



El Metro de Bogotá: atraso y progreso relativos



Por: Ricardo Esquivel - Doctor en Historia (UNC)

Profesor Maestría en Historia Económica U. Externado de Colombia

Bogotá, Septiembre 8 de 2026

La construcción de la primera línea del Metro de Bogotá tiene menos de atraso que de progreso. Hay quienes afirman que la decisión para tal construcción se demoró desde 1949, omitiendo que entonces Bogotá apenas alcanzaba los 648 mil habitantes. Otros han insistido en que el Metro debía ser subterráneo para minimizar su impacto urbanístico, omitiendo que costaría el doble (\$25.3 billones) que uno elevado (\$12.8 billones; Rodríguez, A. 2024).

Pero entre la idea y la construcción del primer tramo del Metro de Londres en 1863, el primero del globo, transcurrieron 30 años. Entonces esa ciudad llegaba a los tres



millones de habitantes y le urgía redirigir el tráfico de pasajeros de sus siete terminales de ferrocarril. Lo de subterráneo se resolvió excavando zanjas a cielo abierto y luego cubriéndolas con un techo. Aún más, la tracción era con locomotoras de vapor cuyo humo inundaba los “falsos túneles”, los vagones y las estaciones.

Luego que Londres inaugurara sus primeros 6 km del Metro, 20 años después Bogotá inauguró su primera línea de tranvía. En efecto, en 1884, Bogotá conectó los 5 km que le separaban del caserío de Chapinero con un tranvía de mulas; ello cuando entonces la capital apenas se acercaba a los 85.000 habitantes y tal transporte servía más a la elite del periodo. Será con sucesivas ampliaciones hacia otras rutas y su electrificación desde 1905 que el tranvía sirvió para el conjunto de la población.

Entonces Londres era la capital financiera del globo, también de la revolución industrial pero, sobre todo, era una ciudad portuaria a orillas del Támesis y a 60 km del mar. En contraste Bogotá se ubica a 2.625 m. sobre el nivel del mar, distante 1.000 km del puerto de Barranquilla o 524 km de Buenaventura; esto después de atravesar sendas cordilleras, valles y otros exotismos que difícilmente la misma revolución industrial haya superado.

No obstante desde 1889 el Ferrocarril de la Sabana conectó los 40 km entre Bogotá y la localidad de Facatativá. Su construcción implicó transportar 600 tt de rieles, 2 locomotoras (de 18 tt c/u) y varios vagones desde el puerto caribeño de Sabanilla, a bordo de barcos por el río Magdalena, hasta Honda y luego por el camino de Cambao en carretas de bueyes hasta Facatativá, dedicándose a esto más de cinco meses.

Hoy los primeros vagones del Metro de Bogotá siguieron una ruta similar: desde el puerto de Cartagena, a bordo de seis tractomulas, recorrieron los 1.071 km de la Ruta del Sol arribando seis días después al Patio Taller en Bosa. De hecho, ahora, el sector de Chapinero conectará los 24 km que le separan de Bosa con la primera línea del Metro; esta una localidad con más de 726.000 habitantes.



Ciertamente la primera línea del Metro de Bogotá servirá a miles de habitantes del suroccidente de Bogotá. Pero será un progreso inocuo para el tráfico de la ciudad mientras las vías sigan ocupadas por un 75% de vehículos particulares, cifra en aumento con las falsas panaceas de la tracción a gas, híbrida o eléctrica. El problema no es solo de energía también de cuanto espacio urbano ocupa cada persona para transportarse.