

Análisis del transporte masivo y la movilidad en Bogotá

Analysis of Mass Transport and Mobility in Bogotá

Análise do transporte massivo e a mobilidade em Bogotá

Javier Jolonch Palau*

Recibido: mayo de 2012. Aceptado: febrero de 2013

Para citar este artículo: Jolonch Palau, Javier (2013). Análisis del transporte masivo y la movilidad en Bogotá. Universidad & Empresa, No. 24, p.p. 15-23.

RESUMEN

En este artículo se propone un análisis del sector del transporte masivo y la movilidad en la ciudad de Bogotá desde un punto de vista prospectivo a 2025, considerando aspectos como la evolución de la ciudad, la situación en la que se encuentra la región de Cundinamarca y el ámbito socio-político del país, tanto a nivel nacional como internacional. El artículo presenta los resultados del análisis, establece un escenario optimista y emite recomendaciones para alcanzar dicho escenario y mejorar la movilidad en la ciudad de Bogotá.

Palabras clave: Prospectiva, estrategia, escenario, globalización.

ABSTRACT

This article proposes an analysis of the mass transport sector and mobility in Bogotá from the vantage point of the year 2025, considering issues such as the evolution of the city; examining the situation in the Cundinamarca region and national and international socio-

* Docente - Investigador Universidad Autónoma de Bucaramanga. Correspondencia del autor: Facultad de Administración de Empresas. Universidad Autónoma de Bucaramanga - UNAB. Avenida 42 No. 48-11. Bucaramanga- Colombia. Tel: +57 301 555 2962, correo electrónico: fjolonch@unab.edu.co

political development. In presenting the results of this analysis, the article is optimistic and makes recommendations to improve mobility in the city of Bogota.

Keywords: foresight, strategy, scenario, globalization.

RESUMO

Neste artigo propõe-se uma análise do setor do transporte massivo e a mobilidade na cidade de Bogotá desde um ponto de vista prospectivo ao ano 2025, considerando aspectos como a evolução da cidade, a situação na que se encontra a região de Cundinamarca e o âmbito sociopolítico do país, tanto no nível nacional quanto internacional. O artigo apresenta os resultados da análise, estabelece um cenário otimista e emite recomendações para alcançar dito cenário e melhorar a mobilidade na cidade de Bogotá.

Palavras-chave: prospectiva, estratégia, cenário, globalização.

INTRODUCCIÓN

El crecimiento de la ciudad de Bogotá a nivel poblacional en los últimos años, ocasionado por la presencia no solo de los residentes sino también de turistas, ha provocado una gran variación en todo lo que se refiere a movilidad y en consecuencia a transporte masivo.

Tal y como dice Aparicio (2010, p. 33-64): “el crecimiento y expansión de las ciudades durante el último siglo no puede ser visto sin contar con el importante papel que han asumido las infraestructuras del transporte. En Bogotá, el paso por el tranvía, los buses y el automóvil ha sido determinante, pues cada una de estas etapas marcó para la ciudad cambios drásticos en su morfología de crecimiento”.

En cuanto al crecimiento estructural de la ciudad, no se ve una planeación lógica en sus arterias viales, ni en la creación de nuevos barrios y uniones con poblaciones vecinas que han sido absorbidas por el crecimiento de la urbe; todo esto se ha materializado en obras inconclusas, vías en estados deplorables, corrupción, cambio continuo de altos funcionarios de obras públicas,

etc. A estos problemas se suman los barrios de invasión creados por desplazados, que no han sabido gestionarse por parte de la administración, naciendo y desarrollándose de forma exagerada sin el más mínimo atisbo de control por parte de las autoridades de la ciudad. Por ello, recogiendo la frase de Drucker (2000, p. 276-277): “No existen países subdesarrollados, sino países subadministrados”, podríamos decir: no existen ciudades subdesarrolladas sino ciudades subadministradas.

Estaría totalmente de acuerdo en lo que comenta Behrentz “Esto significa que nuestro principal problema no necesariamente es el fenómeno de *Urban Sprawl*¹, sino la carencia de políticas claras de ordenamiento territorial y de uso del suelo. En este sentido se podría resaltar la importancia de la protección de los cerros orientales de la ciudad” (Behrentz, Carrizosa y Acevedo, 2009, p. 205).

Debido a la situación descrita en los párrafos anteriores, las empresas de transporte masivo se han visto inmersas en un proceso de crecimiento sin ningún tipo de estructuración a nivel organizacional, estratégico, táctico y operativo; ha sido solamente “crecer por crecer”,

1 Consistente en la propagación de una ciudad y sus barrios hacia la tierra rural en la periferia de una zona urbana.

sin planes estratégicos, ni visión de futuro, sin acompañamiento de expertos, sin ver las necesidades reales de la ciudad y sus ciudadanos.

Ello ha provocado que muchas de estas empresas, tras más de 10 años de crecimiento desmesurado y sin control, se encuentren en un punto de enorme duda en cuanto a su futuro. Estas dudas se producen tanto en su arquitectura organizacional, como en su nivel estratégico, debido a la situación inmanejable que enfrentan dichas organizaciones y sus responsables, al haber estado trabajando en su día a día sin pensar en las consecuencias que ello conlleva en el futuro. Es por ello que alguna de estas empresas está realizando planes prospectivos para encauzar su futuro y establecer estrategias de crecimiento, creando un escenario futuro optimista, en función de la gran cantidad de cambios que se están produciendo y que se espera que se produzcan en el país en los próximos años.

Por otro lado, las previsiones marcan que la ciudad va a seguir creciendo en volumen de personas y que el turismo incrementará de forma exponencial, por lo que se deben tomar medidas en cuanto a la movilidad y al transporte masivo cuanto antes, puesto que, si actualmente es un caos, a nivel prospectivo, y estableciendo un escenario tendencial o

pesimista, la visión se vuelve realmente dantesca.

Este artículo propone un escenario futuro optimista alineado con el crecimiento estructural y poblacional de la ciudad de Bogotá y unas recomendaciones para alcanzar dicho escenario, teniendo en cuenta la opinión de expertos en distintos ámbitos.

I. CONTEXTO TEÓRICO Y METODOLOGÍA

El incremento de la población y el turismo en Bogotá obliga tanto al Gobierno como a las empresas privadas a la adecuación de la ciudad para convertirla en un sitio agradable para vivir o visitar, y que el desplazamiento por la misma no sea una tortura como lo es actualmente, sino que se convierta en una experiencia agradable y placentera, tanto para las personas que se desplazan por asuntos laborales a diario, como para las personas que se desplazan por temas de ocio y turismo de forma puntual.

En otros estudios realizados hay autores que critican el modelo de transporte masivo implantado en Bogotá diciendo: “las deficiencias serias del modelo TransMilenio para los pasajeros: el sistema es relativamente lento, muy costoso, produce exclusión social y no contribuye al cumpli-

miento de los Objetivos de Desarrollo del Milenio” (Moller, 2010, p. 38-39).

La importancia de las mejoras tanto en las vías, como en los servicios de transporte masivo en todo su espectro (calidad de los buses, horarios, rutas, etc.) es algo en lo que están de acuerdo tanto el Estado como la empresa privada, quienes lo consideran un tema de máxima importancia en la mejora de la ciudad para que ésta se convierta en destino turístico a nivel mundial y sea atractiva para grandes inversiones, establecimiento de *Head Quarters* a nivel Latinoamérica, etc.

Estudios realizados a nivel mundial determinan que: “en una ciudad típica de Estados Unidos, con múltiples centros financieros y de servicios, observaremos que la mayor concentración de vehículos se presenta en las autopistas, mientras que en las vías secundarias tiende a presentarse una baja cantidad de vehículos. En Bogotá ocurre algo distinto y es posible encontrar altos niveles de congestión en todo tipo de vías, incluso en zonas residenciales. De esta forma, sería posible plantear que parte del problema generalizado en la congestión de Bogotá es la poca tendencia a permitir la expansión de la ciudad” (Behrentz, Carrizosa y Acevedo, 2009, p. 205).

Para el desarrollo del estudio prospectivo se realizaron las siguientes etapas:

- Revisión bibliográfica de la prospectiva.
- Revisión bibliográfica de la prospectiva en movilidad y transporte.
- Identificación de los ámbitos a analizar por los expertos.
- Propuesta de las variables a analizar en los talleres.
- Realización de talleres con expertos.
- Análisis de la información.
- Elaboración de un documento previo a las conclusiones finales.
- Socialización de dicho documento.
- Elaboración del documento definitivo.

II. MARCO DE EVALUACIÓN PROPUESTO

Los criterios de evaluación definidos han sido producto de los talleres realizados con expertos del sector y del conocimiento del autor del artículo en el área de transporte y movilidad. Las categorías propuestas para evaluación son:

- Empresas de transporte masivo en Bogotá.
- Situación actual y futura de la ciudad de Bogotá.

- Situación actual y futura de la región de Cundinamarca.
- Situación actual y futura de Colombia.
- Globalización.

Como validación al marco de evaluación propuesto se analizó la situación de una gran empresa de transporte de Bogotá y cómo se veía afectada por la evolución de Bogotá-Cundinamarca-Colombia, así como qué efecto tenía sobre ella el proceso de globalización en el que Colombia está cada vez más inmersa.

La empresa analizada ha crecido de forma totalmente desordenada en los últimos ocho años por lo que necesita una reestructuración total. La ciudad de Bogotá se encuentra en una situación crítica en cuanto a movilidad y transporte masivo, debido en gran parte a la corrupción que se ha estado descubriendo en los últimos meses, así como a una serie de errores administrativos, de planeación, estructurales, etc.

Por otro lado, la región de Cundinamarca se encuentra en una situación muy delicada debido a que se enfrentó a uno de los peores inviernos que ha sufrido en los últimos 50 años. Se demostró que las conexiones entre Bogotá y Cundinamarca no están en las condiciones que merece una ciudad que debe

ser la más importante de Colombia y que quiere convertirse en referente mundial. Se deben crear accesos modernos, bien contruidos y mantenidos, con las últimas tecnologías y controlados a nivel de uso por el cuerpo policial correspondiente para el buen manejo de las mismas por parte de los usuarios.

Colombia se encuentra bien posicionada a nivel mundial tanto para inversión como destino turístico, tal y como refrendan los distintos informes emitidos por distintos organismos a nivel mundial (bancos, organismos oficiales, etc.); sin embargo, tiene que solucionar muchos temas de infraestructura para conseguir buena cuota de mercado a nivel turístico y ser punto de mira para las grandes multinacionales en el momento de desplazar sus centros de operaciones a dicha ciudad. La globalización existe, pero Colombia se encuentra de espaldas a ella y debe hacer un giro de 180 grados para mirar al mundo, puesto que el mundo ya está mirándola en muchos sectores: hotelero, bancario, constructor, energético, servicios, entre otros.

En resumen, analizando las diferentes categorías de criterios evaluadas, Colombia tiene una muy buena oportunidad para salir adelante y convertirse en un país importante

en los próximos 15 años, depende de los colombianos el conseguir salir adelante y no perder la oportunidad. El primer paso debe ser realizado por los colombianos, comunicando al mundo que este país está saliendo de sus problemas y que desea subir al tren del primer mundo, desprendido, en gran medida, de sus dos grandes lacras: las FARC y el narcotráfico.

III. ESCENARIO OPTIMISTA

El escenario optimista que se plantea es el de una ciudad que tenga un transporte masivo amable con el medio ambiente (transporte a gas, electricidad, etc.), con rutas que cubran las necesidades de los ciudadanos y frecuencias cortas controladas por sistemas modernos de GPS para conocer los tiempos de espera, a un precio competitivo; una ciudad que cuente, además, con alternativas diferentes en función del tipo de usuario (trabajador, estudiante, turista, etc.) y con medios de transporte variados (bus normal, bus turístico, metro, bicicleta, tranvía, etc.).

Todo ello combinado con una movilidad mucho más fluida que la actual; sabemos que evitar los trancones en una ciudad tan grande, es imposible. Modificar las vías de los camiones, tractomulas, etc., para evitar que circulen por el centro de la ciu-

dad y los problemas que esto conlleva: atascos, deterioro del pavimento, accidentalidad, entre otros.

Mejorar la cultura ciudadana en todos los aspectos de transporte masivo y movilidad, respetando al resto de ciudadanos, tanto los que se movilizan en transporte (público o privado) como los que se movilizan a pie.

IV. RECOMENDACIONES

Dentro del marco de recomendaciones para alcanzar el escenario optimista descrito en el punto anterior tenemos:

- Elaboración de un Plan Estratégico a nivel de Sistema de Transporte Público y de movilidad que incluya todas las variables que afecten a estos temas, teniendo en cuenta que el desarrollo del mismo implicará molestias a la ciudadanía que deben tenerse presentes en el momento de establecer las obras y los tiempos que conllevarán las mismas. Por ejemplo, no empezar todas las obras de golpe, sino establecer un cronograma lógico, coherente, sincronizado y conocido por toda la ciudadanía.
- Establecer un elevado control de las obras públicas tanto a nivel

financiero como ingenieril para evitar problemas en la parte económica, en los tiempos y en la calidad de las obras a realizar.

- Analizar cuáles son los vehículos que mejor se adaptan a la ciudad (dimensiones, tipo de combustible, etc.) y al tipo de usuario. No es igual el bus que utilizará la persona que cada día va a trabajar como el que usarán los turistas.
- Estudiar una red semafórica inteligente para mejorar la movilidad.
- Analizar alternativas, como se ha hecho en otras ciudades del mundo, para la circulación de camiones, tractomulas, etc. (nuevas rutas, horarios limitados, parques logísticos fuera de la ciudad, etc.).
- Creación de un programa de cultura ciudadana que irá acompañado de un paquete de medidas sancionatorias con el fin de garantizar el estricto cumplimiento de este por parte de las autoridades competentes.

CONCLUSIONES

Este artículo describe un marco referencial para la evaluación de la situación del transporte masivo y

la movilidad en Bogotá observando que la capital debe ser el punto de partida para la mejora de dicha situación en todo el país y conseguir que Colombia se convierta en uno de los principales destinos turísticos mundial y centro de los *Head Quarters* a nivel Latinoamérica.

El problema que existe es el deseo de enriquecimiento rápido y de forma no muy lícita por parte de unos pocos, que provoca el estancamiento del desarrollo del país, desarrollo, que de darse, implicaría una mejor calidad de vida para muchos y el enriquecimiento de muchas más personas de forma legal, con trabajo y esfuerzo, así como el desarrollo de Bogotá y de toda Colombia.

Es de esta forma como podríamos conseguir un país que ingresaría en los países del primer mundo por la puerta grande y que mejoraría la calidad de vida de millones de colombianos, así como podríamos generar un cambio en la imagen que tiene el mundo de los colombianos y que tanto daño ha hecho a este país.

REFERENCIAS

Aparicio, L. (2010). "El impacto del transporte en el ordenamiento de la ciudad. El caso de Transmilenio en Bogotá". En *Revista de*

- Estudios Regionales y Urbanos*, 22: pp. 33-64.
- Behrentz, E., Carrizosa, J., Acevedo, J. (2009). “Lograr la sostenibilidad: un debate entre Bogotá y la Región”. En: *Revista de Estudios Sociales*, 32, pp. 204-210.
- Cereceda, C. (2011). *Métodos y Técnicas de Prospectiva*, Gobierno de Chile, Ministerio de Planificación, División de Planificación Regional. Ciudad: Santiago de Chile. Ministerio de Planificación, División de Planificación Regional.
- Eslava, E. (2010). *Prospectiva Empresarial*. Recuperado de www.degerencia.com.
- Gobierno de Colombia. (2009). *Estudio Prospectivo del Sistema Integrado de Transporte de Bogotá y la Región. Contrato 391 de 2008*. Informe resumen, abril. Ciudad: Bogotá. sdp.gov.co
- Jaramillo, C.; Murillo, J.; Instituto Colombiano para el Desarrollo de la Ciencia y la Tecnología Francisco José de Caldas; COLCIENCIAS; Centro Colombiano de Tecnologías del Transporte CCTT; Grupo de Investigación en Transporte, Tránsito y Vías GITTIV; Universidad del Valle. (2006). Proyecto “Observatorio Nacional del Transporte Fase 1: Valle del Cauca Escenarios”. Ciudad: Cali. cctt-cittv-Univalle-Colciencias.
- Leney, T., Coles, M., Grollman, P., Vilu, R. (2004). *Manual de escenarios*. Cedefop. Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas. Ciudad: Luxemburgo. Dictus Publishing.
- Moller, R. (2010). “A critical evaluation of the Colombian model of mass or bus rapid transit systems” En: *Ingeniería y Competitividad*, 12, 2, pp. 23-40.
- Ortega, F. (2003). *La Prospectiva: Herramienta indispensable de planeamiento en una era de Cambios*. Primer Congreso Nacional de Prospectiva. PROSPECTA PERÚ.