

Obras de la Primera Línea del Metro de Bogotá: conflictividades y retos para la gobernabilidad y garantía de derechos

Resumen ejecutivo

En línea con la misionalidad de la Secretaría Distrital de Gobierno, este informe examina de manera preliminar el desarrollo de las obras de la *Primera Línea del Metro de Bogotá*, considerando las conflictividades sociales y los desafíos de gobernabilidad y garantía de derechos que han surgido alrededor del proyecto. En ese sentido, se centra en identificar y mapear riesgos sociopolíticos emergentes y tensiones que inciden en la legitimidad institucional del mismo. Para ello, explora tres ejes: 1) las conflictividades sociales que pueden traducirse en protestas y movilizaciones sociales, 2) las posiciones de actores políticos relevantes y sus implicaciones en la percepción del proyecto y 3) las afectaciones a derechos fundamentales como el ambiente sano y el trabajo digno, así como sobre otros conexos y emergentes, como la movilidad y el derecho a la ciudad. En la medida en que el rol del Observatorio de Conflictividad Social y Derechos Humanos es sistematizar y analizar información sobre conflictividades territoriales, que sea clave para la toma de decisiones, ofrece este documento como un insumo orientado a fortalecer el diálogo social, la articulación interinstitucional y la confianza ciudadana en el proyecto.

Introducción

Debido a su magnitud, el desarrollo de la *Primera Línea del Metro de Bogotá* ha generado múltiples tensiones que van más allá de lo técnico y se expresan en los ámbitos social, político y comunitario. En torno a su construcción convergen sectores políticos, actores estatales y privados y ciudadanía en general, cuyos intereses son diversos y, en ocasiones, entran en disputa, dando lugar a escenarios de conflictividad que la administración distrital debe atender de manera oportuna para evitar que escalen, pero también para acumular aprendizajes que orienten el abordaje de las obras de infraestructura venideras.

Por lo anterior, este informe, elaborado por el Observatorio de Conflictividad Social y Derechos Humanos (OCSyDH) de la Secretaría Distrital de Gobierno (SDG), no se centra en el avance técnico de las obras, sino en analizar sus implicaciones en materia de gobernabilidad y garantía de derechos. A continuación, se recopilan las principales conflictividades y movilizaciones sociales que han derivado del desarrollo de las obras, así como las afectaciones reportadas por comunidades y los principales pronunciamientos de actores políticos, con el fin de aportar información que oriente la toma de decisiones y las posibilidades

de articulación institucional en torno al proyecto.

Es importante aclarar que el análisis presentado en este documento se ha construido a partir de diversas fuentes. Si bien las bases de datos propias del OCSyDH y la información del aplicativo Poliscopio — alimentado por los equipos territoriales y de gestores de las alcaldías locales y de la Dirección de Convivencia y Diálogo Social, así como la Dirección de Derechos Humanos de la SDG— proveen un punto de partida valioso, el carácter preliminar del informe se debe a que la información recopilada en estas fuentes, sobre este tema en particular, aún es incipiente; por esta razón, el análisis se nutre estratégicamente del seguimiento a medios de comunicación locales y nacionales, en aras de ofrecer una lectura más integral y robusta sobre el fenómeno.

Por último, es de resaltar que el OCSyDH ha proyectado un cronograma de trabajo, a ejecutarse entre los meses de septiembre y noviembre, que permita profundizar la información aquí recopilada. Este plan de acción incluye la realización de grupos focales con actores clave y la solicitud de información detallada a otras entidades, con el fin de enriquecer el análisis.



Gráfica 1. Puntos con Afectaciones obras PLMB. Fuente OCSyDH

1. Afectaciones económicas

El desarrollo de la *Primera Línea del Metro* ha generado disrupciones económicas y sociales significativas, especialmente en los sectores aledaños los corredores de las obras. Este fenómeno no solo se evidencia en las pérdidas financieras directas, sino que plantea desafíos de gobernabilidad. El impacto más evidente se ha reflejado en el sector comercial, debido a que los cierres parciales o totales de vías, estaciones de Transmilenio y puntos geográficos claves para el flujo de ciudadanía ha afectado la visibilidad y el acceso a numerosos negocios de todos los niveles.

Un estudio de la Universidad Católica de Colombia afirma que las localidades de Chapinero y Teusaquillo son las más afectadas, con un 32 % de edificaciones con daños estructurales y una reducción ostensible de los ingresos del 70 % de los negocios aledaños a las obras. A partir de entrevistas, el informe también revela que los negocios (un total de 626 pequeñas y medianas empresas) reportaron una reducción en sus ingresos operacionales, aunque sin mayores cambios en su plantilla de empleados (Infobae 2025). La zona analizada por el estudio hace parte de uno de los sectores comercialmente más afectados por las obras: la Avenida Caracas entre calles 26 y 76, entre las localidades de Santa Fe, Teusaquillo y Chapinero.

Este patrón se replica en la **Avenida Primero de Mayo (localidades de Puente Aranda y Kennedy)**, donde comerciantes de muebles, autopartes, electrodomésticos y otros bienes han visto disminuir notablemente sus ventas. Si bien estas personas no se oponen al proyecto, sus demandas de participación y atención evidencian una tensión latente que, de no ser gestionada, podría escalar a escenarios de conflictividad social y restar legitimidad al proyecto ante los ojos de diversos sectores de la ciudadanía no solo comerciantes. (Caracol Radio 2025).

Vale la pena destacar que esto ha afectado tanto a los comercios formales como a los informales. Estos últimos, al verse forzados a una reubicación, ya sea de manera independiente o como parte de procesos adelantados por entidades públicas, han generado una reconfiguración del tejido comercial y social en las zonas de influencia, creando el riesgo de nuevas conflictividades territoriales.

El análisis de esta problemática se complejiza al integrar las percepciones de la comunidad. Según la encuesta de la Empresa Metro de Bogotá (2025), el 18 % de los comerciantes afirma que la seguridad de sus negocios se ha visto afectada y un tercio reporta un aumento significativo en sus costos de operación. No obstante, el 72 % considera probable que el metro impulse su crecimiento en el futuro.

Esta dicotomía entre la pérdida inmediata y la expectativa de beneficio a largo plazo constituye un factor crítico en la gestión de la confianza ciudadana que, de ser abordada positivamente, a través de estrategias de comunicación y diálogo, podría mitigar el riesgo de polarización y promover un ambiente que impulse la ejecución de las obras. Territorialmente, en Kennedy y Bosa la afectación económica es mayor por la concentración de comercio, mientras que en Chapinero y Teusaquillo se destacan los sobrecostos.

Puntos críticos identificados:

1. Deprimido de la calle 72 (calle 72 con Avenida Caracas)
2. Avenida Primero de Mayo
3. Corredor Av. 68
4. San Victorino (centro): los cierres viales entre calles 1 y 11 sobre la Avenida Caracas afectan el flujo comercial y transeúnte.

En síntesis, las afectaciones económicas no se limitan al ámbito comercial, sino que son un desafío en términos de gobernabilidad y viabilidad del proyecto. La gestión de la tensión entre el impacto actual y beneficio futuro es crucial para mantener la confianza ciudadana y mitigar el riesgo de conflictividades asociadas que puedan afectar el avance de las obras.

2. Afectaciones patrimoniales

Las obras de la *Primera Línea del Metro* han introducido un factor de tensión significativa en el tejido urbano de Bogotá, que se manifiesta en afectaciones directas e indirectas sobre el patrimonio material de la ciudadanía. En particular, se han reportado fisuras y daños estructurales en fachadas, muros y cubiertas de viviendas y edificaciones comerciales cercanas al trazado, lo que evidencia que los estudios de impacto previos no contemplaron de manera suficiente la magnitud de las vibraciones y movimientos de suelo provocados por la maquinaria pesada. Pero más allá de los daños físicos, estos incidentes representan una vulneración a la tranquilidad y seguridad de residentes o población flotante de la zona y, por ende, un desafío para la legitimidad del proyecto ante la opinión pública.

La percepción ciudadana es alarmante: según la encuesta de la Empresa Metro de Bogotá (2025), un 16 % de las personas encuestadas reportó el agrietamiento de viviendas en sus barrios, siendo un fenómeno más notorio en las zonas de Puente Aranda y Kennedy. Estos daños han derivado en reclamaciones ciudadanas, solicitudes de inspección técnica y, en algunos casos, en acciones jurídicas contra el contratista y las entidades responsables. Valdría la pena analizar esto a la luz de las cifras registradas por las entidades

oficiales competentes —Curadurías Urbanas y la Secretaría Distrital de Planeación, responsables de la verificación de licencias y normas urbanísticas; Secretaría Distrital del Hábitat, encargada de la protección de vivienda; Secretaría Distrital de Ambiente, frente a impactos ambientales asociados; IDIGER, en relación con riesgos estructurales y emergencias; Instituto de Desarrollo Urbano, por las obras complementarias; Alcaldías Locales, como primera autoridad de recepción y gestión comunitaria, y órganos de control, en particular la Personería de Bogotá y la Procuraduría General de la Nación —, en aras de contar con una dimensión más clara sobre la magnitud de las afectaciones y un panorama más amplio para la gestión de riesgos y la toma de decisiones.

Adicionalmente, se ha identificado una dinámica dual de valorización y desvalorización predial diferenciada que profundiza las tensiones: mientras que algunos predios en áreas estratégicas (Chapinero y Teusaquillo) han incrementado su valor ante la expectativa de una futura conectividad, otros han perdido atractivo para el mercado inmobiliario (Puente Aranda, Bosa, Kennedy) debido al deterioro del entorno urbano, el ruido constante y las restricciones de movilidad. Esto ha generado tensiones entre residentes, constructoras y entidades distritales, que deben gestionar las solicitudes de compensación económica o reubicación. La vulnerabilidad se hace más evidente en los puntos críticos identificados, donde las comunidades se enfrentan a situaciones específicas.

Puntos críticos identificados:

- **Teusaquillo (barrio Armenia):** la Veeduría de Teusaquillo interpuso una demanda de nulidad contra una resolución del Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (IDPC) que autorizó intervenciones en el espacio público de una zona catalogada como de interés cultural. El litigio se centra en posibles afectaciones irreversibles al patrimonio arquitectónico de la localidad. En particular, se disputa la intervención en un inmueble catalogado como “N1” (nivel 1 de conservación), ubicado en la calle 31a # 15-8, barrio Armenia (El Espectador 2025).
- **Puente Aranda (barrios Los Ángeles y El Tejar):** se registran grietas en muros, fallas en baldosas, problemas en ventanas y puertas que ya no cierran adecuadamente. También se ha reportado inseguridad, ruidos excesivos y deterioro en el alumbrado público. Las afectaciones no han sido mitigadas por falta de actas de vecindad, lo que complica la responsabilidad técnica y jurídica del operador y del Distrito (Infobae 2024).
- **Kennedy (conjunto residencial Compartir La Margarita, etapa 8):** las viviendas cercanas a

los pilotes instalados para la construcción reportaron grietas que afectaron zonas comunes, pisos y techos, además de posibles daños a redes de servicios básicos. La vibración provocada por la maquinaria ha suscitado preocupación y una petición formal de detención de obras, dado que muchas viviendas podrían estar en riesgo estructural (Caracol noticias 2023).

- **Bosa (barrio Bosa Compartir):** la comunidad ha denunciado afectaciones en la infraestructura de sus viviendas como consecuencia de las obras del metro. Aunque las denuncias son menos específicas, reflejan una preocupación generalizada por el deterioro patrimonial en zonas populares del sur de la ciudad (City TV 2023).

Además de los daños físicos en fachadas, estructuras y bienes inmuebles reportados en distintas localidades, el desarrollo de la Primera Línea del Metro de Bogotá ha introducido un factor de tensión adicional: **los procesos de adquisición predial**. La envergadura del proyecto requiere la compra de numerosos inmuebles, lo que ha generado preocupación en las comunidades ante posibles vulneraciones a sus derechos y falta de garantías en el proceso.

De acuerdo con el Concejo de Bogotá (2021), tras las movilizaciones de los habitantes de los barrios Milenta, El Tejar y La Alquería en la localidad de Puente Aranda, es fundamental que el IDU y la Empresa Metro de Bogotá aseguren a las comunidades procedimientos claros, voluntarios y transparentes que garanticen una valoración justa de los predios y una socialización oportuna de la información, mediante la formalización de actas de vecindad y la protección de inmuebles catalogados como bienes de interés cultural.

Las afectaciones patrimoniales trascienden la esfera de los derechos individuales y se consolidan como un desafío para la gobernabilidad. La falta de atención oportuna a los daños, la percepción de indefensión jurídica y las tensiones generadas por los procesos de adquisición predial pueden fracturar la confianza entre la ciudadanía y las instituciones y afectar el desarrollo mismo de las obras. Es decir, que no solo se eleva el riesgo de conflictividad social, sino que también se amenaza la legitimidad social del proyecto, indispensable para su éxito. La proactividad en la gestión de estos conflictos, a través de mesas de diálogo o de otras estrategias propias desde el sector gobierno es fundamental para mitigar estos riesgos.

3. Afectaciones ambientales

El avance de las obras ha impactado significativamente la calidad ambiental en varias localidades. Estas

afectaciones representan un desafío directo, pues su gestión inadecuada puede erosionar la percepción de beneficio del proyecto y escalar las conflictividades existentes. Se reporta incremento de material particulado (PM10 y PM2.5), contaminación auditiva y acumulación de escombros. La encuesta ciudadana respalda estas percepciones: 52,98 % de las personas encuestadas reportaron polvo en espacios públicos, 26 % ruido excesivo y 45 % interrupciones en servicios públicos. Puente Aranda, Chapinero y Antonio Nariño concentran las mayores quejas en este punto.

Contaminación del aire: incremento en la concentración de material particulado (PM10 y PM2.5) debido al movimiento de tierra, tránsito de maquinaria y demolición de estructuras, afectando la calidad del aire y la salud respiratoria de la población.

Esto ha generado una creciente preocupación desde instancias como el Concejo de Bogotá, en localidades como Kennedy, Antonio Nariño y Puente Aranda donde los niveles de exposición al material particulado PM2.5, tanto de fuentes móviles como fijas, han sido especialmente altos. Además de estas localidades Barrios Unidos, Chapinero, Suba y Usaquén también reportan altos niveles de atención médica por enfermedades respiratorias, entre 2022 y 2024, atribuibles a la exposición a material particulado generado por obras urbanas, incluido el metro (CityTV 2025).

Contaminación auditiva: niveles de ruido superiores a los límites permitidos por la normatividad ambiental, generados por maquinaria pesada, martillos hidráulicos y transporte de materiales. Esto afecta especialmente a personas mayores, menores de edad y pacientes con condiciones de salud preexistentes.

Presencia de vectores: acumulación de escombros, materiales y agua estancada que favorecen la proliferación de insectos y roedores, con riesgo potencial para la salud pública. Reportes como el de Alerta Bogotá (2024) evidencian la acumulación de basuras, agua estancada y proliferación de zancudos en sectores como la Avenida Villavicencio, lo que impacta directamente la seguridad sanitaria y ambiental de los residentes.

Gestión de residuos:

La gestión de residuos de construcción y demolición (RCD) constituye un desafío crítico. En Colombia, se generan alrededor de 22 millones de toneladas de RCD al año, de las cuales solo el 20 % es reciclable, lo que refleja la presión sobre la capacidad instalada para su aprovechamiento (Semana 2024). En Bogotá,

el problema es aún más grave: la ciudad produce cerca de 32 millones de toneladas anuales, y aunque existen normas desde 1997 (Decreto 357) y centros de aprovechamiento, los controles siguen siendo insuficientes. En el caso de las obras, la propia Empresa Metro reportó que entre enero y mayo de 2022 se generaron 168.502 metros cúbicos de RCD en el tramo 1 de la Primera Línea, pero apenas 869 m³ son aprovechados, lo que equivale a un promedio mensual de 56.167 m³ (El Tiempo 2022). Estas cifras evidencian la magnitud del reto que representan las obras para la gestión ambiental de la ciudad.

El manejo inadecuado o tardío de residuos de construcción y demolición (RCD) ha generado quejas por ocupación indebida del espacio público y obstrucción de andenes y calzadas. Aunque el trazado principal atraviesa un corredor específico, la disposición de materiales y residuos ha implicado el traslado de escombros a patios de almacenamiento en otras zonas de la ciudad, lo cual ha generado impactos indirectos en localidades no directamente beneficiarias de la obra, como es el caso de Ciudad Bolívar (CEMEX) y Fontibón en el Barrio el Recodo (Carrera 123 con calle 14).

Caso del predio Gibraltar (Kennedy y Bosa)

Proyectado como uno de los talleres principales del Metro de Bogotá. El predio Gibraltar ejemplifica la convergencia de las distintas conflictividades. Este espacio, con un valor ambiental e histórico para la comunidad, se ha convertido en un punto de tensión importante.

Estudiantes del programa de Tecnología en Saneamiento Ambiental de la Universidad Distrital, en su estudio “*Impactos Ambientales y Sociales de la Construcción de la Primera Línea del Metro de Bogotá*”, identificaron que, históricamente, este predio ha tenido uso como vertedero, relleno y espacio de despojo, pero también ha sido escenario de procesos de construcción colectiva. Parte de este terreno fue entregado al IDRD con el compromiso de transformarlo en un megaparque, promesa que hasta la fecha no se ha materializado. Su ubicación estratégica, cercana al Canal Cundinamarca, Canal Britalia, Canal Tintal II y al río Bogotá, le otorga además un valor ambiental relevante.

Con la llegada de la *Primera Línea del Metro*, Gibraltar se convierte en un punto clave del trazado, pues allí se proyecta la construcción de los talleres principales del sistema, junto con estructuras elevadas y nuevas conexiones viales que modificarán de manera sustantiva el paisaje. Sin embargo, el lugar no solo es un espacio físico: es también hogar y fuente de sustento para comunidades diversas —recicladores, mujeres cuidadoras, estudiantes, personas migrantes, comerciantes, etc.— que lo han apropiado como un entorno de vida y protección. De acuerdo con el estudio, hasta un 80 % de la comunidad no fue consultada ni informada sobre las actividades de obra, lo que ha generado percepciones de abandono, fragmentación

del tejido social y una creciente desconfianza hacia las autoridades (Universidad Distrital 2023).

A estos hallazgos del estudio, se suma el informe desarrollado en 2024 por el periódico alternativo y popular *El Callejero*, que señala falencias graves en el manejo de las obras, argumentando que durante la construcción no se implementaron protocolos adecuados para la disposición de residuos peligrosos ni de escombros ni se cuidaron los cerramientos en los frentes de obra, aumentando los riesgos para la población cercana. Análisis técnicos reseñados en dicho informe refieren presencia de plomo y otros contaminantes peligrosos en el suelo, con potencial exposición cancerígena para trabajadores y habitantes del sector. Asimismo, se constató la ausencia de garantías para un manejo apropiado de residuos, lo que incrementó los riesgos sanitarios para quienes residen o trabajan en la zona (El Callejero 2024). Este hallazgo coincide con una percepción más amplia: a nivel distrital, el 52 % de los encuestados manifestó que la construcción del metro ha implicado un aumento en la generación de residuos sólidos (Empresa Metro 2025).

Afectación a cobertura vegetal: el retiro de árboles y arbustos a lo largo del trazado de la obra es una afectación visible que ha generado preocupación entre la ciudadanía y que lo percibe como un despojo de activos ambientales que contribuyen a la salud, el bienestar y la regulación térmica del espacio urbano. La ausencia de una reposición visible, por las mismas etapas de ejecución de los planes de manejo ambiental, aumenta el ambiente de desconfianza. El abordaje de esta problemática es un punto crítico, ya que la afectación al arbolado urbano es un tema sensible para las comunidades, las cuales lo asocian con el derecho al ambiente sano y la calidad de su entorno.

En conclusión, las afectaciones ambientales del proyecto no pueden tratarse como incidentes aislados, pues pueden erosionar la legitimidad institucional y la legitimidad técnica de la obra. Es fundamental lograr una gestión adecuada de estas demandas, que transmita protección y la idea de que el bienestar de la ciudadanía es una prioridad para la administración.

4. Afectaciones de seguridad y calidad de vida

La construcción de la *Primera Línea del Metro* también ha impactado directamente la cotidianidad de la ciudadanía en materia de seguridad, movilidad y acceso a servicios. Las afectaciones en este ámbito, de cara a la apuesta principal del *Plan de Desarrollo: Bogotá Camina Segura*, van en detrimento de confianza que la administración distrital ha buscado promover. Si bien la obra es estratégica para el desarrollo de la ciudad, también representa un desafío en la garantía de derechos.

Las obras han alterado el entorno urbano de manera que la ciudadanía percibe un aumento en la inseguridad. Puntualmente, la instalación de elementos como las polisombras, diseñadas para aislar las obras, ha generado puntos ciegos que incrementan la percepción de riesgo, especialmente entre las mujeres. Esto se ve reforzado por datos de la encuesta de la Empresa Metro de Bogotá (2025), donde el 57,5 % de las mujeres consultadas afirma sentirse insegura cerca de las obras. En general, la percepción de inseguridad en las zonas de influencia alcanza el 57,74 %, lo que demuestra un impacto significativo en la vida diaria de residentes y transeúntes.

Además, el 67 % de la población reportó cierres de vías, 56,72% cierres peatonales y 73 % trancón vehicular como principales afectaciones a la movilidad. En Puente Aranda, Barrios Unidos, Kennedy y Bosa, la percepción de inseguridad y problemas de movilidad es más alta, mientras que en Teusaquillo y Chapinero predominan las quejas por ruido. Respecto a acceso a servicios, el 18,3 % de la ciudadanía afirma que las obras han limitado el acceso a hospitales o colegios, con mayor incidencia en Puente Aranda, Teusaquillo y Kennedy (Empresa Metro 2025).

Respecto a servicios, los habitantes que residen cerca de la *Primera Línea del Metro* denuncian dificultades en el acceso a servicios públicos e identifican como causa el desarrollo de obras. La encuesta de la Empresa Metro de Bogotá refuerza este punto: el 45 % de las personas consultadas indicó interrupciones en los servicios públicos, siendo las localidades de Kennedy y Puente Aranda en las que más se presenta esta afectación. Por ejemplo, ciudadanía del Barrio las Vegas en la localidad de Kennedy afirma que desde el inicio de la obra se han interrumpido los servicios de acueducto, electricidad, gas y alcantarillado en múltiples ocasiones, sin previo aviso y sin que ninguna entidad se haga responsable (Radio Nacional de Colombia 2025). Aparentemente, esta situación se concentra en el sur de la ciudad, el periódico *Espectador* (2021) documenta que la reubicación de redes de agua para la construcción del metro afectó el servicio en 113 barrios, lo que obligó al abastecimiento mediante carretanques, generando adicionalmente condiciones insalubres asociadas a la precariedad en el acceso al agua potable. La misma población achaca a las obras la causa del deterioro de las vías aledañas, situación que también denuncia un ciudadano de la localidad, específicamente en la Avenida Ciudad de Villavicencio.

Otra afectación a la calidad de vida es la alteración del transporte. El cierre de vías estratégicas ha

aumentado los tiempos de movilización para todos los medios de transporte, mientras que el Sistema de Transporte Urbano ha cerrado paraderos de SITP y estaciones de Transmilenio importantes para la movilidad en la ciudad, la cual en zonas como la Avenida Caracas cuenta con un solo carril habilitado. Estos cierres han fragmentado la red de transporte público, obligando a los usuarios a recorrer mayores distancias a pie para acceder a paraderos y estaciones del sistema Transmilenio. Según la encuesta de la Empresa Metro de Bogotá, el 42 % de las personas encuestadas indicó que no han podido tomar su bus debido a cambios de rutas o porque desconocen en dónde pasa ahora, siendo esta afectación más evidente en Puente Aranda, Chapinero y Kennedy.

La ciudadanía se cuestiona por el cambio inminente en el paisaje urbano, el cual puede impactar en el día a día de las personas y derivar en conflictividades que pueden mitigarse con la socialización y pedagogía necesarias. En los sectores de Santa Isabel y El Remanso, la cercanía del viaducto del metro —a tan solo 12 metros de las viviendas— ha impactado significativamente la calidad de vida de habitantes y comerciantes. Lo que antes era una zona arborizada y relativamente tranquila, con la presencia de las obras en la Autopista Sur, la calle 8 sur y la Avenida Primero de Mayo se ha convertido en un escenario mucho más congestionado y ruidoso (El Espectador 2025).

Otro cambio que se ha derivado de las obras es el desplazamiento de la población en condición de habilidad en calle, la cual ha visto cerrados o afectados sus lugares habituales de permanencia como la calle 19 y la calle 1, movilizándose hacia otras zonas residenciales de localidades como Kennedy, Bosa, Santafé, Los Mártires, La Candelaria, Antonio Nariño, Puente Aranda, Rafael Uribe, Teusaquillo y Chapinero. Uno de los puntos focales de esta problemática es el barrio San Bernardo en la localidad de Santa Fe, en este se han presentado manifestaciones que los equipos territoriales han atendido y en medio de las cuales han identificado exigencias relacionadas con el goce del espacio público, el acceso a una ruta circular de Transmilenio, la protección del patrimonio inmobiliario, el ajuste de tarifas de servicios públicos y el reconocimiento histórico del barrio. Este fenómeno demuestra cómo el proyecto actúa como un catalizador de conflictividades y tensiones sociales preexistentes.

Las afectaciones a la seguridad y calidad de vida son un factor crítico para la legitimidad social del proyecto. La percepción ciudadana de que la obra deteriora su bienestar, seguridad y movilidad diaria está generando rechazos latentes y manifiestos que, con el tiempo, pueden incrementar protestas y movilizaciones. La administración distrital tiene la oportunidad de mitigar estos riesgos fortaleciendo la gestión proactiva, el diálogo con las comunidades y la implementación de soluciones que busquen el avance físico de la obra, pero también prioricen el bienestar de las personas. La atención a estas problemáticas es fundamental para

asegurar que el metro no solo sea una obra de infraestructura, sino también un proyecto social y culturalmente cuidado por la ciudadanía.

5. Especulación ciudadana

El proyecto también ha generado percepciones sobre valorización, gentrificación y temor a deterioro urbano. Según la encuesta, 88 % de la ciudadanía considera muy importante que Bogotá cuente con un metro, y el 94,7 % cree que la obra sí se terminará y operará. Sin embargo, hay un porcentaje de personas encuestadas que expresa sentimientos negativos, entre 2 % y 18 % según la localidad. Estos sentimientos, principalmente pesimismo o desconfianza, están más acentuados en Chapinero y Puente Aranda, mientras que están menos presentes en Bosa, Barrios Unidos y Kennedy, lo que refuerza la coexistencia entre la expectativa de progreso y los temores por desplazamiento social y afectaciones urbanas.

Al mismo tiempo, la encuesta recoge aspectos positivos: tres de cada cuatro ciudadanos dicen sentir orgullo por la megaobra, viéndola como un símbolo de modernidad y progreso para la ciudad. Entre los comerciantes que hoy reconocen pérdidas, un 72 % considera probable que el metro impulse su crecimiento económico en el futuro, reforzando que la percepción no es solamente de conflictividad sino también de oportunidad que debería aprovechar la administración para legitimar el proyecto.

Entre las percepciones ciudadanas más frecuentes se identificaron:

- Expectativas de valorización desmedida de predios, que han derivado en el aumento de precios de arriendo y venta, afectando a arrendatarios tradicionales.
- Temores sobre posibles procesos de gentrificación en sectores cercanos a futuras estaciones, con el consecuente desplazamiento de población de menores ingresos.
- Rumores sobre cambios en el trazado o modificaciones de estaciones que generan incertidumbre e inestabilidad en la toma de decisiones por parte de comerciantes y residentes.
- Opiniones divididas respecto a la utilidad del Metro frente al costo social y ambiental asumido durante su construcción.
- Preocupaciones por el posible deterioro de algunas zonas debido a la presencia de pilotes y estructuras masivas, lo que podría incrementar la sensación de inseguridad.
- Percepción de que la ciudad podría volverse más “gris” por la reducción de áreas verdes o cambios en el paisaje urbano.
- Temor de que la contaminación —tanto atmosférica como auditiva— aumente durante y después

de las obras.

En este caso, persiste la dualidad que señalamos previamente: alta expectativa de progreso y resistencias o temores sobre gentrificación, afectaciones patrimoniales y deterioro urbano. Si la administración logra gestionar de manera proactiva esta incertidumbre, a través de una comunicación estratégica, transparente y focalizada, podrá reforzar la confianza ciudadana y aprovechar el optimismo existente para validar el proyecto, reducir la especulación y evitar que las conflictividades abiertas escalen a eventos que afecten las obras.

6. Movilizaciones sociales en respuesta a demandas ciudadanas por ejecución de obras

Incumplimientos en los pagos y demandas ciudadanas con relación a las obras del Metro de Bogotá han generado movilizaciones sociales, como se muestra a continuación de acuerdo con el sistema de información para el monitoreo y seguimiento a la movilización social de Bogotá, en la ciudad entre el 1 de enero de 2024 y el 10 de agosto de 2025, se han presentado siete (7) convocatorias para el desarrollo de eventos de movilización social asociados a la construcción del Metro de Bogotá.

Nombre	Fecha	Lugar
¡Metro No Paga!	06/05/2024	Calle 72 # 13 – Chapinero
Situación		
En días previos a la movilización, trabajadores de la empresa Metro convocaron a un plantón en rechazo a las demoras en los pagos por sus labores. El día de la movilización, el equipo de la Dirección de Convivencia y Diálogo Social asiste al espacio, encontrándose que la empresa metro no tenía conocimiento de la convocatoria y los trabajadores no asistieron a la protesta.		

Nombre	Fecha	Lugar
Manifestación por afectaciones de la obra del Metro	24/01/2025	Calle 72 # 17 – Barrios Unidos
Situación		
La movilización fue citada por la comunidad aledaña al punto, en donde mencionan problemas por el desarrollo de obras tales como: Alta percepción de inseguridad por polisombras; afectación comercial directa e indirecta; aglomeraciones de recicladores y habitantes de calle quienes generan obstrucciones a la movilidad; Acoso callejero en contra de mujeres; Daños en las infraestructuras de varios hogares y demás edificaciones por el tránsito de vehículos pesados; Mal diseño de cruces vehiculares y pasos		

Edificio Liévano
Calle 11 No. 8-17
Código Postal: 111711
Tel. 3387000 - 3820660
Información Línea 195
www.gobiernobogota.gov.co

peatonales.

Nombre	Fecha	Lugar
Plantón por el incumplimiento y las afectaciones a causa de la obra del Deprimido de la 72	17/02/2025	Calle 72 # 17 – Barrios Unidos
Situación		
La movilización fue citada por la comunidad aledaña al punto, en donde mencionan el incumplimiento de los acuerdos con el distrito y la empresa Metro por las afectaciones a causa de la obra del Deprimido de la 72, tales como: Seguridad, reactivación económica, acoso callejero a mujeres por trabajadores Metro, cierres viales.		

Nombre	Fecha	Lugar
Manifestación de trabajadores del metro de Bogotá	11/03/2025	Calle 72 # 13 – Chapinero
Situación		
La movilización fue citada por los trabajadores del Metro, en donde realizan un bloqueo a las vías debido a la falta de pago de dos quincenas por parte del consorcio Donado y MSR.		

Nombre	Fecha	Lugar
Gran Plantón El Metro no cumple	07/07/2025	Calle 72 # 17 – Barrios Unidos
Situación		
Comerciantes convocan a movilización por afectaciones económicas y a la infraestructura de comercio y viviendas sobre el corredor de la avenida Caracas. En inmediaciones a la protesta, se realizan mesa de trabajo en donde asistieron los alcaldes locales de Barrio Unidos, Teusaquillo y Chapinero, en su mayoría los asistentes son comerciantes de la zona, llegaron a acuerdos con los comerciantes por daños en las infraestructuras de locales y viviendas.		

Nombre	Fecha	Lugar
Plantón en contra del IPES	22/07/2025	Carrera 9 # 76 Chapinero
Situación		
Trabajadores de ventas informales desarrollan un plantón frente al IPES, en donde portan pancartas alusivas a inconformidades con aspectos relacionados con el proyecto del Metro de Bogotá. Manifiestan		

ser vendedores informales que ejercen su actividad económica desde hace más de 14 años en la intersección de la avenida Jiménez con Caracas, zona donde actualmente se adelanta la construcción de una estación del Metro.

Nombre	Fecha	Lugar
Manifestación en contra de la Empresa Metro Bogotá – EMB	04/08/20 25	Carrera 9 # 76 Chapinero
Situación		
El señor Edgar Pinzón manifiesta que en varias ocasiones ha presentado quejas ante la Empresa Metro de Bogotá (EMB) por inconformidades con los procesos económicos del desarrollo del metro.		

7. Puntos comunes con los pronunciamientos por parte de actores políticos

Las posturas por parte de actores políticos locales, regionales y nacionales son diversas con respecto al diseño y ejecución de la *Primera Línea del Metro de Bogotá*. La fuente de estas posiciones es el informe *Actores Políticos y Pronunciamientos sobre el Metro de Bogotá*, elaborado por la Dirección de Relaciones Políticas de la Secretaría Distrital de Gobierno. Si bien las afectaciones y alertas expresadas en los puntos anteriores de este informe se han denunciado principalmente por medios de comunicación y redes sociales directamente desde las comunidades afectadas, algunos actores políticos han replicado estas reclamaciones.

- María Fernanda Carrascal Rojas (representante a la Cámara por Bogotá – Pacto Histórico): sostiene que las obras “están arruinando barrios” por las afectaciones económicas, patrimoniales y de calidad de vida expuestas. Sus afirmaciones se fundamentan en el estudio de la Universidad Católica de Colombia sobre el impacto de las obras.
- Ana Teresa Bernal Montañez (concejala de Bogotá – Pacto Histórico): en un debate de control político (8 de abril de 2025) denunció que los impactos negativos sobre la movilidad, el entorno urbano y las economías locales son el común denominador de la obra.
- Donka Atanassova Lakimova (concejala de Bogotá – Pacto Histórico): desde su rol como coordinadora de la Subcomisión de Seguimiento a las Obras del Metro ha replicado múltiples denuncias de empresarios sobre falta de pagos y retrasos en la ejecución.

Estas son posturas críticas que se alinean con las conflictividades reportadas en este informe. Sin embargo, existen también otras posiciones de actores políticos que, aunque parten de miradas diferentes (administrativas, financieras o de gobernabilidad), coinciden en señalar riesgos en la ejecución del

proyecto.

Posiciones políticas y gobernabilidad

La siguiente matriz sintetiza las posturas de los principales partidos, figuras políticas y comunidades frente a la *Primera Línea del Metro de Bogotá*, con base en fuentes de prensa y debates recientes. El propósito es ofrecer una visión comparativa que permita identificar cómo estas posiciones inciden en la gobernabilidad del proyecto, los riesgos de bloqueo y las posibilidades de alianzas. La matriz, por tanto, funciona como herramienta de análisis estratégico para el OCSyDH.

Tabla 1: Matriz de posiciones políticas y gobernabilidad en torno a la Primera Línea del Metro de Bogotá

<i>Partido / Figura</i>	<i>Postura sobre el Metro</i>	<i>Fuente / Evidencia</i>	<i>Implicaciones en gobernabilidad</i>	<i>Estrategia recomendada</i>
Pacto Histórico (concejales y congresistas, p. ej., María Fernanda Carrascal, Ana Teresa Bernal, Donka Atanassova)	Postura crítica: denuncian que el Metro “arruina barrios” por afectaciones económicas, patrimoniales y de calidad de vida (Carrascal); impactos negativos en movilidad, entorno urbano y economías locales (Bernal); falta de pagos a empresarios y retrasos en obras (Atanassova).	Infobae (2025); El Espectador (2025); Concejo de Bogotá (2025)	Generan polarización y presión mediática; cuestionan legitimidad del avance y uso de recursos.	Incluirlos en mesas técnicas de mitigación y vigilancia ciudadana.
Nuevo Liberalismo (oficialismo distrital)	Defienden continuidad de la obra; rechazan diferimiento de giros de la Nación y promueven vías jurídicas para garantizar financiamiento.	El Tiempo (2025)	Mantienen la base de apoyo del alcalde, pero con riesgo de desgaste si persisten retrasos financieros.	Publicar cronogramas claros y transparentes de ejecución y gasto.
En Marcha / sectores de Alianza Verde y Liberal	Declararon independencia en 2025, demandando correcciones en movilidad, ambiente y espacio público.	W Radio (2025); El Tiempo (2025)	La salida reduce las mayorías estables en el Concejo, obligando a negociaciones caso por caso.	Crear una mesa de negociación temática por corredores críticos.
Centro Democrático	Apoyan continuidad del proyecto, rechazan aplazamientos nacionales; promueven iniciativas simbólicas (nombrar estación o vía).	Diario La República (2025)	Refuerzan legitimidad simbólica; ofrecen apoyo en votaciones, pero sin comprometerse en mitigaciones sociales.	Canalizar su respaldo hacia iniciativas con alto valor político y bajo costo fiscal.
Comunidades locales (ej. Kennedy, Puente Aranda, Chapinero)	Reconocen el valor de la obra, pero denuncian pérdidas económicas, deterioro urbano, inseguridad y falta de servicios básicos.	El Tiempo (2025)	Incrementan la conflictividad territorial y las demandas de	Acuerdos territoriales con cronogramas

Edificio Liévano
Calle 11 No. 8-17
Código Postal: 111711
Tel. 3387000 - 3820660
Información Línea 195
www.gobiernobogota.g

Nota. Elaboración propia con base en prensa nacional y debates de control político. Adaptado desde el OCSyDH (2025).

Como se observa en la matriz de posiciones políticas elaborada por el OCSyDH (2025), las posturas en torno al Metro de Bogotá varían entre el apoyo al oficialismo, la crítica frontal de la oposición y la independencia de bancadas clave.

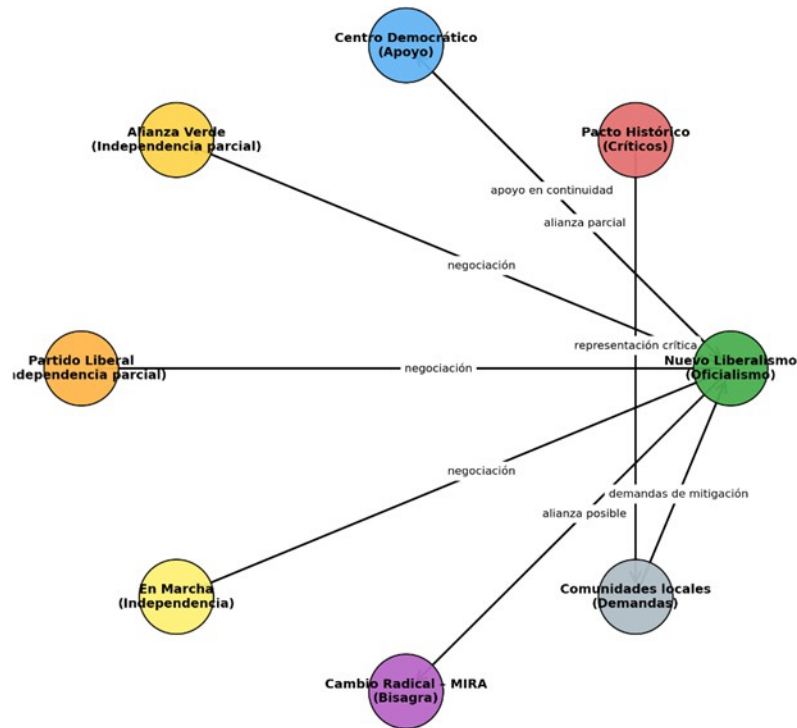
Mapa de actores y tensiones políticas en relación con el proyecto del Metro de Bogotá

El mapa sintetiza las relaciones entre el oficialismo, la oposición, los partidos en independencia y las comunidades locales frente a la Primera Línea del Metro de Bogotá. Cada color identifica el tipo de actor:

- **Verde:** oficialismo distrital (Nuevo Liberalismo).
- **Rojo:** oposición crítica (Pacto Histórico).
- **Azul:** apoyo parcial (Centro Democrático).
- **Amarillo/Naranja:** bancadas en independencia (Alianza Verde, Liberal, En Marcha).
- **Morado:** partido bisagra (Cambio Radical–MIRA).
- **Gris:** comunidades locales (demandas ciudadanas).

Las flechas reflejan la naturaleza de la relación: alianzas parciales, negociaciones coyunturales, respaldo a la continuidad o representación crítica. Esta visualización evidencia que la gobernabilidad del proyecto depende de articular apoyos, gestionar tensiones políticas y canalizar las demandas ciudadanas en escenarios de diálogo.

Figura 1. Mapa de actores y tensiones políticas – Metro de Bogotá



Nota. Elaboración propia con base en prensa nacional y debates de control político. Adaptado del OCSyDH (2025).

Implicaciones

1. **Polarización y fragmentación política:** la salida de bancadas de la coalición de gobierno (En Marcha, sectores de AV y Liberal) debilita la capacidad de la administración para aprobar medidas estructurales y genera mayor dependencia de acuerdos coyunturales.
2. **Riesgo de bloqueos:** tanto financieros (aplazamientos nacionales) como legislativos (en el Concejo), que pueden retrasar medidas de mitigación.
3. **Legitimidad en disputa:** la narrativa de “avance porcentual” (57–60 % en 2025) convive con denuncias de cifras que la oposición señala como no claras, reales y afectaciones no resueltas, lo que erosiona la confianza institucional.
4. **Alianzas posibles:** se recomienda conformar coaliciones temáticas con Cambio Radical–MIRA y sectores moderados de AV y Liberal, con acuerdos centrados en espacio público, movilidad

alternativa y mitigación ambiental.

5. **Narrativas en redes:** tres marcos dominan el debate público: i) **pro-obra y modernidad**, ii) **crítica socioambiental**, iii) **independencia con exigencia de resultados**. El reto institucional es pasar del discurso técnico al enfoque en derechos y testimonios ciudadanos verificables.

Recomendaciones

1. **Fortalecer el diálogo social y la comunicación estratégica:** es necesario establecer canales de comunicación directos, transparente y preventivos con las comunidades locales, para ello sería útil instalar Mesas Locales de Diálogo y Seguimiento Comunitario. Se recomienda activar mesas de trabajo permanentes con las comunidades más afectadas, como los comerciantes de la Avenida Primero de Mayo y la Avenida Caracas o los residentes de los barrios aledaños al predio Gibraltar.

Acción: instalar mesas permanentes en los corredores críticos (Av. Caracas, Primero de Mayo, Deprimido 72 y Gibraltar) con participación de comerciantes, residentes, líderes sociales y alcaldías locales.

Objetivo: dar seguimiento directo a afectaciones económicas, ambientales y patrimoniales.

Beneficio: canalizar inconformidades en espacios de diálogo institucional, disminuye protestas y aumenta la confianza ciudadana.

2. Crear una unidad de coordinación interinstitucional

Acción: consolidar un equipo conjunto entre la Empresa Metro de Bogotá, la Secretaría de Gobierno y las alcaldías locales que centralice la gestión de quejas y las medidas de mitigación.

Objetivo: evitar duplicidad de funciones y garantizar respuestas rápidas y articuladas.

Beneficio: mejorar la eficiencia institucional y fortalece la percepción de responsabilidad compartida en la gestión de la obra.

3. Mejorar la transparencia y comunicación pública verificable

Acción: publicar un tablero digital abierto con indicadores clave (avance real de obra, compensaciones entregadas, monitoreo de ruido y calidad del aire), acompañado de boletines mensuales en lenguaje claro.

Objetivo: reducir rumores y percepciones de desinformación.

Beneficio: reforzar la legitimidad institucional al mostrar avances y mitigaciones de manera transparente y verificable por la ciudadanía.

4. Aumentar y mejorar la calidad de la información para su análisis por parte del OCSyDH

Con el fin de robustecer el análisis y ofrecer insumos de calidad para la toma de decisiones, se recomienda fortalecer los mecanismos de levantamiento y reporte de información de campo por parte de los equipos territoriales de la Dirección de Convivencia y Diálogo Social y la Dirección de Derechos Humanos de la SDG, en relación con las obras de la Primera Línea del Metro de Bogotá. En particular, es indispensable contar con registros consistentes y verificables que permitan un seguimiento sistemático de los siguientes ejes:

- **Afectaciones patrimoniales:** recopilación de información detallada, incluyendo georreferenciación y registros fotográficos, que permitan verificar la magnitud de los daños reportados y el tipo de respuesta institucional.
- **Dinámicas de desplazamiento:** documentación del movimiento de poblaciones vulnerables (habitantes de calle, vendedores informales) y la identificación de las nuevas zonas de concentración.
- **Conflictividades emergentes:** mapeo de rumores, quejas no resueltas y tensiones vecinales que aún no se manifiestan en movilizaciones.
- **Gestión ambiental:** monitoreo y documentación de los puntos de almacenamiento de residuos de construcción y demolición, la afectación a la cobertura vegetal y la gestión de la contaminación auditiva y del aire.

Una información de campo más sistemática y estandarizada permitirá anticipar escenarios de conflictividad con mayor precisión, contrastar la percepción ciudadana con datos institucionales y emitir análisis con una mayor solidez técnica para orientar la toma de decisiones estratégicas.

5. Gestionar la conflictividad política y social

El análisis muestra que la sostenibilidad del proyecto del Metro de Bogotá está directamente ligada a la gestión de las posiciones de los actores políticos y a las demandas de las comunidades locales. La polarización política, donde el oficialismo y otros partidos respaldan la obra mientras bancadas como la del Pacto Histórico mantienen una postura crítica, es una fuente de riesgo constante. En este contexto, la gobernabilidad del proyecto en el Concejo de Bogotá y en la opinión pública depende de la capacidad de la Administración para articular a estos actores en escenarios de diálogo.

Asimismo, la capacidad de movilización de las comunidades locales, que se han convertido en un actor clave de presión para lograr medidas de compensación y participación, refuerza la necesidad de una estrategia de gobernabilidad que trascienda lo meramente técnico.

Se recomienda que la Secretaría Distrital de Gobierno, en coordinación con la Empresa Metro, desarrolle una estrategia de articulación política y social que tenga como objetivos:

6. **Reducir la polarización:** establecer mesas de trabajo y diálogo con las bancadas bisagra (Alianza Verde, Liberal, En Marcha) y con los sectores críticos del Concejo, con el fin de informar sobre los avances, atender sus preocupaciones y buscar consensos.
7. **Fortalecer la legitimidad:** involucrar a las comunidades afectadas en los procesos de toma de decisiones que les conciernen, como la gestión de afectaciones patrimoniales y la compensación por las pérdidas económicas. Esto transformaría su presión en una participación proactiva.
8. **Sostener la confianza ciudadana:** comunicar de manera constante y transparente los planes de gestión y mitigación, demostrando que las preocupaciones políticas y comunitarias son prioridad para la Administración, asegurando así que el avance técnico se traduzca en una mayor legitimidad y en la consolidación del apoyo ciudadano a la obra.

Referencias

Alerta Bogotá. (22 de junio de 2024). Obra del Metro tiene sufriendo a ciudadanos de importante sector de Bogotá. <https://www.alertabogota.com/noticias/local/obra-del-metro-tiene-sufriendo-ciudadanos-de-importante-sector-de-bogota>

Caracol Noticias. (6 de noviembre de 2023). Denuncian daños en viviendas por obras del metro de Bogotá: “Se están afectando zonas comunes”. <https://www.noticiascaracol.com/colombia/bogota/denuncian-danos-en-viviendas-por-obras-del-metro-de-bogota-se-estan-afectando-zonas-comunes>

Caracol Radio. (08 de agosto de 2025). Comerciantes frustrados ante construcción del Metro de Bogotá: “Nos sentimos abatidos”. <https://caracol.com.co/2025/08/08/comerciantes-frustrados-ante-construccion-del-metro-de-bogota-nos-sentimos-abatidos/>

CityTV. (16 de febrero de 2025). Alerta por deterioro de la calidad del aire en Bogotá. https://citytv.eltiempo.com/noticias/salud/alerta-por-deterioro-en-la-calidad-del-aire-en-bogota_78221

CityTV. (16 de noviembre de 2023). Comunidad de Bosa denuncia sentirse preocupada a causa de las obras del metro de Bogotá. https://citytv.eltiempo.com/noticias/denuncias/comunidad-de-bosa-denuncia-sentirse-preocupada-causa-de-las-obras-del-metro-de-bogota_65175

Concejo de Bogotá (7 de Julio de 2021). El IDU y la empresa Metro deben garantizar seguridad a las comunidades de la Avenida 68. <https://concejodebogota.gov.co/el-idu-y-la-empresa-metro-deben-garantizar-seguridad-a-las-comunidades/cbogota/2021-07-09/083411.php>

El Callejero. (s.f.). «La Empresa Metro de Bogotá» ¿Ha puesto en riesgo la salud de los habitantes de los barrios populares del sur de Bogotá?. <https://elcallejero.com.co/el-metro-de-bogota-ha-puesto-en-riesgo-la-salud-de-los-habitantes-de-los-barrios-populares-del-sur-de-bogota/>

El Espectador. (13 de febrero de 2021). En fotos: Por obras del metro, barrios del sur de Bogotá han tenido que abastecerse con carrotaques de agua. https://www.elespectador.com/bogota/en-fotos-por-obras-del-metro-barrios-del-sur-de-bogota-han-tenido-que-abastecerse-con-carrotaques-de-agua_article/

El Espectador. (15 de mayo de 2025). La demanda de vecinos de Teusaquillo contra el IDPC por obras del Metro de Bogotá. <https://www.elespectador.com/bogota/la-demanda-de-vecinos-de-teusaquillo->

[contra-el-idpc-por-obras-del-metro/](#)

El Espectador. (22 de febrero de 2025). Así es vivir frente a las obras del metro de Bogotá.

<https://www.elespectador.com/bogota/asi-es-vivir-frente-a-las-obras-del-metro-de-bogota/>

El Tiempo. (13 de agosto de 2022). ¿En dónde terminan los escombros de las grandes obras en Bogotá?

<https://www.eltiempo.com/bogota/en-donde-terminan-los-escombros-de-las-grandes-obras-en-bogota-694546>

Empresa Metro de Bogotá. (2025). *Resultados del estudio de cultura ciudadana de la Red Metro de Bogotá*. Sociedad Colombiana de Consultoría S.A.S.

Infobae. (12 de diciembre de 2024). Denuncian inseguridad y afectaciones en viviendas aledañas a las obras del metro de Bogotá sobre la carrera 68.

<https://www.infobae.com/colombia/2024/12/12/denuncian-inseguridad-y-afectaciones-en-viviendas-aledanas-a-las-obras-del-metro-de-bogota-sobre-la-carrera-68/>

Infobae. (17 de junio de 2025). Comercios de Chapinero y Teusaquillo enfrentan pérdidas por obras de la Primera Línea del Metro: así lo reveló estudio.

<https://www.infobae.com/colombia/2025/06/18/comercios-de-chapinero-y-teusaquillo-enfrentan-perdidas-por-obras-de-la-primera-linea-del-metro-asi-lo-revelo-estudio/>

Radio Nacional de Colombia. (16 de mayo de 2025). Habitantes de Kennedy denuncian afectaciones por obras del Metro de Bogotá. <https://www.radionacional.co/noticias-colombia/metro-de-bogota-denuncias-en-kennedy>

Semana. (5 de febrero de 2024). Futuro sostenible: una mirada a la construcción responsable en Colombia.

<https://www.semana.com/economia/articulo/futuro-sostenible-una-mirada-a-la-construccion-responsable-en-colombia/202410/>