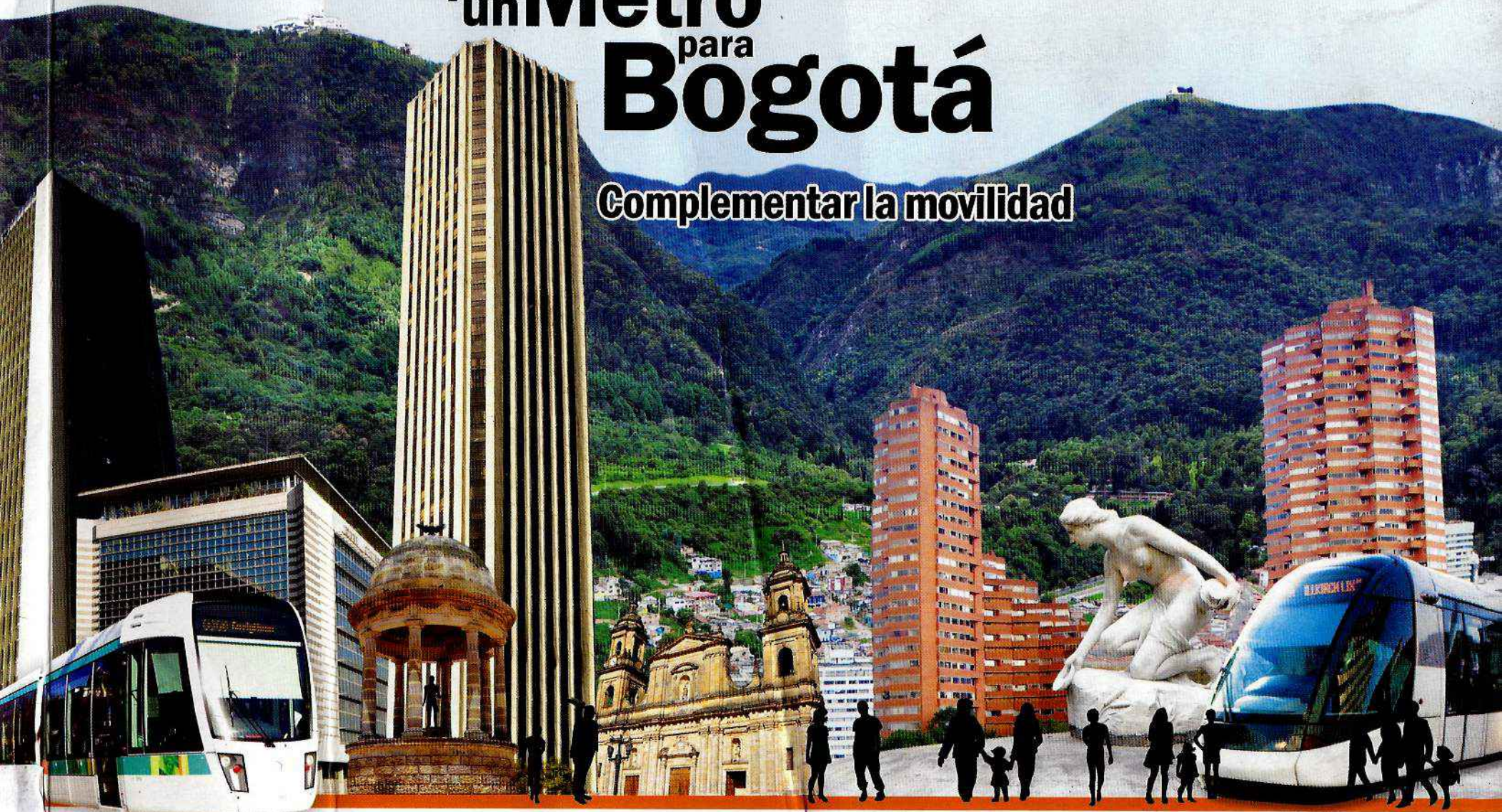


Diálogo Ciudadano

Más  
que un Metro  
para  
Bogotá

Complementar la movilidad



CIUDAD  
FUNDACION  
HUMANA  
[www.ciudadhumana.org](http://www.ciudadhumana.org)

Bogotá  
Cómo vamos



UNIVERSIDAD DEL ROSARIO  
Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario - 1653



UNIVERSIDAD  
NACIONAL  
DE COLOMBIA  
FACULTAD DE ARTES



SOCIEDAD COLOMBIANA  
DE ARQUITECTOS  
Bogotá D.C. y Guacanáras

 CAMARA  
DE COMERCIO DE BOGOTÁ  
Por nuestra sociedad

Más que un metro para Bogotá. Complementar la movilidad  
Fundación Ciudad Humana  
Cra. 11 # 81-35 oficina 302 • Teléfonos 236 11 06 - 317 659 47 50  
www.ciudadhumana.org  
Bogotá, Colombia  
© 2009

**Dirección y edición:**  
Ricardo Montezuma  
**En colaboración con:**  
Alex Ricardo Jiménez Cruz

**Coordinación operativa:**  
Angélica María Vesga R.  
**Con el apoyo de:**  
Adriana Vargas Tamayo  
Laura Gutiérrez Martínez

**Concepto y diseño gráfico:**  
Diana Pauline López S.

ISBN: 978-958-738-010-1

© 2009 Editorial Universidad del Rosario  
© 2009 Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario, Facultad de Ciencia Política y  
Gobierno y Programa Gestión y Desarrollo Urbanos -Ekística

**Coordinación editorial:** Editorial Universidad del Rosario  
**Corrección de estilo:** Luisa Fernanda Arango

**Editorial Universidad del Rosario**  
Carrera 7 N° 13-41 oficina 501 • Teléfono 297 02 00 ext. 7724  
Correo electrónico: editorial@urosario.edu.co

Las opiniones de los artículos firmados son de exclusiva responsabilidad de sus autores y no comprometen la posición de las entidades que participan en la publicación

Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede ser reproducida, ni en todo ni en parte, sin el permiso previo por escrito del autor

Impreso y hecho en Colombia

**Autor principal:**  
Ricardo Montezuma

**En colaboración con:**  
Alex Ricardo Jiménez

**Artículos de:**

Jorge Acevedo  
César Caballero  
Jairo Chaparro  
Carlos Córdoba  
Xavier Corominas  
Juan Carlos Echeverry  
Óscar Figueroa  
Ana Luisa Flechas  
Alejandro Florián  
Luis Eduardo Garzón  
Alan Gilbert  
Salvador Herrera

Yesid Lancheros  
Antanas Mockus  
Rosa Virginia Ocaña  
Juan Carlos Pérgolis  
Octavio Pineda  
Juan Andrés Rondón  
José Salazar  
Eduardo Tovar  
Jairo A. Valenzuela  
Eduardo Vasconcellos  
Jaime Andrés Vásquez  
Angélica Vesga

**Créditos fotográficos:**

El material fotográfico incluido en el libro pertenece a la Fundación Ciudad Humana exceptuando:

Bernardo Baranda (Portland, p. 92, 95)  
Ciudad de Estrasburgo, Francia (p. 108)  
Ciudad de Monterrey, México (p. 126-129)  
CTS (Portland, p. 90-91, 93-94)  
Txell Hernández Gil, Barcelona (p. 34, 41, 205, 254-255, 257)  
Enrique Jacoby (Burdeos, p. 47)  
Alex Ricardo Jiménez (p. 25, 202-203, 206)  
Eleonora Pasotti (Lima, p. 118-121, 124-125)  
Catalina Varcárcel (Medellín, 110-117)  
Andrés Vela (Houston p. 35, 44)

<b>Agradecimientos</b>	8
<b>Introducción: Diálogo ciudadano</b>	10
<b>1 Infraestructuras de transporte y transformaciones urbanas</b>	13
1.1. Transporte y crecimiento urbano	16
1.1.1. Articulación entre desarrollo urbano y transporte: los efectos del transporte se deben planear	
1.1.2. DOT, Desarrollo Orientado por el Transporte: propuestas de articulación entre desarrollo urbano y movilidad	
1.2. Evolución de los sistemas férreos urbanos	32
1.2.1. Metro y ciudad: cuatro generaciones, siglo y medio de aprendizajes	
1.2.2. Contexto latinoamericano: México D.F., São Paulo, Caracas y Santiago	
<b>2 Inserción urbana de sistemas férreos. Aprendizaje a nivel global (1990-2009)</b>	79
2.1. Casos de estudio	82
2.1.1. Karlsruhe, Alemania	
2.1.2. Portland, Estados Unidos	
2.1.3. París, Francia	
2.1.4. Estrasburgo, Francia	
2.1.5. Medellín, Colombia	
2.1.6. Lima, Perú	
2.1.7. Monterrey, México	
2.2. Análisis comparativo	130
<b>3 Transporte masivo en Bogotá. Ayer, hoy y mañana</b>	137
3.1. Ayer: un metro llamado deseo	138
3.2. Hoy: buses, busetas y Transmilenio	144
3.2.1. La precariedad del transporte público colectivo	
3.2.2. Transmilenio: primer sistema de transporte masivo de Bogotá	
3.2.3. Alternativas para potencializar y optimizar el sistema de transporte masivo Transmilenio	
3.3. Mañana: un sistema integrado de transporte público	154

## **Reflexiones técnicas y ciudadanas** **4**

159	.....	
160	.....	<b>4.1. El futuro del transporte en Bogotá. Jorge Acevedo</b>
164	.....	<b>4.2. El metro y los objetivos del desarrollo del milenio. César Caballero y Jaime Vásquez</b>
170	.....	<b>4.3. Lo que sabemos del metro. Jairo Chaparro</b>
174	.....	<b>4.4. Algunas preguntas antes del metro. Carlos Córdoba</b>
180	.....	<b>4.5. Un metro a la medida de Bogotá. Juan Carlos Echeverry</b>
184	.....	<b>4.6. ¿Memorando de entendimiento: la solución? Ana Luisa Flechas</b>
186	.....	<b>4.7. La discusión del metro de Bogotá desde la perspectiva de la función pública del urbanismo. Alejandro Florián</b>
190	.....	<b>4.8. Una política de Estado. Luis Eduardo Garzón</b>
194	.....	<b>4.9. ¿Bogotá debería construir un metro? Alan Gilbert</b>
202	.....	<b>4.10. El nuevo sistema de transporte de Bogotá: una oportunidad para su desarrollo urbano integrado. Alex Ricardo Jiménez</b>
208	.....	<b>4.11. Un metro en medio de la crisis. Yesid Lancheros</b>
212	.....	<b>4.12. El metro de Bogotá. Antanas Mockus</b>
216	.....	<b>4.13. Movilidad, nuevos retos: ciudades y ciudadanos del siglo XXI. Ricardo Montezuma</b>
218	.....	<b>4.14. La protagonista es la ciudad, no su sistema de transporte. Juan Carlos Pégollis y Jairo A. Valenzuela</b>
222	.....	<b>4.15. Construyendo un metro sobre lo construido. Octavio Pineda</b>
226	.....	<b>4.16. El metro en el urbanismo de Bogotá. José Salazar</b>
230	.....	<b>4.17. Reflexiones para el SITP, de acuerdo con la experiencia de la gestión del sistema Transmilenio. Eduardo Tovar</b>
234	.....	<b>4.18. La necesidad de un diálogo técnico y ciudadano. Angélica María Vesga</b>

## **Conclusiones y recomendaciones: más que un metro para Bogotá**

239

252 ..... **Epílogo**

**Pacto de la movilidad y participación ciudadana. Una experiencia de democracia deliberativa en Barcelona, España. Xavier Corominas**

258

**Bibliografía**

# Introducción: Diálogo ciudadano

La actual administración distrital (2008-2011) está estudiando alternativas para introducir sistemas férreos urbanos. Este es un momento histórico en el que las decisiones de hoy marcarán profundamente, para bien o para mal, el futuro de Bogotá por varias generaciones. Construir una primera línea de metro que se adapte a las necesidades cambiantes de una urbe y su región —de aproximadamente 8 millones de habitantes— es mucho más que una compleja labor técnica, económica y política, puesto que son numerosas y rápidas las mutaciones sociales, técnicas, económicas, políticas, espaciales, urbanísticas y tecnológicas acontecidas en los últimos años. En efecto, los temas urbanos requieren pensar y proceder de acuerdo con las exigencias actuales de las ciudades y ciudadanos, inducidas en gran parte por la informática y las telecomunicaciones. Estas demandas son muy diferentes a las del siglo pasado y están cambiando considerablemente las maneras de transportarse, relacionarse y apropiarse de la ciudad y los modos masivos de desplazamiento.

Una de estas transformaciones es la transición del término transporte al concepto de movilidad; a diferencia del primero éste último ubica en primer plano al ser humano, la ciudad y la sustentabilidad. En este sentido, las urbes están obligadas a reinventar el metro subterráneo o elevado del siglo XIX para adaptarlo a la ciudad y sociedad del siglo XXI. No obstante, dichos retos son poco tenidos en cuenta por muchos planeadores de transporte que continúan aferrados a incrementar, a toda costa, la velocidad y capacidad de los sistemas. Esto es mucho más paradójico y sorprendente si se tiene en cuenta que la inmensa mayoría de ciudades, de todo el planeta, están tratando de maximizar la calidad por medio de acciones y servicios complementarios al transporte que van mucho más allá de la rapidez y el aforo de los vehículos tradicionales. Esta particular manera de mejorar cualitativamente los sistemas públicos de pasajeros es una de las principales estrategias para contrarrestar la disminución de sus usuarios, la cual está en gran parte relacionada por el incremento de la motorización individual, tanto por el aumento de la posesión y uso de autos como de motocicletas.

La publicación de este libro busca aportar algunos conceptos, enfoques y lineamientos técnicos que permiten contextualizar y cualificar al lector para iniciar un diálogo ciudadano. Somos muy conscientes que por el carácter y alcance propuesto para este tipo de documentos, que pretenden sacar a la esfera ciudadana un tema de aparente exclusividad técnica y política, este texto no profundiza en muchos temas,



económicos, técnicos, administrativos y financieros, relacionados con el metro y la movilidad de la ciudad.

El presente libro se estructura con base en los siguientes cuatro capítulos. El primer capítulo, Infraestructura de transporte y transformaciones urbanas: lineamientos teóricos, plantea las temáticas relacionadas con transporte y crecimiento urbano. Se presenta el proceso histórico de la inserción urbanística de este modo de transporte en las urbes a lo largo de casi siglo y medio. En esta parte se resaltan las distintas fases o generaciones de cómo las ciudades y la ciudadanía han afrontado y percibido dicha articulación, destacando que las modificaciones adoptadas imponen grandes retos de adaptación e incluso de innovación a los sistemas de transporte existentes.

El segundo capítulo, Inserción urbana de sistemas férreos: aprendizaje a nivel global (1990-2009), ahonda en diversos casos de estudio expuestos a través de un análisis comparativo para identificar las prácticas más y menos exitosas en términos de inserción urbanística, de calidad paisajística y accesibilidad.

En el tercer capítulo, Transporte masivo en Bogotá: ayer, hoy y mañana, se exponen las tres perspectivas de la movilidad en los distintos contextos espacio-temporales. Se bosquejan algunos conceptos del contexto local que condicionan y pueden potenciar la posible implantación de una primera línea de metro en la capital colombiana.

El capítulo cuatro presenta algunas reflexiones técnicas y ciudadanas, vistas desde la perspectiva de diversos autores que desde la

sociología, la ciencia política, la ingeniería, la comunicación social, el derecho, la economía y la arquitectura, entre otras áreas del conocimiento, logran articular en un magnífico documento los resultados de este proceso. Convirtiéndose en el primer paso de apertura al diálogo ciudadano a partir del cual se impulsarán foros, seminarios y debates, encaminados a concertar lineamientos conceptuales entre los diversos tomadores de decisiones.

Las conclusiones y recomendaciones: más que un metro para Bogotá, trazan una serie de conceptos generales a tener en cuenta para lograr que Bogotá obtenga el máximo provecho de una de las más grandes inversiones en infraestructura de transporte urbano en su historia. Se resaltan cinco aspectos básicos que abordan la manera cómo un sistema de transporte público, entendido en el sentido amplio del concepto, influye profundamente en el desarrollo de todos los aspectos de la vida urbana contemporánea y seguramente en los de la ciudad del siglo XXI.

Por último, el epílogo presenta un par de experiencias exitosas sobre la articulación de la ciudadanía y los poderes políticos en el proceso de movilización y construcción social de la movilidad, para la toma de decisiones sobre infraestructura de transporte urbano. En este sentido, los casos del pacto por la movilidad y de la Diagonal de Barcelona por su actualidad y proximidad cultural son de particular relevancia para el contexto bogotano.



# Metro, requiere Diálogo Ciudadano

La actual administración distrital (2008 – 2011) está estudiando alternativas para introducir sistemas férreos urbanos. Este es en un momento histórico en el que trascendentales decisiones implicarán cuantiosas inversiones y grandes transformaciones de la ciudad que pueden marcar, para bien o para mal, el futuro de la capital colombiana por varias generaciones.

Ante este escenario, La Cámara de Comercio de Bogotá, Bogotá cómo vamos, la Universidad del Rosario, la Facultad de Artes de la Universidad Nacional de Colombia, la Sociedad Colombiana de Arquitectos Regional Bogotá y la Fundación Ciudad Humana, se dieron a la tarea conjunta de prepararse para impulsar una amplia reflexión denominada “Diálogo ciudadano”.

El propósito del diálogo es generar un espacio de discusión que permita identificar los lineamientos conceptuales básicos desde diversas perspectivas, facilitando la concertación de la mejor alternativa para la ciudad de una manera proactiva y participativa, con miras a constituir un sistema integrado de transporte que responda satisfactoriamente a las necesidades de la población.

La Fundación Ciudad Humana visitó y estudió varios sistemas férreos con el fin de aprender, comprender y adaptar conceptos que permitan aportar a la reflexión de la ciudad. Así mismo, desarrolló encuentros y mesas de discusión con diversas entidades y especialistas locales e internacionales. Esta publicación es un documento que incorpora tanto los resultados de este proceso como las diferentes visiones de los expertos. Convirtiéndose en el primer paso de apertura al “Diálogo ciudadano” a partir del cual se impulsarán foros, seminarios y debates, encaminados a concertar lineamientos conceptuales entre los diversos tomadores de decisiones.



Facultad de Ciencia Política y Gobierno  
Programa Gestión y Desarrollo Urbanos Ekística

