

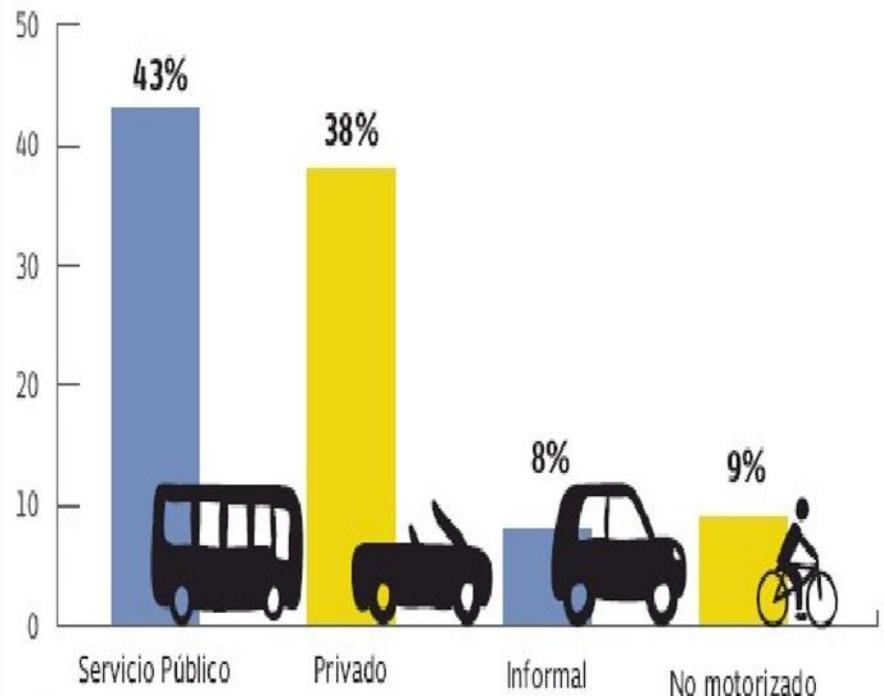
La Pandemia y la crisis del transporte masivo en Colombia



Por Gonzalo Duque-Escobar*
Manizales, marzo 15 de 2021.

Introducción

Transportes más usados por los caleños



Fuente: Cali Como Vamos

Gráfico: El País

Medio de transporte más usado por los caleños en 2019. El País de Cali, en <https://www.pressreader.com/>

- Si el transporte de pasajeros en los grandes núcleos urbanos, con los medios masivos como la alternativa más ecológica y eficiente, es una actividad necesaria e importante que debe estar en continuo proceso de expansión y modernización, para el caso colombiano veamos el sistema de Metro de Medellín que inició desde 1980, y el del TransMilenio de Bogotá como sistema especial de buses articulados que opera en vías exclusivas a partir de 1998, buscando ilustrar una problemática que afecta al sector en general, dado que esta situación igualmente cubre otros sistemas que actualmente se están desarrollando en ciudades como Barranquilla, Bucaramanga, Cali, Cartagena y Pereira.
- Ocupémonos entonces del Metro de Medellín y del TransMilenio de Bogotá, por tratarse de dos obras de infraestructura fundamentales y necesarias de esta clase, ahora afectadas por los impactos en la movilidad ocasionados por la pandemia, ya que como inversión pública deben estar en la segunda línea del plan nacional de recuperación y que Medellín y Bogotá no pueden enfrentarse solas a su problemática, pero entendiendo que el país está en un escenario de bajos ingresos fiscales que limitan el espacio de acción para superar la actual crisis económica y de salud.

Por la movilidad sostenible

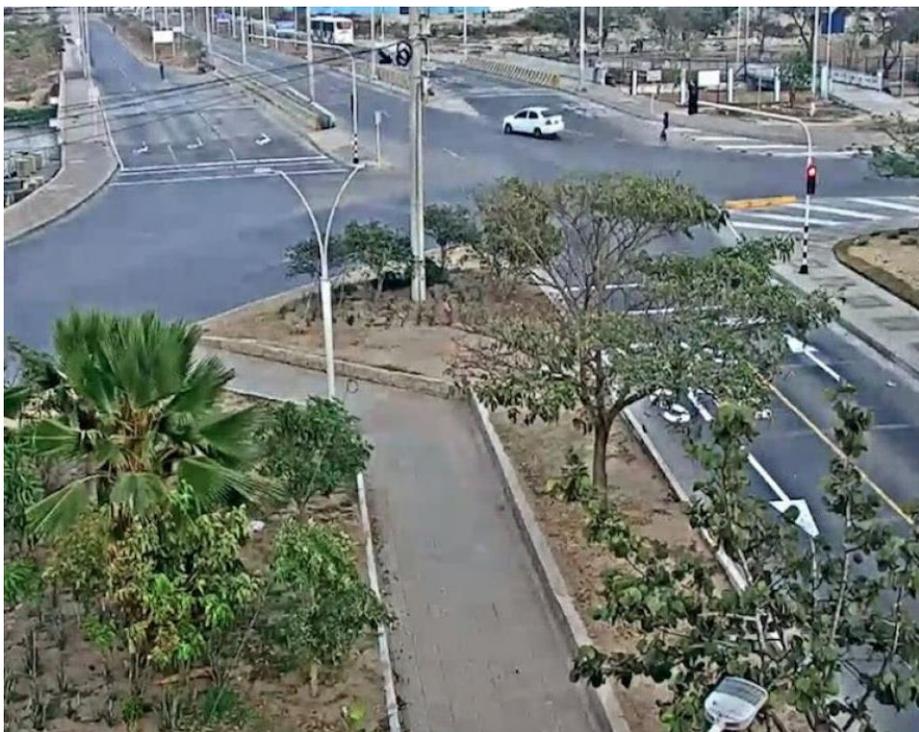


- Mientras el Metro de Medellín, obra cuya inversión inicial llegó a U\$D 643,5 millones y que por diversas razones obligaron a la ciudad a pignorar su renta por gasolina y tabaco durante más de 80 años, hoy con 34,5 Km de recorrido, es un sistema no subsidiado en su operación que extiende sus beneficios y mejora la calidad de vida a unos 4 millones de habitantes del Valle de Aburrá movilizandando más de 1 millón de pasajeros por día, con sus aportes ambiental regional y a la movilidad sostenible. Aún más, con sus 2 líneas de metro, 5 cables, 3 rutas de buses y una de tranvía, moviliza en promedio 1,4 millones de usuarios diarios. Y en el caso de Bogotá, aunque desde mediados de los años 80 se empieza a presentar la crisis del transporte público tradicional, ante la magnitud del problema entrado el siglo XXI y considerando que para entonces el metro no resultaba viable, para evitar el inminente colapso de la capital colombiana se implementa el TransMilenio estableciendo corredores troncales para un sistema de buses articulados, diez veces más económico, que cuenta hoy con 112,9 Km de extensión y 253,9 km de troncal proyectados y de importancia capital.

Bogotá- ciclovías en tiempos de pandemia.

Fuente, <https://www.movilidadbogota.gov.co/>

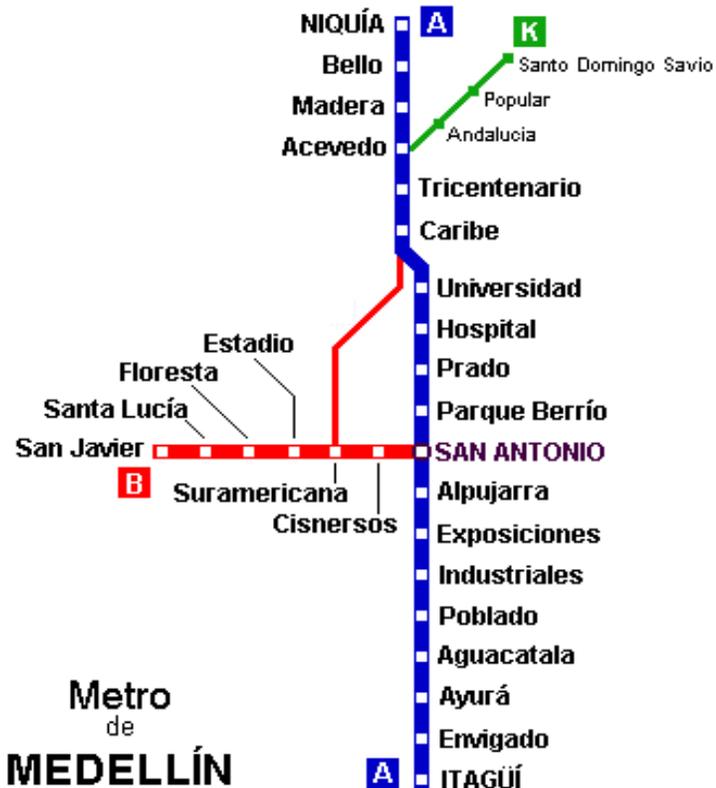
Pero, en tiempos de pandemia ¿qué?



Impactos de la cuarentena en barranquilla.
Foto Calle 30 con carrera 46; alcaldía de
Barranquilla, en <https://zonacero.com/>

- Para empezar, la crisis sanitaria ha impactado la movilidad urbana de personas, no sólo disminuyendo la demanda en el número de usuarios, sino también propiciando cambios en los hábitos de movilidad, favorables al transporte autónomo sostenible como la bicicleta y la marcha a pie, y hacia medios más económicos como los sistemas colectivos, dada la reducción del consumo de los hogares en un 6% durante el 2020. Por lo anterior, como quiera que se trata de un cambio estructural en la demanda de usuarios en diferentes modos de transporte, tanto los planificadores como los responsables del gasto público deberán considerar a futuro, además de cambios en el modelo de ocupación y usos del territorio en el medio urbano, inversiones en infraestructura y para la accesibilidad y movilidad sostenible.
- Pero así como la crisis por la pandemia generó impactos macroeconómicos funestos, tal cual lo expresó el DANE al señalar que de la histórica caída del 6,8% que presentó el PIB nacional en 2020 respecto al año 2019, tanto el comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; como alojamiento y servicios de comida, contribuyeron en conjunto a la caída con -3,0 puntos porcentuales al decrecer 15,1%, entre el 2020; igualmente ésta pandemia lo hizo de forma grave incidiendo en la economía del transporte colectivo urbano, de esta manera, según el DANE,
 1. durante el cuarto trimestre de 2020, mientras el parque automotor para el transporte urbano de pasajeros, se redujo en promedio 12,9% en las áreas de cobertura, con respecto al mismo trimestre de 2019, el número de usuarios capitalizó una disminución de 42,8%.
 2. Y mientras en el mismo período de 2020, el transporte tradicional respondió con el 59,2% del parque automotor en servicio movilizándolo el 43,6% de los pasajeros, a los sistemas integrados de transporte masivo (SITM) en el área de cobertura correspondió el 40,8% logrando transportar al 56,4% de los usuarios del SITM, repartidos así: 36,8% en Bogotá y 13,2% en Medellín.

Lo que viene



2006 © UrbanRail.Net (R. Schwandl)

- Mientras “la capital de la montaña” que espera un aporte del 70% de la Nación para financiar la tercera línea del Metro, de 13,5 km, proyecto que a un costo de \$3,5 billones contempla movilizar 179 mil pasajeros día, impactando el occidente de la ciudad de Medellín y al Valle de Aburrá mitigando la contaminación del aire, la realidad ahora es que con la dramática reducción en el número de usuarios agravada por la caída en el recaudo de las rentas del tabaco y la sobretasa a la gasolina, para no recurrir al incremento de tarifas en el servicio habrá que apelar al plan de recuperación pospandemia, ya que pareciera que replantear los protocolos de bioseguridad e incrementar el aforo exigido del 50% con soporte científico, no fuera suficiente: los expertos afirman que la pérdida estructural de la demanda del servicio en el Metro, será de un 15 o 20% de los usuarios en el mediano plazo.

Línea del Metro de Medellín: mapa esquemático, en: <https://www.orangesmile.com/>

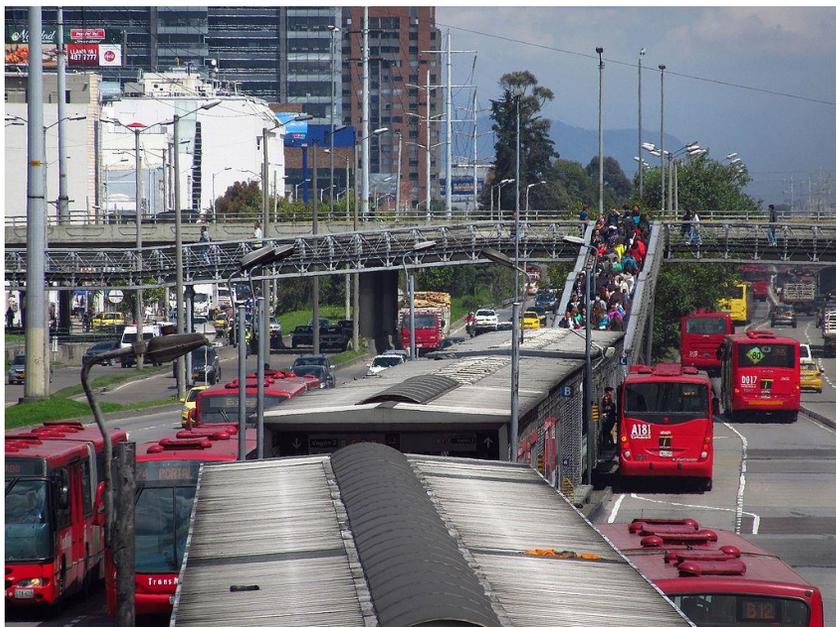
La urgencia de la capital



Tren de cercanías de la Sabana que en 2024 podría conectar el Norte y Occidente con la capital. Fuente: <https://es.wikipedia.org/>

- En Bogotá, la firma del acta de inicio para El Metro que llega en medio de esta crisis como uno de los desafíos que asume el gobierno actual, por tratarse de un paso fundamental e inaplazable y una señal de esperanza para la movilidad de esta megalópolis de 8,6 millones de habitantes, esperamos que la obra como fórmula de corte keynesiano para incrementar la demanda agregada, sea una realidad al igual que la segunda línea recién formulada a Suba. Con todo lo anterior, pese a la caída de indicadores en el servicio, los Estados Financieros de esta empresa capitalina que muestran una variación negativa 2019-2020 en el Activo Total, gracias a una caída del Pasivo Corriente muestra una utilidad operacional en 2020 de \$5 mil Millones, cuantía un 8% superior a la del 2019. Lo anterior, aunque económicamente sea irrelevante frente a la inversión de unos USD 14 millones para la primera línea de 27 km del Metro, sólo refleja la necesidad que tiene Bogotá de un proyecto de transporte que además de su incidencia urbanística, le aportará a la calidad de vida y a la productividad de sus ciudadanos.

¿Qué hacer y por qué?



Bogotá: Estación elevada de Transmilenio en Bogotá, en <https://es.wikipedia.org>

- El panorama tras la crisis del covid-19 que ha provocado un aumento del desempleo, la pobreza y la desigualdad, y golpeado duramente a los trabajadores informales, no es fácil: el país deberá reactivar la economía priorizando la salud y el empleo, ya que, respecto al 10,5 % de desempleo en 2019 la tasa del 2020 cerró en 18,2% para las 13 principales ciudades. Añádase también que, si bien el gobierno aspira a recaudar entre \$15 y 20 billones con una reforma tributaria, parte importante de los recursos irán a la componente social, dado que la primera línea de la recuperación económica debe pasar por los planes de subsidios y transferencias a los hogares colombianos como políticas públicas de largo plazo, para poder reducir hasta 10 puntos porcentuales la pobreza ahora exacerbada, tal cual ha ocurrido en América Latina.
- Pero igualmente, una recuperación transformadora, con igualdad y sostenibilidad, basada en una combinación de políticas integrales, puede generar impactos cuantitativos sobre el crecimiento, la distribución del ingreso y el sector externo, sin recurrir a medidas inflacionarias. A finales del 2020 según el Ministerio de Hacienda, el país proyectaba para el 2021 en inversión y funcionamiento \$238,1 billones, y \$76 billones adicionales para el servicio de la deuda, lo que muestra que la apuesta para la recuperación económica y el empleo, podría ser la inversión cuya cuantía asciende a \$53,1 billones, ya que en gastos de funcionamiento se estarían comprometiendo los \$185 billones restantes.
- No obstante, el problema de la economía colombiana a más largo plazo, pasa por cuatro escenarios: 1- una deuda externa que en octubre pasado llegó a límites impensables, al ubicarse en U\$D 150 mil millones; 2- una caída de la inversión extranjera que en los dos últimos lustros al pasar de una media de U\$D 10 mil millones a tan sólo U\$D 6 mil 300 millones; y 3- el costo de la pandemia que sin los \$3 billones de las vacunas, duplica el recaudo de la reforma tributaria aún por implementar. En consecuencia, resulta evidente que el impacto de una inversión en sistemas de transporte masivo, ya sea para salvarlos o para no detener su necesario desarrollo, se constituye en factor favorable por el empleo, y por la relación directa entre movilidad ecológica y eficiente, crecimiento económico y calidad de vida.



Gracias

* Gonzalo Duque-Escobar. Profesor de la Universidad Nacional de Colombia y Miembro de la SMP de Manizales. <http://godues.webs.com> Publicado en [Razón Pública](http://razonpublica.com). Bogotá, marzo 8 de 2021.

Contraportada: Paisaje urbano del Metro para Bogotá, en <https://www.cidb.gov.my>

Portada: Metro de Medellín, en <https://alponente.com>

Enlaces U.N.

<p><u>Aerocafé en tiempos de pandemia.</u></p> <p><u>Aire urbano contaminado... ¿qué hacer?</u></p> <p><u>Andén Pacífico Colombiano, ¿otro puerto?</u></p> <p><u>Anotaciones a la navegación del Magdalena.</u></p> <p><u>Árboles, poblaciones y ecosistemas.</u></p> <p><u>Área Metropolitana de Manizales.</u></p> <p><u>Bioturismo y ruralidad en la Ecorregión Cafetera.</u></p> <p><u>Bosques, cumbre del clima y ENSO.</u></p> <p><u>Calentamiento global en Colombia.</u></p> <p><u>Ciencias Naturales & CTS.</u></p> <p><u>Conectividad Regional y Ciudad Región del Eje Cafetero.</u></p> <p><u>Colombia 2020: recesión y pandemia.</u></p> <p><u>Colombia Intermodal: Hidrovías y Trenes.</u></p> <p><u>Colombia: mira a la Cuenca del Pacífico.</u></p> <p><u>Colombia, por un desarrollo satelital.</u></p> <p><u>Colombia Tropical ¿y el agua qué?</u></p> <p><u>Cormagdalena de cumple a Caldas.</u></p> <p><u>Corredor Bimodal Cafetero.</u></p> <p><u>Crecimiento con deuda social.</u></p>	<p><u>Crisis social por disfunciones económicas en Colombia.</u></p> <p><u>Crisis y opciones en el Río Grande de Colombia.</u></p> <p><u>TS, Economía y Territorio.</u></p> <p><u>¿Cuál es el mejor sistema de transporte para Colombia?</u></p> <p><u>De la tienda al hipermercado.</u></p> <p><u>Desde los Andes al Orinoco y al Amazonas.</u></p> <p><u>Dinámica económica del Eje Cafetero.</u></p> <p><u>Dos plataformas logísticas para la ecorregión.</u></p> <p><u>Economía colombiana: crisis y retos.</u></p> <p><u>Ecorregión Cafetera y Bioturismo.</u></p> <p><u>Eje Cafetero: construcción social e histórica del territorio.</u></p> <p><u>Eje Cafetero minero-energético.</u></p> <p><u>Eje Cafetero y Transporte Intermodal.</u></p> <p><u>El futuro de la ciudad: caso Manizales.</u></p> <p><u>El Río Grande en la Audiencia Ambiental Caribe.</u></p> <p><u>El territorio caldense: ¿un constructo cultural?</u></p>	<p><u>El territorio como sujeto en el contexto del Magdalena Centro.</u></p> <p><u>El Territorio del Río Grande de La Magdalena.</u></p> <p><u>El Río Cauca en el desarrollo de la región</u></p> <p><u>Ferrocarril Interoceánico Verde para Colombia.</u></p> <p><u>Ferrocarril Cafetero: un tren andino para integrar el territorio.</u></p> <p><u>Ferrocarriles e hidrovía, claves para la multimodalidad.</u></p> <p><u>Ferrocarriles: integración y progreso para Colombia.</u></p> <p><u>Fundamentos de Economía y Transportes.</u></p> <p><u>Gobernanza forestal para la ecorregión andina.</u></p> <p><u>Huracanes y terremotos acechan.</u></p> <p><u>Impactos del nuevo Canal de Panamá.</u></p> <p><u>Impacto por la multimodal en el Magdalena Centro.</u></p> <p><u>Introducción a la economía del transporte.</u></p> <p><u>La economía en la era del conocimiento.</u></p> <p><u>La Gran Cuenca Magdalena-Cauca.</u></p> <p><u>La logística del transporte: un elemento estratégico en el desarrollo agroindustrial.</u></p>	<p><u>Logística del transporte para la RAP del Eje Cafetero.</u></p> <p><u>Los peajes en Colombia están sobreutilizados.</u></p> <p><u>Magdalena Centro como nodo andino intermodal.</u></p> <p><u>Magdaleneando hasta el Tolima Grande.</u></p> <p><u>Manizales: funciones urbanas y metropolitanas.</u></p> <p><u>Manual de geología para ingenieros.</u></p> <p><u>Más espacio y oportunidades para el ciudadano.</u></p> <p><u>Matecaña: opciones aeroportuarias.</u></p> <p><u>Misión de Sabios de Caldas: Encuesta.</u></p> <p><u>Navegando el Río Grande de la Magdalena.</u></p> <p><u>Pacífico biogeográfico y geoestratégico colombiano.</u></p> <p><u>¿Para dónde va el Magdalena?</u></p> <p><u>Peajes sí, pero no así y menos ahí.</u></p> <p><u>Planificación estratégica para la movilidad.</u></p> <p><u>Plataformas Logísticas y Transporte Intermodal en Colombia.</u></p>	<p><u>Por un territorio verde y funcionalmente integrado.</u></p> <p><u>Reflexiones sobre el Río Grande en la Agenda Ambiental Caribe.</u></p> <p><u>Revolución urbana, desafío para el Eje Cafetero.</u></p> <p><u>Sistema Ferroviario para la Región Andina de Colombia.</u></p> <p><u>Tribugá: ¿es posible el desarrollo sostenible?</u></p> <p><u>Túnel de La Línea.</u></p> <p><u>UMBRA: la Ecorregión Cafetera en los Mundos de Samoga.</u></p> <p><u>Un canal bioceánico por el Chocó biogeográfico.</u></p> <p><u>Un contexto para el puerto de aguas profundas en Tribugá, Colombia.</u></p> <p><u>Un plan maestro de transporte "multi" pero no intermodal.</u></p> <p><u>Un TIM verde para el POT.</u></p> <p><u>Urabá frente a los mares de Colombia.</u></p> <p><u>Vías lentas en el corazón del Paisaje Cultural Cafetero.</u></p> <p><u>Yuma, el río de Colombia impactando el territorio.</u></p>
---	--	---	--	---