

Rajoy pidió  
confianza de  
diputados para ser  
reelecto como  
presidente

 Facebook

 Twitter

 Google +

 LinkedIn

Jueves , Octubre 27, 2016

## Viajes diarios en el metro de Bogotá serán la cuarta parte de los de Ciudad de México

<b>MEXICO</b> Ciudad de México ■ 1.623 millones	<b>BRASILIA</b> ■ 54,8 millones	<b>VALENCIA</b> ■ 78,6 millones
Monterrey ■ 282 millones	Belo Horizonte ■ 78 millones	Maracaibo ■ 9 millones
Guadalajara ■ 53,3 millones	Teresina ■ 4,3 millones	<b>ARGENTINA</b> Buenos Aires ■ 330 millones
<b>BRASIL</b> São Paulo ■ 899 millones	<b>CHILE</b> Santiago ■ 803 millones	Mendoza ■ 13 millones
Río de Janeiro ■ 963,6 millones	Valparaíso ■ 19,3 millones	La Plata ■ 24.000
Recife ■ 146 millones	Concepción ■ 1,4 millones	<b>COLOMBIA</b> Medellín ■ 317,6 millones
Porto Alegre ■ 3 millones	<b>VENEZUELA</b> Caracas ■ 525,8 millones	<b>PERÚ</b> Lima ■ 192,5 millones

**Bogotá**\_Casi 60.000 pasajeros por hora y un millón de viajes al día son las proyecciones que ha hecho el Distrito sobre la cantidad de pasajeros que se movilizarán en el metro de Bogotá, cuya construcción podría iniciar en 2019.

Aún cuando los 365 millones de traslados que se harían al año en la capital son más que los 317,6 de Medellín (870.000 diarios), esta cifra es apenas la cuarta parte de la de sistemas como el de Ciudad de México, cuyos viajes anuales ascienden a 1.623 millones (4,4 millones diarios, aproximadamente).

Y es que el sistema del antiguo Distrito Federal no solo es el que más flujo de pasajeros tiene en América Latina, sino que también es el segundo más grande de todo el continente, solo detrás del metro de Nueva York, metrópoli en la que 1.762,6 millones de pasajeros usan este medio de transporte al año.

Detrás de este se encuentra el metro de São Paulo, la ciudad brasileña más cosmopolita, en donde se transportan a 899 millones de usuarios al año y un promedio de 2,4 millones diarios.

Esta no es la única cosa en la que destaca Brasil, pues los 10 sistemas de metro que hay en diferentes ciudades lo ubica como el país latinoamericano con más sistemas.

Pero no hay que confundir la presencia de metro con el desarrollo económico. Aunque las que se perfilaron como las potencias regionales son las que mayor cantidad de usuarios tienen en el sistema de metro, esto no ha sido garantía para sostener la decadente economía brasileña, por ejemplo, así como la falta de estas infraestructuras tampoco ha impedido el desarrollo de la colombiana y la peruana.

“Tener metro o no, no es un indicador de desarrollo económico. Ciudades como Bogotá tienen economías muy fuertes a pesar de no tener metro y la inversión (en este sistema) va a impactar el desarrollo económico, pero no significativamente”, le explicó a LR el director del Observatorio de Movilidad, Logística y Transporte de la Universidad Nacional, José Stalin Rojas.

No obstante, lo que sí genera impacto y habla de desarrollo es la buena implementación de los sistemas de transporte públicos masivos, independientemente del tipo de tecnología que se utilice para suplir esta necesidad.

De hecho, el gerente social y de servicio al cliente del Metro de Medellín, Jorge Mario Tobón, le dijo a este medio que no todas las ciudades deberían tener metro, debido a que esto depende de la demanda que haya.

“Si un metro va a tener 60.000 usuarios al día, no va a servir. Hay ciudades en las que nosotros manejamos sistemas de cables aéreos y no metros porque es más eficiente por las geografías y por el número de personas que lo usaría”, afirmó Tobón.

Dicho esto, se puede afirmar que el desarrollo de los sistemas de transporte de las ciudades van más allá de las tecnologías que se usen. Sin embargo, lo que si esta claro es que, a mayor demanda más eficiente termina siendo el sistema de metro, por lo que el tamaño de las poblaciones si debería ser determinante para la existencia del sistema.

### Colombia y Perú, los rezagados en movilidad

A diferencia de los otros países de la Alianza del Pacífico, en donde actualmente se encuentran las economías más fuertes de la región, Colombia y Perú son los países con menos desarrollo en la infraestructura de sus metros. Los dos países son los únicos que tienen presencia del sistema solo en una ciudad. El caso colombiano puede resultar más grave que el peruano, pues en el país el metro no está en la ciudad con mayor densidad poblacional, un factor determinante para la instaurar la tecnología.

### Las opiniones

**Jorge Mario Tobón**

*Gerente social y de servicio al cliente del Metro de Medellín*

“Si un metro va a tener 60.000 usuarios al día, no va a servir. La eficiencia depende más de la demanda y de la geografía que de la tecnología que se esté usando”.

**José Stalin Rojas**

*Director del Observatorio de Movilidad de la Universidad Nacional*

“Tener metro o no, no es un indicador de desarrollo económico. Ciudades como Bogotá