



# Comentario Económico del día

Director: Sergio Clavijo  
Con la colaboración de Alejandro Fandiño

Junio 20 de 2013

## El pesado Petro-Metro de Bogotá: ¿Cuándo será ese Cuando?

Tras casi 60 años de estudios y serios tropiezos, el Banco Mundial acaba de anunciar su endoso a los estudios de pre-factibilidad del Metro de Bogotá adelantados durante el período 2008-2011, a un costo de US\$9.5 millones a precios de 2009. Ahora se estima que tomará un par de años más (2013-2014) realizar la ingeniería básica y entonces se tendrá el camino despejado para iniciar, hacia el 2015, la Primera Línea de Metro (PLM) de Bogotá. Si todo sale según lo planeado, en el 2020 arrancarían la operación de esa PLM, 65 años después de haber contemplado dicha idea.

Esta ingeniería básica debe establecer tres delicados aspectos técnicos, a saber: i) diseño de túneles y estaciones; ii) cruces con redes de servicios públicos; y iii) detalle del llamado “material rodante” y establecer sus costos de mantenimiento y operación. De esta manera se estará completando la fase de “Estudio y Diseño Conceptual”, que unificó y calibró las matrices de oferta y demanda de transporte de la ciudad (ver *Informe Semanal* No. 1014 de marzo de 2010).

Cabe recordar que el Conpes No. 3677 de julio de 2010 había recomendado al Distrito unificar la planeación del transporte público multimodal, incluyendo allí a Transmilenio, el SITP, Tren de Cercanías y, por supuesto, el repudiado Metro por parte del Alcalde Petro. Por cuenta de su liviandad, se perdieron casi dos años de trabajo, distraídos en su vaga idea de “trenes livianos”, en vez de concentrar los esfuerzos en el Metro pesado, lo cual sólo ahora está ocurriendo.

En dicha planeación se señalaba que la PLM tendría como fecha límite el 2018, luego ya estamos dos años tarde respecto del cronograma del 2010, aun si todos los tiempos se cumplen exactamente de aquí en adelante. Uno de los elementos que ahora se han descubierto es que es indispensable extender dicha PLM hasta la calle 170, no sólo por el elemental cubrimiento de zonas ya saturadas en la capacidad del Transmilenio, sino porque todo corredor de Metro requiere en su punta terminal la zona de parqueo de los vagones y, en el otro extremo, la zona de mantenimiento de los mismos (ver Estudio de Diseño Conceptual - SDG).

Baste señalar aquí que la velocidad del Transmilenio (Norte-Caracas-Décima) ya ha colapsado a 24.3 km/h respecto de los 60 km/h que se tuvieron en el 2001. De allí la importancia de que la PLM entre a complementar ese mismo corredor, donde se tiene la gran concentración de pasajeros.

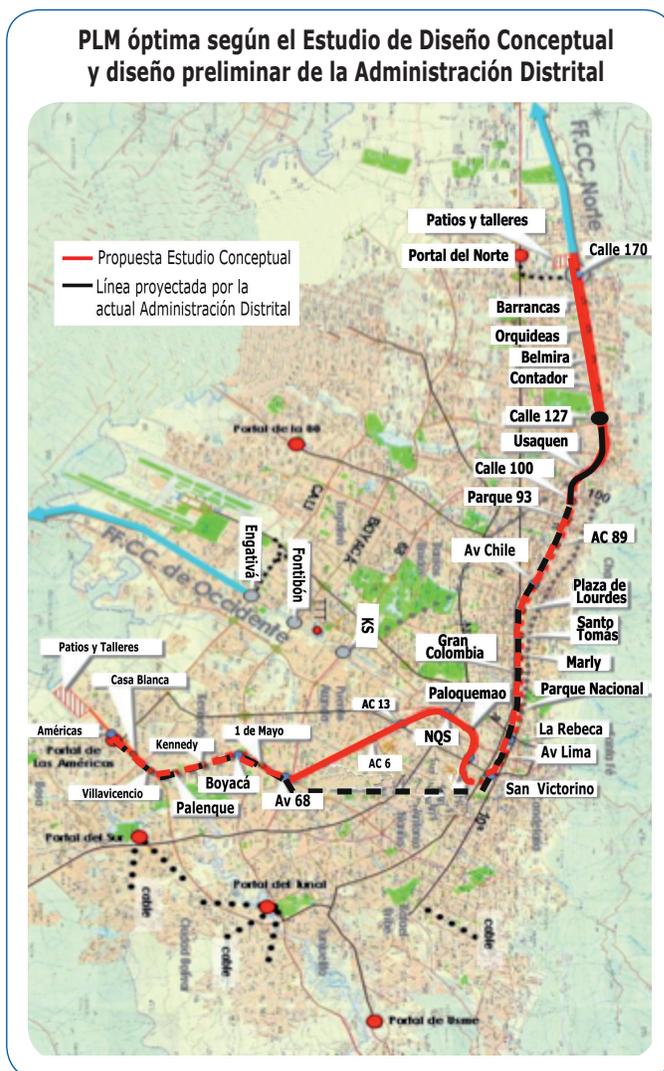
De esta manera, la PLM óptima debe arrancar en el Portal de Las Américas (atendiendo la gran demanda de Ciudad Kennedy, Bosa y Soacha), donde se tienen no menos de 700.000 pasajeros/día. De allí debe

**Continúa**

Director: Sergio Clavijo  
Con la colaboración de Alejandro Fandiño

enrutarse hacia el Centro de Bogotá y en paralelo-subterráneo seguir por las carreras 13 y 11 hacia la calle 127, a partir de allí se debería aprovechar la extensión férrea natural hasta la calle 170, (ver gráfico adjunto). Aun así, se estima que dicha extensión tan sólo liberaría un 20% de la actual carga del Transmilenio en el corredor Auto Norte – Caracas y hasta un 11% en el tramo restante (127 – Américas).

Anif celebra entonces que Petro finalmente le esté parando bolas al Metro y que haya abandonado sus veleidades sobre el tren-ligero, como ligeras en sus vagas ideas al respecto. Ahora Nación y Distrito deben aplicarse en la gestión y cumplimiento estricto del cronograma antes comentado, donde la colaboración técnica y auditoria del Banco Mundial serán cruciales para llevar a feliz término esta idea de cumplir las metas volantes: i) en el 2014 culminando la ingeniería básica; ii) en el 2015 arrancando la construcción de la PLM; y iii) en el 2020 inicio de la operación. ¡¡¡Ya estamos 60 años tarde y hemos perdido otros dos años adicionales, luego la meta es tenerlo funcionando antes de que nos den los 65 años de tardanza¡¡¡



Fuente: elaboración Anif con base en Estudio de Diseño Conceptual y presentación de la actual Administración Distrital.