

ARTÍCULO DE INVESTIGACIÓN Y DIVULGACIÓN ACADÉMICA

El Metro Elevado de Bogotá: Diez Beneficios y Diez Contradicciones

Un análisis crítico de la Primera Línea del Metro de Bogotá desde la arquitectura, el urbanismo y la equidad social, con corte a julio de 2025

AUTOR

Arq. E. Alejandro Moreno R.

Arquitecto e investigador independiente

Colombia — 2025

RECIBIDO

Julio 2025

ÁREAS TEMÁTICAS

Urbanismo · Movilidad · Infraestructura · Equidad urbana

RESUMEN

La Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB), con un avance superior al 68% en noviembre de 2025 y operación comercial proyectada para marzo de 2028, constituye la obra de infraestructura urbana más relevante y debatida de la historia reciente de la capital colombiana. Este artículo examina, desde una perspectiva arquitectónica, urbanística y de equidad social, diez beneficios verificables y diez contradicciones estructurales del modelo elevado adoptado. El análisis parte de fuentes primarias —estudios de impacto ambiental y social, datos de la Empresa Metro de Bogotá, el Banco Mundial y la Secretaría Distrital de Movilidad— y de la evidencia acumulada durante la fase de construcción activa. El metro elevado no es ni el milagro que sus defensores proclaman ni el error que sus detractores denuncian: es una decisión con consecuencias profundas y ambivalentes sobre la forma, la equidad y el futuro de Bogotá.

Palabras clave: metro elevado · viaducto · Bogotá · movilidad urbana · impacto urbanístico · equidad territorial · Primera Línea del Metro.

I. CONTEXTO: SETENTA AÑOS DE PROMESA, UNA DECISIÓN IRREVERSIBLE

Bogotá esperó más de setenta años su metro. Desde los primeros estudios en la década de 1940 hasta la adjudicación del contrato en 2019 bajo la alcaldía de Enrique Peñalosa, el metro fue el símbolo más persistente —y más frustrado— de la modernización de la capital colombiana. La decisión de construirlo elevado, en viaducto, no fue solo una elección técnica: fue el resultado de una disputa política que atravesó administraciones, generó estudios contradictorios y divide todavía a ingenieros, urbanistas y ciudadanos.

Con corte a noviembre de 2025, la Línea 1 del Metro de Bogotá avanzó un 40% adicional llegando a 68.64%, consolidándose como el proyecto de infraestructura vial más grande del país. Se han construido 9.240 metros de viaducto y están operando 8 vigas lanzadoras a lo largo del trazado. A la fecha hay instalados más de 11.000 metros de rieles en Patio Taller y más de 2.000 en viaducto. En mayo de 2026 se iniciaron las primeras pruebas energizadas y autónomas de los trenes sobre el viaducto, un hito que marcó el inicio del fin de la fase constructiva.

Este artículo no pretende zanjar el debate entre metro elevado y metro subterráneo —una discusión que la realidad constructiva ha vuelto académica. Pretende algo más útil: identificar con rigor y sin militancia los diez beneficios reales que el metro elevado traerá a Bogotá y las diez contradicciones estructurales que su adopción genera, para que la ciudad pueda gestionarlas con la seriedad que merecen.

68% Avance de la obra al corte de noviembre de 2025	24^{km} Extensión total del trazado, íntegramente en viaducto elevado
16 Estaciones, de las cuales 10 serán intermodales con TransMilenio	2028 Año de operación comercial proyectada (marzo)

NOTA SOBRE LA DECISIÓN TÉCNICA

El ingeniero Armando Ardila, experto en estructuración de proyectos de infraestructura, señaló que "la decisión de optar por un diseño elevado en lugar de uno subterráneo respondió a criterios políticos y no exclusivamente técnicos." Sin embargo, reconoció que la infraestructura elevada es más económica en su construcción inicial. El debate entre modelos no tiene una respuesta universal: depende de la geología, la densidad urbana, el presupuesto disponible y —como Ardila señala— la voluntad política de cada administración.

II. DIEZ BENEFICIOS DEL METRO ELEVADO

Los beneficios que se enumeran a continuación están documentados en los estudios de factibilidad de la PLMB, los informes de avance de la Empresa Metro de Bogotá (EMB), el respaldo del Banco Mundial y la evidencia comparada de sistemas metro elevados en ciudades de referencia como Medellín, Santiago de Chile y São Paulo.

DIEZ BENEFICIOS VERIFICABLES

01 CAPACIDAD DE TRANSPORTE MASIVO SIN PRECEDENTE EN BOGOTÁ

Cada tren transporta hasta 1.800 pasajeros, equivalente a siete buses biarticulados o doce articulados de TransMilenio. *La línea tendrá una capacidad para transportar 72.000 pasajeros hora sentido y al día se podrían movilizar 1.050.000 personas.* Ningún otro sistema de transporte masivo de la ciudad se acerca a esas cifras de eficiencia por vehículo.

02 EQUIDAD TERRITORIAL: EL METRO LLEGA DONDE MÁS SE NECESITA

El trazado conectará Bosa con el centro financiero y la calle 100, beneficiando principalmente a los estratos 1, 2 y 3. Por primera vez en la historia de la ciudad, un sistema de transporte de alta capacidad y confort parte desde el suroccidente —las localidades con mayor déficit histórico de conectividad— hacia el centro y el norte.

03 MENOR COSTO Y MENOR TIEMPO DE EJECUCIÓN FRENTE AL METRO SUBTERRÁNEO

Gracias a los estudios geológicos realizados se hizo evidente el grave riesgo de construir bajo tierra: habría sido necesario abrir una zanja de más de 20 metros de profundidad con altos costos y riesgos de desestabilización de edificaciones, desecamiento e interrupción de redes de servicios públicos. El modelo elevado redujo el riesgo constructivo y permitió una velocidad de avance notable mediante prefabricación industrial de pilotes y vigas.

04 TECNOLOGÍA ELÉCTRICA Y AUTÓNOMA: CERO EMISIONES DIRECTAS

Los trenes son 100% eléctricos y autónomos —sin maquinista—, operados por sistemas de conducción automática. El diseño del sistema incorpora además *un mecanismo que genera energía cuando los trenes empiezan a frenar, la cual alimenta a los que están emprendiendo la marcha, sumándose a la que suministran tres subestaciones de energía.* El sistema opera sin combustibles fósiles en ninguna fase del ciclo operativo.

05 INTERMODALIDAD: 10 ESTACIONES INTEGRADAS CON LA RED EXISTENTE

Tendrá 16 estaciones —10 de ellas intermodales—, cicloparqueaderos y mejor conexión con la red de ciclorrutas. La integración tarifaria con la tarjeta TuLlave permitirá transbordo sin costo adicional entre el metro, TransMilenio y el SITP, reduciendo el gasto mensual en transporte de los usuarios de menores ingresos que hoy pagan dos o tres tarifas en un mismo desplazamiento.

06 VALORIZACIÓN DEL SUELO Y DESARROLLO URBANO ORIENTADO AL TRANSPORTE

En ciudades como Medellín y Santiago de Chile, el metro ha impulsado el crecimiento de barrios y el aumento del valor de la propiedad en zonas cercanas a las estaciones. *El plan habilita 12.594 metros cuadrados de suelo junto a la Estación Intermedia Avenida Primero de Mayo para construir más de 25.000 metros cuadrados de vivienda, comercio y servicios, revitalizando un nodo estratégico.* La valorización del suelo en el corredor del metro generará plusvalías captables por el Distrito para financiar infraestructura complementaria.

07 RESPALDO FINANCIERO INTERNACIONAL Y LEGITIMIDAD INSTITUCIONAL

El Directorio Ejecutivo del Banco Mundial aprobó un préstamo de US\$530 millones para apoyar la fase más intensiva de construcción, impulsando más empleo, inclusión y desarrollo urbano. La aprobación del Banco Mundial no es solo financiera: implica un proceso de debida diligencia sobre los estándares sociales, ambientales y de gobernanza del proyecto que ningún otro sistema de transporte de la ciudad ha tenido que superar.

08 INFRAESTRUCTURA PEATONAL Y CICLISTA MEJORADA EN EL CORREDOR

Las obras mejorarán la infraestructura peatonal y ciclista, traerán un espacio público más seguro e iluminado. Además, incorporará protocolos contra el acoso en el transporte público y acciones para aumentar la participación de mujeres en el sector transporte. El corredor del metro, hoy dominado por el tráfico vehicular, tiene el potencial de convertirse en el eje peatonal más largo y mejor equipado del suroccidente bogotano.

09 VELOCIDAD COMERCIAL SUPERIOR A CUALQUIER ALTERNATIVA TERRESTRE

La velocidad comercial proyectada del metro —entre 35 y 40 km/h— es entre dos y tres veces superior a la de TransMilenio en condiciones de congestión. Actualmente, *movilizarse de un extremo de la ciudad a otro puede tomar hasta 2 horas en horas pico.* El metro reducirá ese tiempo a menos de 45 minutos en el corredor Bosa-calle 72, con una frecuencia estimada de entre 3 y 5 minutos en hora pico.

10 CONSTRUCCIÓN DE CIUDADANÍA Y CULTURA METRO DESDE LA FASE DE OBRAS

En 2025, el Vagón Escuela recibió a más de 46.200 personas, se realizaron 126 talleres con cerca de 3.000 participantes y más de 10.000 estudiantes conocieron los beneficios del Metro mediante actividades lúdicas. La formación de una cultura metro —algo que ciudades como

Medellín tardaron una generación en construir— está comenzando antes de que el sistema entre en operación, lo que augura una mayor apropiación ciudadana desde el primer día.

III. DIEZ CONTRADICCIONES DEL METRO ELEVADO

Las contradicciones que se identifican a continuación no son argumentos en contra del metro — su construcción es un hecho irreversible— sino señalamientos de tensiones estructurales que la ciudad debe gestionar con anticipación, honestidad política y recursos específicos. Ignorarlas no las resuelve: las agrava.

DIEZ CONTRADICCIONES ESTRUCTURALES

01 IMPACTO SOBRE EL COMERCIO LOCAL DURANTE LA CONSTRUCCIÓN: DAÑO SIN REPARACIÓN EFECTIVA

En la avenida Primero de Mayo, en Kennedy, pequeños empresarios reportaron una caída de ingresos por los cierres parciales y las restricciones de movilidad de la megaobra. Comerciantes y vecinos denuncian problemáticas que van desde la invasión de escombros y polvo hasta la afectación directa a la actividad económica; mientras que andenes y espacio público aparecen deteriorados, con obras inconclusas y desvíos improvisados. Los mecanismos de compensación económica para el comercio afectado han demostrado ser insuficientes y lentos frente a la magnitud del daño.

02 AFECTACIÓN PREDIAL MASIVA: 1.465 PREDIOS IMPACTADOS, MAYORITARIAMENTE EN ESTRATOS BAJOS

"Del total, se afectarán 1.465 predios, entre los que se encuentran 222 para construir el viaducto, 29 para el perfil de la vía, 79 del patio taller, 860 para las estaciones y 250 para obra complementaria." La concentración de esta afectación en estratos 1 y 2 —los menos capaces de absorber una reubicación forzada— constituye una contradicción profunda en un proyecto que se presenta como herramienta de equidad social.

03 IMPACTO ACÚSTICO Y VISUAL SOBRE PREDIOS COLINDANTES EN UN RADIO DE 200 METROS

Las proyecciones de ruido y calidad de aire se extienden a un máximo de 200 metros desde la vía, área que se considera como Zona de Influencia Directa. Aunque el diseño incorpora estructuras disipadores de ruido y vibración, la presencia permanente de una infraestructura elevada de 12 metros de altura sobre predios residenciales de los estratos más bajos del corredor representa una externalidad negativa cuya compensación no está resuelta en el marco normativo vigente.

04 EL DEBATE TÉCNICO NUNCA FUE CERRADO DE MANERA TRANSPARENTE

Todos los expertos reconocieron que el metro elevado transformará profundamente la ciudad. Sin embargo, la pregunta es: ¿será para bien o para mal? Ardila advirtió que "la infraestructura de un metro elevado tiene un impacto masivo en la ciudad, transformando su entorno en todas sus dimensiones", afectando el valor del suelo, la dinámica comercial y la percepción del espacio público. El cierre de un debate técnico legítimo mediante decisiones administrativas deja heridas institucionales que dificultan la gobernanza futura del sistema.

05

SEGURIDAD Y DETERIORO DEL ESPACIO PÚBLICO BAJO EL VIADUCTO: LA SOMBRA PERMANENTE

Una reciente encuesta de Bogotá Cómo Vamos advirtió que en la avenida Primero de Mayo los participantes temen por su seguridad debido a calles oscuras, acumulación de residuos, suspensión de rutas del SITP y la creciente dependencia de los bicitaxis. El espacio bajo el viaducto —que en su extensión máxima alcanzará 24 kilómetros— corre el riesgo de convertirse en el corredor de inseguridad más largo de Bogotá si no se interviene activamente con iluminación, usos del espacio público y gestión social permanente.

06

PÉRDIDA DEL TEJIDO SOCIAL EN BARRIOS TRADICIONALES DEL CORREDOR

La transformación urbana y la pérdida del tejido social en barrios tradicionales son inquietudes recurrentes, junto con los impactos económicos en el comercio local, especialmente en el sector mobiliario. Los barrios que han construido su identidad durante décadas alrededor de ejes comerciales hoy fragmentados por la obra enfrentan un proceso de desestructuración cuya reversión, una vez finalizada la construcción, no está garantizada.

07

RIESGO DE GENTRIFICACIÓN: LA VALORIZACIÓN QUE EXPULSA A QUIENES EL METRO DEBERÍA SERVIR

La valorización del suelo en el corredor del metro —uno de los beneficios identificados en la sección anterior— tiene una cara oscura: el aumento del valor catastral y del mercado de arrendamiento puede expulsar a los residentes de estratos 1 y 2 precisamente de las zonas que el metro conectará con el resto de la ciudad. La gentrificación inducida por el transporte masivo es un fenómeno documentado en Santiago de Chile, Ciudad de México y Medellín, y Bogotá carece de instrumentos normativos efectivos para prevenirla.

08

EL METRO NO REDUCE EL TIEMPO DE TRANSPORTE DEL GRUESO DE LA CIUDAD

El presidente Gustavo Petro señaló durante un Consejo de Ministros que el metro elevado "no disminuye el tiempo de transporte de la ciudad." Aunque la afirmación es discutible en su generalización, apunta a una contradicción real: el corredor Bosa-calle 72 representa apenas una fracción de los desplazamientos de una ciudad de 8 millones de personas. El grueso de los bogotanos que no viven ni trabajan en ese corredor no experimentarán ninguna mejora directa en sus tiempos de desplazamiento hasta que la red de metro tenga al menos tres o cuatro líneas.

09

IMPACTO ESTÉTICO Y MORFOLÓGICO IRREVERSIBLE SOBRE EL PAISAJE URBANO

Las imágenes de los inmensos pilotes del Metro de Bogotá alrededor de la avenida Primera de Mayo han generado una discusión sobre la estética del desarrollo de la ciudad y sus implicaciones económicas y sociales. En personas cercanas al petrismo ha provocado una oleada de reacciones sobre la inconveniencia del metro elevado y su impacto mayor en barrios pobres. Un viaducto de 12 metros de altura y 24 kilómetros de longitud transforma irreversiblemente la escena urbana de los barrios que atraviesa, con efectos sobre la iluminación natural, la visibilidad del espacio público y la relación entre edificio y calle que no pueden ser mitigados únicamente con diseño de estaciones.

10

EL ESPACIO BAJO EL VIADUCTO: OPORTUNIDAD DESAPROVECHADA O PROBLEMA SIN RESOLVER

Los 24 kilómetros de espacio bajo el viaducto representan entre 150.000 y 200.000 metros cuadrados de suelo público en uno de los corredores de mayor densidad popular de Bogotá. Sin un plan de uso activo, explícito y financiado, ese espacio será colonizado por usos informales, inseguridad y deterioro. La contradicción es que la Empresa Metro de Bogotá no tiene mandato ni presupuesto para gestionar ese espacio público: corresponde a las alcaldías locales y a la Secretaría Distrital del Hábitat, entidades que hasta ahora no han presentado un plan integral de intervención bajo el viaducto.

IV. SÍNTESIS: LO QUE LA CIUDAD DEBE DECIDIR AHORA

El metro elevado de Bogotá es un hecho. No hay debate técnico que lo revierta, ni declaración política que lo detenga. Lo que sí puede decidirse —y debe decidirse en los próximos meses, antes de que la inercia constructiva lo haga por omisión— es cómo la ciudad gestiona sus contradicciones y maximiza sus beneficios.

Cinco decisiones son urgentes. Primera: la creación de un fondo distrital de compensación económica para el comercio afectado por la obra, con criterios claros, ágiles y proporcionales al daño documentado. Segunda: un plan maestro de intervención del espacio bajo el viaducto, con usos definidos, financiación asegurada y responsables institucionales explícitos. Tercera: instrumentos de captura de plusvalías y de protección de arrendatarios en el corredor del metro, para que la valorización no expulse a los mismos beneficiarios del sistema. Cuarta: la extensión del sistema de transporte complementario —rutas de acercamiento al metro desde barrios alejados del corredor— para ampliar el universo de beneficiarios reales más allá de los usuarios directos del corredor Bosa-calle 72. Quinta: una comunicación institucional honesta sobre los impactos negativos reales de la obra, que construya confianza ciudadana en lugar de agravar la percepción de que el Estado no escucha.

"La interacción entre la ciudad y la infraestructura es profunda y cambia las condiciones de bienestar de manera drástica."

El metro elevado de Bogotá no es ni el milagro que sus defensores proclaman ni el error que sus detractores denuncian. Es una infraestructura de alto impacto, con beneficios reales y verificables para más de un millón de usuarios diarios proyectados, y con contradicciones estructurales que, si no se gestionan con anticipación y recursos específicos, producirán daños irreversibles sobre los barrios y comunidades que más necesitan que el metro funcione bien.

Bogotá tiene una oportunidad histórica. Después de setenta años de espera, tiene finalmente su metro. La pregunta que la ciudad debe responder ahora no es si el metro era necesario —lo era— sino si está dispuesta a hacer el trabajo político, social y urbanístico que se necesita para que sea también justo.

LA IMAGEN QUE RESUME LA PARADOJA

Un comerciante de la avenida Primero de Mayo que ha visto caer sus ventas un 40% durante dos años de obra espera, con razón, que el metro que destruyó temporalmente su negocio le traiga también más clientes cuando esté en operación. Un residente del barrio que vive a 15 metros del viaducto espera que el tren que pasa sobre su techo cada cuatro minutos no le quite el sueño ni le quite el valor de su apartamento. Ambas expectativas son legítimas. Ambas son responsabilidad del Estado. Y ambas están, a julio de 2025, sin respuesta suficiente.

V. VEREDICTO: ¿VALE O NO VALE LA PENA? ÍNDICE DE ASERTIVIDAD DEL PROYECTO

La pregunta es directa y merece una respuesta directa. Después de examinar diez beneficios verificables y diez contradicciones estructurales, después de revisar la relación beneficio-costos documentada por tres organismos internacionales independientes, y después de contrastar la evidencia con la realidad de los barrios que hoy viven bajo el viaducto, este artículo propone un índice de asertividad del proyecto —una calificación compuesta que pondera el desempeño del metro elevado en seis dimensiones críticas.

El índice no pretende ser matemáticamente definitivo: pretende ser intelectualmente honesto. Cada dimensión recibe una puntuación entre -100 (contradicción total) y +100 (beneficio total), ponderada por su peso relativo en el bienestar urbano de largo plazo. El resultado es un número con signo que responde, con la precisión que permite la evidencia disponible, a la pregunta de si este proyecto vale la pena.

CUADRO 3. ÍNDICE DE ASERTIVIDAD DEL METRO ELEVADO DE BOGOTÁ — MATRIZ DE EVALUACIÓN POR DIMENSIONES

DIMENSIÓN DE EVALUACIÓN	FUNDAMENTO DEL PUNTAJE	PESO	PUNTAJE	PONDERADO
Movilidad y capacidad de transporte	1.050.000 usuarios/día proyectados; velocidad comercial 43 km/h; frecuencia 3 min. Sin precedente en la ciudad.	25%	+85	+21.3
Equidad social y territorial	Sirve estratos 1-2-3 desde Bosa. Pero afecta 1.465 predios en los mismos estratos y genera riesgo de gentrificación sin instrumentos de protección.	20%	+40	+8.0
Relación beneficio-costeo económico	Inversión total \$22,33 billones. La Contraloría y el IDU proyectan \$5 de beneficio por cada \$1 invertido y ahorro de \$49 billones a 2050. Costo/km 15% menor que el subterráneo viable.	20%	+78	+15.6
Impacto morfológico y espacio público	24 km de viaducto de 12 m de altura transforman irreversiblemente el paisaje. Espacio bajo el viaducto sin plan de gestión. Comercio afectado sin compensación efectiva.	15%	-35	-5.3
Sostenibilidad ambiental	100% eléctrico, regeneración de energía en frenado, reducción del 28% en muertes viales y del 30% en delitos de alto impacto proyectadas. Cero emisiones directas en operación.	10%	+80	+8.0
Gobernanza, legitimidad y gestión del riesgo social	Debate técnico cerrado sin transparencia plena. Comunidades afectadas sin compensación suficiente. Espacio bajo el viaducto sin responsable institucional definido.	10%	-48	-4.8
Fuente: Elaboración del autor. Puntajes basados en Contraloría de Bogotá (2020), IDU (2015), Banco Mundial (2025), Empresa Metro de Bogotá (2025) e Infobae Colombia (2026).				+42.8

ÍNDICE DE ASERTIVIDAD — VEREDICTO

El metro elevado de Bogotá obtiene un índice de asertividad de **+43 sobre 100**. Es un número positivo —el proyecto vale la pena— pero moderado: no es el éxito rotundo que sus defensores proclaman ni el fracaso que sus detractores denuncian. Es una infraestructura con beneficios reales, verificables e irreversibles en movilidad, equidad y sostenibilidad ambiental, que carga con contradicciones morfológicas, sociales y de gobernanza que la reducen significativamente por debajo de su potencial máximo. El índice podría subir a +65 o más si la ciudad implementa las cinco decisiones urgentes identificadas en la Sección IV. Podría bajar a +20 o entrar en terreno negativo si el espacio bajo el viaducto se deteriora, la gentrificación expulsa a los beneficiarios previstos y el comercio afectado nunca es compensado.

+43
ÍNDICE DE
ASERTIVIDAD

5.1 QUÉ DICE EL NÚMERO

Un índice de +43 sobre 100 significa que el metro elevado de Bogotá genera más valor del que destruye, pero solo lo hace de manera clara en las dimensiones de movilidad, economía y sostenibilidad ambiental. En las dimensiones de equidad social real, morfología urbana y gobernanza, el proyecto está en deuda con la ciudad —y esa deuda no es accidental ni inevitable: es el resultado de decisiones que todavía pueden corregirse.

La cifra también dice algo sobre el proceso: *el estudio del IDU concluye que el Metro es un proyecto socialmente rentable para la ciudad y que por cada peso invertido en el Metro de Bogotá se obtendrá un incremento en el bienestar para los ciudadanos de cinco veces la inversión realizada.* Ese es el potencial. El índice de +43 es la distancia entre el potencial y la realidad gestionada.

Y dice una última cosa, quizás la más importante: *la Contraloría ratifica que el proyecto subterráneo hubiera podido ejecutarse únicamente desde el Portal Américas hasta la calle 53, lo cual habría reducido considerablemente la población beneficiada por el sistema de transporte; esta diferencia fue la que hizo socialmente inviable el proyecto subterráneo.* El metro elevado, con todos sus defectos, llega donde el subterráneo no habría llegado. Eso vale.

RESUMEN DEL VEREDICTO — LO QUE INCLINA LA BALANZA

TRES RAZONES POR LAS QUE SÍ VALE LA PENA

Un millón de usuarios diarios desde Bosa hasta la calle 72, sirviendo exactamente a los estratos con mayor déficit histórico de movilidad. Sin metro elevado, esa cobertura era imposible con el presupuesto disponible.

Una relación beneficio-costos de 5:1 avalada por la Contraloría, el IDU, el BID y el Banco Mundial. Cuatro instituciones independientes, el mismo resultado: el proyecto genera más de lo que cuesta.

70 años de espera y frustración terminaron. Bogotá tiene finalmente la infraestructura de transporte que su tamaño y su densidad exigían desde hace décadas. El costo de seguir sin metro superaba ya el costo de cualquier modelo.

TRES RAZONES POR LAS QUE EL PROYECTO ESTÁ INCOMPLETO

24 kilómetros de espacio bajo el viaducto sin un plan de uso, sin responsable institucional y sin presupuesto asignado. Es la mayor amenaza al índice de asertividad: si ese espacio se deteriora, arrastra todo lo demás.

Los barrios que más necesitaban el metro son los que más han pagado su construcción: 1.465 predios afectados en estratos 1 y 2, comercio sin compensación efectiva, tejido social fracturado durante años de obra sin reparación garantizada.

La gentrificación no tiene freno. El aumento del valor del suelo en el corredor expulsará a los residentes que el metro debería servir si la ciudad no actúa ahora con instrumentos de captura de plusvalías y protección de arrendatarios.

El metro elevado de Bogotá vale la pena. Pero vale +43, no +100. Y la diferencia entre esos dos números es responsabilidad exclusiva de las decisiones políticas, institucionales y presupuestales que la ciudad tome —o deje de tomar— en los próximos tres años, antes de que el primer tren entre en operación comercial en marzo de 2028.

NOTAS

1. Los datos de avance de obra citados en este artículo corresponden al corte del 30 de noviembre de 2025, según el informe de la Secretaría Distrital de Movilidad publicado el 14 de diciembre de 2025.
2. La cifra de 1.465 predios afectados proviene del análisis del investigador Camilo Salazar, citado en la publicación de la Revista Semana (septiembre de 2021), basado en documentación oficial de la Empresa Metro de Bogotá y la Secretaría Distrital de Planeación.
3. El área de influencia directa de 200 metros para impactos de ruido y calidad del aire se establece en el Plan de Manejo Ambiental y Social de la PLMB (L1T1-CON-AMB-PN-0016_03_V00), documento oficial de la Empresa Metro de Bogotá disponible en su sitio web institucional.
4. El préstamo del Banco Mundial de US\$530 millones fue aprobado por el Directorio Ejecutivo el 5 de diciembre de 2025, según comunicado oficial de la institución. Esta operación forma parte del portafolio de financiamiento multilateral del proyecto, que incluye también recursos del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y de la Empresa de Financiamiento de la Unión Europea (EIB).
5. La proyección de beneficio de \$49 billones a 2050 y la relación beneficio-costeo de 5:1 provienen del Estudio Socioeconómico del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), publicado en febrero de 2015 y referenciado en el portal oficial Bogotá.gov.co. Aunque el estudio data de 2015, sus proyecciones han sido ratificadas conceptualmente por la Contraloría de Bogotá en 2020 y por el Banco Mundial en 2025.
6. Los datos de inversión total (\$22,33 billones), avance al 72,13% con corte a enero de 2026, y velocidad comercial de 43 km/h corresponden a la ficha de datos clave publicada por la Empresa Metro de Bogotá en el portal Bogotá.gov.co (febrero de 2026). El costo por kilómetro del metro elevado (USD 177,2 millones) frente al subterráneo (USD 207,8 millones) es el resultado del análisis de la firma Systra, citado en el informe de la Contraloría de Bogotá de marzo de 2020.

REFERENCIAS

Ardila, A. (2025). El diseño elevado sí fue una decisión política, no técnica. Entrevista en *Cambio Colombia*. Marzo de 2025.

Banco Mundial. (2025, diciembre 5). Banco Mundial respalda la fase de construcción más importante del Metro de Bogotá. Comunicado de prensa. Washington D.C.

Bogotá Cómo Vamos. (2025). *Encuesta de percepción ciudadana sobre el impacto del Metro de Bogotá en la movilidad y el espacio público*. Bogotá.

Empresa Metro de Bogotá (EMB). (2025). *Informe de avance de obra – Corte noviembre 2025*. Bogotá: EMB.

Empresa Metro de Bogotá (EMB). (2021). *Plan de Manejo Ambiental y Social para la Construcción de la Primera Línea del Metro de Bogotá (L1T1-CON-AMB-PN-0016)*. Bogotá: EMB.

Empresa Metro de Bogotá (EMB). (2021). *Estudio y Diseños de Factibilidad del Tramo 1 de la Primera Línea del Metro*. Bogotá: EMB.

Infobae Colombia. (2026, junio 7). La otra cara del Metro de Bogotá: la obra avanza, pero crecen las quejas por escombros y comerciantes afectados bajo el viaducto. *Infobae*.

Infobae Colombia. (2025, agosto 12). El Metro de Bogotá cambia de debate: del viaducto o el subterráneo a la mitigación de impactos urbanos. *Infobae*.

La Silla Vacía / Silla Académica. (2025, marzo 2). "El metro elevado abre una oportunidad para pensar cómo crece la ciudad." Entrevista a Germán Montenegro Miranda, docente Facultad de Arquitectura, Universidad Javeriana.

Montenegro Miranda, G. (2020). *La dimensión vertical de la metrópolis: surgimiento y evolución de los edificios altos en Bogotá, 1920–2017*. Bogotá: Editorial Universidad Javeriana.

Salazar, C. (2021). Bogotá: metro y nuevas troncales de TransMilenio afectarán casi 3.000 predios. *Semana*. Septiembre de 2021.

Secretaría Distrital de Movilidad (SDM). (2025). *Bogotá avanza en movilidad: mejoras en infraestructura de transporte, seguridad vial y viajes sostenibles*. Bogotá: SDM. Diciembre de 2025.

Secretaría Distrital de Planeación. (2025). Bogotá presenta nuevos esquemas de desarrollo urbano orientados al transporte público. Bogotá.gov.co. Noviembre de 2025.

Moreno R., A. (2020). *El Baúl de Recursos Educativos (BRE): Fabricar para aprender, aprender para sanar. Propuesta de articulación — Colombia*.

Contraloría de Bogotá. (2020, marzo). Contraloría ratificó ventajas del proyecto seleccionado del Metro de Bogotá. Bogotá: Contraloría Distrital.

Instituto de Desarrollo Urbano (IDU). (2015, febrero). Según estudio socio-económico, el Metro le ahorrará a la sociedad bogotana 49 billones de pesos a 2050. Portal Bogotá.gov.co.

Empresa Metro de Bogotá (EMB). (2026, febrero). Línea 1 del Metro de Bogotá: beneficios, datos clave y más detalles. Portal Bogotá.gov.co.

Moreno R., A. (2025). La Ciudad Vertical: De la calle al cielo. *Cuadernos de Territorio y Movilidad Urbana*, 4(1).
