

# 15 lecciones en los 15 años de TransMilenio

EL TIEMPO analizó con expertos lo bueno, lo malo y lo que hay que mejorar en el sistema.

Por: JOHN CERÓN  
 © 17 de diciembre de 2015



f 41  
 t 0  
 g+

PUBLICIDAD

Agridulce. Así será mañana el 15.º cumpleaños de TransMilenio, el sistema masivo de transporte que revolucionó la movilidad de Bogotá comenzando el siglo XXI. El modelo que les devolvió la dignidad a los usuarios y le dio identidad a la ciudad.

Como en los años 40 del siglo XX pasó con el tranvía, TransMilenio se ha convertido en el principal modo de viaje en Bogotá: hoy moviliza 2'500.000 pasajeros. En los últimos 15 años, los articulados rojos se convirtieron en parte del paisaje de la ciudad.

**Sin embargo, el orgullo inicial que generó el sistema se ha ido diluyendo con los años.** Ahora, cuando se les pregunta a los usuarios qué piensan cuando se les dice TransMilenio, la variedad de respuestas muestra la complejidad del problema que enfrenta: "buses", "movilidad", "caos", "inseguridad", "transporte masivo", "rapidez", "congestión", "acceso a discapacitados" y "deterioro". (Vea el informe especial: [El gobierno de Petro, visto por 50 bogotanos](#))

En el año 2000, cuando entró a operar la primera troncal sobre la avenida Caracas de la calle 6.ª a la 80 (14 buses), en el mundo solo había 23 ciudades que tenían este transporte. "Sirvió de inspiración a sistemas de buses en China, India, Turquía, Sudáfrica, México, Argentina, entre otros. Hoy, cerca de 197 ciudades cuentan con corredores de buses que mueven cerca de 33 millones de personas", recuerda Darío Hidalgo, experto en movilidad.

Pero del romance inicial por conocer lo nuevo que generaron los buses rojos (las rutas, las estaciones, los vehículos y el pago con tarjeta) se pasó al caos, al desorden, a la inseguridad y al temor. El éxito del modelo, que hizo que la gente se subiera a los buses, **se ha opacado por el frenazo que implicó que los gobiernos de la última década no construyeran las troncales que se habían programado.**

EL TIEMPO consultó a expertos sobre las lecciones que ha dejado en lo bueno, lo malo y lo que hay que mejorar en el sistema (ver recuadros). "Nos mostró que teníamos derecho a soñar con un mejor sistema de transporte. Hoy, uno de los grandes problemas que lo aquejan son el alto número de colados y el mal mantenimiento de las estaciones", dice Eduardo Behrentz, decano de la facultad de Ingeniería de la U. de los Andes. (Además: [Movilidad en la alcaldía de Petro: logros, deudas y falta de respaldo](#))

"Para bien o para mal, este sistema es un sello que identifica a Bogotá", advierte José Stalin Rojas, director del Observatorio de Movilidad de la Universidad Nacional, al lamentar que el sistema pasó de sinónimo de civismo, eficiencia y limpieza a lugar de ventas ambulantes.

## Cifras del sistema

Según el portal de TransMilenio, este sistema cuenta hoy con 11 troncales en operación, 137 estaciones, nueve portales y nueve patio talleres. Cuenta con 13 cicloparqueaderos con 2.331 puestos. Su flota troncal la componen 2.027 vehículos, de los cuales 1.452 son articulados y 313, biarticulados. Los padrones duales son 262. Todos cubren 138 rutas. Tiene 949 alimentadores que alcanzan 109 servicios.

## La Boyacá

En una carrera contra el tiempo, el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) colgó ayer en el portal de contratación (Secop) los prepliegos para la licitación de las obras civiles de la troncal de la avenida Boyacá entre Yomasa y la calle 137.

Los prepliegos (IDU LPSGI 019 2015) deberán permanecer publicados durante diez días para que los potenciales oferentes hagan sus observaciones ante el IDU. El lío que enfrenta la actual administración es que los diez días vencen el 30 de diciembre, un día antes de terminar el gobierno. y que es obligatorio responder todas las observaciones.

Para el proceso del cable aéreo de Ciudad Bolívar, el IDU recibió alrededor de 600 observaciones. Eso hace que sea difícil dejar abierta la licitación.

## Lo que ha fallado en el sistema TM

**1. No se cumplieron los cronogramas de expansión** y se echó a perder la capacidad del sistema, al sobrecargar- se algunas troncales como la Caracas. A esto se suma lo sucedido con el cartel de la contratación en la calle 26.

**2. La seguridad dentro del sistema fue descuidada desde el principio.** No obstante las campañas, se ven las ventas ambulantes y mucha indigencia. Según la última encuesta de percepción y victimización de la Cámara de Comercio de Bogotá, para el 89 por ciento de los usuarios TransMilenio no es seguro.

**3. Falta de pertenencia por parte de los usuarios.** El caso más grave es el que tiene que ver con los colados (más de 100.000 al día que generan pérdida al presupuesto del Distrito en más de 60.000 millones de pesos al año). Aunque la administración ha puesto puertas anticolados en varias estaciones y algunas vallas para contenerlos, la evasión no cede. A esto hay que agregar el mal mantenimiento y el deterioro de algunas estaciones. Ya dentro de los buses se ven mucho vandalismo, grafitis, rayones y daños.

**4. La entrada a cuenta gotas del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP)** también lo afectó. El paradigma de solo buses afectó la discusión y el discurso sobre movilidad en Bogotá, lo que se vio reflejado incluso en otras ciudades del país.

**5. El servicio que hoy presta es de baja calidad** (saturado en hora punta y con pocas frecuencias en horas pico). En la última encuesta Bogotá cómo Vamos, solo el 19 por ciento de los usuarios están satisfechos con el servicio.

## Lo destacado que hay que rescatar y mantener

Para los expertos, estos son los cinco puntos más destacables del sistema:

**1. En sus inicios mostró que teníamos derecho a soñar con un mejor sistema de transporte.** En la ciudad no había una organización que agrupara el transporte público.

**2. Se introdujo dentro del discurso de los bogotanos en el tema de movilidad sostenible y amigable con el medioambiente,** además de reducir los tiempos de viajes. Hoy hay buses ecológicos que transitan por los diferentes corredores. Uno de los puntos claves dentro de la licitación para la fase uno es que los vehículos sean eléctricos.

**3. Redujo los accidentes de tránsito de forma drástica;** sobre este ítem, Darío Hidalgo señala que en solo la avenida Caracas se pasó de 63 fatalidades en 1998 a 8 en 2003. "Ha sido tal vez el mayor factor para que pasáramos de 1.300 muertes en 1996 a menos de 600 en 2006", agrega el experto.

**4. En sus primeros años fue un buen espacio donde se ejercían la tolerancia** y el respeto por los demás, hasta se les cedía el puesto a damas y los adultos mayores. La cultura ciudadana brilló y fue ejemplo, lo que nos dio fama internacional.

**5. Es el principal modo de viaje de los bogotanos;** allí se hacen diariamente el 36 por ciento de estos (el doble que los carros particulares).

## Aspectos que debe mejorar

**1. La calidad del servicio es fundamental.** Se deben ampliar las estaciones y organizar mejor la operación. A esto se suma la recuperación del mantenimiento retrasado de vías y estaciones, al igual que avanzar en el reemplazo de la flota de la fase 1.

**2. Se deben expandir las troncales.** Hoy, con solo tienen 112 kilómetros, estas debería superar los 300 kilómetros, según los cálculos. Es prioritario hacer las troncales de la carrera 7.ª, la avenida Boyacá y la avenida 68. Además, esto de debe complementar con alargues y conexiones de las troncales ya existentes.

**3. Se deben simplificar los servicios.** Hay demasiadas rutas y muchas en cada puerta, lo que genera fricción, incomodidad y mayores esperas. Se debe acompañar el despacho con control automatizado de intervalos.

**4. La cultura ciudadana debe estar presente nuevamente.** Recuperar los buenos comportamientos, como dejar salir para poder entrar, ceder la silla a personas que más lo necesiten, no colarse, no compran a vendedores ambulantes.

**5. Aumentar las condiciones de seguridad.** Mejor servicio genera mayor espacio, menos congestión, mayor seguridad que nos proteja a todos. Pero también debe haber presencia policial efectiva y uso de tecnologías para apoyar el control.

JOHN CERÓN  
 Redactor de EL TIEMPO  
 Escribanos a: johcer@eltiempo.com  
 En Twitter @CeronBastidas