

UNIVERSIDAD DE LA SABANA

**APOYO DEL BID AL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PUBLICO DE  
BOGOTA PARA MEJORAR LAS CONDICIONES DE VIDA DE LOS  
CIUDADANOS<sup>1</sup>**

---

## Especialización Gerencia Logística

**Presentado por:**

**PIERINA CARROLL PORTILLO<sup>2</sup>  
JUANITA MARIA ESCOBAR CARREÑO<sup>3</sup>  
NELSON GUERRERO FRANCO<sup>4</sup>**

**Presentado a:**

**Dr. Fernando Chavarro**

**Septiembre de 2010**

---

<sup>1</sup> Artículo resultado del proceso de apoyo a la línea de investigación del Proyecto institucional con énfasis en Finanzas. Especialización Gerencia Logística. Universidad de La Sabana.

<sup>2</sup> Ingeniera Industrial egresada de la Universidad del Norte – Barranquilla Colombia. Estudiante de la Especialización de Gerencia Logística Universidad de La Sabana – Bogotá. e-mail [pierina003@hotmail.com](mailto:pierina003@hotmail.com)

<sup>3</sup> Administradora de Empresas- Universidad Externado de Colombia. Estudiante de la Especialización de Gerencia Logística Universidad de La Sabana – Bogotá. e-mail [juanis09@hotmail.com](mailto:juanis09@hotmail.com)

<sup>4</sup> Profesional en Finanzas y Negocios Internacionales de la Universidad Santiago de Cali. Estudiante de la Especialización de Gerencia Logística Universidad de La Sabana Bogotá. e-mail [nelsonandres4@hotmail.com](mailto:nelsonandres4@hotmail.com)

## TABLA DE CONTENIDO

Resumen	3
Palabras Claves	3
Introducción	4
BID	8
Estrategia Operacional del BID con Colombia (2007-2010)	9
Historia del transporte público en Bogotá	10
¿Qué es Transmilenio?	12
¿Cómo surgió Transmilenio?	13
Plan Maestro de Movilidad de Bogotá	14
¿Cómo ayudo el BID a Bogotá?	17
Descripción del proyecto	18
Impacto del sistema y apoyo del BID	19
Beneficios del Transmilenio	23
Conclusiones	24

## **Resumen**

*Este artículo analiza el impacto que genera en una sociedad el apoyo económico de organismos internacionales como el BID para el mejoramiento en la calidad de vida de los ciudadanos, a través de la financiación requerida bajo la premisa de prestar un servicio en las mejores condiciones posibles, tomando como base la evolución del transporte público en Bogotá para alinearse con los objetivos de mediano y largo plazo del Gobierno Nacional los cuales hacen parte del plan de desarrollo.*

*Expondremos con detalle las funciones, objetivos, estrategias, soluciones y aportes que el BID (Banco Interamericano de Desarrollo) ofrece especialmente a países como Colombia para que se ejecuten de manera satisfactoria y transparente.*

*A si mismo se analiza el cambio sustancial y evolutivo en el transporte público de la ciudad de Bogotá, la transformación de trochas a carreteras, la circulación peatonal el ingreso de Buses, el ferrocarril han sido algunos de los cambios que han marcado el principio de una ciudad moderna y competitiva.*

## **Abstract**

*This Project analyses the impact generated in a society by the economical support of international entities, such a BID, to improve citizens' life quality through the required financing, under the premise to provide a service at best possible way. Taking as founding Bogotá's public transportation evolution to align with the national Government medium and long term objectives which are part of the Plan Nacional de Desarrollo. (National Development Planning).*

*It will be exposed with details, objectives, strategies, solutions and contributions that BID, offers, especially to countries such as Colombia, to execute satisfactorily and honestly.*

*Also we analyze the substantial and evolutionary change in the public transport in Bogotá city, the transformations of trails to roads, pedestrian circulation, the arrival of the bus transportation, and the railroad are some of the changes that had mark the beginning of a modern and competitive city.*

## **Palabras Clave**

Transporte, BID, movilidad, Transmilenio, calidad de vida, desarrollo, economía, impacto social, competitividad, SITP.

## **Clasificación JEL**

L91, O19, O1, O5, A13, F5.

# **APOYO DEL BID AL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PUBLICO DE BOGOTA PARA MEJORAR LAS CONDICIONES DE VIDA DE LOS CIUDADANOS**

## **INTRODUCCION**

Los que hemos transitado por Bogotá conocemos de fondo cuales son las limitaciones que presenta para ofrecernos un servicio de calidad en el momento de transportarnos, sabemos que Transmilenio aunque ha facilitado la movilidad presenta falencias, todos criticamos la deficiente movilidad que hay en la ciudad pero muy pocos hemos indagado o tenemos conocimiento de cómo ha sido la evolución del sistema de transporte público en Bogotá y como ha sido posible la consecución de un sistema como Transmilenio y como se lograra la ejecución del metro en la capital, como parte del programa del sistema integrado de transporte público de Bogotá.

La administración de la ciudad de Bogotá a finales de la década de los noventa, inicio una estrategia de movilidad para enfrentar los problemas de transporte debidos principalmente al crecimiento rápido y desordenado de la ciudad. Por ello adopto el Sistema de transporte Transmilenio que busco darle un excelente servicio, calidad y consistencia a un costo accesible para los usuarios.

El sistema de transporte en Bogotá estaba caracterizado por ineficiencias, alto número de usuarios y pésima calidad en el servicio. El tiempo promedio de viaje era de una hora y 10 minutos, proporcionado por buses obsoletos, los cuales producían el 70% de la polución además de esto existía un alto índice de accidentalidad. Se dieron soluciones parciales, tomadas por el gobierno de la ciudad para mejorar la movilidad dentro de la misma; medidas como la restricción vehicular denominada Pico y Placa (prohíbe la circulación dentro de la ciudad dos días a la semana), y el día de no carro en Bogotá, las cuales mesuran un poco el trafico sin embargo, el problema de la saturación vehicular no se ha reducido sustancialmente y esto se traduce en contaminación auditiva, visual, ambiental, estrés, falta de agilidad en la ciudad, caos, accidentalidad, delincuencia, entre otros. ([www.monografias.com/trabajos10/trabo/trabo.shtml#pro](http://www.monografias.com/trabajos10/trabo/trabo.shtml#pro))

Es por esto que a través de este artículo buscamos mostrar la evolución del sistema de transporte masivo en Bogotá y como con el apoyo de múltiples organismos internacionales de cooperación, como lo es el Banco Interamericano de Desarrollo, se ha logrado obtener una mejora significativa en la eficiencia y nivel de servicio del transporte en Bogotá. El BID decidió otorgar a Bogotá un préstamo para avanzar en la construcción del sistema integrado de transporte público en busca de una mejora en la calidad de vida de los Bogotanos a través de la financiación requerida bajo la premisa de prestar un servicio en las mejores condiciones posibles.

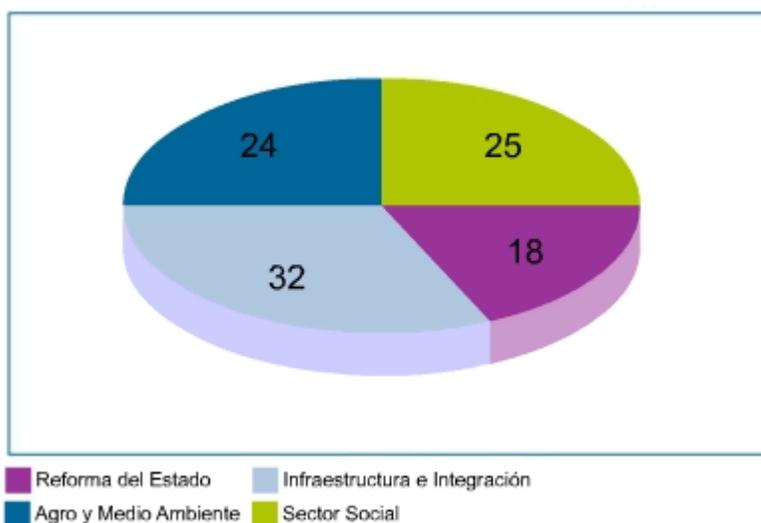
El BID contribuye al desarrollo socioeconómico de América Latina y el Caribe a través El BID contribuye al desarrollo socioeconómico de América Latina y el Caribe a través de sus operaciones de préstamo, liderazgo de iniciativas regionales, actividades de investigación y de difusión de conocimiento, institutos y programas de sus operaciones de préstamo, liderazgo de iniciativas regionales, actividades de investigación y de difusión de conocimiento, institutos y programas

El Banco ayuda a sus países miembros prestatarios a formular políticas de desarrollo y proporciona asistencia técnica y financiamiento para incentivar el crecimiento económico sostenible, reforzar la competitividad, promover la equidad social y combatir la pobreza, modernizar el Estado, y fomentar el libre comercio y la integración regional. <http://www.gestiopolis.com/recursos5/docs/eco/bid.htm>.

Desde su creación en 1959 hasta fines de 2004, el Banco ha aprobado más de US\$135.000 millones en préstamos y en garantías para financiar proyectos que demandaron una inversión total de US\$307.000 millones, y ha otorgado US\$1.740 millones en donaciones y financiamiento concesional para programas de cooperación técnica.

Cabe resaltar que en los últimos 50 años el BID ha aprobado para Colombia más de US\$14.800 millones en préstamos y proyectos de cooperación técnica no reembolsables, el BID ha apoyado a Colombia y al sector privado en infraestructura, modernización y reforma del estado, educación, salud y protección **Social**. (El BID en Colombia. Proyectos destacados)

Préstamos del BID 1961-2004 (%)



Las entidades que pueden recibir préstamos del Banco son los gobiernos municipales, estatales, provinciales y nacionales, instituciones públicas autónomas, organizaciones de la sociedad civil y empresas privadas.

Las operaciones del BID incluyen préstamos de inversión, préstamos de política, préstamos al sector privado, Programa de Empresariado Social, préstamos de emergencia, garantías, cooperación técnica, financiación para la preparación de proyectos y donaciones. Asimismo, el Banco otorga financiamiento para operaciones de comercio exterior a través de su departamento del sector privado y financiamiento para inversiones a través del Fondo Multilateral de Inversiones y la Corporación Interamericana de Inversiones. <http://www.gestiopolis.com/recursos5/docs/eco/bid.htm>

De igual manera en una de las últimas reuniones del Director General del Departamento Nacional de Planeación de Colombia en el BID, presentó el 15 de marzo de 2009 conjuntamente con el BID la propuesta para la obtención de financiamiento ante el Comité de Donantes del Fondo, el cual anunció la elegibilidad del mismo, iniciando así el proceso que concluiría con el financiamiento de proyectos específicos a fines del 2010, entre ellos el de sistema de integrado de transporte público en Bogotá, la propuesta colombiana se destacó por ser la primera declarada elegible la cual centra en transporte urbano sostenible.

Colombia es solo el segundo país latinoamericano, después de México, en acceder a estos recursos. El CTF es un fondo creado por países donantes que promueve el desarrollo y la transferencia de tecnologías de baja intensidad de carbono que tienen potencial para generar importantes reducciones de emisiones asociadas con el cambio climático. ([www.iadb.org/countries](http://www.iadb.org/countries)).

Los recursos financieros del Banco proceden de los países miembros, préstamos obtenidos en los mercados financieros, fondos en administración que tiene la institución y reembolsos de los préstamos. El BID usa estos recursos para financiar préstamos, donaciones, garantías e inversiones que apoyan proyectos de desarrollo en América Latina y el Caribe. <http://www.gestiopolis.com/recursos5/docs/eco/bid.htm>

Por ello se debe reconocer que el Banco Interamericano de Desarrollo cumple con un importante papel y es de gran utilidad apoyar en el desarrollo de los países de América Latina y el Caribe, a través de los diferentes programas y proyectos que tiene destinados para el progreso en todos los sentidos para estos países.

Los sistemas de transporte con autobuses articulados como el Transmilenio de Bogotá ayudan a reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> y mejoran la calidad de vida urbana al reducir la congestión y los tiempos de viaje, los accidentes de tránsito, y los costos de movilidad de comunidades de bajos ingresos. El Plan de Inversiones propone trabajar en la implementación de el Sistema Integrado de Transporte Público, reestructurando las líneas de servicios de transporte no reemplazadas por Transmilenio y alcanzando niveles de calidad y eficiencia operativa muy superiores a los que hoy presenta el sistema tradicional. ([www.iadb.org/countries](http://www.iadb.org/countries))

El Plan de Inversiones que presentó el Gobierno de Colombia fue preparado con el apoyo técnico, financiero e institucional del BID; quien también contó con la asistencia del Banco Mundial y el IFC. El BID continuará apoyando al Gobierno de Colombia en los pasos siguientes, que suponen la preparación y diseño del programa (septiembre de 2010) y su presentación para aprobación (noviembre de 2010).

Esta valiosa experiencia servirá al Banco para apoyar a otros países de la región en la búsqueda de apoyo financiero en sus esfuerzos para reducir las emisiones de gases efecto invernadero y el cambio climático. ([www.iadb.org/countries](http://www.iadb.org/countries))

## **BID**

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) fundado en 1959 para apoyar el proceso de desarrollo económico y social en América Latina y el Caribe es la principal fuente de financiamiento multilateral para el desarrollo de la región, en temas tanto económicos, como sociales brinda a los países miembros de Latinoamérica soluciones para su desarrollo, ofreciéndoles recursos financieros como créditos y donaciones; además de prestar asesoría en temas como la educación, agricultura y en la disminución de la pobreza.

El BID ofrece soluciones para afrontar los retos del desarrollo a través de alianzas con gobiernos, empresas y organizaciones de la sociedad civil, para servir a sus clientes que abarcan desde gobiernos centrales a alcaldías y empresas.

El Grupo del BID está integrado por el Banco Interamericano de Desarrollo, la Corporación Interamericana de Inversiones (CII) y el Fondo Multilateral de Inversiones (FOMIN). La CII se ocupa principalmente de apoyar a la pequeña y mediana empresa, y el FOMIN promueve el crecimiento del sector privado mediante donaciones e inversiones, con énfasis en la microempresa. El BID está encabezado por la Asamblea de Gobernadores, que delega la supervisión de las operaciones del Banco en el Directorio Ejecutivo. Las labores cotidianas del BID están a cargo de un equipo gerencial. ([www.iadb.org](http://www.iadb.org))

## **Estrategia Operacional del BID con Colombia (2007-2010)**

La estrategia del país identifica tres objetivos de gran alcance que constituyen el marco de referencia para las actividades del Banco:

- Establecer los pilares para el resurgimiento del crecimiento económico;
- Fomentar el progreso social y asegurar protección al segmento de la sociedad más vulnerable;
- Fortalecer la gobernabilidad y la modernización del Estado.

Para ayudar a renovar la economía, el BID:

- Fomentará la competitividad;
- Apoyará el desarrollo agrícola y la gestión de recursos naturales.

El objetivo de las acciones del Banco en el campo social es:

- Mejorar la cobertura, calidad y eficiencia de los servicios sociales primarios, incluyendo instancias de empleo.

En lo que se refiere a gobernabilidad y modernización del Estado, el Banco apoyará:

- La reforma del sector público nacional;
- Fortalecimiento de la gestión local;
- Iniciativas para fomentar la transparencia y combatir la corrupción;
- Reformas en el poder judicial.

Para hablar de cómo se hizo posible todo el proyecto de SITP en Bogotá, se tiene que hablar del Plan de Desarrollo definido por el gobierno nacional para los próximos años, de ahí mismo surgen los documentos CONPES, como es el caso para Transmilenio (Conpes 2999, Conpes 3093) donde se describe el proyecto y el alcance presupuestado del mismo, “el Plan de Desarrollo marca las estrategias y acciones hacia las cuales apunta un gobierno a la hora de establecer las prioridades de sus ciudadanos, enfocados primordialmente hacia la atención de factores que impulsen el desarrollo desde la generación de políticas públicas que dirija los procesos. “

([www.culturaemedellin.gov.co/sites/CulturaE/Medellin\\_Digital/Paginas/BIDenColombia.aspx](http://www.culturaemedellin.gov.co/sites/CulturaE/Medellin_Digital/Paginas/BIDenColombia.aspx) )

Por su parte y unido al plan de desarrollo en Colombia y en apoyo al mejoramiento de la calidad de vida de los Bogotanos la estrategia del Banco (BID) con Colombia para el período 2007-2010 tiene como objetivo apoyar los esfuerzos nacionales para obtener un crecimiento mayor, de base amplia (El término “de base amplia” significa que el Banco hará esfuerzos por apoyar acciones que promuevan que las mayorías excluidas puedan participar en la creación de riqueza y beneficiarse del crecimiento económico generado, contribuyendo así a reducir la pobreza y promover la equidad de oportunidades), promover el empleo, reducir la pobreza y mejorar la equidad, entendida como el aumento de oportunidades para la mayoría más pobre y los grupos en condición de mayor vulnerabilidad de la población. Esto se logrará mediante acciones orientadas a aumentar el crecimiento sustentable de la economía, en el contexto de una apertura a los mercados internacionales, procurando que éste incorpore a la mayoría de la población en situación de pobreza y vulnerabilidad a la actividad económica, promoviendo programas y proyectos para mejorar los sistemas institucionales de apoyo a la estabilidad económica y de acceso de sectores de menores recursos a los beneficios del desarrollo.([www.culturaemedellin.gov.co/sites/CulturaE/Medellin\\_Digital/Paginas/BIDenColombia.aspx](http://www.culturaemedellin.gov.co/sites/CulturaE/Medellin_Digital/Paginas/BIDenColombia.aspx))

## **Historia del Transporte Público en Bogotá**

Bogotá D.C., como otras muchas ciudades, ha venido evolucionando en el transporte no muy acorde con los cambios de la tecnología; sus caminos de relación con los pueblos inmediatos y de éstos con el resto del país así como sus calles se transformaron poco a poco de trochas azarasas a caminos de herradura que dieron con el tiempo paso a carretables y vías empedradas que luego con el tiempo y una capa de asfalto se transformaron en sus vías principales.

La circulación peatonal y a caballo de la época colonial persistió mucho tiempo, hasta que a finales del siglo IX y principios del XX, junto con la aparición del ferrocarril al principio por tracción animal y luego por fuerza eléctrica, operaron líneas de tranvías que competían con buses y taxis en el transporte de los ciudadanos, hasta 1948, el 9 de abril, cuando la ciudad exaltada con la muerte del caudillo Jorge Eliécer Gaitán los quemó y levantó sus rieles.  
([www.todoarquitectura.com/v2/noticias/one\\_news.asp](http://www.todoarquitectura.com/v2/noticias/one_news.asp))

El Bogotazo marcó el principio de una ciudad moderna, que se fue expandiendo a pasos acelerados de sus confines coloniales al sur, al norte y al occidente limitada por sus cerros orientales; la ciudad se comunicaba internamente mediante buses, busetas, colectivos, taxis y vehículos particulares, esperando por 50 años un sistema de transporte masivo que como el Metro de otras ciudades solucionara sus cada vez mayores problemas de transporte interno.

La Empresa de Buses Municipales fue una respuesta oficial que persistió por muchos años en tratar de dar un servicio eficiente con chóferes uniformados, paraderos fijos, buena frecuencia y servicio operando con grandes buses a gasolina y trolley-buses eléctricos, que irónicamente subían sus pasajes con el alza de la gasolina y donde cualquier falla en el fluido eléctrico generaba una parálisis total; compitiendo con empresas particulares a las que se les asignaban rutas para explotación que muchas veces coincidían en tramos y destinos, desatándose una lucha por el pasajero, la denominada “guerra del centavo” ya que cada conductor obtiene su ingreso de acuerdo con el volumen de pasajeros

Partiendo de la experiencia de la Troncal Caracas, Peñalosa convocó a los empresarios del transporte y les propuso la creación del Sistema de transporte masivo TRANSMILENIO, un sistema en el que la ciudad también entraba como socio y donde mediante concurso público se entregarían las rutas para su explotación por 10 años, pero ateniéndose a ciertas normas de unidad e identidad de los vehículos y control de la calidad del servicio prestado; las velocidades, las paradas y los tiempos de cada ruta son ahora controladas mediante satélite. Los conductores tienen un sueldo fijo y acceso a buenas prestaciones sociales, así como capacitación técnica y promoción dentro del Sistema, desaparece la comisión sobre pasajero movilizado; creando así una cultura e imagen alrededor de TRANSMILENIO. ([www.todoarquitectura.com/v2/noticias/one\\_news.asp](http://www.todoarquitectura.com/v2/noticias/one_news.asp))

Se conservó el esquema de vía exclusiva para los vehículos hacia el centro de las mismas, para permitir que los nuevos vehículos articulados con capacidad para 160 pasajeros y puertas a la izquierda admitan o descarguen pasajeros en las estaciones localizadas cada 500 metros, sobre la antigua Troncal de la Avenida Caracas, que se fue prolongando según el avance de los trabajos por el sur hasta Usme y por el norte hasta el Portal Norte de la calle 170, contando además con una prolongación hacia el occidente por la calle 80.

En los extremos de las rutas, surgieron estaciones terminales o Portales donde los pasajeros residentes en los barrios cercanos pueden tomar, sin un costo extra, los “buses alimentadores” que los llevarán más cerca de su residencia y pueden utilizarlos también para llegar al Portal y tomar el bus articulado para ir al trabajo o al estudio.

Se implementaron dos tipos de servicio; uno con buses “expresos”, con salidas cada seis minutos, parando en determinadas estaciones, por lo que hacen su recorrido total en forma más expedita, y los buses corrientes o “lecheros”, con partidas cada tres minutos, parando en todas las estaciones; esto permite al pasajero, sin salirse del Sistema, tomar un “expreso” y apearse en una estación cercana para tomar un bus corriente que lo acerque más a su destino.

Para el funcionamiento del Sistema TRANSMILENIO, la ciudad se transformó poco a poco, no sólo fueron las vías exclusivas, las estaciones y los Portales (puentes peatonales metálicos que facilitan acceso a las estaciones), también unieron sectores separados antes por las vías, el peatón ha comenzado a utilizarlos y a cruzar por las esquinas, la cultura ciudadana ha fomentado el sentido de pertenencia y orgullo de todos los bogotanos, los cuales además han encontrado nuevas referencias urbanas, sitios de encuentro y un transporte rápido y seguro que mejora la calidad de vida. ([www.todoarquitectura.com/v2/noticias/one\\_news.asp](http://www.todoarquitectura.com/v2/noticias/one_news.asp))

### **Que es Transmilenio?**

Transmilenio es un sistema masivo de transporte que comprende infraestructura exclusiva para buses, operación organizada, recaudo electrónico y una organización empresarial orientada a su planeación, gestión y control. El sistema se dio al servicio en diciembre de 2000. En junio de 2001, movilizó 360.000 pasajeros/ día promedio, en 20% km de vías exclusivas, 32 estaciones 224 buses articulados y 60 buses de alimentación. Para el final de 2001, se esperan mas de 800.000/ pasajeros días en 41 km de troncales, 62 estaciones, 470 buses articulados y 300 buses de alimentación. Transmilenio, es una solución de transporte de alta calidad, eficiente, costeable y sostenible, y aplicable a las

condiciones colombianas, de acuerdo con sus propias características.  
(*Transmilenio: El sistema de transporte masivo de Bogota. Dario Hidalgo*)

## **Como surgió Transmilenio?**

En Enero de 1998 la administración definió el sistema como componente fundamental de la estrategia de movilidad y presupuesto recursos para financiar la infraestructura de este, de igual manera se conformo un grupo especializado, la puesta en marcha del sistema requirió la coordinación de múltiples entidades locales y la ejecución de acciones una de las cuales son:

Preparación detallada de los componentes del sistema: se realizaron estudios de preinversión a través de firmas nacionales e internacionales, este proceso tuvo una duración desde la formulación de los términos de referencia hasta la entrega de diseños, se recolecto información de sistemas de transporte de buses a ciudades como Quito, Curitiba, Sao Paulo, Santiago de Chile, Ciudad de México y Puebla.

Creación de la empresa Gestora: obtención de la autorización del concejo para que el distrito participara en su conformación, reglamentación del acuerdo para poder constituir la empresa y la creación de esta.

Facilitación de la participación de empresas del transporte tradicional: se busco la participación de las empresas transportadoras existentes, utilizando dos mecanismos: promoción del sistema, así los transportadores a través del conocimiento de este disminuirían sus dudas y quisieran tomar parte. Como resultado el 96% de empresas transportadoras públicas se asociaron para operar como operadores troncales en las cuatro sociedades elegidas como concesionarias.

Contratación y ejecución de la infraestructura del sistema: El IDU implemento infraestructura con altos indicadores como 35 km de vías troncales habilitadas, cuatro portales, cuatro patios, ocho estaciones intermedias, 50 estaciones

sencillas, 17 puentes peatonales, plazoletas y andenes y rehabilitación de vías para buses alimentadores.

Garantizar la continuidad del concepto de transporte masivo: el distrito aseguro la financiación continua, mediante la asignación del 50% de la sobretasa a los combustibles y logro comprometer al gobierno nacional con recursos.

A través de diferentes comparaciones estadísticas que muestran como afecto la implementación del sistema Transmilenio, indica una notable reducción en la accidentalidad y la contaminación atmosférica. También podemos observar una reducción de 100% en las fatalidades y 54% en heridos de accidentes de transito.

Se permitió una disminución de 32% en los tiempos de viaje promedio de los usuarios, el sistema es accesible para los usuarios con discapacidades físicas, personas mayores y mujeres embarazadas

### **Plan Maestro de Movilidad de Bogotá**

El Plan Maestro de Movilidad fue adoptado por la actual administración mediante el Decreto 319 de 2006, y establece programas, proyectos y metas, a corto, mediano y largo plazo, con un horizonte a 20 años. El PMM da respuesta a las necesidades de movilidad y al uso racional y eficiente de los 15.348 kilómetros carril que componen la malla vial de Bogotá.

TransMilenio es el modelo del ambicioso Programa Nacional de Transporte Urbano de Colombia, que apunta a crear redes eficientes y accesibles en 10 ciudades durante un decenio, a una fracción del costo de los sistemas ferroviarios.

Esta iniciativa respaldada por el Banco cuenta con otros tres sistemas de TPR instalados y funcionando: Megabus en Pereira-Dosquebradas, Mio en Cali (financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo, BID) y Metrolínea en

Bucaramanga. Existen planes de implementar TPR en Barranquilla, Bello, Bucaramanga, Cartagena, Cúcuta, Medellín-Valle de Aburra y Soacha. El esfuerzo apunta a mejorar la calidad de vida, la productividad y la movilidad en las ciudades.

El impacto de estos proyectos es enorme y todo el esfuerzo apunta a mejorar la calidad de vida, la productividad y la movilidad en las ciudades, El objetivo es ofrecer una forma eficiente y barata para que todas las personas puedan trasladarse por la ciudad. Alrededor del 70% de los clientes de TransMilenio proviene de grupos de ingresos bajos.

### **Las principales iniciativas del Plan Maestro de Movilidad son:**

Articulación del Sistema Integrado de Transporte conformado por el transporte colectivo y masivo en una sola estructura física, operacional y tarifaria. La SDM adelantó el contrato para el diseño técnico legal y financiero del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá y actualmente se están ajustando y validando los productos del estudio y definiendo el cronograma de implementación gradual que deberá tener el proyecto.

Establecimiento de corredores viales para la operación de rutas de alta capacidad, media capacidad y complementarias de baja capacidad interna y externa. Estas rutas se adjudicarán vía licitación, tendrán características comunes de tecnología vehicular, estarán sujetas al diseño operacional de la red de rutas, incluyendo la definición de la ubicación de estaciones y terminales simples y de integración.

Conformación de zonas y corredores de actividad logística para mejorar la movilidad y productividad en Bogotá y la Región. Los vehículos de carga provenientes de otras ciudades, durante las 24 horas del día y los 7 días a la semana, dispondrán de corredores viales específicos para tener acceso a sus lugares de origen y destino y al interior de la Ciudad.

Implementación de una primera fase de cinco grandes redes peatonales en: Calle 53 entre carreras 30 y 7, Calle 45 entre las Universidades Nacional y Javeriana,

Sector del Parque Simón Bolívar, Avenida I de Mayo de la carrera 59 a la Avenida Boyacá y Parque de la 93. El Plan busca implementar redes peatonales en toda la ciudad y fortalecer las ciclorrutas en procura de mejorar la calidad de vida en Bogotá.

Construcción de intercambiadores modales que permitan a los habitantes de Bogotá y la Región llegar a sus lugares de destino complementando su viaje con diferentes modos de transporte como la bicicleta, TransMilenio, vehículo particular, taxi, bus, o sencillamente caminando.

Consolidación de una red de estacionamientos, en vía y fuera de vía. Se priorizarán los estacionamientos aledaños a las zonas de prestación del servicio del Sistema Integrado de Transporte con un esquema tarifario que motive a los conductores a estacionar el vehículo y utilizar el transporte público. La organización de estacionamientos incluye la zona de residentes, zonas de comercio zonal y vecinal en temporadas específicas, zonas de cargue y descargue y zonas para las categorías restantes de usuarios.

Creación del Sistema Integrado de Información de Movilidad Urbano Regional 'SI MUR' que facilite la comunicación y el intercambio de información entre los actores (peatón, ciclista, pasajeros y conductores) y los componentes de la movilidad (infraestructura, vehículos, empresas) en un Centro de Control de tráfico, a la altura de las grandes ciudades del mundo. (Plan maestro de movilidad. [www.movilidad.gov.co](http://www.movilidad.gov.co))

El Sistema Integrado de Transporte dividirá a Bogotá en 13 zonas para reorganizar la oferta de rutas por buses, busetas y colectivos y así acabar con la 'guerra del centavo'. Aunque el sector transportador sería el que seguiría manejando esas operaciones por 24 años, a partir del 2011, según los prepliegos de la licitación que fue abierta en diciembre del 2009.

Una vez esté en operación el sistema, la tarifa quedará integrada, es decir, que un usuario que pague su bus o se suba a un TransMilenio y necesite hacer un

segundo viaje para llegar a su trabajo, casa u otro destino, solo tendría que pagar un valor adicional para ese trasbordo y no otro pasaje.

De acuerdo con lo señalado por el Gobierno Distrital, en octubre del 2011 estaría en plena operación el SITP en las 13 zonas , que fueron divididas así: Usaquén (1), Engativá (2), Fontibón (3), San Cristóbal (4), Suba Oriental (5), Suba Centro (6), calle 80 (7); Tintal-Zona Franca (8), Kennedy (9), Bosa (10), Perdomo (11), Ciudad Bolívar (12) y Usme 13.

[http://www.eltiempo.com/colombia/bogota/movilidad/sistema-integrado-de-transporte-publico\\_6932727-1](http://www.eltiempo.com/colombia/bogota/movilidad/sistema-integrado-de-transporte-publico_6932727-1)

### **Como ayuda el BID a Bogotá? ( www.iadb.org)**

A través de un préstamo de US\$10 millones que beneficiaran a ocho millones de personas que viven en el área metropolitana. El Banco Interamericano de Desarrollo aprobó el 13 de Mayo de 2009 un préstamo de US\$10 millones para ayudar al gobierno de Bogotá, a reformar su sistema de transporte público.

Los fondos darán apoyo al Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) mediante asistencia técnica e institucional que contribuirá a asegurar la viabilidad de los proyectos de dicho sistema.

Los proyectos del SITP incluyen el nuevo Metro, el actual sistema de transporte rápido por autobuses denominado Transmilenio, y el sistema de trenes del área metropolitana. Estos proyectos ayudarán a mejorar la calidad de vida de casi ocho millones de personas que habitan en el área metropolitana de Bogotá, donde el 60 por ciento de los desplazamientos diarios se realizan mediante el uso del transporte público.

Se espera que el SITP tenga un fuerte impacto sobre la economía regional, ya que la capital de Colombia es un importante centro de negocios que ha sido calificada

por ejecutivos latinoamericanos como la tercera ciudad en la región en cuanto a generación de valor para negocios.

A pesar del éxito del sistema Transmilenio inaugurado en 2000, y que actualmente representa el 28 por ciento de los viajes en transporte público, el resto del sistema de transporte colectivo de la ciudad continúa operando bajo condiciones de baja eficiencia y nivel de servicio, en tanto que la densidad poblacional del área sigue en aumento.

El SITP busca corregir estas deficiencias mediante la integración del Metro, que se convertiría en el eje central del sistema, la actual red de autobuses, el sistema Transmilenio, la red de ciclorutas, y el sistema de trenes del área metropolitana, bajo un recaudo centralizado de tarifas, una jerarquización y racionalización de rutas y servicios, mejoras tecnológicas y de infraestructura, operadores formales de los servicios de transporte, y el refuerzo del marco institucional.

El préstamo del BID es a cinco años de plazo, con un período de gracia de tres años, y a una tasa de interés flotante basada en la LIBOR. El gobierno de la ciudad aportará US\$3,63 millones en fondos de contrapartida local.

### **Descripción del Proyecto:**

#### **CO-L1076: Proyecto Apoyo Institucional al Sistema Integrado Transporte Público**

El Proyecto financiará el desarrollo de instrumentos y herramientas técnicas e institucionales, servicios de asistencia técnica e institucional, incluyendo actividades de capacitación, adquisición de equipamiento y software especializado, y contratación de especialistas que asistan necesidades específicas. La operación se estructura con los siguientes componentes: (i) apoyo al proceso de puesta en marcha y ejecución del SITP; (ii) montaje de la plataforma gerencial-organizacional de los proyectos integrantes del SITP; y (iii) estudios de campo y encuestas permanentes sobre la operación del transporte público.

## Impacto del Sistema y apoyo del BID

El Transmilenio se convirtió en parte fundamental de la estrategia de movilidad, haciendo parte del cambio estructural, atendiendo la alta demanda existe con eficiencia y eficacia, con bajo costo, ahora en las nuevas etapas del proyecto del sistema integrado de movilidad en Bogotá el BID se une con apoyo financiero todo bajo su política de mejorar condiciones sociales para las clases menos favorecidas. A través de los siguientes gráficos se puede evidenciar el impacto que tiene el uso del sistema Transmilenio en la ciudad movilizando a gran cantidad de pasajeros al día.

ESTADISTICAS TRANSMILENIO 2009		
DATOS GENERALES		
Pasajeros totales al 31 de enero de 2010	2.726.551.975	Pasajeros
Promedio pasajeros hora pico de enero de 2010	167.657	Pasajeros
Pasajeros alimentados totales al 31 de enero de 2010 (entradas/salidas)	1.356.775.473	Pasajeros
Pasajeros intermunicipales totales al 31 de enero de 2010	163.479.899	Pasajeros
Estaciones en operación	114	Estaciones
Kilómetros de via en operación troncal	84	Km
Flota troncal disponible vinculados 31 de enero de 2010	1.132	Buses
Velocidad promedio flota troncal de enero de 2010	27	Km/hora
Promedio kilómetros recorridos flota troncal enero de 2010	279.643	Km
Rutas alimentadoras	79	Rutas
Flota alimentación vinculados 31 de enero de 2010	517	Buses
barrios alimentados (aprox)	316	Barrios
Km en operación de alimentación (aprox)	551	Km



Otros de los beneficios del TransMilenio es el ahorro de tiempo en promedio de 32% (20 minutos) por viaje frente al sistema tradicional de buses. Son más de 10 horas al mes para un pasajero típico. También se redujo la tasa de accidentes en 90% en los corredores donde opera el sistema, según datos de 2009.

En 2006, TransMilenio se convirtió en el primer proyecto de transporte de gran envergadura aprobado por las Naciones Unidas (ONU) para generar y vender derechos de créditos de carbono en el marco del Protocolo de Kioto. Dado su éxito, el programa se convirtió en un modelo para otros países que buscan soluciones de transporte urbano eficientes en función de los costos y relativamente rápidas de implementar. Desde su inicio, delegaciones de más de 20 países han visitado Colombia para aprender de la iniciativa.

En la actualidad se ha inaugurado el sistema de transporte masivo Metrolínea en la ciudad de Bucaramanga, una de las ciudades intermedias de Colombia, que busca modernizar sus medios de transporte masivo y en donde la falta de vías idóneas para dar cabida a un creciente tráfico vehicular demanda a gritos que los

<sup>5</sup> Tomado de [www.transmilenio.gov.co/estadisticasgenerales](http://www.transmilenio.gov.co/estadisticasgenerales)

esfuerzos del gobierno local y nacional se orienten específicamente hacia el mejoramiento constante de las condiciones de vida de la población en general

## Beneficios de Transmilenio

(TRANSMILENIO S.A. – BOGOTÁ, D.C. – COLOMBIAADITIVA S.A. – SANTIAGO DE CHILE – CHILETRANSANTIAGO – SANTIAGO DE CHILE - CHILEMINISTERIO DE TRANSPORTE Y TELECOMUNICACIONES DE CHILE – CHILE)

En las ciudades con población numerosa, los sistemas de transporte masivo tipo BRT (Bus Rapid Transit), representan una solución óptima para el transporte de pasajeros debido a que tienen costos y tiempos de implementación relativamente moderados en comparación con otras alternativas como sistemas tipo metro, tren ligero u otros similares, y permiten interconectar distintas zonas de las grandes ciudades, generando beneficios para los usuarios. Para su éxito, cada ciudad debe adaptar las mejoras prácticas a sus necesidades particulares.

TransMilenio es uno de los más antiguos entre los de su tipo (BRT) y se ha consolidado como un sistema eficiente, autosostenible y exitoso, por tanto su experiencia es útil para el diseño e implementación de sistemas similares. Consciente de ello, TRANSMILENIO S.A. ha diseñado un portafolio de servicios para compartir su conocimiento con quienes lo requieran.

El sistema TransMilenio no sólo busca dar una solución a la problemática del transporte en Bogotá sino que se constituye fundamentalmente como un proyecto de renovación urbana. La implementación del sistema en Bogotá ha traído consigo diversas ventajas, entre ellas la recuperación del espacio público; la disminución del tiempo de desplazamiento de una zona a otra de la ciudad; la accesibilidad de sectores marginados de la población a un sistema de transporte más eficiente; la reducción de emisiones contaminantes y los cambios positivos del comportamiento de la población en torno a la ciudad.

TRANSMILENIO S.A. estructuró una Dirección Comercial con la capacidad de ofrecer a entidades públicas o privadas un portafolio de servicios, para que la

entidad transmita su conocimiento en forma más eficaz, a través de mecanismos tales como: visitas, capacitaciones, asistencias técnicas, consultorías, y otros que permitan a las partes involucradas obtener beneficios mutuos. Así mismo, se evidenció la importancia de hacer seguimiento a la asesoría que se presta a otras empresas o países después de culminado el proceso de consultoría y la necesidad de documentar las lecciones resultantes del proceso de cooperación tanto para TRANSMILENIO S.A. como para los receptores de la asesoría.

La estrategia de cooperación de TRANSMILENIO S.A. está alineada con las prioridades del Gobierno Colombiano. Hace parte de la estrategia de implementar este tipo de sistemas de transporte público masivo en otras siete (7) ciudades de Colombia, así como en los principios de colaboración entre entidades estatales; resultado de ello fueron las consultorías efectuadas por TRANSMILENIO S.A. a los sistemas Metroplus de Medellín y a la empresa METROCALI S.A. (Ente gestor del sistema MIO de Cali, Valle), en el marco de convenios de cooperación interadministrativos suscritos entre TRANSMILENIO S.A. con cada ente gestor, bajo la tutela y supervisión del Ministerio de Transporte de Colombia.

## CONCLUSIONES

A través de esta línea de investigación institucional logramos identificar los objetivos del BID en un país como Colombia, este organismo es una pieza fundamental para el desarrollo y el progreso del país, el BID desde sus inicios ha invertido bastante capital para el desarrollo de la sociedad colombiana, como bien lo esboza en sus estrategia con Colombia 2007 -2010 su objetivo es contribuir a disminuir la pobreza, mejorando la equidad y el acceso a oportunidades para la mayoría de los ciudadanos.

El estudio realizado nos permitió enfocarnos en el sistema integrado de transporte público de Bogotá, como con el apoyo económico de este organismo y muchas más instituciones se lograra un desarrollo económico, social y sostenible, generando mayo progreso a la ciudad y a las comunidades cercanas a esta, esto se debe a que el banco y el país identificaron acciones y necesidades de recursos en las áreas o sectores que Colombia ha identificado como prioritarias para su desarrollo.

A través de corredores de movilidad más eficientes la ciudad se convertirá en eje económico para la región se mejoraran los tiempos de desplazamiento generando una mayor eficiencia en todos los procesos económicos y productivos de la ciudad. Desde la creación del Transmilenio, sistema de transporte público masivo de la ciudad, la comunidad en general se vio beneficiada pues este atendió la elevada demanda existente con eficiencia y eficacia dos temas inexistentes hasta ese entonces en el tema de trasporte público de la ciudad.

Como resultado de este proceso todos estamos expectantes a los cambios que traerán consigo estas inversiones en el sistema de transporte público y el impacto que tendrá en la sociedad bogotana.

## BIBLIOGRAFIA

- Transmilenio: el sistema de transporte masivo de Bogotá. Darío Hidalgo. Planeación y Desarrollo Volumen XXXII, Numero 2 (2001) 173 -186
- CONPES 2999
- CONPES 3093
- The Economics of Transmilenio, a Mass System for Bogota. Documentos
- Colombia mejorará el sistema de transporte público en Bogotá con apoyo del BID ([www.iadb.org](http://www.iadb.org))
- [http://www.culturaemedellin.gov.co/sites/CulturaE/Medellin\\_Digital/Paginas/BIDenColombia.aspx](http://www.culturaemedellin.gov.co/sites/CulturaE/Medellin_Digital/Paginas/BIDenColombia.aspx)
- [www.minhacienda.gov.co/portal/page/portal/MinHacienda/elministerio/prensa/archivo](http://www.minhacienda.gov.co/portal/page/portal/MinHacienda/elministerio/prensa/archivo)
- [www.movilidad.gov.co](http://www.movilidad.gov.co)
- [www.transmilenio.gov.co](http://www.transmilenio.gov.co)
- [http://www.larepublica.com.co/archivos/EMPRESAS/2009-04-17/que-queda-del-bid\\_71849.php](http://www.larepublica.com.co/archivos/EMPRESAS/2009-04-17/que-queda-del-bid_71849.php)
- [www.iadb.org](http://www.iadb.org)

No.	Variables	Descripcion de la Variable
1	Nombre del Postgrado	Especialización en Gerencia Logística
2	Título del proyecto	Apoyo del BID al Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá para mejorar las condiciones de vida de los ciudadanos.
3	Autores	Pierina Carroll Portillo Juanita Maria Escobar Carreño Nelson Guerrero Franco
4	Año y Mes	Septiembre de 2010
5	Nombre del Asesor	Fernando Chavarro
6	Descripcion o Abstracto	Este proyecto analiza el impacto que genera en una sociedad el apoyo económico de organismos internacionales como el BID para la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos. Toma como base la evolución del transporte público en Bogotá para alinearse con los objetivos a mediano y largo plazo del Gobierno Nacional los cuales hacen parte del P.Lan Nacional de Desarrollo.
7	Palabras claves o descriptores	Transporte, BID, movilidad, Transmilenio, calidad de vida, desarrollo, economía, impacto social.
8	Sector Económico al que pertenece el proyecto	Transporte
9	Tipo de investigación	Artículo
10	Objetivo General	Analizar la importancia que tiene para el país la ejecución de proyectos financiados a través de organismos internacionales que generan un impacto social positivo en la sociedad.
11	Objetivo Especifico	- Estudio del impacto del proyecto de movilidad en Bogotá financiado a través del BID. - Identificar las sinergias entre los objetivos de desarrollo del Gobierno Nacional y las estrategias de inversión de los organismos internacionales. - Relacionar los conocimientos adquiridos a través de la especialización con la realidad logística del país.
12	Fuentes Bibliográficas	- Transmilenio: el sistema de transporte masivo de Bogotá. Darío Hidalgo. Planeación y Desarrollo Volumen XXXII, Numero 2 (2001) 173 -186 - CONPES 2999 - CONPES 3093 - The Economics of Transmilenio, a Mass System for Bogota. Documentos CEDE 28 Agosto de 2004. - www.iadb.org

13	Resumen o Contenido	<p>Resumen</p> <p>Este artículo analiza el impacto que genera en una sociedad el apoyo económico de organismos internacionales como el BID para el mejoramiento en la calidad de vida de los ciudadanos, a través de la financiación requerida bajo la premisa de prestar un servicio en las mejores condiciones posibles, tomando como base la evolución del transporte público en Bogotá para alinearse con los objetivos de mediano y largo plazo del Gobierno Nacional los cuales hacen parte del plan de desarrollo.</p> <p>Expondremos con detalle las funciones, objetivos, estrategias, soluciones y aportes que el BID (Banco Interamericano de Desarrollo) ofrece especialmente a países como Colombia para que se ejecuten de manera satisfactoria y transparente.</p> <p>A sí mismo se analiza el cambio sustancial y evolutivo en el transporte público de la ciudad de Bogotá, la transformación de trochas a carreteras, la circulación peatonal el ingreso de Buses, el ferrocarril han sido algunos de los cambios que han marcado el principio de una ciudad moderna y competitiva.</p> <p>Abstract</p> <p>This Project analyses the impact generated in a society by the economical support of international entities, such a BID, to improve citizens' life quality through the required financing, under the premise to provide a service at best possible way. Taking as founding Bogotá's public transportation evolution to align with the national Government medium and long term objectives which are part of the Plan Nacional de Desarrollo. (National Development Planning).</p> <p>It will be exposed with details, objectives, strategies, solutions and contributions that BID, offers, especially to countries such as Colombia, to execute satisfactorily and honestly.</p> <p>Also we analyze the substantial and evolutionary change in the public transport in Bogotá city, the transformations of trails to roads, pedestrian circulation, the arrival of the bus transportation, and the railroad are some of the changes that had mark the beginning of a modern and competitive city.</p>
14	Metodología	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Revisión de documento base sobre Organismos Internacionales para complementarlo.</li> <li>- Levantamiento de las Referencias Bibliográficas del texto.</li> <li>- Adición de información al documento original.</li> <li>- Elaboración del ensayo tomando como referencia la base teórica del documento anterior.</li> <li>- Revisión continua de los avances para correcciones de acuerdo con retroalimentación.</li> <li>- Elaboración del documento final.</li> </ul>
15	Conclusiones	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se concluye que el desarrollo económico y social de un país está soportado en apoyo de organismos internacionales como el BID cuyas estrategias estan encaminadas a la disminución de la pobreza y el desarrollo económico de los mismos. <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bogota se benefició del apoyo del BID en el proyecto del SITP lo cual contribuyo al desarrollo social de la ciudad trayendo consigo mejoras en la calidad de vida de las personas que la habitan.</li> <li>- Una ciudad fuerte en transporte esta preparada para asumir crecimientos económicos y es atractiva a la inversión extranjera.</li> </ul> </li> </ul>