinaria y equipo portuario se invirtieron 10,5 millones de euros y la inversión en zonas de uso privado de las sociedades portuarias superó los 66 millones de euros. En total, en los puertos colombianos durante el tercer trimestre de 2014 se invirtieron más de 157 millones de euros. Por otra parte, la inversión en la infraestructura ferroviaria creció un 783 %, lo cual representa un total de inversión en el tercer trimestre del año de casi 25 millones de euros.

España en Colombia

El año pasado las inversiones de España en Colombia sumaron más de 800 millones de euros, con un au-

República de Colombia

Bogotá

Forma de gobierno

República presidencialista

Presidente

Juan Manuel Santos Calderón

Moneda

Peso colombiano

Superficie

1.141.748 km²

Población

47.846.160 habitantes

Idioma

Español (oficial) y numerosas lenguas indígenas

PIB

553.462 millones de dólares

mento del 60 % respecto a 2012 –con un total de 514 millones de euros–. El Banco de la República maneja estos alentadores datos que atribuye a la crisis vivida en Europa en los últimos años así como al atractivo particular de algunos sectores. Además, el número de empresas españolas presentes en el país se ha disparado un 250 % en los tres últimos años, rozando así las 400.

Las estadísticas del Banco de la República revelan que entre 1994 y 2013 España acumuló inversiones directas en Colombia por 8.400 millones de euros. Así las cosas, el país supuso el cuarto origen preferido por la inversión extranjera y representó el

10,7 % del dinero extranjero que aterrizó en el país en esos años.

Concretamente, entre los meses de enero y noviembre de este año, el importe de las licitaciones en infraestructuras adjudicadas en Iberoamérica en las que han participado empresas españolas asciende a 16.947 millones de euros, según comentó la ministra Ana Pastor en una de sus últimas intervenciones. Esto pone de manifiesto el “prestigio internacional con el que actualmente cuentan las empresas de ingeniería españolas en todo el mundo”. Esta cifra, además, representa el 41 % de los 41.327 millones de euros que corresponden a licitaciones internacionales, lo que



Eje cafetero, Colombia



Problemas de transporte en Bogotá

pone de manifiesto el peso específico de Latinoamérica.

Primera línea del Metro de Bogotá PLMB

Bogotá es una ciudad de ocho millones de habitantes y tiene una importante problemática en cuanto al transporte público, dispone del sistema TransMilenio (una solución en superficie de mediana capacidad) saturado, los buses del Sistema Integrado de Transporte Público y las busetas son poco eficientes por el alto volumen de tráfico, existe un excesivo uso del transporte privado. Lleva más de 70 años de discusiones sobre el Metro y no dispone todavía de ninguna línea. Es

una de las pocas grandes ciudades del mundo que no dispone de Metro, se hace necesario un importante aumento de la capacidad de los sistemas de transporte masivo para evitar llegar al colapso general del transporte, un aumento progresivo de la contaminación ambiental y un importante aumento de la tensión social. “Las soluciones a los problemas de transporte pasan por la implantación de más medios de transporte masivo, la reducción del uso del vehículo privado y generar hábitos en la población de uso del transporte público, para cambiar la tendencia de uso del transporte”, asegura Josep Simona, director del proyecto de la empresa Euroestudios.

El Consorcio L1, formado por las empresas españolas Euroestudios e Idom Ingeniería y Consultoría y la empresa colombiana Cano Jiménez Estudios, fue adjudicatario del contrato cuyo objeto es el diseño para la primera línea del Metro en el marco del sistema integrado de transporte público –SITP– para la ciudad de Bogotá. Los trabajos se desarrollan para el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, un organismo que depende de la Alcaldía Mayor de Bogotá, y cuentan con el apoyo del Banco Mundial. Se iniciaron el 25 de junio de 2013 y está previsto que terminen el 24 de febrero de 2015, con un plazo total de 20 meses. El presupuesto estimado de las obras



Futuras estaciones del Metro de Bogotá (Euroestudios)

asciende a la cantidad de 15 billones de pesos colombianos, unos 6.000 millones de euros.

El objeto del contrato es el Diseño Básico Avanzado de la infraestructura, el amueblamiento y sistemas (electrificación, señalización y comunicaciones) necesarios para la operación de la línea así como la definición del material móvil requerido para la Prime-

ra Línea del Metro de Bogotá PLMB. La Línea 1 del Metro de Bogotá atraviesa el centro de la ciudad y circula por debajo de una zona urbana densamente edificada. La carga máxima de viajeros por tramo estimada en la PLMB es de 46.420 pasajeros/hora/sentido en el año de puesta en servicio (2021) y de 80.000 pasajeros/hora/sentido en el año horizonte (2050). El número de viajes diarios estimados en

el año de puesta en servicio (2021) es de 834.690 viajes y en el año horizonte (2050) es de 2.399.970 viajes.

Euroestudios ha tenido presencia en Colombia de forma ininterrumpida desde 1998, y su delegación colombiana se ha consolidado como el principal referente de Euroestudios a nivel internacional, habiendo ejecutado más de 50 proyectos con entidades públicas y privadas y aportando al país soluciones técnicas e ingenieriles de gran valor. Actualmente emplea en Colombia a más de 150 profesionales y mantiene un volumen de negocio cercano a los 20 mil millones de pesos, afirmándose como la principal ingeniería de consulta española en el país.

En Colombia, destacan entre las principales referencias la Estructuración Técnica de la Ruta del Sol; el Plan Maestro del Aeropuerto El Dorado, Interventorías de Sistemas de Transporte Masivo para Transmilenio, Metrobús y Transcaribe; Interventorías y Diseños de Carreteras; Interventorías de Concesiones; Diseños de Transporte Urbano; Diseños de Establecimientos Penitenciarios e Interventoría de Establecimientos Educativos y de Salud.

“En la actualidad participamos en las principales iniciativas de infraestructura del país, liderando los Diseños Básicos Avanzados de la Primera Línea del Metro de Bogotá (27 km, IDU), la Estructuración del Grupo 3 de Concesiones de la 4G de Autopistas (2.100 km, Fonade/ANI), y las Interventorías de los Programas de Vivienda Gratuita e Infraestructura (Fábricas 1 y 4 de Fonade), de la Doble Calzada Buga- Buenaventura Tramo Cisneros-Loboguerrero (INVIAS), de la Concesión Vial Bogotá-



Medellín

Villeta (ANI) y de la Concesión Aeroportuaria Centro-Occidente (ANI/AOH).

Refuerzo del transporte en Medellín

OHL es la empresa encargada del tranvía de Medellín para la construcción de las obras civiles del corredor tranviario del proyecto Corredor Verde en la avenida de Ayacucho. Con un importe de 70,3 millones de euros, este nuevo contrato refuerza la actividad de OHL en Colombia, donde actualmente

participa en la construcción del complejo hidroeléctrico El Quimbo. Este proyecto, en UTE con la italiana Impregilo, tiene un presupuesto de 283 millones de euros y fue adjudicado por Emgesa, filial colombiana de Endesa. El proyecto del tranvía de Medellín consiste en la construcción de la infraestructura y la superestructura de vía, así como los patios y talleres del tranvía. El contrato también incluye la adecuación del urbanismo y el espacio

público en el ámbito del proyecto. El tramo que ejecutará OHL tiene 4,3 km de longitud, con vía doble, seis paradas y tres estaciones de transferencia, San Antonio, Miraflores y Alejandro Echevarría. Los tranvías, que no están incluidos en la oferta, serán vehículos de neumáticos, guiados mediante un riel central, según el sistema Translhor.

Además, FCC, a través de su filial especializada en proyectos industriales,

se encarga del acondicionamiento del puesto central de control del Metro de Medellín en el valle de Aburrá. Las obras contemplan la ejecución de las infraestructuras necesarias para que las nuevas instalaciones del edificio central de control pueda albergar el equipamiento necesario para la supervisión y gestión de la nueva línea de tranvía de Ayacucho, de zona centro-oriental de Medellín, así como de las nuevas líneas de cableado aéreo. La realización de esta obra está prevista en un plazo de ocho meses.

Con esta infraestructura se garantiza por un lado, el funcionamiento del Centro de Control del sistema intermodal de transporte público, y por otro, se mejora significativamente la movilidad de la población local, lo que potenciará la productividad de la región.

Actualmente, también está realizando la obra civil y los montajes electromecánicos de línea de 500 Kv en Nueva Esperanza, al norte del país, y está ejecutando un contrato 'llave en mano' de reposición de las subestaciones de la fase I del programa Remos. El Grupo de Servicios Ciudadanos está presente en Colombia desde los años 80, participó en el proyecto de la construcción del metro de Medellín, actualmente está trabajando en la adecuación hidráulica del río Bogotá y la construcción de la Torre del Control del Dorado.

Autopista al río Magdalena

OHL Concesiones ha ampliado su cartera de activos con su primera autopista de peaje en Colombia, Río Magdalena 2. Con 144 km de longitud, ha sido adjudicada por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), y se enmarca en el programa de cuarta generación de concesiones viales promovido por el



Autopista al río Magdalena 2 (OHL)

Gobierno de Colombia para mejorar la conectividad de los principales centros de producción y exportación del país. La inversión total asciende a 837 millones de euros, de los cuales 458 millones corresponden a la ejecución de obra nueva. El plazo de concesión es de 25 años, ampliable hasta un total de 29 años.

La infraestructura tendrá una longitud total de 144 km, de los cuales 82 km serán de nueva construcción y los 62 km restantes de rehabilitación y mejora del trazado existente, actualmente en operación. El nuevo tramo, cuyo inicio de obra está previsto en 2016, incorporará dos túneles y 79 puentes, el mayor de ellos en Puerto Berrío, sobre el Río Magdalena, de 1.480 metros de longitud.

El proyecto mejorará significativamente la conexión de la Costa Caribe, especialmente los Departamentos de Córdoba y Sucre, con Medellín, el suroriente de Antioquía y con la Ruta del Sol que integra, a través de la cuenca del Magdalena Medio, Santander,

Cundinamarca, Tolima y Caldas. La ampliación y mejora de Autopista Río Magdalena 2 añadirá competitividad al transporte de carga, beneficiando a los centros de producción del occidente de Antioquía, Eje Cafetero y Valle del Cauca, Río Magdalena, norte y oriente del país.

Otras carreteras

Sacyr cuenta con un proyecto en el mercado colombiano de construcción de un tramo de la carretera de Cali a Buenaventura por importe de 103 millones de euros. Adjudicado por el Instituto Nacional de Vías de Colombia (Invias) en abril de 2013, este contrato incluye la construcción de 3,3 kilómetros de segunda calzada, la adecuación y rectificación de otros 20 kilómetros de la calzada existente con la construcción de cuatro viaductos de longitudes entre 320 y 580 metros, y la finalización de otro viaducto de 400 metros, obras de drenaje, contención y estabilización, instalación de señalización y obras de protección; gestión predial, ambiental, social y mantenimiento. El diseño se proyecta con



trazados que mejoran las condiciones de la carretera actual siendo este un principal corredor de carga del país, con el fin de disminuir los costos de operación vehicular, el número de accidentes y aumentar la protección del mismo ante eventos naturales. El plazo de construcción es de 51 meses.

Según sus responsables, el grupo Sacyr amplía y consolida su expansión internacional con su participación en un mercado en expansión como el colombiano que cuenta con un importante plan de infraestructuras en marcha. Gracias a esta diversificación, el 77 % de la cartera de obra pertenece a contratos en el exterior.



Por otro lado, el consorcio liderado por Ferrovial Agroman, en el que participa la empresa colombiana Colpatría, se ha adjudicado la construcción de un tramo de autopista en Medellín por 36 millones de euros. Se trata de 4,1 kilómetros de carretera de dos carriles por sentido, incluidos cuatro puentes, que conectará Medellín y su salida al Pacífico, en el departamento colombiano de Antioquia, en el noroeste del país. Este proyecto se inscribe en los planes de desarrollo de la red viaria que conectará Medellín, la segunda ciudad de Colombia, con la zona portuaria del Pacífico. Con esta adjudicación, Ferrovial Agroman refuerza su presencia en el país sudamericano, donde está llevando a cabo varios proyectos, entre los que destaca la construcción de los túneles de la central hidroeléctrica de Ituango, por 55 millones de euros.



Obras en la carretera de Cali a Buenaventura (Sacyr)

Asimismo, el consorcio integrado por Iridium Concesiones de Infraestructuras y Dragados, ambas de ACS, e Episo, del grupo Corficolombiana ha

sido seleccionado para la construcción y explotación del proyecto vial Mulaló-Loboguero, cuya inversión asciende a 820 millones de euros. Dragados y Episol serán las responsables del diseño y construcción, mientras que Iridium junto con Episol gestionarán la financiación y la operación y mantenimiento del proyecto, ha informado ACS este mes de diciembre. La vía adjudicada tiene una longitud de 31,8 kilómetros y conectará las zonas industriales del valle del Cauca con el puerto marítimo más importante del Océano Pacífico y de Colombia por el volumen de carga que mueve –Puerto de Buenaventura–, al tiempo que permitirá canalizar el tráfico pesado del sur del país. La inversión del proyecto es de 820 millones de euros y los ingresos de la sociedad concesionaria provendrán de pagos realizados por la administración en contraprestación por la prestación de servicios de operación y mantenimiento, así como del cobro de peajes. Los trabajos de diseño arrancarán en 2015,

y el proyecto cuenta con un plazo de construcción estimado de 5 años. Esta adjudicación supone la segunda concesión que ACS consigue en Colombia en 2014, tras la adjudicación de otro proyecto en junio, con una inversión aproximada de 1.200 millones de euros.

Otros proyectos

Sacyr Industrial ha entrado en un nuevo mercado con la adjudicación de una Terminal de Importación de Gas Natural Licuado por valor de 106 millones de dólares a construir en Cartagena de Indias (Colombia). El contrato, adjudicado por la Sociedad Portuaria el Cayao S.A. E.S.P. (SPEC), integrada por la empresa Colombiana Promigas, y un fondo de inversión de capital extranjero, Barú LNG, incluye el diseño, construcción y puesta en marcha de una terminal de importación de Gas Natural Licuado con una capacidad de manejo de 400 millones de pies cúbicos de gas licuado al día, que una vez regasificado, se transporta hasta el Sistema Nacional de Transporte

(SNT) de gas ubicado en la costa norte colombiana.

Este proyecto, el primero de estas características en Colombia, reforzará la solidez del Sistema Energético Colombiano y permitirá garantizar la continuidad en el funcionamiento de las tres principales centrales de generación de la costa norte colombiana. La instalación deberá estar a pleno rendimiento en el segundo semestre de 2016 e incluye, no sólo la terminal de importación de GNL, sino el gasoducto de 10 km encargado de transportar el gas importado desde la bahía de Cartagena de Indias hasta el SNT.

Los ingenieros de Caminos españoles en Colombia

Actualmente, Colombia es un país que está creciendo y con un importante plan de infraestructuras en marcha. Son muchas las empresas españolas que operan en el país y cuentan con ingenieros de Caminos desplazados. “Un profesional español que quiera



Cartagena de Indias



Bogotá

ejercer debe obtener un Permiso Temporal para ejercer sin Matrícula Profesional en Colombia. Este permiso lo otorga el Consejo Profesional Nacional de Ingeniería (COPNIA) y es válido por un año, aunque se puede renovar. Si se quiere ejercer de manera indefinida la profesión en el país, debe obtenerse la Matrícula Profesional”, nos explica Josep Simona, director del proyecto del metro de Bogotá de Euroestudios.

“Los ingenieros españoles aportan experiencia en especialidades que son menos conocidas en Colombia, por ejemplo, en el caso concreto del metro, puesto que es la primera línea que se está proyectando en el país. No hay experiencia en el diseño de una línea de estas características, tampoco en instalaciones o señalización ferroviarias, ni en la gestión y la explotación de una empresa de metro. En cambio los ingenieros locales lógicamente un

gran conocimiento del país, de la manera de trabajar aquí, de las relaciones con las administraciones y empresas locales, las leyes, y eso también es importante para el proyecto. Creo que es importante crear equipos mixtos con ingenieros españoles e ingenieros locales, para que se complementen”, asegura Simona.

Aunque el trabajo en general no es tan diferente, aunque sí parece ha-

ber algunas diferencias. “En concreto la manera de relacionarse con la Administración durante el proyecto, en Colombia está más burocratizada que en España, se intercambia mucha documentación por escrito, cualquier decisión que se tome tiene que oficializarse previamente, esto muchas veces hace que se ralentice el trabajo. También hemos encontrado diferencias, por ejemplo, en la metodología de la investigación geotécnica. Aquí había poca experiencia en la obtención de las muestras continuas en los sondeos, para conseguirlo se han traído varias máquinas de sondeos de España, y también personal experimentado en sondeos. En este aspecto, la investigación geotécnica para el Metro de Bogotá ha aportado nuevos conocimientos”, nos cuenta Josep Simona.

El nivel de vida en Colombia es mucho más bajo que en España. En el año 2013, en un listado de 186 países, Colombia se ubicó en el puesto 91. En el entorno de Latinoamérica está por muy por debajo de Chile (40), Argentina (45) o Uruguay (51), y ligeramente por debajo de Perú (77), Brasil (85) o Ecuador (89). “El país es agradable, la gente es amable y no existe la barrera del idioma, esto también ayuda mucho. Además culturalmente tenemos muchas cosas en común”.

Aunque por ejemplo en Bogotá, moverse por determinadas zonas de la ciudad, por los estratos altos, no es barato. “Leí un artículo en el año 2012 sobre un estudio que indicaba que Bogotá es una de las ciudades más costosas del mundo para los ejecutivos extranjeros que llegan en plan de trabajo, se situaba en el puesto 53 entre 214 ciudades”.

Tanto a nivel personal como a nivel profesional son muchas las ventajas de trabajar fuera. “El conocer otros países, otras culturas, otras maneras de trabajar, otras gentes, es una experiencia enriquecedora. En los últimos años en que España ha sufrido una importante crisis, salir fuera del país ha sido para muchos la única oportunidad para conseguir trabajo. No es una experiencia fácil, pero sí es muy interesante. Para mí lo más difícil es estar lejos de la familia”.

En cuanto a la vivienda, no es complicado encontrarla, aunque no es barata en la zona norte de Bogotá. Alquilar un apartamento de una habitación de unos 45-60 m² puede costar entre 2,5-4 millones de pesos colombianos al mes (unos 1.000€-1.600€) y con 2-3 habitaciones entre 4,5-6 millones de pesos mensuales (unos 1.800€-2.400 €). En otras zonas de la ciudad se pueden conseguir viviendas más baratas, pero no es muy recomendable para gente extranjera que se ha desplazado por trabajo.

“En mi caso me he desplazado yo solo, mi familia sigue en Barcelona, con lo cual no he tenido que buscar colegio para los niños, ni hacer una gran mudanza. Algún compañero sí se ha desplazado con la familia y ha tenido que buscar escuela”. En Bogotá hay un colegio español, el centro Reyes Católicos, que ofrece todos los niveles de Educación: Infantil, Primaria, Secundaria Obligatoria y Bachillerato. Con el importante desplazamiento de españoles que está habiendo últimamente, se ha presentado algún problema de plazas para escolarizar a niños de familias desplazadas a Bogotá por trabajo.

Ingeniero de Caminos de la promoción de 1988 de la Escuela de Ca-

minos de la Universitat Politècnica de Catalunya, con 26 años de experiencia, Josep Simona ha trabajado siempre en la redacción de proyectos, principalmente de obras lineales (carreteras y ferrocarril). Hasta ahora su carrera profesional se había desarrollado mayoritariamente en proyectos en España, con algunas experiencias previas a nivel internacional. Actualmente es el director del proyecto de la primera línea del metro de Bogotá.

“De momento seguiré en Colombia hasta que termine el proyecto del Metro de Bogotá, en febrero de 2015, más lo que se pueda alargar hasta liquidar el contrato y cerrar las oficinas, que puede ser algún mes más. Después ya veremos. Mi objetivo es volver a España cuando pueda, pero todavía no parece haber muchas opciones de trabajo mientras no se recupere la inversión en obra pública, y esto no parece que vaya a suceder a corto plazo. Ganas de volver a España las tengo todas”. **ROP**



Josep Simona Faus

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Director del Proyecto de la L1 del Metro de Bogotá en Euroestudios



Blanca Fernández Barjau

Consejera Económica y Comercial de la
Embajada de España en Colombia

“Hasta 2020 se invertirán 138.000 millones USD en infraestructura y vivienda”

En cifras de inversión, ¿se puede cuantificar la presencia española en Colombia?

Según los datos del Banco de la República de Colombia, desde el año 1994, España es el cuarto inversor internacional en Colombia, con una inversión acumulada de más de 10.200 millones de dólares. Los principales sectores de la economía colombiana receptores de la inversión española han sido los siguientes: energía eléctrica y gas, servicios financieros, seguros y fondos de pensiones y telecomunicaciones principalmente. En la Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España tenemos registradas unas 300 empresas españolas con presencia en el país.

¿Qué volumen de negocio se puede circunscribir al área de infraestructuras?

Colombia presenta grandes limitaciones en infraestructuras. A modo de ejemplo, la red de carreteras es muy poco densa, con 15 kilómetros de carreteras por kilómetro cuadrado frente a una media de 45 de promedio en América Latina.

El actual gobierno parece decidido a emprender el plan de desarrollo de infraestructura más ambicioso de la historia reciente. Según cálculos del Ministerio de Transporte y del Departamento Nacional de Planeación, hasta 2020 se invertirán 138.000 millones USD en infraestructura y

vivienda tanto con recursos públicos como privados. Transporte representa el 61% (85.000 MUSD); minas y energía el 19% (26.000 MUSD) y TIC el 7%. Ahora bien, que se alcancen las metas dependerá de la respuesta que se dé a los importantes retos que enfrenta el país en materia de financiación, de legislación medioambiental o de consultas con comunidades. Hasta la fecha, la demora para poner en marcha las diversas iniciativas es evidente.

¿Cuál es el proceso para que una empresa española pueda realizar infraestructuras en suelo colombiano?

Las variables que explican las adjudicaciones a empresas españolas son el aporte de financiación –pues muchos proyectos se financian a través de PPPs– y la experiencia específica en materia de aeropuertos, túneles o puentes que tienen las empresas españolas. Es importante señalar que la competencia en este sector se ha incrementado exponencialmente con la llegada de un número elevado de empresas extranjeras que se suman al número importante de empresas colombianas existentes.

Es muy difícil adjudicarse algún contrato sin tener presencia en el país, por lo que las empresas españolas que quieran trabajar en este sector deben establecerse y sobre todo asesorarse muy bien sobre la legislación. Cabe mencionar que las diversas entidades

exigen requisitos financieros (de endeudamiento, liquidez o rentabilidad) cada vez más estrictos lo que puede dificultar la participación en los procesos de licitación pública.

¿Cómo perciben los colombianos a los profesionales españoles?

Las empresas constructoras españolas pueden aportar un activo importante como sería su gran experiencia internacional en el campo de la construcción de infraestructuras pudiendo ser un perfecto aliado para las constructoras locales, que en algunos casos, puede que no tengan la misma experiencia. Si bien los ingenieros españoles tienen prestigio en Colombia, hay que subrayar el alto nivel de los profesionales colombianos.

¿Qué recomendaciones haría a un español que está pensando en ir a buscarse la vida a Colombia?

El ejercicio de la profesión para un español que venga a Colombia no es fácil. Al alto nivel de los profesionales locales anteriormente mencionado, debemos añadir que los trámites para la homologación de títulos de España requieren tiempo. Asimismo, las empresas locales no suelen contratar extranjeros, por lo que la puerta de entrada vendría fundamentalmente de la mano de las empresas españolas. **ROP**