

Efectos de la próxima estación E13 del Metro de Bogotá sobre la población flotante del Centro Internacional

Proyecto Haciendo Economía

6 de mayo de 2025

Introducción

En las últimas dos décadas la bibliografía sobre infraestructuras de metro en América Latina ha documentado reducciones objetivas en tiempo de viaje y mejoras subjetivas de accesibilidad y bienestar. Sin embargo, la mayoría de esos trabajos se concentra en áreas periféricas y apela a métricas de tiempo promedio, dejando de lado los efectos sobre poblaciones flotantes y las expectativas previas de los usuarios. A partir de siete estudios recientes—cuatro evaluaciones cuasi-experimentales (Garcia (2022), Grimaldi (2024), Nova (2023), Prado (2018)) y tres monografías de síntesis (Alberti (2022), Huerta (2022), Degrange (2010))—analizamos qué se conoce y qué permanece débilmente explorado para el caso de la futura estación E13, ubicada en la intersección de la Calle 26 con la Avenida Caracas en Bogotá.

Síntesis de la revisión

1. Conseguir los insumos clave

- a)* Obtener aval institucional de la Alcaldía y de la Empresa Metro de Bogotá.
- b)* Reclutar y capacitar al equipo de estudiantes-encuestadores en ética y técnica de encuesta.
- c)* Validar el cuestionario (piloto de 10 casos) y cargarlo en tablets; imprimir copia en papel como respaldo.
- d)* Diseñar y producir material divulgativo (volantes e infografía resumida de la estación E13).
- e)* Tramitar permisos de espacio público y definir el cronograma operativo para los cinco puntos de recolección.

2. Ejecutar las actividades de campo

- a) Difundir el estudio una semana antes en redes de oficinas cercanas y con afiches en los puntos.
- b) Aplicar 125 encuestas en tres franjas horarias (mañana, almuerzo, tarde) a lo largo de ocho días hábiles.
- c) Registrar en tiempo real cada cuestionario y etiquetar con el punto y la hora.
- d) Digitalizar inmediatamente los formularios en papel y consolidar la base única.
- e) Codificar las preguntas abiertas en Atlas.ti y depurar la base de variables cuantitativas.

3. Generar los productos

- a) Publicar la *base limpia* (CSV) con datos anonimizados.
- b) Elaborar un informe descriptivo (tiempos, variabilidad, accesibilidad esperada).
- c) Construir una matriz de citas textuales organizada por categorías (tiempo, seguridad, comodidad, costo, vida familiar).
- d) Redactar un documento de recomendaciones iniciales para la campaña de comunicación previa a la apertura.

4. Alcanzar resultados intermedios

- a) Presentar los hallazgos a Metro de Bogotá y Secretaría de Movilidad.
- b) Ajustar mensajes y señalética de la obra conforme a las inquietudes detectadas.
- c) Divulgar un boletín a los trabajadores encuestados con fechas y beneficios confirmados.
- d) Crear un panel de voluntarios dispuestos a responder un seguimiento post-apertura.

5. Lograr resultados finales

- a) Disminuir la incertidumbre y el estrés asociado al viaje diario.
- b) Incrementar la predisposición a cambiar de modo hacia el metro desde el primer día.
- c) Incorporar diferencias de género e ingreso en los planes de servicio.
- d) Contar con una metodología lista para comparar expectativas (2025) con efectos reales (2028).

6. Aspirar al impacto

- a) Acelerar la adopción del Metro por parte de la población flotante, reduciendo tiempos de desplazamiento.
- b) Mejorar la calidad de vida y la productividad laboral durante los primeros años de funcionamiento de la estación E13.

Brechas identificadas

1. Persistente vacío sobre *población flotante en distritos centrales*. Ninguno de los estudios revisados cuantifica impactos sobre trabajadores que no residen en el área de influencia pero ingresan diariamente a ella—exactamente el perfil dominante en el Centro Internacional de Bogotá.
2. Falta de segmentación socio-ocupacional fina (nivel salarial, tipo de contrato y género) dentro del colectivo de usuarios flotantes.

Ajuste de la pregunta de investigación

A la luz de estos vacíos, reformulamos el interrogante original para un proyecto de corte cualitativo y panel de encuestas:

¿Cómo ha influido la construcción de la estación E13 del Metro en el tiempo de desplazamiento y la percepción de accesibilidad de los trabajadores que conforman la población flotante en el Centro Internacional de Bogotá, y cuáles son sus percepciones sobre los efectos a corto y largo plazo de esta infraestructura en su movilidad y calidad de vida según género, nivel salarial y tipo de contrato?

Este planteo introduce un aporte respecto a la pregunta original, articula heterogeneidades socio-ocupacionales ausentes en la literatura.

Conclusión

La evidencia compilada confirma que nuevas estaciones de metro suelen traducirse en ahorros de tiempo de viaje y mejoras de bienestar; sin embargo, la ausencia de estudios centrados en nodos de negocios y poblaciones flotantes revela una oportunidad clara para el caso bogotano. Al medir simultáneamente tiempos reales, variabilidad y expectativas de los trabajadores del Centro Internacional, esta investigación no sólo llenará un vacío empírico sino que proporcionará insumos directos para la operación inicial de la estación E13 y su integración con modos alimentadores.

Referencias

- [Alberti *et al.*(2022)] Alberti, J., Beltrán, O., Juárez, R. & Pereyra, A. (2022). *Líneas A y B del Metro de Medellín: luces y sombras de un megaproyecto transformador*. BID Monografía 1004.
- [De Grange(2010)] De Grange, L. (2010). El gran impacto del metro. *EU-RE*, 36(107), 125-131.
- [García *et al.*(2022)] García, G. A., Ramírez-Hassan, A., Saravia, E., Vargas, R., Duque, J. F. & Londoño, D. (2022). *Impacto de las intervenciones físicas en el transporte público en Medellín como herramientas para reducir la exclusión social*. BID WP-1178.
- [Grimaldi *et al.*(2024)] Grimaldi, D., Mitnik, O. A. & Zimmermann, B. (2024). Infrastructure's imprint: metro proximity and property development dynamics in São Paulo, Brazil. *IZA Discussion Paper 17414*.
- [Huerta Gonzales(2022)] Huerta Gonzales, E. (2022). Redefiniendo las distancias: el impacto de la línea del Metro en las prácticas de movilidad de los jóvenes de San Juan de Lurigancho, Lima. *Bulletin de l'IFEA*, 51(1), 143-164.
- [Nova & Prado(2023)] Nova, F. & Prado, W. (2023). *Determinación de la variación de los tiempos de viaje al incorporar una nueva estación de metro*. Magíster en Data Science, Universidad del Desarrollo.
- [Prado & col. (NBER w24996, 2018)] Gonzalez-Navarro, M. & Turner, M. (2018). Subways and urban growth: evidence from Earth. *NBER Working Paper 24996*.