

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

Proyecto Haciendo Economía

4 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 la variabilidad 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

Los trabajos de Nova (2023) y Prado (2018) muestran que agregar estaciones intermedias en, respectivamente, Maipú (Santiago) y Lima puede recortar entre 11 % y 70 % los tiempos puerta-a-puerta en horas pico; Garcia (2022) encuentra, para Medellín, que el Metrocable H y el Tranvía TA no sólo reducen minutos de desplazamiento sino que elevan la probabilidad de empleo formal y la auto-reportada calidad de vida, especialmente en mujeres. En la dimensión urbana, la expansión de la Línea 5 de São Paulo evidencia incrementos de 50 % en área construida y un adelantamiento temporal de la inversión privada (Grimaldi (2024)). Por su parte, Alberti (2022) subrayan que la gobernanza y la integración multimodal resultaron críticas para la sostenibilidad del Metro de Medellín, mientras que Huerta (2022) documenta cómo la Línea 1 limeña reconfiguró la «distancia percibida» a oportunidades educativas y laborales entre jóvenes de San Juan de Lurigancho. Finalmente, Degrange (2010) argumenta, con evidencia global, que la expansión de la red de metro es más efectiva que los subsidios al bus para disuadir el uso del automóvil.

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 tres aportes: (i) incorpora la *variabilidad* como indicador de fiabilidad del sistema; (ii) delimita un horizonte de seguimiento factible para una investigación de aula (0–12 meses) y (iii) 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*.