

A dark blue vertical bar on the left side of the page. A blue arrow-shaped graphic points to the right from the bar, containing the date.

1-9-2016

Transporte público y desigualdades sociales en Bogotá

*Una mirada al sistema de transporte
público desde la equidad*

A series of thin, curved lines in shades of blue and grey that originate from the bottom left and curve upwards and to the right, creating a sense of movement or a stylized landscape.

Laura Mejía Garzón
UNIVERSIDAD DEL ROSARIO

**TRANSPORTE PÚBLICO Y DESIGUALDADES SOCIALES EN BOGOTÁ: UNA
MIRADA DESDE LA EQUIDAD**

TRABAJO DE GRADO PARA OPTAR POR EL TITULO DE SOCIOLOGA

ESCRITA POR

LAURA MEJIA GARZON

DIRIGIDA POR

JAIRO BAQUERO

UNIVERSIDAD NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO

ESCUELA DE CIENCIAS HUMANAS

PROGRAMA DE SOCIOLOGÍA

BOGOTÁ, D.C.

2016

TABLA DE CONTENIDOS

INTRODUCCIÓN	5
Estudios previos: Europa y Latinoamérica.....	9
El caso colombiano: Bogotá	16
CAPÍTULO 1. MARCO TEÓRICO Y METODOLOGÍA	19
CAPÍTULO 2. UNA MIRADA AL SISTEMA DE TRANSPORTE DE BOGOTÁ: TRANSMILENIO Y SITP	29
Un poco de historia del transporte público	31
Marco normativo y legislativo	32
Políticas públicas	38
Plan maestro de movilidad	41
Informe de empalme 2015	43
CAPÍTULO 3. LA DESIGUALDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO: LAS PERSPECTIVAS DE LA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD Y RECAUDO BOGOTA	48
CAPÍTULO 4. LA MOVILIDAD EN BOGOTÁ: EL CASO DE LOS USUARIOS DE SUBA	58
Movilidad en Bogotá.....	58
Suba: Localidad de contrastes.....	68
Hábitos de movilidad en Suba: Percepciones de los usuarios	71
Satisfacción con el sistema de transporte público capitalino	81
Tarifas diferenciales: desigualdad y equidad	84
CONCLUSIONES	93
BIBLIOGRAFÍA	97
ANEXO 1. Encuesta movilidad y desigualdad.....	
ANEXO 2. Resultados encuesta de movilidad y desigualdad.....	
ANEXO 3. Entrevista Secretaría Distrital de Movilidad	
ANEXO 4. Entrevista Recaudo Bogotá	

LISTA DE GRÁFICAS

GRÁFICA 1. Demanda anual de los sistemas de Transporte Público

GRÁFICA 2. Medios de transporte que utilizan los ciudadanos

GRÁFICA 3. Variaciones en el transporte público desde la implementación de Transmilenio

GRÁFICA 4. Participación modal por estrato en Bogotá

GRÁFICA 5. Gasto en Transmilenio y SITP

GRÁFICA 6. Ingresos mensuales en salarios minimos (\$689.454 Pesos)

GRÁFICA 7. COMPOSICIÓN DEL GASTO CORRIENTE TOTAL TRIMESTRAL (Miles de pesos)

GRÁFICA 8. Propósito de los viajes por los que se utiliza Transmilenio y SITP

GRÁFICA 9. Pirámide de Estructura de oportunidades y agentes

GRÁFICA 10. Satisfacción de los usuarios con Transmilenio

GRÁFICA 11. Principales problemas del sistema de transporte público

GRÁFICA 12. Está de acuerdo con la tarifa actual del sistema de transporte

GRÁFICA 13. El pasaje del sistema de transporte es:

GRÁFICA 14. Existe reciprocidad entre las tarifas y la calidad del sistema

GRÁFICA 15. Inclusión tarifas diferenciales a estudiantes y desempleados

GRÁFICA 16. Implementación tarifas por distancias y/o trayectos

GRÁFICA 17. Uso semanal de TransMilenio (contando cada entrada al sistema como independiente)

GRÁFICA 18. Uso semanal de SITP (contando cada ingreso al bus como independiente)

GRÁFICA 19. Conocimiento de las tarifas diferenciales

GRÁFICA 20. ¿Qué criterios conoce para acceder a la tarifa diferencial?

GRÁFICA 21. Tarifas diferenciales y reducción de desigualdad

GRÁFICA 22. Cuenta con alguno de los requisitos para hacer efectiva las tarifas diferenciales (adulto mayor, persona en condición de discapacidad o sisbén entre 0 y 40 puntos)

LISTA DE MAPAS

MAPA 1. Operadoras Sistema Integrado de Transporte Público -SITP- y avance en su implementación

MAPA 2. Índice de movilidad por localidades

MAPA 3. Estratificación socioeconómica localidad de Suba 2013

LISTA DE IMÁGENES

IMAGEN 1. Mapa general de Transmilenio

LISTA DE TABLAS

TABLA 1. Ingreso promedio de los hogares en Bogotá vs tarifa del transporte público

INTRODUCCIÓN

Con la llegada de un nuevo siglo, XXI, se le dio una nueva cara a Bogotá. Gracias a Enrique Peñalosa se empezó a implementar el sistema de transporte público masivo conocido como Transmilenio, el cual hace parte de un sistema denominado BRT –Bus Rapid Transita por sus siglas en inglés-, de los más grandes, importantes e innovadores en América Latina. De esta forma, en el 2000 se revolucionó la ciudad con el desarrollo, ejecución y uso de Transmilenio. No obstante, Transmilenio nace como una forma de mejorar radicalmente la calidad del transporte urbano en Bogotá, principalmente. Además, más allá de buscar mejorar la movilidad en la capital, este innovador sistema planteaba desde sus inicios una serie de beneficios, empezando desde una tarifa económica, la cual volátilmente ha cambiado durante los 15 años de funcionamiento del sistema, hasta la reducción de combustible y el duplicar la velocidad de operación, pero más importante aún es que el sistema permitió que se empezara a hablar de una movilidad integrada, la cual implicó la eliminación de la conocida *guerra del centavo*, entendida como una “lucha” entre los conductores por recoger más pasajeros. Pero la tarea y construcción de este sistema no terminó acá. Diez años después de la adopción e implementación de Transmilenio, y más de un siglo después de la creación de sistema de transporte público en Bogotá, se creó el Sistema Integrado de Transporte Público -SITP-, el cual es un servicio acogido por Bogotá mediante el decreto 309 de 2009, ante la necesidad de tener un sistema integrado de transporte que procure la obtención de beneficios para la ciudad y sus usuarios, mediante la mejora de la seguridad, la cobertura, los costos, la accesibilidad, entre otros. La principal idea de este nuevo sistema es fusionar el transporte público colectivo con el Transmilenio.

Tanto la implementación del Transmilenio como la del SITP llevaron a repensar los espacios y las políticas públicas de transporte, de modo que se abrió un espacio para pensar la movilidad en términos socio-económicos y políticos, ya que los nuevos mecanismos de movilización de la ciudad suponen más allá un transporte organizado, seguro y eficaz, un sistema económico y accesible para toda la población. Es por esto, que desde el 2012 en adelante, se crearon e impartieron medidas para hacer real y efectiva esta forma de concebir el sistema de transporte público.

Esta serie de medidas han girado en torno a la fijación de tarifas diferenciales. La primera responde a franjas horarias de acuerdo con la demanda de pasajeros, horas valle y pico, las cuales se establecían en \$1.500 y \$1.800 pesos respectivamente, en el sistema de Transmilenio. Sin embargo, esta diferenciación se acabó el pasado 24 de agosto de 2015 con la firma del Decreto Distrital 442 de 2014, por parte del entonces Alcalde Gustavo Petro. En este se modificó el Art. 1 y se elimina el Art. 3. De tal forma que desde el 31 de agosto se oficializó la tarifa única de \$1.800 pesos en Transmilenio mientras que la tarifa del SITP se mantuvo en \$1.500 pesos. Ahora bien, la segunda categoría responde a tarifas preferenciales para adultos mayores de 62 años, personas en condición de discapacidad y usuarios afiliados al SISBÉN, entre 0 a 40 puntos. Los precios de las tarifas que pagan oscilan según el tipo de servicio que se toma, bien sea troncales de Transmilenio o servicios zonales como el Urbano, Complementario y Especial. Pero sin importar esto, los precios van desde los \$1.800 – 1.600 a los \$900 – 300 e inclusive gratuito.

Además, desde el pasado mes de septiembre de 2014, se dio a conocer que los estudiantes de la ciudad podrían contar con tarifa diferencial en Transmilenio y SITP, gracias a la sanción del Ex Alcalde Gustavo Petro al Acuerdo 615 de 2015, cuyo objetivo principal es brindar a los estudiantes de estratos 1, 2 y 3 un descuento del 30% aproximadamente sobre el valor del pasaje “corriente”. No obstante, esta tarifa diferencial está condicionada a ciertos requisitos: aplica únicamente a estudiantes de instituciones educativas distritales, estudiantes de colegios en concesión y estudiantes de educación contratada por el Distrito; los estudiantes deben ser de bachillerato y educación superior (técnica, tecnológica y universitaria); y además deben residir a más de un kilómetro de distancia de la institución educativa. Empero, el principal desafío de esta medida está en poder convertirse en una política pública universal y no simplemente mantenerse como un programa transitorio del gobierno distrital de turno.

Grosso modo, las tarifas diferenciales y/o preferenciales no son una novedad, ni mucho menos el caso bogotano es innovador. Son un emblema prácticamente mundial, van desde Estados Unidos hasta Argentina, el continente europeo, entre otros. El metro de Brasil es el caso más reconocido a nivel latinoamericano, cuenta con tarifas diferenciales para discapacitados, estudiantes, desempleados, adultos de la tercera edad, entre otros. Recientemente en Argentina en la Provincia de Buenos Aires, se logró la tarifa diferencial para los estudiantes, los cuales contarán con el boleto educativo gratuito. Pero sin importar el contexto y rango espacial, más allá de este,

este tipo de tarifas van dirigidas a impactar en las nociones, prácticas y políticas de equidad en las diferentes sociedades y poblaciones, ya que el transporte y la movilidad también constituyen un problema social. Esto en la medida en que las distancias geográficas en la ciudad suponen la posibilidad de acceso a bienes, servicios y derechos; es decir que, tanto el transporte como el acceso a este, económicamente hablando, representa directamente el acceso a estructuras de oportunidades como la educación, el trabajo, la vivienda, la salud, entre otros. Este factor de accesibilidad, entonces, reproduce o atenúa brechas sociales y económicas. Así mismo, en este punto, vale recordar y establecer que el acceso al transporte está supeditado a la capacidad de pago por parte de los usuarios.

Sin embargo, más allá de las disposiciones que se han tenido en cuenta a nivel local con las alcaldías de turno y de los referentes internacionales, hay unos elementos del transporte público que subyacen la sola noción de tarifas diferenciales y poco a poco van sobresaliendo a medida que la investigación se va desarrollando. Esto en la medida en que, “no puede entenderse el sistema de transporte sin tener en cuenta sus relaciones con la tecnología, el desarrollo económico, la estructura social, las estructuras de poder y el sistema cultural” (Consortio de Investigación Reactiva, 2010). Por lo tanto, en la perspectiva teórica de la investigación constantemente se sobreponen cuatro conceptos ligados a la estructura social: la desigualdad, la movilidad territorial, la accesibilidad y la movilidad social.

Esta problemática del transporte no se limita a nociones de equidad y desigualdad, sino que también abarca una correlación entre movilidad territorial y movilidad social, donde la movilidad territorial tiene la capacidad y potestad para incluir o excluir a los ciudadanos en el acceso a las actividades del día a día que hacen a la supervivencia en sociedad. Por lo tanto, la movilidad territorial es una condición de la movilidad social, bien sea ascendente o descendente y es el escenario ideal para la producción social del espacio (Gutiérrez, 2009, pág. 2). A esto se le suma que se hace necesario atender el carácter potencial de la movilidad, esto quiere decir que no solamente se debe estudiar y observar cuándo se mueven las personas sino también cuándo no pueden hacerlo, aunque lo necesiten.

Lo anterior apunta a mirar y analizar la problemática del transporte público, específicamente la accesibilidad, a la luz de desigualdades sociales y equidades, para esto es fundamental estudiar el vínculo entre movilidad y acumulación de recursos. Sin

embargo, pese a que Bogotá poco a poco ha avanzado en esta materia, como se mostró anteriormente, es menester no solo adoptar un enfoque de equidad social en la producción de medidas y políticas de transporte público, sino también ampliar el abanico de dichas medidas, con el fin de que la sociedad en su mayoría se vea acogida, teniendo en cuenta que el pasaje del sistema de transporte público de Bogotá es uno de los más costosos de Latinoamérica. De esta forma, la pregunta que plantea esta investigación es ¿Cómo se relacionan la accesibilidad -económica y socialmente hablando- al sistema del transporte público de Bogotá y la desigualdad social a partir de las tarifas?

Por esto, el objetivo principal de la investigación es analizar los criterios de fijación de tarifas en el transporte público y su relación con las desigualdades en la ciudad. Esto servirá como base para iniciar un ‘debate’ sobre cómo mejorar la tarifa del transporte público en Bogotá, a través de las formas en que se relacionan las tarifas del transporte y la desigualdad. Así mismo, los objetivos específicos radican en:

1. Entender y exponer los debates y/o discursos que se crean en torno a las tarifas a través de los distintos actores –operarios, usuarios, distrito, entre otros-. Por lo tanto, establecer los criterios de equidad y desigualdad en la definición de las tarifas, sin distinción alguna, en el transporte público de Bogotá es un tema relevante para investigación.
2. Junto con lo anterior, es fundamental medir los impactos de las tarifas en términos de equidad, determinar cómo las tarifas diferenciales aportan o no, solo a la movilidad territorial de los usuarios del sistema de transporte sino también a la movilidad social.
3. Además, es imprescindible delimitar qué porcentaje de los ingresos de los ciudadanos está destinado al transporte público.
4. Señalar y justificar si es necesario añadir o eliminar tarifas diferenciales.

Ahora bien, habiendo expuesto el tema y pregunta de investigación considero importante y útil dedicar un espacio a la relevancia y justificación del proyecto. La importancia del tema radica en que, por una parte, la movilidad y el sistema de transporte público en Bogotá son temas que constantemente están en la agenda pública, en la medida en que ambos hacen de Bogotá una ciudad caótica. A lo largo de los años han dejado ver un sinnúmero de problemas, asociados a múltiples infracciones, congestión, cantidad alarmante de automóviles, colados por doquier en Transmilenio, espera interminable de los servicios de transporte público, entre muchos otros. Estos problemas

han requerido soluciones inmediatas, de corto plazo que en la práctica no han sido muy fructíferas, como se puede ver con la implementación del pico y placa. Sin embargo, la ciudad tiene un problema mucho mayor: la desigualdad e inequidad. Estos problemas, a diferencia de los citados anteriormente, no se enmiendan de un día para otro “con pañitos de agua tibia” ni con respuestas tal vez “improvisadas” y a corto plazo. Por el contrario, es un problema que, por su dimensión social, política, económica, cultural, ambiental, necesita ser atendido con medidas de gran envergadura y fuerte impacto. Por lo tanto, atender la desigualdad e inequidad en el acceso al transporte es vital para darle cabida a la garantía de derechos como la educación, salud, deporte, trabajo, vivienda, etc. Es decir que, es atender las estructuras de oportunidades y el acceso a múltiples campos.

Por otro lado, es realmente importante contribuir a la investigación en este campo, específicamente desde una ciudad como Bogotá, ya que no existe un número muy significativo de este tipo de estudios regionales. Para estos estudios es fundamental tener en cuenta la capacidad de pago de las personas en el acceso al transporte, y hoy en día en América Latina es mucho más relevante, ya que la región cuenta con altos porcentajes de usuarios pertenecientes a estratos socioeconómicos bajos (Hernández, 2014, pág. 163). Así mismo, esta investigación sirve de guía para el Distrito para que en las planificaciones futuras y a corto plazo del metro, como se ha venido hablando y desarrollado últimamente con el cambio de Alcalde, se tenga en cuenta un enfoque de equidad social que permita superar la perspectiva técnica y de infraestructura, que domina en estos procesos de planificación y desarrollo urbano, y así abrirle las puertas a comprensiones colectivas acerca del bienestar económico y social (Lucas, Bates, Moore, & Carrasco, 2013, pág. 2). Esto, igualmente, significa lidiar con necesidades y requisitos contradictorios, ya que las limitaciones presupuestarias, la reducción de subvenciones, los dividendos a los propietarios y mejoras en el servicio tiran para arriba las tarifas del transporte público. Mientras que, objetivos tales como la inclusión social, la equidad, la internalización de los beneficios externos, tiran para abajo el precio de las tarifas (Fearnley, 2015, pág. 1).

ESTUDIOS PREVIOS

Europa y Latinoamérica

La literatura en este caso: transporte y equidad, ha trazado varios caminos. Por una parte, ha habido un enfoque, sociológico, referido a la exclusión social y el transporte. Este ha optado por

explicar las desventajas del transporte y la pobreza en términos de ingresos (Church, Froste, & Sullivan, 2000; Lucas, Grosvenor, & Simposn, 2001; Lucas, Bates, Moore, & Carrasco, 2013), y en términos de capital, bienestar y equidad con respecto al transporte (Currie & Delbosc, 2010; Delbosc & Currie, 2011; Currie & Stanley, 2008). Además, estos estudios han permitido desarrollar a nivel internacional, específicamente en Londres, políticas públicas de transporte para que los entes encargados de la planificación urbana del transporte sienten las bases de futuros proyectos en la accesibilidad para reducir la exclusión a nivel local. Dentro de este mismo enfoque, también se ha procurado establecer un marco conceptual para comprender las dinámicas de los diferentes factores que influyen en la desventaja social y de transporte, con el fin de generar un marco teórico que posibilite el estudio e investigación de la pobreza del transporte, la inaccesibilidad y la exclusión social (Lucas, Bates, Moore, & Carrasco, 2013; Levitas, y otros, 2007).

Así mismo, se han llevado a cabo estudios que datan la exclusión social relacionada con el transporte a través de caso específicos como la tercera edad (Titheridge, Achuthan, Mackett, & Solomon, 2009), los bajos ingresos (Lucas, Tyler, & Christodoulou, 2009), la población rural (Huby & Cinderby, 2007), el acceso y la calidad de la oferta del transporte (Scheiner, 2010), los padres solteros (Páez, Mercado, Farber, Morency, & Roorda, 2009), las personas en condición de discapacidad, particularmente en el caso canadiense, (Páez & Farber, 2010; Páez & Farber, 2010).

Por otro lado, es pertinente tener en cuenta que tanto la movilidad como el transporte público o mejor, el transporte urbano en sí mismo y los problemas que se originan alrededor de ellos son representaciones de estructuras y procesos de estratificación, segregación, descentralización, diferenciación, cambio social y desigualdades, en el acceso a la movilidad. Este tipo de estudios conforme incluyen nuevas prácticas y dinámicas, también incluyen nuevos actores. Las fuerzas institucionales son determinantes para comprender cómo limitan las opciones de transporte, en la medida en que tienen el monopolio de este (Yago, 1983). Inclusive, el problema de la movilidad ha llevado a que la sociología abogue por una sociología de la movilidad o por el estudio de las movilidades, en la medida en que hay problemas y desigualdades sociales que yacen en los aspectos sociales, económicos y culturales del transporte. Esto porque a partir del flujo de personas, objetos, información y capital se incide en la organización social de las infraestructuras del transporte. De esta forma, es fundamental que se originen teorías y metodologías necesarias para propiciar un campo de estudio propio: la sociología de la movilidad (Vannini, 2010, pág. 113).

No obstante, no sólo se busca propiciar un nuevo escenario con la sociología de la movilidad, sino que también se busca fusionarlo con la sociología del transporte, en cuanto este parta de las preocupaciones centrales de la sociología. De esta forma, la sociología del transporte y/o de movilidad han hecho tres grandes aportes: el primero tiene un enfoque urbanístico en el cual el estudio se centra en el papel que han jugado las redes de transporte en la configuración urbana, donde constantemente se miden las relaciones entre el espacio y la sociedad (Yago, 1983) (Lyons, 2004). Por otro lado, el segundo aporte ha versado en los aspectos sociales y económicos de la demanda del transporte, en el cual se pretende adaptar la oferta del transporte a las necesidades de los diferentes grupos sociales. Finalmente, la tercera contribución ha permitido considerar la motorización como un producto social.

Por lo tanto, en estas regiones con mayor tradición en materia de este tipo de estudios, que ponen en relación la accesibilidad de las personas y su bienestar, formulan las investigaciones desde el punto de vista de la inclusión social, a la vez que identifican un conjunto de dimensiones que son relevantes a la hora de trasladarse de un lugar a otro (Hernández, 2014, pág. 172). En general, estos estudios se concentran en grupos sociales con antecedentes de exclusión, como se ejemplificó anteriormente, minorías étnicas, emigrantes, discapacitados, población rural, entre otros. *Por lo tanto, “en la tradición europea y americana, el problema de la exclusión por transporte se concentra en minorías excluidas. Mientras que, como se verá a continuación, en Latinoamérica, este puzle a resolver se centra, más que en minorías excluidas, en mayorías precarizadas”* (Hernández, 2014, pág. 172).

No obstante, Latinoamérica si bien no ha sido pionero ni ha producido gran cantidad de estudios en este tema, sistema de transporte, desigualdad social y equidad, comparado con Inglaterra, Estados Unidos, Australia y Canadá, no se ha quedado atrás. Los estudios realizados establecen que los patrones de movilidad física del día a día responden y dependen de las transformaciones de la vida urbana. Sin embargo, estos continuos cambios no afectan de igual manera a toda la población. Generalmente, la población con menores ingresos y de más bajos estratos sociales son las que ven mayormente afectada su situación de exclusión social, la cual repercute directamente en los patrones de movilidad y en la configuración social del espacio urbano, en la medida en que la desigualdad transforma las modalidades de acceso a bienes públicos esenciales, por lo que la desigualdad no solo se manifiesta en términos de ingreso y patrimonio.

En Chile se ha analizado el papel que juega el transporte público en la exclusión social y su re-producción, este estudio ha estado acompañado del desarrollo de indicadores que buscan medir la exclusión social en términos de accesibilidad al transporte público y movilidad (Jara & Carrasco, 2009; Ureta, 2008). De igual forma, se estableció que en Santiago de Chile los bajos grados de movilidad de la población de bajos ingresos constituyen una de las principales formas en que la exclusión social contemporánea se promulgó en la práctica cotidiana (Ureta, 2008). En Argentina, específicamente en la Provincia de Buenos Aires, se aprobó recientemente el “Boleto Educativo Gratuito”, el cual permite a todos los estudiantes de instituciones tanto públicas como privadas, desde la primaria hasta la Universidad, transportarse gratuitamente en el sistema de transporte terrestre y ferroviario. Este logro se dio gracias a la intervención de la Universidad Nacional de La Plata (Universidad Nacional de La Plata, 2015).

No obstante, cabe mencionar que se encuentran otra línea de investigación en Latinoamérica: la sociología urbana. Sin embargo, esta ha estado enfocada en la fragmentación socio-espacial en las ciudades ligadas a la desigualdad en términos generales, más no en términos de movilidad y transporte público. Por lo que se establece que “el proceso de producción y configuración social del espacio urbano permite captar esta compleja dinámica en la cual la desigualdad social no se reduce a la distribución de ingresos, a la que echa luz sobre los límites de ciertas políticas e instala la necesidad de problematizar el lugar del espacio urbano en la (re)producción de la desigualdad” (Segura, 2014, pág. 2). De modo que, desigualdad y espacio urbano manejan un vínculo, tal vez inquebrantable, a la vez que complejo, ya que las desigualdades sociales se manifiestan como tal en la medida en que se accede o se obstaculiza la ciudad, esto es vivienda, infraestructura, servicios urbanos y públicos, acceso al espacio público, entre otros. Pero, por otro lado “y de manera menos evidente, el espacio urbano no solo expresa desigualdades, sino que, en tanto dimensión constitutiva de la vida social con una materialidad y una temporalidad propias, condiciona la (re)producción de desigualdades sociales” (Segura, 2014, pág. 3).

En este marco de la sociología urbana, las investigaciones disponibles permiten hipotetizar y concluir que el espacio urbano al no ser homogéneo remite a la dualidad social mencionada anteriormente: el acceso desigual al espacio urbano y el espacio urbano como dimensión que impacta en la (re)producción de la desigualdad. Por lo tanto, los resultados de estas investigaciones coinciden con lo expuesto por el uruguayo Diego Hernández: “en el caso de las ciudades

latinoamericanas, en la dinámica del acceso desigual al suelo, a la vivienda, a la infraestructura, los servicios urbanos y el precio del suelo han constituido históricamente el “principal factor que determina la distribución territorial de los estratos sociales en la ciudad” (Ciccolella & Baer, 2011, pág. 232). Por esto, en contraposición con la segregación predominante en la sociedad norteamericana, basada en criterios raciales (Massey 1990; Wacquant 2007; Bourgois 2010), los estudios de la región señalan que en las ciudades de América Latina predomina la segregación en base a criterios socio económicos (Katzman 2001; Rodríguez Vignoli 2001; Sabatini, Cáceres y Cerdá 2001; Rodríguez Vignoli y Arriagada 2004; Portes, Roberts y Grimson 2005). En síntesis, no es la raza o la etnia la que se espacializa, sino una condición económica y social compartida por personas de distintas procedencias” (Segura, 2014, págs. 14-15).

No obstante, pese a que distintas investigaciones (Jirón, 2010) (Segura, 2012) apuntan a considerar la segregación y la desigualdad como sinónimos, la verdad es que ambas van más allá de los aspectos residenciales y económicos, no se pueden reducir únicamente a estos dos elementos, ya que involucran también otros ámbitos como el laboral, educativo, recreativo, entre otros, junto con las distancias, los medios y los tiempos invertidos para el desarrollo pleno de las distintas actividades. Además, como se ha venido señalando “el espacio socialmente producido condiciona la (re)producción de las desigualdades al influir no solo en la calidad y la ubicación de la vivienda y el entorno urbano, sino también en las oportunidades relacionadas con la educación, la salud y el trabajo, entre otras dimensiones de la vida social. David Harvey en *Social Justice and the city* (Harvey, 1993), formuló tempranamente incisivas hipótesis acerca de los mecanismos ocultos de la redistribución de ingreso activos en el sistema urbano que, impactando en la ‘localización’, la ‘accesibilidad’, la ‘proximidad’ y los ‘recursos’ urbanos, tienden a aumentar las desigualdades en lugar de reducirlas” (Segura, 2014, pág. 16).

A partir del anterior mapa de estudios e investigaciones se puede inferir que, en el contexto latinoamericano, se da por hecho que hay un vínculo, inquebrantable tal vez, entre movilidad, bajos ingresos, accesibilidad y desigualdad social y/o equidad, que son necesarios “atacar”. Y esto es precisamente por lo que han velado algunos análisis, específicamente en el caso uruguayo, donde constantemente se discute sobre las políticas de transporte público y su efecto sobre la equidad. Estos estudios apuntan a que una desmercantilización, entendida como la capacidad del individuo de acceder al bienestar con independencia de su performance en el mercado (Esping-Andersen,

1993), debe ser aplicada a las políticas de transporte público, con el fin de resaltar los desafíos y oportunidades para el transporte público como factor de mejora u obstaculización de las capacidades de las personas (Hernández, 2014). Así mismo, se establece que la accesibilidad es igual a la vulnerabilidad en materia de movilidad, es decir, el grado de ajuste entre las estructuras de movilidad –el transporte público- y los recursos de los hogares –ingresos o tiempo-. Esta relación propone entonces la existencia, por un lado, de estructuras de oportunidad, que son definidas como probabilidades de acceso a bienes y servicios, y provienen del mercado, el Estado y la sociedad.

Por otro lado, supone los recursos y activos de los hogares, de los que depende el aprovechamiento de dichas estructuras (Hernández, 2014, pág. 168). De esta forma, en el caso particular de movilidad y transporte, el pago de la tarifa está estrechamente relacionado con los ingresos. Esto quiere decir que, de existir oferta de transporte público, aquellos hogares que no cuenten con ingresos suficientes para pagar la tarifa, difícilmente podrán acceder a este, por lo que este tipo de vulnerabilidad podría resolverse desde el transporte público a través de la implementación de mecanismos financieros compensatorios o bien modificando los recursos de los hogares (Hernández, 2014, pág. 170). Empero, en este punto cabe mencionar que las estructuras de oportunidades también estas supeditadas a ‘estructuras’ de segregación y fragmentación, en la medida en que los procesos socio-espaciales están articulados con una progresiva segmentación del mercado del trabajo y del sistema educativo, por lo cual estos se tornan elementos claves en la producción, reproducción y profundización de la desigualdad social, “al incrementar el aislamiento y restringir las redes de los pobres urbanos y reducir la geografía de oportunidades de los espacios residenciales de bajos recursos” (Segura, 2014, pág. 17).

Igualmente, el caso uruguayo sigue siendo interesante en la medida en que continuamente optan por establecer políticas de tiempo, movilidad y transporte público a través de rasgos de equidad social y de género, específicamente (Hernández, 2012). Por lo tanto, esta área de investigación se presenta como prioritaria en el país, en la medida en que se manifiesta que el debate, de condiciones y oportunidades que tienen los ciudadanos para trasladarse en tiempo y forma son distribuidos de manera desigual según género y estrato social; no puede ser ajeno a la agenda pública, sino que es imprescindible para analizar los impactos de las políticas en particular en aquellos que se encuentran en condiciones más desfavorables. En consecuencia, en Uruguay,

particularmente en la capital, Montevideo, se ha trabajado en la instalación de un nuevo modelo de movilidad en la ciudad, el cual Colombia, específicamente la ciudad de Bogotá, debería tener en cuenta: “un paradigma enfocado en el servicio al usuario, orientado a garantizar para toda la ciudadanía el derecho a la movilidad sustentable, porque el mismo es parte fundamental del derecho a la ciudad” (Olivera, 2012).

Empero, si bien se puede identificar un creciente interés por el campo del transporte y la movilidad en las ciudades latinoamericanas y cada vez resulta mayor el número de trabajos que estudian la relación entre situaciones de movilidad precaria, debido a factores territoriales, económicos, sociales, etc., y procesos de exclusión social (Apaolaza, 2012). La región se enfrenta a un desafío sobre estudios de movilidad y transporte, el cual radica en adoptar un enfoque multidimensional de la movilidad, que sea capaz de trascender la noción básica de desplazamiento, y que a la vez permita integrar este tema a la discusión más general acerca del efecto de la movilidad sobre la pobreza y la exclusión social (Hernández, 2012, pág. 117). De forma tal que, se maximice la comprensión del efecto de la movilidad sobre el bienestar y la equidad, y el rol del transporte público. Sin embargo, la literatura no ha dejado atrás los estudios que de una u otra manera abordan el tema, destacando la alta incidencia del costo del transporte en los magros ingresos de las clases bajas (Kralich, 1989; Kralich, 1998; Kralich, 2009; Reguero, 2005; Lleras & Idrobo, 2007).

Sumado a estos estudios se encuentran otros relacionados con la capacidad de pago por parte de los usuarios, centrando la discusión en la redistribución asociada a los esfuerzos que desde las administraciones se hacen para favorecer a los sectores de escasos recursos, a través de la rebaja en las tarifas o la implementación de subsidios y/o tarifas diferenciales. “Es así que buena parte de la literatura pone énfasis en cuáles son las mejores modalidades de implementación de subsidios al sistema, ya sea desde el punto de vista de la progresividad del gasto o desde la eficiencia del sistema” (Hernández, 2014, pág. 175). En este campo sobresale el trabajo de (Serebrisky, Gómez, Estupiñan, & Muñoz, 2010), quienes discuten la capacidad de pago de los usuarios y el efecto distributivo en tres ciudades latinoamericanas, concluyendo que los subsidios otorgados a los demandantes, es decir los usuarios, son más efectivos pese a que no generan redistribución alguna.

En definitiva, este tipo de estudios e investigaciones lo que ponen de manifiesto es la necesidad indagar acerca de cómo debe organizarse un sistema de transporte para ser más eficiente y equitativo, en la medida en que la distribución de beneficios implica que el subsidio se constituya

efectivamente como un beneficio real por el usuario y no para cubrir otras instancias como puede ser las ineficiencias del sistema

El caso colombiano: Bogotá

No obstante, el caso colombiano es interesante, ya que las investigaciones y estudios han estado marcados particularmente por otra tendencia: la planificación urbana, alejándose del análisis sociológico. Este enfoque se ha encargado de establecer, medir y analizar el impacto social, ambiental, urbanístico, el ordenamiento y desarrollo de la ciudad, los procesos de gentrificación, pero principalmente en el funcionamiento general del sistema de transporte masivo (Chaparro, 2002; Aspilla & Rey, 2012; Villamizar, 2009). Los estudios del caso bogotano también se han visto permeados por los supuestos de un mejor sistema de transporte público urbano, es decir que se han enfocado en que la implementación, tanto del SITP como del Transmilenio, supone un avance en calidad del servicio al pasajero, eliminación de la guerra del centavo, reducción del tráfico vehicular, mejora en las condiciones ambientales, entre otros beneficios (Uzarán & Velandia, 2012).

El análisis de las desigualdades sociales e inequidad en torno al transporte público ha estado tan relegado que el principal énfasis ha sido proveer a la ciudad un desarrollo urbano dado por grandes construcciones y megaproyectos. Tanto así que, el caso de Bogotá ha contado con importantes estudios llevados a cabo por el actual Secretario de Movilidad para Bogotá, Juan Pablo Bocarejo, ingeniero civil; quien ha señalado la importancia de la intervención del Distrito para evitar un crecimiento no sostenible de la ciudad en términos de transporte público y desarrollo urbano (Bocarejo, 2009). De esta forma, en el caso colombiano, particularmente en Bogotá hay una tendencia a pensar la movilidad como un fenómeno salido de todo tipo de control, principalmente institucional, por lo que se concluye que “en el caso de Bogotá, las decisiones y la capacidad institucional para regular el crecimiento de la ciudad y su región, así como la organización en torno al transporte, tendrán impactos importantes sobre la calidad de vida, los requerimientos de inversión, el medio ambiente y la equidad. Las políticas, instrumentos y estrategias del Distrito tendrán, entonces, un fuerte impacto sobre el futuro de la ciudad” (Bocarejo, 2009, pág. 76).

Sin embargo, tanto en el caso colombiano en general como el bogotano en particular, los aspectos sociales han quedado minados por este tipo de estudios. No obstante, hay que hacer un

alto en el camino y resaltar dos trabajos que si han velado por un análisis social del transporte público y la movilidad en una ciudad caótica como Bogotá. Es el caso de (Dangond Gibsone, Jolly, Monteolova Vilches, & Rojas Parra, 2011), quienes abogan por el uso del concepto movilidad en vez de transporte, debido a que encierra el carácter social, político, económico y cultural de quienes se movilizan, más allá de la infraestructura. Por lo tanto, se suma un componente de desigualdad que esta intrínsecamente ligado a la ciudad y al transporte, el cual obedece a la disponibilidad, cobertura de servicios y acceso a los mismos, dado que hay sectores privilegiados con respecto a otros, generando así exclusiones y ‘disparidades’ urbanas y sociales. En esta medida, la movilidad se consagra como uno de los bienes sociales primarios, ya que “la movilidad debe entenderse como un derecho, el derecho de todo el mundo a ir a todas partes, un derecho inherente a la condición de ciudadano. No poder ejercerlo conduce, a la inmovilidad, que no es otra cosa que la imposibilidad de acceder a los bienes y servicios de la ciudad, debido al alto costo del transporte” (Dangond Gibsone, Jolly, Monteolova Vilches, & Rojas Parra, 2011, pág. 5).

Por otro lado, se encuentra un proyecto que estudió el caso de Bogotá a partir de las definiciones y mediciones tradiciones de accesibilidad del transporte, en el cual están involucrados los niveles de ingresos, principalmente del segmento más pobre de la población; y las alternativas de estructuras de tarifas. Siguiendo esta lógica, se presenta la accesibilidad, entendida bien sea como el potencial de oportunidades, la facilidad de llegar a un sitio mediante un sistema de transporte o los beneficios generados por el mismo; como palabra clave a la hora de definir políticas públicas que respondan al mejoramiento del transporte público de la ciudad. A partir de esto, se propusieron medir el impacto del Transmilenio en la ciudad, obteniendo los siguientes resultados:

1. Se presenta un fuerte impacto en términos de ahorro de tiempo en el viaje, sin embargo, los costos de las tarifas no son viables, y para algunos usuarios no son accesibles
2. Transmilenio ha contribuido a que la población acceda a las redes de transporte público a través de la ubicación de las estaciones.
3. Debido a que uno de los grandes problemas del sistema se reduce a la tarifa se estima una variación en la accesibilidad interpuesta por una política de subsidios.

Pese a estos logros, el documento presenta todavía una serie de desafíos a los que se enfrenta el sistema de transporte público de la capital, como lo son el estudio de la accesibilidad en diferentes zonas con niveles de ingresos diferentes, la implementación de una tarifa de género

y los impactos de las políticas de transporte. De esta forma, el principal aporte de esta investigación (Bocarejo & Oviedo, 2010) es que le da una mirada social al sistema de transporte donde juega un papel preponderante el impacto económico en y de los usuarios, por lo cual también se puede evaluar el impacto de la accesibilidad sobre aspectos de equidad y exclusión social. Aunque se cuenta con estos trabajos con enfoque social en el país, que es supremamente mínimo con respecto a estudios llevados a cabo por otras disciplinas, es importante que se enfatice en este ámbito: los estudios sociales del transporte público, ya que el hecho de contar con tarifas tan altas hace necesario desviar la atención de los estudios del desarrollo urbano y fijar la atención en las raíces sociales de acceso y desigualdades.

CAPITULO 1. MARCO TEORICO Y METODOLOGIA

MARCO TEORICO

Para llevar a cabo satisfactoriamente esta investigación es preciso tomar como marco general los aportes de la *Sociología del Transporte*, ya que esta ha analizado a profundidad la necesidad de implementar en las ciudades un sistema de transporte público eficiente, capaz de asegurar un ordenamiento social y territorial que responda a las demandas sociales de los ciudadanos, a través de una gestión pública administrativa garante de derechos y medidas encaminadas a minar impactos sociales y económicas de desigualdad e inequidad. En el caso específico de esta investigación, es necesario atender las demandas de poblaciones vulnerables o de más bajos ingresos a través de políticas públicas de tarifas preferenciales para el acceso al transporte público. Así mismo, los estudios y análisis llevados a cabo por la sociología del transporte sirven para evaluar el impacto de las medidas que se han llevado a cabo en Bogotá hasta el día de hoy, como las tarifas diferenciales para adultos mayores, estudiantes, personas en condición de discapacidad, entre otros. A la vez que sirven de base para estimar en criterios de equidad y desigualdad la viabilidad de nuevas prácticas y políticas, ya que este campo de la sociología ha profundizado en los aspectos sociales que versan la planificación del transporte, más allá de concebir estos sistemas como un proceso de desarrollo para la ciudad (Boer, 1986).

No obstante, cabe poner sobre la mesa que la sociología del transporte es un campo prácticamente nuevo, poco explorado por demás, debido a que carece de un marco teórico y metodológico propio que permita definir el transporte no solo como un hecho social sino también como un problema sociológico (Antolín, 1999). La principal iniciativa de este campo sociológico es impartir el estudio del transporte bajo el concepto de ser transportado, de ser móvil, tanto territorial como socialmente, para esto es fundamental el análisis del transporte desde tres ejes: acceso, espacio y tiempo. Por lo tanto, solo con la implementación de estas premisas se podrá hablar de un campo propio, ‘constituido legalmente’. Ahora bien, la sociología del transporte o de la movilidad se enfrenta a otro desafío, y es poder lograr poner el acento en la ‘naturaleza social’ del transporte y no en los aspectos sociales del mismo, como se ha venido tratando por la sociología, es decir que se necesita un cambio de paradigma para poder avanzar en estos estudios.

Sin embargo, más allá de los muchos desafíos y ‘pocas’ contribuciones generales de la sociología del transporte es importante rescatar, por un lado, que sienta las bases para llevar este

tema a otra dimensión e incluirlo dentro de la discusión y debate sociológico, esto permite por otra parte tomar en consideración cuatro conceptos que en este caso no sólo se superponen, sino que dependen constantemente entre sí: desigualdad, movilidad territorial, movilidad social y accesibilidad. Principalmente, porque la *desigualdad social* es uno de los fenómenos más álgidos y debatidos en las ciencias humanas, sobre todo por la sociología desde sus inicios, debido a que fue vista como una violación a la norma de la igualdad humana, desde principios de estratificación, prestigio social, poder, hasta distinción de clases. Esto implica que al hablar de desigualdad no se puede hacer partiendo de un pilar de ‘estatismo’, sino más bien se debe pensar la desigualdad a través de sus múltiples dimensiones, más bien de sus múltiples caras, principalmente frente a la capacidad y el poder de hacer algo, ya que como diría el sociólogo Göran Therborn “es un orden sociocultural que reduce nuestra capacidad para funcionar como seres humanos, nuestra salud, nuestra autoestima y nuestros recursos para actuar y participar en el mundo” (Therborn, 2015).

Por esto mismo, la pregunta clave a la hora de hablar de desigualdad es *¿desigualdad de qué?* A partir de este gran interrogante se pueden hablar de tres tipos de desigualdad, según Therborn: la primera de estas es la desigualdad vital, la cual hace referencia a las oportunidades de ‘vida’, es decir la relacionada a las preocupaciones propias de la demografía -tasas de mortalidad, esperanza de vida, entre otros-; en segundo lugar, se encuentra la desigualdad existencial relacionada con la segregación por razones propias de las condiciones humanas inherentes como el género, la identidad sexual, la raza, la etnia, las discapacidades, entre otros. En tercer y último lugar está la desigualdad de recursos, referente al distanciamiento adquisitivo entre unos y otros individuos a través del poder, la riqueza, los ingresos, la educación. Este tipo de desigualdad es el que regirá en esta investigación, esto quiere decir que cada vez que se piense o se haga referencia a la desigualdad se estará hablando principalmente en un distanciamiento de ingresos que posibilita o no acceder al sistema de transporte público, a partir de la capacidad de pago de los usuarios.

Así mismo, el estudio de la movilidad, ha sido un tema moderadamente desarrollado por la sociología, aunque no tanto como las desigualdades sociales. Las migraciones, desde el primer tercio del siglo XX y el turismo a partir de la Segunda Guerra Mundial centraron la atención en este campo. Sin embargo, es desde los años 90’s que la movilidad empieza a posicionarse como un tema central dentro del análisis de la sociedad, debido a que son las estructuras de la movilidad las que configuran crecientemente el ámbito de acción tanto de los individuos como de las sociedades.

“De este modo, la primera aportación de la sociología a este campo de investigación es una visión global del sistema de transportes ligado a las dinámicas sociales. *No puede entenderse el sistema de transporte sin tener en cuenta sus relaciones con la tecnología, el desarrollo económico, la estructura social, las estructuras de poder y el sistema cultural*” (Consortio de Investigación Reactiva, 2010).

Es a partir de esto que, el transporte se instala en el centro de la discusión, ya que es el mecanismo motorizado con mayor potencial de desmercantilización de la movilidad. “Esta noción de desmercantilización o decomodificación (Esping-Andersen, 1993) está vinculada a la capacidad del individuo de acceder al bienestar con independencia de su performance en el mercado y es central para la discusión sobre pagabilidad y equidad en materia de transporte público” (Hernández, 2014, pág. 171). En este punto puede hablarse preferiblemente de *accesibilidad*; autores como Miralles, Cebollada y Hernández, afirman que la accesibilidad hace referencia a la facilidad con la que cada persona puede superar la distancia que separa dos lugares. De forma tal, que puede ser concebida como “el grado de ajuste entre las estructuras de oportunidades de movilidad, y los recursos y activos con los que cuentan los individuos para aprovecharlas” (Hernández, 2012, pág. 119). Es decir que, el acceso, principalmente económico, a redes de transporte en este caso específico, supone a su vez el acceso a estructuras de oportunidades. Por lo tanto, la accesibilidad constituye un vector más de la desigualdad existente entre los individuos de la capital colombiana, ya que esta noción está estrechamente vinculada con nociones de bienestar y equidad. Este vínculo plantea inmediatamente un debate entre desigualdad y equidad ¿con conceptos que se contraponen? ¿se complementan? Inmediatamente, debe dejarse en claro que la accesibilidad económica subyace a estas dos nociones. Sin embargo, en el caso de esta investigación ambos conceptos conviven complementándose, en la medida en que la desigualdad se presenta como un diagnóstico de la situación de acceso y capacidad de pago por parte de los usuarios, mientras que la equidad se toma como criterio base sobre el que se sustentan las políticas públicas para disminuir la desigualdad.

Ahora bien, es por lo anterior, que el término de *movilidad territorial* (Gutiérrez, 2009), se vuelve imprescindible para el análisis en esta investigación. Este se entiende como el medio que posibilita el acceso a las estructuras de oportunidades, ya que este permite medir y analizar los impactos de tarifas diferenciales en el sistema de transporte de Bogotá en materia de equidad y políticas públicas. Así mismo, permite configurar nuevos espacios que den lugar a nuevas y

diferentes medidas que potencialicen la accesibilidad a estructuras de oportunidades tales como vivienda, educación, salud, trabajo, entre otros. Así mismo la movilidad territorial está directamente ligada a la *movilidad social*, esto en la medida en que un si un individuo tiene acceso real a las oportunidades a través de su capacidad de ser móvil, física y económicamente, tiene inmediatamente posibilidades de ascender en la escala social. Igualmente, no se puede hablar de movilidad territorial sin hablar de *pagabilidad* (Hernández, 2014; Carruthers, Dick, & Saurkar, 2005; Gomide, Leite, & Rebelo, 2005), es decir, el grado en que la carga financiera de los viajes obliga a un hogar o individuo a realizar sacrificios para transportarse cuando lo desea y necesita. Este término permite analizar la capacidad de pago de los usuarios del sistema de transporte de Bogotá en relación con los ingresos, lo cual dice mucho acerca de accesibilidad o no al sistema.

Pero la relación entre movilidad territorial y movilidad social no se traduce meramente en lo anterior. La movilidad en si misma representa un campo de lucha específico, relacionado con el sistema de transporte, pero también con configuraciones de prácticas sociales y culturales que repercuten en las posibilidades de los individuos de ascender y descender en la escala social. De modo tal que, la movilidad entra a ser un ‘capital’ más dentro de la ecuación de clase y/o grupos sociales y representa relaciones de poder cristalizadas en el sistema de transporte. En este punto, movilidad y transporte se fusionan, ya que ambas ‘estructuras’ “tienen efectos directos sobre las condiciones de vida económicas, sociales y físicas de las personas. Los impactos de estos se identifican con tres factores principales: la distribución de los impactos de las políticas de transporte en los diferentes sectores de la población según su localización, su condición económica, social y ambiental; los cambios de pautas de movilidad de los viajeros y sus efectos; las desigualdades en la accesibilidad a las distintas actividades sociales (trabajo, ocio, estudio, hospitales), que puede ser al origen de inequidades” (Di Ciommo, Monzón, & Wang, 2014, pág. 1)

Este concepto de pagabilidad representa también una interacción entre aspectos individuales y estructurales que permite captar el potencial de movilidad, en la medida en que la accesibilidad es en sí misma un bien que permite acumular otros. Por lo tanto, es fundamental “recorrir al paradigma de activos y estructuras de oportunidades que permite generar un esquema analítico más parsimonioso y completo que reconozca factores con mayor o menor nivel de control por parte de los hogares, y a la vez, ubique la accesibilidad como uno de los eslabones de la cadena

de bienestar. A través de este esquema, se puede definir la accesibilidad como la vulnerabilidad en materia de movilidad, esto es, el grado de ajuste entre las estructuras de movilidad (transporte público) y los recursos de los hogares (ingresos o tiempo)” (Hernández, 2014, pág. 168). Por lo anterior, la noción de pagabilidad habla también, por una parte, de la existencia de la *accesibilidad*, esta se encuentra en el punto medio entre los recursos de los hogares y personas, y las estructuras de oportunidades; por otro lado, de una nube negra llamada *vulnerabilidad*, que puede provenir de cualquiera de las dos esferas mencionadas. Por ejemplo, “de existir oferta de transporte público, aquellos hogares que no cuentan con ingresos suficientes para pagar la tarifa, difícilmente podrán sacar provecho de ella. En este caso, esta vulnerabilidad podrá resolverse desde el transporte público a través de la implementación de mecanismos financieros compensatorios o bien modificando los recursos con que cuentan los hogares” (Hernández, 2014, pág. 170).

En este caso, es bastante complicado lograr una jerarquización de los conceptos claves, expuestos en estas páginas, porque son nociones que todo el tiempo están jugando entre sí, inclusive no solo juegan entre sí, sino que prácticamente una no tiene vida sin la otra, son eslabones de la misma cadena que dependiendo de las circunstancias cambian de posiciones. Sin embargo, la mayor constante de una u otra forma, siempre va a ser la desigualdad, tanto la movilidad territorial como la social y la motilidad van a versar sobre este fenómeno, ya que como diría Charles Tilly, la desigualdad es un mecanismo funcional y eficiente para que en un sistema se produzca permanentemente la explotación y el acaparamiento de oportunidad. En este caso concreto del sistema de transporte, el acaparamiento de las oportunidades está dado por aquellos individuos que tienen un acceso real a las redes de transporte y por consiguiente a un universo de estructuras de oportunidades.

Por otro lado, para poder responder preguntas centrales como ¿Cuál es el acceso real de las personas al transporte y a las actividades desde un punto de vista espacial, social y económico? ¿Cuáles son los obstáculos de las personas para poder efectivamente sacar provecho de dichas condiciones de acceso? ¿Cuáles son las características institucionales del transporte público en tanto política pública -subsidio público, tipo de provisión pública o privada, etc.? Inclusive, la pregunta que pretende esta investigación ¿Cómo se relacionan la accesibilidad al sistema del transporte público de Bogotá y la desigualdad social a partir de las tarifas? Necesitan ser atendidas desde el concepto de *motilidad*, el cual hace referencia a la potencialidad de ser móvil con

independencia de si un desplazamiento físico es llevado a cabo o no. Esta potencialidad requiere de tres atributos: el acceso físico al transporte, las competencias individuales y las capacidades de apropiación y voluntad (Hernández & Witter, 2011; Kaufmann, 2008; Hernández, 2014). Así mismo, la motilidad permite alejarse y superar el enfoque centrado en los movimientos entre un lugar y otro para comprender la movilidad en relación a los actores (habilidades, aptitudes, posición en la estructura social) y las estructuras (políticas de transporte, redes y sistema de transporte), y así contemplar las posibilidades reales de movilidad, trascendiendo el concepto de accesibilidad, por lo cual el transporte se termina instaurando no como una actividad final sino como un medio para satisfacer otras necesidades, más bien, otros derechos.

No obstante, el término *derecho a la movilidad*, entendido como condición fundamental para el acceso al mercado laboral, a tener una vivienda, a la educación, a la cultura y el ocio; entendido también como precondition de los otros derechos ciudadanos, convirtiéndose en una especie de derecho genérico, con una importancia social creciente (Ascher, 2005, pág. 19) es indispensable para analizar y establecer criterios de funcionamiento del sistema de transporte de Bogotá –TransMilenio y SITP-, permite también ahondar en criterios, debates y discusiones en torno al sistema de tarifas y además comprender bajo que marcos políticos, sociales, económicos, institucionales e inclusive hasta ambientales, se toman medidas para hacerle frente al caos de la movilidad en la ciudad. En la medida en que dentro de este derecho se encuentra implícito una aproximación a la igualdad real, la productividad, el rendimiento económico, la integración territorial y el espacio público a través principalmente de un sistema de transporte masivo de calidad. Además, este derecho supone y requiere una oferta multimodal compleja que de compatibilizar la sostenibilidad y reducir los impactos de los sistemas de transporte en el territorio con el desarrollo de los mismos para garantizar la accesibilidad de todas las personas y de todas las partes del territorio, tanto por razones de funcionalidad como de justicia social (Ascher, 2005). Por lo tanto, el problema no se focaliza en la falta de oportunidades, sino más bien en la falta de acceso a las oportunidades, de forma tal que este derecho a la movilidad también implica hablar de la movilidad como una práctica social “enmarcada por un contexto territorial, histórico y social determinado, que supone un conjunto de necesidades, deseos y capacidades de desplazamiento, al tiempo que se relaciona con el acceso a bienes o servicios (la salud, la educación, etc.) y no a lugares físicos (el hospital, la escuela, etc.)” (Apaolaza, 2012, pág. 3).

Ahora bien, hay una necesidad de mejorar la movilidad en las zonas urbanas y generar una equidad entre los usuarios con respecto a sus condiciones socioeconómicas y uso de la red de transporte. Por lo tanto, el modelo de negocio, detrás del transporte público, debe tener en cuenta una política de tarifas, con márgenes de equidad, como una variable presente en los resultados económicos del sistema, esto teniendo en cuenta que en el campo del transporte público el pago de tarifas se encuentra totalmente naturalizado. La *equidad* no es más que la dimensión subyacente en toda esta problemática. Acogiendo la definición aportada por Litman, la cual se refiere a la distribución de impactos y beneficios que sean considerados justos o apropiados.

Así pues, en relación al transporte, el autor propone tres tipos a la hora de evaluar la equidad: 1) *equidad horizontal*: su principal preocupación es la distribución de impactos entre individuos y grupos considerados con iguales necesidades; 2) *equidad vertical respecto a ingreso y clase social*: como su nombre lo indica se preocupa por la distribución de impactos entre grupos e individuos que difieren en ingresos y clase social. En este escenario, las políticas de transporte serán equitativas si favorecen a grupos socioeconómicos vulnerables, compensando las desigualdades; y 3) *equidad vertical respecto a necesidades y habilidades de movilidad*: la principal preocupación es generar equidad entre grupos que difieren de habilidades y necesidades, es decir que apunta a la no exclusión de usuarios con discapacidades o necesidades especiales (Litman, 2011, pág. 3). Por lo tanto, para efectos prácticos este trabajo se suscribe bajo el segundo tipo de equidad. Para los fines de esta investigación se tendrá en cuenta específicamente el segundo tipo de equidad expuesto por Litman, ya que permite una aproximación real entre el capital monetario de los usuarios y los diferentes tipos de tarifas sobre los criterios de igualdad y acceso.

Pese a estos enfoques de equidad, la literatura de transporte no tiene una definición única aceptada del concepto de equidad, debido a la multitud de cuestiones a considerar en el análisis de impactos sociales, económicos y espaciales; y a las diferentes maneras de clasificar los grupos sociales 'afectados'. Sin embargo, cabe tener en cuenta que “el principio de la equidad horizontal o económica se basa en la igualdad de trato de los usuarios. El principio de equidad espacial tiene como objetivo dotar a todos los territorios de infraestructura y servicios de transporte similares, mientras que la equidad vertical o social tiene el objetivo de favorecer la accesibilidad al transporte para personas de bajos ingresos” (Di Ciommo, Monzón, & Wang, 2014, pág. 5), es decir, garantizar asequibilidad.

En los últimos años, en la región se ha optado por la implementación de medidas que aboguen por estos criterios de equidad para que desde las instituciones distritales se complementen los ingresos para cubrir el total de la operación de los viajes realizados por los ciudadanos y no velar únicamente, como pasaba algunos años atrás, por esquemas que buscan la sustentabilidad financiera de la operación en base casi exclusivamente a la recaudación por tarifas. De forma que, tal como pretende esta investigación se destacan las dificultades “para lograr medidas que efectivamente den cuenta del esfuerzo financiero en los que los hogares deben incurrir para consumir el transporte u otros bienes básicos que necesiten” (Hernández, 2014, pág. 174). Igualmente, es necesario adoptar un enfoque de equidad social a la hora de hablar de movilidad y sistemas de transporte, esto como consecuencia de la necesidad de generar nuevos enfoques capaces de superar las actuales divisiones socio-técnicas que priman frente a las comprensiones acerca de las interacciones entre el comportamiento de viajes, y el bienestar económico y social; y precisamente es a esto a lo que apunta esta investigación.

No obstante, el sistema de transporte público o las diferentes formas de movilidad siempre vienen acompañadas de un riesgo, un riesgo constante de exclusión social. Esta exclusión social en el transporte tiene que ver con los impactos socio-económicos y territoriales de las políticas de transporte y su distribución sobre los diferentes sectores de la población, caracterizada por una situación económica, territorial, social y ambiental diferente. En consecuencia, las desigualdades de acceso al transporte no solo determinan pautas de participación diferenciales, sino que también reducen la equidad de origen social, económica y espacial, hasta llegar a una exclusión social que se mantiene con las puertas abiertas.

M E T O D O L O G I A

Antes de entrar en materia es pertinente tener en cuenta que la metodología juega un papel determinante en cualquier investigación, ya que es la encargada de darle sentido, pautar ejes e hilar los puntos claves para que haya coherencia, de tal forma que se resalte el problema y se busquen los datos más acertados. Ahora bien, metodológicamente hablando, la investigación fue mixta, es decir que, combina elementos tanto cualitativos como cuantitativos.

Cualitativamente hablando, está guiada por un enfoque fenomenológico, el cual busca comprender los fenómenos sociales desde la perspectiva propia del individuo (Taylor & Bogdan, 1986, págs. 15, 24, 27), es decir que, prevalece la percepción del actor sobre los hechos o causas,

al contrario de lo planteado por el positivismo (Taylor & Bogdan, 1986, pág. 15). De esta forma, la investigación está sujeta a un conjunto de entrevistas semiestructuradas o entrevista estandarizada abierta (Valles, 1997), entendida como aquella que cuenta con un marco de preguntas definidas con opción a respuestas abiertas; donde de antemano la información relevante que se quiere conseguir está determinada. Estas entrevistas se realizaron a agentes que están en juego en el caso puntual del sistema de transporte público y tarifas diferenciales: la Secretaría Distrital de Movilidad y Recaudo Bogotá, pese a que tanto Transmilenio S.A, como Ciudad Móvil, SUMA S.A.S (operadores del SITP), y la Unidad de Movilidad Urbana del Proyecto Sistema Integrado de Transporte Masivo del Ministerio de Transporte se negaron a colaborar sustentando que no son los actores encargados ni tienen injerencia sobre la toma de decisiones del transporte público de la ciudad, lo que incluye el establecimiento de tarifas y elaboración de tarifas públicas.

La idea de lograr un acercamiento a estas entidades era conocer de primera mano el funcionamiento de este enorme sistema, ya que son quienes controlan y tienen el monopolio del sistema de transporte de la ciudad, a la vez que determinan a través del sistema de tarifas, los usos y el acceso al transporte público en Bogotá por parte de los usuarios. Además, tener un panorama más esclarecedor sobre la burocracia detrás de los buses rojos articulados y buses azules que circulan diariamente en la ciudad movilizand o millones de pasajeros que van desde los estratos más bajos a los altos, de estudiantes a profesionales y ejecutivos, trabajadores formales e informales, de los más jóvenes a los más mayores, etc.; permitía conocer la otra cara de la moneda en el sistema de transporte capitalino. Todo lo anterior con el fin de lograr una comparación de discursos y opiniones frente a las intervenciones del Distrito. Así mismo, la importancia de comunicación con el Distrito radica en que, pese a que recibe solo \$5 pesos por cada \$100 pesos que recauda el sistema, es el actor clave en velar por los intereses de los ciudadanos y abogar por criterios de equidad e igualdad a través del acceso a bienes públicos.

Empero, las entrevistas que se realizaron tanto a La Secretaría Distrital de Movilidad como a Recaudo Bogotá estuvieron orientadas a entender la agencia de ambas partes en la lógica operacional del transporte, a la vez que sirvieron de medio para lograr uno de los objetivos específicos de la investigación: comprender y establecer los criterios de equidad y desigualdad que se debaten y tienen en cuenta a la hora de discutir, definir e implantar tarifas, regulares y diferenciales, en el transporte público de Bogotá. De igual forma, se indagó acerca de la viabilidad

de implementar un boleto educativo gratuito, una tarifa única más económica o tarifas por trayectos o distancias.

No obstante, cabe resaltar que, si bien las entrevistas aportaron una gran riqueza informativa y de primera mano, fue necesario aplicar herramientas cuantitativas de investigación. En este punto se llevó a cabo un ejercicio estadístico encabezado en *primer lugar*, por una encuesta, aleatoria simple¹, dirigida a los usuarios, cuyo único requisito, valga la redundancia era ser usuario del sistema de transporte público de la ciudad. Esta estuvo orientada a conocer las percepciones de los usuarios frente al sistema de transporte con respecto a los costos de los pasajes y las percepciones sobre los impactos sociales y económicos de las tarifas del sistema de transporte en Bogotá en las desigualdades sociales. Además, la encuesta abogó por medir la frecuencia del uso del transporte público, esto con el fin de contrastar usos y/o frecuencia con costos para poder establecer que tan prácticas y efectivas son las tarifas, regulares y diferenciales ya implementadas, o si es necesario construir nuevas dinámicas que defiendan una tarifa más económica para todos, dado que no hay reciprocidad entre una tarifa tan alta y una calidad del sistema tan baja. En este punto, también se realizaron preguntas encaminadas a ver si las personas tienen conocimiento de la existencia de ciertas tarifas diferenciales, y de contar con los requisitos para acceder a ellas, hacen efectivas estas tarifas.

Se realizaron un total de 210 encuestas, a ciudadanos de entre los 18 y 60 años, de diferentes estratos sociales y condición socio-económica, desde empleados, estudiantes, trabajadores formales e informales, hasta adultos mayores, madres y padres cabeza de familia, etc., en la localidad de Suba, lo cual permitió tener un abanico amplio de percepciones. Hay que tener en cuenta que se escogió la localidad de Suba debido a su gran diversidad socio-económica y espacial, lo cual permite un acercamiento a diferentes dinámicas de acceso al transporte público.

La *segunda parte* de este ejercicio estadístico pretendió estimar el porcentaje del ingreso de los encuestados que es destinado al gasto de transporte público. “Para lograr una aproximación aún más precisa a la capacidad de pago de los hogares, es posible analizar directamente cuál es la

¹ Toda investigación cuenta con un diseño muestral, el cual se traduce en la selección de unidades muestrales dentro de una población (individuos, vivienda, entidades sociales, acontecimientos). En el caso específico de esta investigación la selección de la muestra se realizó a través de un muestreo aleatorio simple. El pilar fundamental de este tipo de muestreo es que cada unidad de la población tiene una probabilidad igual de ser seleccionados e incluidos en el estudio y la elección de cada unidad muestral es independiente de las demás (D’Ancona, 1999, pág. 179).

estructura e gastos declarada por éstos y qué rol juega el transporte urbano en ella. Esto permitirá inferir cuánta presión ejercen los costos monetarios de la movilidad sobre las familias o los distintos estratos socioeconómicos. Para ello, deberá tenerse en cuenta, por un lado, el porcentaje de los ingresos que es efectivamente utilizado para consumir productos y servicios relacionados al transporte. Por el otro, cuáles son los bienes contra los que los gastos de transporte ‘compiten’, es decir, el dinero que se gasta en el hogar cuánto se destina a bienes básicos y cuánto a bienes que, de no ser consumidos, probablemente no comprometan seriamente el bienestar de los hogares” (Hernández, 2014, pág. 187). Estas cifras se reforzaron y acompañaron con datos y estadísticas del Distrito a nivel de localidades.

Ahora bien, este ejercicio estadístico también está compuesto por otras dos variables, ambas comprendidas entre el periodo de 2000 y 2014: la tasa de crecimiento de los ingresos de las familias y la tasa de crecimiento de las tarifas del sistema de transporte público, esto permitió analizar la correlación entre ambas variables. Una estrategia similar es calcular “el costo de una canasta de viajes y se lo compara con un indicador de los ingresos per cápita de los hogares. A esta estrategia de medición se la conoce en varios estudios como ‘índice de pagabilidad’” (Hernández, 2014, pág. 184).

CAPÍTULO 2: UNA MIRADA AL SISTEMA DE TRANSPORTE DE BOGOTÁ: TRANSMILENIO Y SITP

Entrado el 2016 se les abrieron las puertas a nuevos debates nacionales económicos, políticos y sociales, como es costumbre con la apertura de un nuevo año. El aumento del 7% del salario mínimo, el posible aumento del IVA al 19%, el proceso de paz adelantado desde el 2014, encabezaron la agenda. Bogotá a nivel local, no se quedó atrás. Enrique Peñalosa, alcalde electo en las pasadas elecciones de octubre de 2015, llegó “pisando fuerte” y con pasos controversiales, debido a que debe enfrentar varios retos que la alcaldía anterior de Gustavo Petro dejó inconclusos: “deudas de las EPS a la red pública hospitalaria, un SITP inconcluso, un sistema de aseo por organizar y una política educativa elogiada por la Unesco” (Redacción Bogotá, 2016). De esta forma, la administración Peñalosa emprendió una metamorfosis que implicaban revertir los cambios realizados por Petro. Esta serie de cambios han ido desde el cambio de sentido de la Carrera 11, la recuperación de andenes, limpieza del espacio público, hasta la inconclusa puesta en marcha del metro dada la priorización de la adecuación y construcción de nuevas troncales del sistema, entre otros. Sin embargo, el más problemático de todos ha sido el aumento de \$200 pesos en las tarifas del Transmilenio y del SITP, quedando así a \$2.000 y \$1.700 pesos, respectivamente; pese a que siguen vigentes: el costo del trasbordo en \$300 pesos y los subsidios a la población Sisbén, a personas en condición de discapacidad y a adultos mayores, de manera que se dé acceso al sistema a las poblaciones vulnerables. Esta alza empezó a regir el 03 de febrero del año en curso.

Este aumento en los pasajes del sistema de transporte que moviliza diariamente a más de 2'000.000 de bogotanos generó inmediatamente una reacción por parte de los ciudadanos, manifestaciones y disturbios fueron la nueva cara de las troncales y calles de la ciudad. No obstante, la más grande consecuencia de este aumento es la producción de nuevas desigualdades: desigualdades de movilidad. Desigualdad de movilidad en la medida en que cada vez resulta más complejo para los bogotanos de estrato 1 y 2 costear y acceder al transporte público, pese a que “el Transmilenio ha transformado la movilidad de Bogotá para casi todos, estos cambios han sido más importantes para la clase media que para los más pobres, quienes siguen siendo marginados en el tema del transporte. Esta marginación (y desigualdad) tiene impactos fuertes sobre su capacidad de participar en la vida económica y social, limitando su acceso a las oportunidades, servicios y redes

sociales que ofrece la ciudad” (Kauffman, 2016). La problemática en este punto, entonces, es que más allá de imponer el alza de \$200 pesos en el sistema masivo de transporte, no se están teniendo en cuenta criterios de equidad en la definición de tarifas, y entran en juego los intereses de los privados que controlan y tienen el monopolio tanto de Transmilenio como del SITP, ya que el alza de las tarifas está justificada principalmente por “la necesidad de lograr la sostenibilidad, debido al déficit que tienen estos dos sistemas de movilidad” tras las pérdidas ocasionadas por la implementación de tarifas diferenciales como la hora valle y subsidios, como señaló el mismo Alcalde Enrique Peñalosa; ya que para febrero de este año se estableció un déficit del Fondo de Estabilización Tarifaria -FET- de \$751.369 millones de pesos. Mientras que en segundo lugar se tiene en cuenta la capacidad de pago de los usuarios. Sin embargo, en este punto, cabe preguntarse ¿y la sostenibilidad económica de los usuarios dónde queda?, conforme con esto el concejal Manuel Sarmiento del Polo Democrático, señaló que la rentabilidad de los operadores del sistema ha aumentado casi el doble del promedio de las firmas más grandes del país, por lo que el alza al transporte, por encima del IPC de 2015 representa que ***priman los intereses de los grupos empresariales privados sobre los de los usuarios y los del Distrito***

Ahora bien, como mencionaba anteriormente, este aumento de \$200 pesos², abre las puertas a un nuevo debate: el conflicto de intereses de los actores privados del sistema y del actual Alcalde Enrique Peñalosa, ya que no se puede perder de vista que en torno a él siempre han estado los mitos urbanos de ser dueño de Transmilenio, accionista de las multinacionales de buses articulados y sus posibles vínculos con el Instituto para el Desarrollo de Políticas para el Transporte, entre otros. Por lo tanto, con este aumento se vería directamente beneficiado a costa de los usuarios, que día a día enfrentan el reto de acceder al sistema. Sin embargo, en el mes de febrero Peñalosa en dialogo con Caracol Radio indicó que no hay ningún vínculo entre él y Transmilenio “no tengo ningún interés, una rueda o un bus, ni absolutamente nada y si yo tuviera algo ya lo habrían sacado. Prácticamente ni siquiera sé quiénes son los operadores de Transmilenio, pero estoy convencido de que es un sistema importante y muy necesario. Vamos a hacer el metro, pero Transmilenio seguirá siendo crucial y hay que ponerlo a funcionar bien”.

² Para conocer más sobre lo que representa verdaderamente el alza de \$200 pesitos en la tarifa de Transmilenio visitar ir al siguiente enlace: <http://www.las2orillas.co/la-verdad-sobre-el-incremento-de-200-pesitos-de-transmilenio/>

Empero, la “falla” de Transmilenio va más allá de un conflicto de intereses y un aumento en el pasaje. La principal falla del sistema se le puede atribuir a que no ha cumplido con el principal objetivo cuando fue inaugurado hace 16 años “cuando Peñalosa implementó el sistema de Transmilenio, afirmo que una ciudad avanzada no es aquella en la que los pobres pueden moverse en un coche, sino una en la que incluso los ricos utilizan el transporte público. Bajo ese criterio, quince años después, Bogotá sigue siendo una ciudad atrasada. Por un lado, las personas de estrato 5 y 6 realizan la mayoría de sus viajes en vehículo particular, y representan una proporción pequeña de los usuarios del transporte público. Por el otro lado, la gran mayoría de los usuarios del Transmilenio son de los estratos 2, 3 y 4” (Kauffman, 2016).

UN POCO DE HISTORIA DEL TRANSPORTE PUBLICO

Desde finales del siglo XIX Bogotá ha abogado por la implementación, establecimiento y organización de un sistema de transporte público masivo, garante de derechos, bien sea bajo la mano e intervención del sector privado o público. Sin embargo, esto no ha resultado tarea fácil. El primer intento nació en 1884 por parte del sector privado a manos de la empresa *Bogotá City Railway Company* con el tranvía de mulas, se implementó entonces con el fin de responder al crecimiento desenfrenado de la ciudad para ese entonces, esto implicaba directamente la necesidad de crear mecanismos de movilización, principalmente sistemas de transporte. Este sistema empezó a funcionar en 1884 y en 1910 pasó a manos de la ciudad para convertirse en un servicio público. A partir de 1924 y hasta 1929 el tranvía se convirtió en una dependencia de las Empresas Municipales de Bogotá. Este cambio de manto estuvo acompañado por un cambio “tecnológico” que acarreo la sustitución de las mulas o vehículos de tracción animal por un tranvía eléctrico, esto se dio bajo las nuevas tecnologías disponibles que circulaban en Europa y Estados Unidos.

A partir de 1942 con el alcalde Carlos Sanz Santamaría se empieza hablar de la construcción del metro para Bogotá, el cual como era de esperarse no prosperó “entre otras cosas por el Bogotazo del 9 de abril de 1948, que también marcó “el principio del fin del tranvía eléctrico, el cual rodó por las calles de Bogotá hasta 1951” (Guerrero Rincón, 2015). No obstante, al hecho del Bogotazo se le sumo el decaimiento de la infraestructura y la existencia de ciertas medidas tendientes a alentar el uso de buses privados. Es así como con el fin del tranvía se dio la inserción de los trolebuses a manos de la Empresa Distrital de Transporte Urbano de la Ciudad, la cual dejó de operar en 1991,

esto conllevó nuevamente, a que el transporte público de la ciudad quedara en manos de empresas privadas de buses.

Con la llegada de un nuevo siglo se dio la bienvenida a una ‘revolución’ en el sistema de transporte capitalino, denominada Transmilenio. Recién instaurado Transmilenio cambió el orden de la ciudad, con su innovación tuvo el poder de cautivar fácilmente a los ciudadanos capitalinos. Sin embargo, dieciséis años después la historia es totalmente diferente, y se presenta como el foco de problema de los ciudadanos a la hora de transportarse³.

MARCO NORMATIVO Y LEGISLATIVO

Ahora bien, antes de ahondar en debates de igualdad, fallas del sistema de transporte público de Bogotá, críticas al mismo, entre otros, es trascendental darle cabida a la normatividad que rige las tarifas del sistema de transporte público y el sistema de transporte en sí mismo. Grosso modo, en entrevista con la Secretaría Distrital de Movilidad se pudo concluir que hay una serie de leyes, decretos y resoluciones que hacen posible el funcionamiento del sistema. Para el transporte público colectivo -bus, buseta y microbús-, las tarifas están reguladas en el marco de lo normado en la Ley 336 de 1996, del Gobierno Nacional, donde se formuló la política para el establecimiento de tarifas del transporte público municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto. De conformidad con esto, el Ministerio de Transporte expidió el Decreto 2660 de 1998, por medio del cual se definen los criterios para la fijación de las tarifas del servicio de transporte público. Por otro lado, la Resolución 4350 del 31 de diciembre 1998, establece la metodología para la elaboración de los estudios de costos que sirven de base para la fijación de las tarifas del transporte público municipal, distrital y/o metropolitano. Finalmente, en concordancia con lo anterior el Gobierno Distrital expidió el Decreto 315 del 18 de julio de 2007, disposición por la cual se establece el modelo de gestión para la fijación de tarifas de Transporte Público Colectivo para la ciudad de Bogotá. Teniendo en cuenta este marco legislativo vale la pena exponer sutilmente uno a uno para lograr una mejor comprensión del funcionamiento del sistema de transporte público.

³ Para conocer más acerca de la historia del sistema de transporte público en Bogotá visitar el siguiente enlace: http://caracol.com.co/radio/2015/10/16/videos/1445007017_205141.html

LEY 336 DE 1996 “Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte”.

Esta ley nace bajo el pilar fundamental de fijar los principios y criterios que posibiliten la regulación, reglamentación y operación del transporte público aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre. De conformidad a lo anterior, en el capítulo I con el **Artículo 3°** se establece que *en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad, y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo, dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo.*

También se estipula mediante el segundo capítulo que como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares. De esta forma, bajo el **Artículo 5°** se insta que *el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente, en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme los derechos y obligaciones que señale el reglamento.* Sin embargo, en este punto cabe hacer una salvedad, es muy posible que actualmente en Bogotá nos encontremos en una encrucijada a la hora de definir como netamente público el sistema de transporte y el usuario como prioridad. Esto nos lleva inmediatamente a la discusión que se presentaba al inicio de este capítulo, la cual se desarrollará más adelante al analizar el sistema de Transmilenio y SITP a los ojos de la realidad bogotana.

Brevemente, el capítulo tercero se remite a la creación y funcionamiento de las empresas de transporte público, en donde se resalta que personas tanto naturales como jurídicas están en la capacidad de actuar como operadores de transporte público mientras esté *constituida como unidad de explotación económica permanente con los equipos, instalaciones y órganos de administración adecuados para efectuar el traslado de un lugar a otro de personas o cosas, o de unas y otras conjuntamente* **Artículo 10.** El capítulo cuarto hace referencia a la prestación del servicio vinculado principalmente a la celebración de contratos de concesión adjudicados en licitación pública y a las condiciones pertinentes si se trata de servicio sujeto a rutas, horarios y vías predeterminados. Los equipos son tratados en el quinto capítulo para darle paso a los servicios conexos al de transporte.

Finalmente, en el capítulo séptimo se abre paso a la reglamentación de tarifas, interés principal de esta investigación. De esta forma, en el **Artículo 29** se estipula que *en su condición rectora y orientadora del sector y del sistema nacional de transporte, le corresponde al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte formular la política y fijar los criterios a tener en cuenta para la directa, controlada o libre fijación de las tarifas en cada uno de los modos de transporte*. Así mismo, *de conformidad con lo dispuesto en el artículo anterior, las autoridades competentes, según el caso, elaboraran los estudios de costos que servirán de base para el establecimiento de las tarifas, sin perjuicio de lo que estipulen los tratados, acuerdos, convenios, conferencias o prácticas internacionales sobre el régimen tarifario para un modo de transporte en particular* **Artículo 30**.

DECRETO 2660 DE 1998 *“Por el cual se establecen los criterios para la fijación de tarifas de servicio de transporte público municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto”*.

Este decreto contiene dos artículos de vital importancia para esta investigación. **Artículo 1º** *De conformidad con lo previsto en el Decreto-Ley 80 de 1987 y en concordancia con lo establecido en el Decreto 1558 de 1998, le corresponde a las autoridades municipales, distritales y/o metropolitanas fijar las tarifas para el transporte público de pasajeros y/o mixto, en su jurisdicción.* **Artículo 2º** *Los incrementos de las tarifas deben corresponder a estudios técnicos elaborados para cada clase de vehículos y nivel de servicio, a través de una estructura de costos de transporte que incluya los costos variables, costos fijos y costos de capital.* El segundo artículo, principalmente, permite en una primera instancia intuir que los incrementos y cambios en las tarifas obedecen a criterios económicos y técnicos, relegando criterios sociales, de equidad, que involucren la capacidad de pago de los usuarios.

RESOLUCIÓN 4350 DE 1998 *“Por la cual se establece la metodología para la elaboración de los estudios de costos que sirvan de base para la fijación de las tarifas del transporte público municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto”*.

El Ministerio de Transporte al ser el ente encargado, por un lado, de formular la política y fijar los criterios de las tarifas en cada uno de los modos de transporte -Artículo 29 de la Ley 336 de 1996-, y, por otra parte, de establecer la metodología para la elaboración de los estudios de

costos para el transporte público, municipal, distrital y/o metropolitano -Decreto 2660 de 1998-; establece mediante el **Artículo 2º** que los estudios están sujetos a la siguiente estructura de costos:

Costos Variables	Costos Fijos	Costos de Capital
Combustible	Garaje	Recuperación de capital
Lubricantes	Gastos de administración y rodamiento	Rentabilidad
Llantas	Impuestos	
Mantenimiento	Seguros	
Salarios y prestaciones		
Servicios de estación		

Igualmente, establece la metodología para la elaboración de los estudios de costos que sirven de base para fijar las tarifas del transporte mediante el **Artículo 3º**, se deben tener en cuenta entonces:

1. Parámetros de operación por clase de vehículo y nivel de servicio.
2. Parque automotor.
3. Rutas autorizadas.
4. Investigación precios y rendimiento o frecuencia de cambio de los insumos.
5. Elaboración de la estructura de costos y cálculo de la tarifa técnica.
 - 5.1. Costos variables
 - 5.2. Costos fijos
 - 5.3. Costos de capital

Finalmente, el **Artículo 4º** contempla la posibilidad de usar otros factores de calculo *que contemplen la calidad del servicio en materia de seguridad, comodidad y operación, siempre y cuando estos factores formen parte del sistema de transporte y estén debidamente justificados técnica y económicamente*; nuevamente dejando afuera todo uso de estadísticas, métodos y criterios sociales.

DECRETO 315 DE 2007 “Por el cual se establece el modelo de gestión tarifaria para las tarifas de transporte Público colectivo e individual en Bogotá D.C.”

Corresponde al Distrito Capital de Bogotá organizar la actividad transportadora y tarifaria del servicio de transporte público colectivo, mixto e individual de pasajeros. Así mismo, mediante los Decretos Distritales 533 de 2002 y 237 de 2006 *se estableció e modelo de gestión tarifario para el servicio público, señalándose los criterios a tener en cuenta para la actualización de tarifas y estableciendo la actualización semestral de la tarifa técnica en los meses de febrero y agosto de cada año, para el modelo colectivo.*

En el caso de este decreto se tendrá en cuenta únicamente el capítulo primero, ya que está dedicado a la gestión tarifaria del transporte público colectivo y mixto. De conformidad con esto, el **Artículo 1º** establece *el siguiente modelo de gestión para la fijación de las tarifas de transporte público colectivo de pasajeros y mixto utilizando la metodología adoptada mediante la Resolución 4350 de 1998 del Ministerio de Transporte.* Por lo tanto, la tarifa técnica para los vehículos de transporte público colectivo urbano, debe ser el resultante de la aplicación del siguiente algoritmo:

$$T = \frac{(CF_i + CV_i + CC_i)}{(CE_i \times OCP_i \times IR_i \times D_i)}$$

En donde: CF_i = Costos fijos mensuales

CV_i = Costos variables mensuales

CC_i = Costos de capital mensual

CE_i = Capacidad efectiva del vehículo

OCP_i = Porcentaje de ocupación óptimo

IR_i = Índice de rotación de demanda

R_i = Recorridos diarios

D_i = Días al mes

Igualmente, en el caso en que *la tarifa técnica resultante registre un incremento mayor a \$50 en relación con la tarifa vigente autorizada, la Administración Distrital incrementará cien pesos (\$100), a la tarifa del nivel de servicio correspondiente.*

No obstante, hay que tener en cuenta que desde 1999 a nivel distrital también se ha adelantado un conjunto normativo desde el Concejo de Bogotá. Desde el Acuerdo 4 de 1999 por el cual se dio plena autorización al Alcalde Mayor, en representación de Distrito Capital, para participar en la constitución de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio -TransMilenio-, pasando por Acuerdos “estructurales” y/o de infraestructura como el Acuerdo 444 de 2010 por medio del cual se establecieron herramientas para el control ciudadano sobre la calidad de las obras del sistema mediante la identificación de las losas, entre otros. Acuerdos como el 239 de 2006

tienen un tinte más social, mediante este se organizó el control social de usuarios del servicio de transporte masivo, colectivo e individual de pasajeros en Bogotá. Pero el mayor alcance a nivel distrital en materia social, específicamente de equidad, objeto de estudio de esta investigación, está contemplado bajo el Acuerdo 484 del 27 de diciembre de 2011 y el Acuerdo 489 de 2012.

Teniendo en cuenta lo estipulado tanto por el decreto mencionado anteriormente como por el Decreto 2660 de 1998, a la hora de establecer las diferentes tarifas se debe tener en cuenta la Tarifa Técnica del Transporte Público Colectivo que junto con el modelo de gestión recomienda los siguientes niveles tarifarios, de acuerdo también con el artículo primero del Decreto 315 de 2007.

DECRETO	BUS (MAYOR DE 10 AÑOS)		BUS (MENOR O IGUAL A 10 AÑOS)		BUSETA (MAYOR DE 10 AÑOS)		BUSETA (MENOR O IGUAL A 10 AÑOS)		MICROBÚS	
	DIURNA	DOMINICAL, NOCTURNA Y FESTIVA	DIURNA	DOMINICAL, NOCTURNA Y FESTIVA	DIURNA	DOMINICAL, NOCTURNA Y FESTIVA	DIURNA	DOMINICAL, NOCTURNA Y FESTIVA	DIURNA	DOMINICAL, NOCTURNA Y FESTIVA
Decreto 600 del 31 de diciembre de 2009.	\$ 1200	\$ 1250	\$ 1300	\$ 1350	\$ 1200	\$ 1250	\$ 1300	\$ 1350	\$ 1300	\$ 1350
Decreto 546 del 29 de diciembre de 2010	\$ 1300	\$ 1350	\$ 1400	\$ 1450	\$ 1300	\$ 1350	\$ 1400	\$ 1450	\$ 1400	\$ 1450
Decreto 679 del 29 de diciembre de 2011	\$ 1350	\$ 1400	\$ 1450	\$ 1500	\$ 1350	\$ 1400	\$ 1450	\$ 1500	\$ 1450	\$ 1500
Decreto 601 del 26 de diciembre de 2013. (Tarifas vigentes en el 2014).	\$ 1450	\$ 1500	\$ 1550	\$ 1600	\$ 1450	\$ 1500	\$ 1550	\$ 1600	\$ 1550	\$ 1600

Fuente: Movilidad en cifras 2014. Secretaría de Movilidad

ACUERDO 484 DE 2011 “Por medio del cual se establece un subsidio de transporte a favor de personas con discapacidad en el Distrito Capital”.

Se estipula mediante el **Artículo 1º** la creación de un subsidio de transporte para el acceso de los habitantes del Distrito Capital con discapacidad permanente. Este subsidio consiste en el descuento del 15% sobre la tarifa base y una asignación máxima de hasta 50 viajes mensuales. Así mismo, la Administración Distrital es el ente encargado de financiar dicho subsidio a través de los recursos del presupuesto de la Administración Central del Distrito, así como dentro de sus facultades se encuentra la capacidad de reglamentar y expedir las normas necesarias para la efectividad, seguimiento y auditoria de este Acuerdo.

ACUERDO 489 DE 2012 “Por el cual se adopta el plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas para Bogotá D.C. 2012-2016”.

La adopción y estrategia general del plan se da bajo el **Artículo 1º** el cual señala que el plan distrital *contiene los objetivos, las metas, estrategias y políticas que guiaran la articulación de acciones del gobierno distrital, para elevar las condiciones de bienestar de la ciudadanía y sentar las bases de un cambio de enfoque de la acción pública. Esta identifica los factores prioritarios de intervención que permitan remover condiciones de segregación e inequidad relacionados con las capacidades de las personas, la persistencia de situaciones de exclusión y riesgos ambientales y la apuesta por el fortalecimiento de la gestión pública para orientar y apoyar las aspiraciones colectivas de las ciudadanía bogotanas.* Teniendo en cuenta esto, el objetivo general del plan de desarrollo es reducir todas las formas posibles de segregación social, económica, espacial y cultural, a través del aumento de las capacidades de la población para el *goce efectivo de los derechos, del acceso equitativo al disfrute de la ciudad, del apoyo al desarrollo de la economía popular, así como también alivianar la carga del gasto de los sectores más pobres y la promoción de políticas de defensa y protección de los derechos humanos de los ciudadanos,* **Artículo 2º.**

Dentro del **Artículo 5º** el cual señala específicamente los objetivos de un eje del plan de desarrollo denominado *Una ciudad que supera la segregación y la discriminación: el ser humano en el centro de las preocupaciones del desarrollo,* vale destacar el siguiente objetivo con base al interés de esta investigación, el cual en grandes rasgos vela por el acceso equitativo a la ciudad, lo cual implica directamente el acceso a la movilidad y transporte; objetivo séptimo: *construir un territorio donde se garantice el acceso equitativo a la ciudad. La distribución de redes estructurantes -acueducto y alcantarillado, malla vial, redes de energía y gas -, los equipamientos educativos, de salud, culturales, deportivos, administrativos, la obertura de los sistemas de transporte y la localización de sus puntos de acceso, la ubicación de la vivienda y los centros de atención social y de justicia, deben contribuir a la reducción de la segregación, facilitando el acceso a toda la población sin importar sus niveles de ingreso, la ubicación de su residencia, edad, condición física identidad.*

POLITICAS PUBLICAS

Sin embargo, el sistema público de transporte de la ciudad no se ha limitado únicamente a una serie de marcos normativos, expuestos anteriormente, sino que más allá de esto el sistema de Transmilenio cuenta adicionalmente con una serie de medidas y políticas públicas que han estado

en manos de El Consejo Nacional de Política Económica y Social -CONPES-. En el marco del transporte se han aprobado tres documentos CONPES: 3093 del 2000, 3677 del 2010 y 3681 del 2010. Estos documentos CONPES han estado dirigidos a mejorar el servicio de transporte público urbano de pasajeros, fijar políticas al respecto Y hacerle seguimiento. A continuación, se exponen de manera detallada.

CONPES 3093 DE 2000: *Sistema de servicio público urbano de transporte de pasajeros de Bogotá.*

Este documento hace un seguimiento a las acciones para el desarrollo del Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros -SPUTMP- de Bogotá previstas anteriormente en 1998 en el documento CONPES 2999. Sin embargo, el enfoque del documento se traduce en versar constantemente costos e infraestructura. Siguiendo esta línea, se expone una caracterización del sistema de Transmilenio, la cual incluye ejes como la gestión, planificación, desarrollo, ordenamiento, regulación y control de este, como también los impactos en términos de costos, técnico-económicos, físico-espacial, socio-ambiental, fiscal y financiero. Por otra parte, se cuestiona la participación de la Nación, motivo por el cual “se somete a consideración del CONPES la participación de la Nación en el financiamiento de la infraestructura del Sistema de Transmilenio y modifica y reemplaza los términos de participación vigentes aprobados por el CONPES mediante el documento 2999 de abril de 1998” (CONPES, 2000).

Finalmente, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, y el Departamento Nacional de Planeación recomendaron al CONPES las siguientes labores:

1. Aprobar la participación de la Nación hasta por un monto de US \$1.296 millones, en el sistema de Transmilenio.
2. Solicitar al Ministerio de Hacienda y Crédito Público y al Departamento Nacional de planeación:
 - 2.1. Concurrir con el Distrito a la suscripción del convenio de financiación para el sistema Transmilenio.
 - 2.2. Obtener autorización para contratar operaciones de crédito público que aseguren la participación de la Nación en el proyecto.
 - 2.3. Solicitar al Ministerio de Transporte, al Ministerio de Hacienda y al Departamento Nacional de Planeación la creación del Comité Técnico de Seguimiento y la definición,

de las funciones, metodología y requerimientos de información para la evaluación y seguimiento del proyecto.

3. Encargar al Ministerio de Transporte otorgar los conceptos y aprobaciones que determinan las normas legales y actualizar la inscripción del proyecto en el Banco de Proyectos de Inversión Nacional –BPIN.
4. Solicitar al Distrito:
 - 4.1. La realización de los estudios complementarios necesarios para el desarrollo del proyecto.
 - 4.2. Presentar al Ministerio de Transporte la ficha EBI para la actualización del registro del proyecto en el BPIN y suministrar la información que se requiera para obtener la viabilidad.

CONPES 3677 DE 2010: *CONPES de movilidad integral para la región capital Bogotá - Cundinamarca.*

En términos generales este documento describe la política del Gobierno Nacional en cuanto al desarrollo de la movilidad integral en la capital de país, a través de la participación en la financiación de los proyectos. No obstante, “presenta un diagnóstico de las condiciones actuales y evolución reciente de la movilidad en la Región Capital, y señala los retos de los sistemas de movilidad de la zona en términos de un desarrollo urbano sostenible. En este contexto, se define el Programa Integral de la Región Capital, el cual integra un conjunto de políticas, programas y proyectos del Distrito Capital y la Gobernación de Cundinamarca” (CONPES, 2010). Así mismo, el documento explora como parte de la solución a los problemas de movilidad de la ciudad, la viabilidad, propuestas y avances sobre la implementación del SITP, la primera línea del metro y el tren de cercanías para Bogotá y la Sabana.

De esta forma, propone una serie de políticas y estrategias de movilidad encaminadas principalmente a fomentar un sistema de transporte público más estructural que social, los siguientes ítems permiten dar cuenta de esto:

- 1. Ordenamiento territorial:** llevar a cabo una articulación territorial de la región de Bogotá y zonas aledañas, ligada a la creación de la Autoridad Regional de Transporte y Movilidad, de forma tal que el resultado sea una regulación en los usos del suelo para evitar y disminuir la excesiva suburbanización, bajo el supuesto de que los sistemas de

movilidad deben facilitar un desarrollo territorial sostenible. Por lo tanto, la gestión urbanística y el ordenamiento territorial son piezas claves para realizar intervenciones de movilidad.

2. **Movilidad:** es prioritario integrar el transporte público e implementar un “sistema jerarquizado según su función y área servida, con vehículos que propicien un servicio de calidad, seguro, confiable y amigable con el medio ambiente [...] de forma tal que se pueda terminar con la sobreoferta de transporte público y así tener un impacto sobre la reducción de la congestión, contaminación, accidentalidad, deterioro del pavimento y la mejora en la sostenibilidad financiera de la actividad” (CONPES, 2010).
3. **Transporte Público:** El transporte público de la región debe velar por una integración física, operacional, tarifaria, institucional y virtual para lograr mejorar la accesibilidad y conectividad de los sectores periféricos con las distintas centralidades.

CONPES 3681 DE 2010: *Sistema integrado del servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros del municipio de Soacha como una extensión de la troncal Norte Quito Sur -NQS- del sistema Transmilenio.*

Básicamente este documento se enfoca en el balance físico, operacional y presupuestal de la integración del municipio de Soacha a la troncal NQS del sistema de Transmilenio, dada su aprobación el 12 de diciembre de 2005 en cumplimiento con lo requerido en la Ley 310 de 1996. Teniendo en cuenta a la vez los avances de carácter financiero, infraestructural, diseño operacional, y el sistema tarifario. Sin embargo, lo que confiere al sistema tarifario no va más allá de reiterar que “corresponde al Alcalde Mayor del Distrito Capital establecer autónomamente la tarifa al usuario, conforme a la ley a los parámetros determinados en los contratos de concesión. Por lo tanto, las modificaciones en la tarifa tanto en el Sistema Transmilenio como en el SITP, afectaran a todos los usuarios, incluidos aquellos que utilicen el sistema en las estaciones ubicadas en el Municipio de Soacha” (CONPES, 2010).

PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD

Bajo el Decreto 319 del 15 de agosto de 2006 se adoptó el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá. En este mismo, en el **Artículo 3º** se define la accesibilidad, sin embargo, esta definición

responde a criterios físicos más no a principios sociales y económicos, *se entenderá por accesibilidad la condición que permite en cualquier espacio ambiente exterior o interior, el fácil y seguro desplazamiento, y la comunicación de la población en general y en particular, de los individuos con discapacidad y movilidad y/o comunicación reducida, ya sea permanente o transitoria.* De esta forma, en este punto cabe hacer una reflexión: la capacidad de pago es un obstáculo básico y transversal en el acceso al transporte y la accesibilidad en general. Por lo tanto, “esta variable es central para entender la movilidad, en tanto el dinero es parte del capital físico que cualquier persona debe activar para poder acceder a las estructuras de oportunidad de transporte. Un individuo puede residir en una zona con excelente acceso a la red de transporte público, pero si no puede pagar la tarifa para utilizarla no podrá aprovecharla” (Hernández, 2014) más allá de las condiciones físicas de la persona.

Si bien no se va a hacer mención completa de todo el Decreto y se van a presentar solo los elementos más relevantes, vale la pena citar al pie de la letra el **Título II. Del modelo de Movilidad, Capítulo I. Política, Artículo 7** para tener un panorama esclarecedor del tipo de política al que apunta el Plan Maestro de Movilidad. Por consiguiente, *La política del Plan Maestro de movilidad y su alcance es:*

- 1. **Movilidad sostenible:** La movilidad es un derecho de las personas que debe contribuir a mejorar su calidad de vida.*
- 2. **Movilidad competitiva:** La movilidad debe regirse por la efectividad en el uso de sus componentes para garantizar la circulación de las personas y de los bienes bajo criterios de logística integral.*
- 3. **La prioridad del peatón:** El peatón debe tener el primer nivel de prevalencia dentro del sistema de movilidad.*
- 4. **Transporte pública eje estructurador:** El transporte público y todos sus componentes constituyen el eje estructurador del sistema,*
- 5. **Racionalización del vehículo particular:** El uso del vehículo particular debe racionalizarse teniendo en cuenta la ocupación vehicular y la demanda de viajes*
- 6. **Integración modal:** Los modos de transporte deben articularse para facilitar el acceso, la cobertura y la complementariedad del sistema de movilidad urbano, rural y regional.*

7. **Movilidad inteligente:** *Las tecnologías informáticas son necesarias para una eficiente gestión del sistema de movilidad.*
8. **Movilidad socialmente responsable:** *Los efectos negativos relacionados con la movilidad son costos sociales que deben ser asumidos por el actor causante.*
9. **Movilidad orientada a resultados:** *La adopción de un modelo de gestión gradual es indispensable para lograr los objetivos del plan bajo un principio de participación.*

INFORME DE EMPALME 2015

El Informe de Empalme es un documento diseñado para anudar la gestión del Sistema Transmilenio en todas las fases, desde la estructura orgánica y administrativa, pasando por los avances de los sistemas administrativos de soporte a la gestión, recursos físicos, información contractual, información jurídica, información de planeación, gestión presupuestal de la entidad, hasta sugerencias sobre los temas institucionales que deberían continuar. Este informe se da bajo la constitución de la empresa Transmilenio S.A. como sociedad por acciones constituida por entidades públicas del orden distrital que tiene como objeto la gestión, organización y planeación del servicio integrado de transporte público urbano de pasajeros en el Distrito Capital. Dentro de sus múltiples funciones, para fines de esta investigación se destacan tres:

1. Gestionar, organizar y planear el servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros.
2. Aplicar las políticas, las tarifas y adoptar las medidas preventivas y correctivas necesarias para asegurar la prestación del servicio a su cargo.
3. Participar en la formulación de políticas para el desarrollo del transporte en sus diferentes modos en el Distrito capital y en su área de influencia.

De esta forma, el objetivo del Informe de Empalme es velar por el pleno cumplimiento del:

1. **Decreto 319 de 2006:** mediante el cual se adoptó el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá y se asignó a Transmilenio como ente gestor del transporte masivo, la responsabilidad de la integración, evaluación y seguimiento de la operación del Sistema Integrado de Transporte Público.

2. **Acuerdo 257 de 2006 del Concejo de Bogotá:** TRANSMILENIO S.A. entra a formar parte del Sector de Movilidad como una de las entidades vinculadas a este sector que está en cabeza de la Secretaria Distrital de Movilidad.
3. **Decreto 486 de noviembre de 2006:** se le asignó a TRANSMILENIO S.A. las funciones del Plan Maestro de Movilidad. La asignación de estas funciones implica para la empresa tanto la revisión estratégica de su quehacer como la estructura operativa y administrativa para el cumplimiento de este propósito.
4. **Decreto 309 de 2009:** se ratificó a TRANSMILENIO S.A como el ente gestor del SITP. Por lo tanto, realizará la planeación, gestión y control contractual del Sistema.

Debido al enfoque de esta investigación solo se tendrá en cuenta y se hará mención de la **Sección 7. Informe de Planeación.** Dentro de esta sección se destaca el incremento en la accesibilidad al transporte público, esto quiere decir que, bajo el precepto de inclusión el sistema adoptó una tarifa diferencial para la población con discapacidad, resaltando que el sistema fue desarrollado liderando acciones y estrategias para facilitar la accesibilidad al sistema de transporte masivo a todos sus usuarios sin discriminación alguna; “así las cosas, en el marco del reconocimiento de las personas con discapacidad como usuarios de los Sistemas Integrados de Transporte Público, y en cumplimiento con la legislatura vigente, TRANSMILENIO S.A. desarrolla el Plan de Movilidad Accesible al SITP el cual orienta sus esfuerzos a garantizar la accesibilidad para a población con discapacidad en el SITP” (TRANSMILENIO S.A., 2015, pág. 81)

Por otra parte, se exponen los beneficios tarifarios, pero únicamente del SITP, pese a esto vale la pena mencionarlos porque igualmente constituye el sistema de transporte de la ciudad y son de vital importancia para la investigación:

- **TARIFA COMÚN**

TARIFA	GENERALIDADES	NORMATIVIDAD	COSTO	USUARIOS
TARIFA DIFERENCIAL POR FRANJA HORARIA EN COMPONENTE	Tarifa máxima del servicio de transporte masivo urbano de pasajeros de lunes a	DECRETO DISTRITAL 356 DE 2012, Art. 1-4 modificado por DECRETO 603/13, Art. 6.	HORA PICO: \$1.800	Todas las demás personas que utilicen el sistema y no estén inscritos a otras tarifas

TRONCAL DEL SISTEMA	sábado siempre que estos días sean hábiles.	Modificado por el DECRETO 442 DEL 14 DE OCTURE DE 2014. Modificado por el DECRETO 329 E 2015		diferenciales y subsidios otorgados por las disposiciones legales y reglamentarias.
TARIFA EN COMPONENTE ZONAL DEL SISTEMA	Los servicios zonales para fines tarifaros comprenden los de carácter urbano, complementario y especial.	DECRETO DISTRITAL 356 DE 2012, Art. 1-4 modificado por DECRETO 603/13, Art. 5. Modificado por el Art. 2 del DECRETO 442 DEL 14 DE OCTUBRE DE 2014.	Hora pico y valle: \$1.500	

Fuente: Elaboración propia a partir del Informe de Empalme 2015

• **BENEFICIOS TARIFARIOS**

“Los beneficios que recibe el individuo de un determinado gasto del gobierno dependen de las características de la persona. Por esta razón es ambigua la norma según la cual el gobierno debe tratar a los ciudadanos de la misma manera; el mismo gasto en diferentes individuos no produce beneficios iguales para todos” Arrow 1971, Pp. 40

TARIFA	GENERALIDADES	NORMATIVIDAD	COSTO	USUARIOS
TARIFA DIFERENCIAL PARA ADULTO MAYOR	Se concede a las personas mayores de 62 años una tarifa inferior a la tarifa ordinaria, sin descuento en la tarifa por trasbordo. Dicha tarifa debe corresponder máximo al 90% de la tarifa.	DECRETO DISTRITAL 356 DE 2012, Art. 5 (Previa Ley 1171/07), modificado por el DECRETO DISTRITAL 442 DE 14 DE OCTUBRE DE 2014, Art 4°.	<u>TARIFA TRONCAL</u> Hora pico: \$1.600 Hora valle: \$1.500 <u>TARIFA ZONAL</u> Todo el día: \$1.350	Personas mayores de 62 años de edad que soliciten el beneficio.

<p>INCENTIVO PARA PERSONAS CON MENOR CAPACIDAD DE PAGO</p>	<p>Establecer un incentivo que permita mayor acceso de la población con menor capacidad de pago al sistema integrado de transporte público de Bogotá. - SITP-</p>	<p>DECRETO DISTRITAL 603 DE 2013, Art. 2-5.</p> <p>Modificado por el DECRETO DISTRITAL 442 DE 14 DE OCTUBRE DE 2014, Art. 5°, actualización a aplicar desde el primero de noviembre de 2014.</p> <p>Modificado por el DECRETO 595 DE 2014, ampliación del plazo de atención.</p>	<p>Incentivo en 40 viajes mensuales en SITP.</p> <p>Viaje de \$1.500 (HORA VALLE) queda en \$600 (AHORRO DE HASTA UN 60%)</p> <p>Pasaje de \$1.800 (HORA PCO) queda en \$900 (AHORRO DE UN 50%)</p>	<p>Mayor de 16 años de edad.</p> <p>SISBEN entre 0 y 40 puntos.</p> <p>Los viajes no son acumulables entre periodos ni transferibles.</p>
<p>SUBSIDIO PARA PERSONAS EN CONDICIÓN DE DISCAPACIDAD</p>	<p>Subsidio otorgado para uso del sistema a personas que acrediten su condición de discapacidad por las EPS y demás entes administradoras de beneficios.</p> <p>Es creciente e inicia con un descuento del 15% en el 2012, con incrementos anuales en 5 puntos porcentuales hasta llegar a 40% en el año 2017 y para un máximo de cincuenta (50) viajes mensuales.</p>	<p>DECRETO DISTRITAL 429 DE 2012 (Previo Acuerdo 484/11), actualización el valor de subsidio a personas en condición de discapacidad a razón del incremento de la tarifa general máxima según DECRETO 442 DEL 15 DE OCTUBRE DE 2014.</p>	<p>El subsidio para 2015 equivale a \$27.000 pesos abonados mensualmente a la tarjeta personalizada del beneficiario.</p>	<p>Debe estar inscrito en la Secretaria Distrital de Salud.</p>

Fuente: Elaboración propia a partir del Informe de Empalme 2015.

“Dados los beneficios tarifarios para el adulto mayor y la población con menor capacidad de ingreso son unos incentivos, el único subsidio operante en el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá D.C. es el ordenado por el Decreto Distrital 429 de 2012 *“por el cual se reglamenta el Acuerdo Distrital 484 de 2011 sobre subsidio de transporte a favor de personas con discapacidad”*” (TRANSMILENIO S.A., 2015, pág. 83). Estos beneficios no son más que

representaciones de una *equidad vertical respecto a ingreso y clase social* y una *equidad vertical respecto a necesidades y habilidades de movilidad*, de las que habla Litman, las cuales propenden favorecer a grupos socioeconómicos vulnerables y personas en condición de discapacidad o necesidades especiales, compensado así las desigualdades.

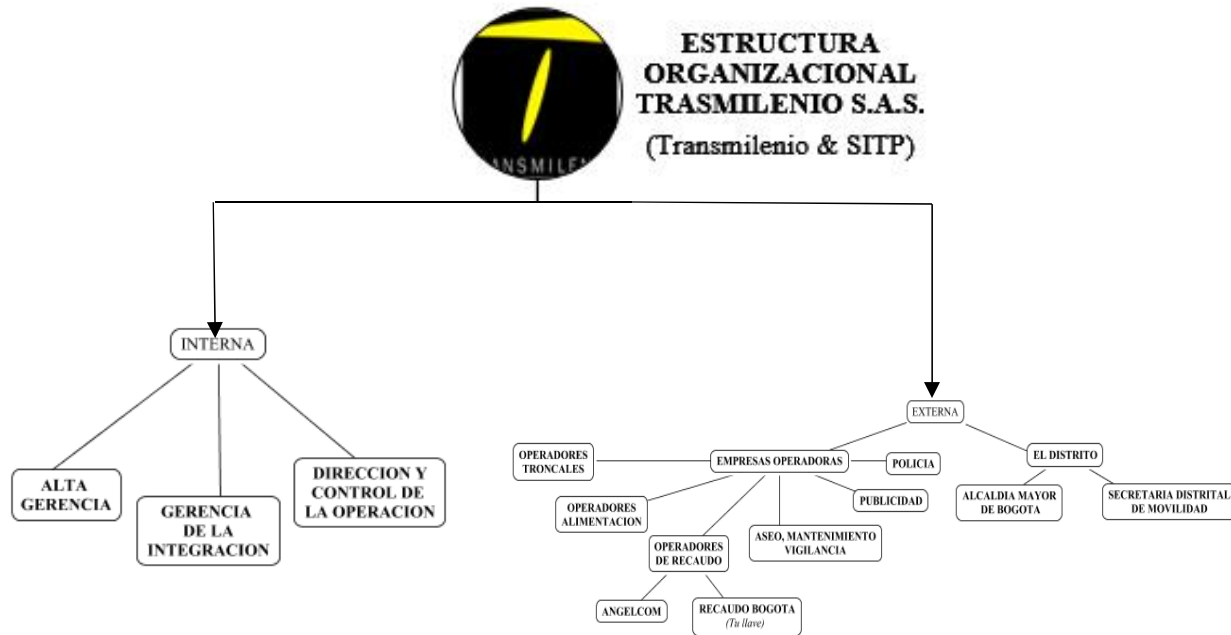
CAPÍTULO 3: LA DESIGUALDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO: LAS PERSPECTIVAS DE LA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD Y RECAUDO BOGOTÁ S.A.S.



Fuente: Tomada de: <http://www.transmilenio.com.co/es/articulos/en-la-media-torta-concierto-de-rock-se-socializa-el-sitp-con-los-jovenes>

Tanto la Secretaría Distrital de Movilidad -SDM- como Recaudo Bogotá S.A.S. son instituciones que trabajan conjuntamente con Transmilenio S.A. Por su parte, la SDM se encarga de generar condiciones de movilidad acordes con las necesidades de la población capitalina “priorizando modos sostenibles y la implementación de un sistema de transporte inteligente e intermodal que promueve la accesibilidad, conectividad, seguridad vial y a integración regional contribuyendo a la equidad” (Secretaría Distrital de Movilidad, 2016). Mientras que Recaudo Bogotá, como su nombre lo indica es el encargado de generar el sistema de recaudos para Transmilenio y SITP a través de una plataforma tecnológica que vela por un recaudo transparente y eficiente, dicha plataforma se traduce en la implementación y uso de la tarjeta *Tu Llave*. Pero ¿cómo perciben estas instituciones las lógicas entre el Distrito y los privados? ¿cómo perciben las desigualdades y las dinámicas de las tarifas en el sistema de transporte? Estas y otras preguntas son las que se tratarán en este capítulo.

Antes de entrar en materia, al mencionar estas instituciones, es importante conocer la estructura organizacional del sistema de transporte público – Transmilenio S.A.-, mediante el siguiente organigrama:



Fuente: Elaboración propia a partir de información de Transmilenio S.A.

Como se puede ver, la estructura organizacional del sistema consta de dos partes: la primera, denominada como estructura interna está constituida por la Alta Gerencia, la Gerencia de la Integración y la Dirección y control de la operación. Estas en conjunto son las responsables de la dirección general teniendo en cuenta el desarrollo empresarial a través de acciones tendientes a la sostenibilidad del sistema, a la vez que son agentes encargados del monitoreo de la vigilancia y control de la prestación del servicio. Mientras que, externamente el sistema teje lazos con diferentes tipos de operadores -de transporte, recaudo, aseo, mantenimiento, vigilancia, publicidad y seguridad- para lograr el pleno servicio del sistema de transporte público en la ciudad en la medida en que al mismo tiempo tiene una relación interdependiente con el Distrito, específicamente con la Alcaldía Mayor de Bogotá, ya que esta a través del Alcalde, es la encargada de fijar los precios de las tarifas e instaurar distintas políticas y medidas concernientes al transporte en la capital.

Ahora bien, para empezar, es importante resaltar que al hablar con estas dos entidades se indagó en un principio por la dualidad privados y Distrito, esto en la medida en que la sociología del transporte ha enfatizado en la necesidad de construir y mantener un diálogo entre la gestión pública, como la encargada de velar por los derechos de los ciudadanos, y el sistema de transporte en sí mismo a través de los privados, como representación de un sistema eficiente y capaz de garantizar un ordenamiento social y territorial; para así poder hablar y concebir el sistema de transporte más allá de la mirada urbanística que lo reduce a un proceso de desarrollo para la ciudad. Así mismo, porque ha sido constante pensar en la privatización del transporte público en Bogotá, dado que es operado por privados pero reglamentado por el Estado, lo que crea imaginarios sobre los intereses cada vez que se habla de un alza en el sistema. En este punto tanto Recaudo Bogotá como la SDM concuerdan al señalar que si existe una privatización del transporte público, pero esta privatización no viene desde la implementación del SITP ni mucho menos desde que nació Transmilenio, sino que viene de varias décadas atrás desde que se instauró el transporte público en la ciudad, ya que *“los operadores (dueños de los buses) de hoy, tanto en el sistema troncal como en el sistema zonal, son los mismos que eran dueños de buses y rutas en el sistema tradicional”* señala el funcionario de Recaudo Bogotá. No obstante, añade la SDM que si bien esta privatización es un hecho utilizar este término es problemático, ya que el estado desde hace muchos años no ha prestado este servicio, no ha estado en sus manos esta función, por lo cual hablar de una posible privatización es inviable cuando es un servicio que no ha sido prestado por el sector público.

Ahora bien, esto lleva directamente a cuestionar la distribución de ganancias entre las empresas privadas y el Distrito. Para Recaudo Bogotá esta distribución se limita a una serie de ‘mitos y pocas verdades reveladas’, en la medida en que *“a los operadores que iniciaron Transmilenio se les ofreció un gran margen de ganancia argumentado en la incertidumbre de un negocio que apenas nacía, a la vez que no se puede dejar de lado el gran capital electoral que tiene el sector del transporte, por eso ningún político es capaz de cambiar los contratos de concesión”* esto permite ver una tensión que se genera directamente desde los intereses de los privados. Por su parte, la Secretaría, al ser una institución distrital manifestó una respuesta con un tinte más ‘correcto’, en la cual precisa que la prestación del servicio de transporte público es un negocio y por lo tanto debe entenderse como tal. Es decir, que no existe un esquema de ganancias entre el Distrito y las empresas privadas, y mucho menos existe porcentaje alguno de remuneración dentro de los ingresos para la Secretaria de Movilidad, por el contrario funciona más bien la

siguiente lógica: *“los recaudos de tarifa van a un fondo como una gran bolsa donde luego se le paga a cada uno de los actores del sistema, operadores de buses, operador de recaudo, operador de sistemas de información, manejo de fiducia, y ente gestor, por lo tanto, lo que se está repartiendo de los ingresos de la tarifa no son ganancias sino el pago por los costos que tiene que incurrir cada actor según su actividad. Ahora bien, el fondo funciona así: si hay mayores ingresos por tarifa que superan la remuneración de costos, estos se quedan en el fondo para amortizar los pagos que se deban realizar posteriormente cuando el recaudo de tarifas no sea suficiente para remunerar los costos, en ese caso, de ser necesario interviene el Distrito y aporta el faltante”*. A partir de esto es relevante poder incursionar en estudios que permitan plantear un sistema capaz de recuperar estos costos de manera eficaz, al mismo tiempo, que proporcione más beneficios a los pasajeros. Sin embargo, ambos agentes coinciden tanto al establecer que los operadores cuentan con unos ingresos fijos simplemente por el hecho de prestar el servicio y con ingresos variables según los usuarios que se monten al sistema como al señalar que es muy probable, sin estar 100% seguros, que ninguno de los sistemas de transporte del mundo es auto sostenible, y por lo mismo, todos requieren de esfuerzos adicionales del Estado para que funcione.

A la hora de hablar del establecimiento de las tarifas no hay ningún secreto, esta tarea le compete directa y únicamente al Distrito, pero hay tres factores claves e interesantes en este juego que vale la pena dejar sobre la mesa: la fijación de las tarifas se hacen dentro del marco legal establecido por el Decreto Distrital 309 de 2009, capítulo VI específicamente, y la Resolución 012333 de 2012 expedida por el Ministerio de Transporte, en donde se indica la competencia de cada entidad y se explican los conceptos de tarifa técnica y tarifa al usuario así como los principios tarifarios, como se mencionó en el primer capítulo; por otro lado, el tema de ganancias y márgenes de las tarifas está definido y debe estarlo desde las licitaciones, no obstante, para nadie es un secreto que las licitaciones ya tienen ganador desde antes que concursen; y finalmente, los operadores no ganan más si se sube la tarifa, ni menos si esta se disminuye. Estas dinámicas dan luz de un sistema que, si bien está regulado bajo un marco legal en la práctica falla al estar atravesado por intereses creados, pese a que uno de los principios para definir la tarifa es que esta sea costeable para los usuarios, sostiene la Secretaría de Movilidad.

Bajo estas dinámicas se puede llegar a crear un imaginario que sostenga que los problemas institucionales y económicos del sistema influyen a la hora de definir las diferentes tarifas, como

pasó tanto a principio de año cuando se anunció el alza de \$200 pesos para llenar el hueco fiscal del sistema como a finales del año pasado cuando se dio a conocer la finalización de la hora valle. Empero, tanto para la SDM como para Recaudo Bogotá una cosa no tiene que ver con la otra, en palabras de Recaudo Bogotá *“la implementación de la hora valle tenía la intención de dinamizar los viajes y motivar a que el sistema estuviera más equilibrado en cuanto al flujo de usuarios. Lastimosamente es necesario una política de ciudad en la que se dinamicen los horarios de trabajo. Esto no sucedió y no logró mejorar el servicio, pero si se generó un hueco financiero, ya que lo que no pague el usuario lo debe pagar el Distrito. En palabras de la SDM “la implementación de la tarifa de hora valle no obedeció a un esquema para que la tarifa fuera más accesible, sino para gestionar la demanda del sistema y crear un incentivo para que las personas no hicieran sus viajes en hora pico, la razón por la que se eliminó fue porque ya había perdido efecto y generaba unos costos que no eran justificables”*.

Teniendo en cuenta lo anterior, a ambas instituciones se les preguntó acerca de los debates que se llevan a cabo para el establecimiento de las diferentes tarifas, específicamente sobre criterios de igualdad y equidad social. Frente a esto tanto la SDM como Recaudo Bogotá enfatizaron en que no se llevan a cabo una serie de debates y/o discusiones sino que únicamente se remite a un estudio financiero y un esquema tarifario que depende de consultas que se hacen ante el Confis Distrital - Consejo Distrital de Política Económica y Fiscal- de la Secretaría de Planeación, siendo este el ente encargado de formular y orientar políticas de planeación del desarrollo territorial, económico, social y cultural garantizando el equilibrio de la ciudad; todo esto teniendo en cuenta que *“el Estado puede establecer acciones afirmativas en relación de determinados grupos sociales sin que esto vulnere el derecho de igualdad*, señala la Secretaría. En este punto, cabe aclarar que los subsidios e incentivos implementados desde la Alcaldía anterior son asumidos únicamente por el Distrito, ningún operador deja de ganar plata al implementarse uno u otro subsidio. Así mismo, para Recaudo Bogotá la Alcaldía pasada sentó un precedente en cuanto a tarifas diferenciales, por lo tanto, depende de las políticas del gobierno de turno que predomine un enfoque económico ligado a costo-beneficio o un enfoque de equidad que abogue por un bienestar social, por lo mismo, *“hoy en día quitar estos beneficios tendría un costo político demasiado alto que nadie va a asumir”*, señala.

De esta forma, no solo se tienen en cuenta criterios de equidad, sino que también entra en juego la capacidad de pago por parte de los usuarios, si esta no se tiene en cuenta muy difícilmente se podrán debatir criterios de equidad social en el sistema de transporte. Esta ‘pagabilidad’ repercute directamente en los individuos ya que posibilita una movilidad territorial real. Para la Secretaría efectivamente el principio de contabilidad está considerado “*el histórico de gasto en transporte evidencia que, haciendo una estimación de 50 viajes mensuales, el aumento tarifario no afecta el porcentaje del ingreso que históricamente se ha destinado a este rubro*”:

VIAJES ESTIMADOS DIARIOS							
DÍAS LABORADOS AL MES							
TOTAL VIAJES AL MES PARA UNA PERSONA - MOTIVOS LABORALES							
AUMENTO DE TARIFA EN \$200							
AÑO	SALARIO MINIMO	AUXILIO DE TRANSPORT E	TOTAL INGRESO MENSUAL	COSTO MENSUAL TRANSPORTE - SERVICIO TRONCAL	% SOBRE EL SALARIO (SALARIO MAS AUXILIO DE TRANSPORT E)	COSTO MENSUAL TRANSPORTE - SERVICIO ZONAL	% SOBRE EL SALARIO (SALARIO MAS AUXILIO DE TRANSPORT E)
2001	\$ 286.000	\$ 30.000	\$ 316.000	\$ 42.500	13,4%		
2002	\$ 309.000	\$ 34.000	\$ 343.000	\$ 45.000	13,1%		
2003	\$ 332.000	\$ 37.500	\$ 369.500	\$ 52.100	14,1%		
2004	\$ 358.000	\$ 41.600	\$ 399.600	\$ 55.000	13,8%		
2005	\$ 381.500	\$ 44.500	\$ 426.000	\$ 60.000	14,1%		
2006	\$ 408.000	\$ 47.700	\$ 455.700	\$ 62.100	13,6%		
2007	\$ 433.700	\$ 50.800	\$ 484.500	\$ 67.500	13,9%		
2008	\$ 461.500	\$ 55.000	\$ 516.500	\$ 72.500	14,0%		
2009	\$ 496.900	\$ 59.300	\$ 556.200	\$ 75.000	13,5%		
2010	\$ 515.000	\$ 61.500	\$ 576.500	\$ 80.000	13,9%		
2011	\$ 535.600	\$ 63.600	\$ 599.200	\$ 85.000	14,2%		
2012	\$ 566.700	\$ 67.800	\$ 634.500	\$ 86.450	13,6%		
2013	\$ 589.500	\$ 70.500	\$ 660.000	\$ 85.000	12,9%		
2014	\$ 616.000	\$ 72.000	\$ 688.000	\$ 90.000	13,1%	\$ 75.000	10,9%
2015	\$ 644.350	\$ 74.000	\$ 718.350	\$ 90.000	12,5%	\$ 75.000	10,4%
2016	\$ 689.454	\$ 77.700	\$ 767.154	\$ 100.000	13,0%	\$ 85.000	11,1%

Fuente: Entrevista Secretaría Distrital de Movilidad

Sin embargo, esta afirmación de la SDM choca con lo expuesto en el siguiente capítulo, en el cual se evidencia que a veces los usuarios deben dejar de transportarse y/o movilizarse para cubrir otros gastos del hogar o al revés, es decir que hay un desfase entre estos. No obstante, para ambas agencias el sistema es económicamente hablando accesible para todos los ciudadanos, ya que las tarifas responden a los principios tarifarios establecidos en el Decreto Distrital 309 de 1009, y además las personas que sus ingresos son bajos tienen asignado un auxilio de transporte que les permite pagar la tarifa establecida mientras que aquellas que carecen de un trabajo o de un ingreso fijo hacen parte de ‘grupos vulnerables’ por lo tanto tienen derecho a 40 pasajes al mes a mitad de precio, señala Recaudo Bogotá.

En cuanto el tema de políticas públicas, se indagó sobre si existen políticas encaminadas a minar la desigualdad en el acceso al transporte público. Para la SDM todos los usuarios y ciudadanos acceden al servicio de transporte en iguales condiciones, lo cual se puede poner en tela de juicio debido precisamente a los retos económicos y sociales que algunos usuarios se enfrentan día a día para poder acceder a este y así mismo acceder a las estructuras de oportunidades que la ciudad ofrece, de esta forma se habla también del ejercicio real y efectivo del derecho a la ciudad, ya que una cosa es que se acceda al servicio en términos ‘físicos’ como lo son las rampas en los buses, la cultura de ceder las sillas, el fomento del buen comportamiento, que son factores que señala y rescata la SDM como accesibilidad, y otra cosa es la implementación de medidas que potencialicen la accesibilidad a las diferentes estructuras -vivienda, educación, salud, trabajo, etc.- que directamente permiten hablar de una movilidad social ascendente. De esta forma, a los ojos de la SDM se está hablando de un tipo de equidad horizontal, ya que la distribución de impactos es igual entre los usuarios de Transmilenio y SITP.

Siguiendo esta lógica, Recaudo Bogotá considera que es necesario la implementación de tarifas preferenciales, proceso en el cual ya se han adelantado tres iniciativas: adultos mayores, personas en condición de discapacidad y personas inscritas en el Sisbén de 0 a 40 puntos; ya que estas tarifas contribuyen a hacer accesible el transporte para todos disminuyendo así las brechas sociales existentes. No obstante, señala que *“lastimosamente se ha identificado que aquellas personas que tienen el beneficio del sisbén no lo usan para transportarse sino para obtener dinero en efectivo a través de la reventa, sin embargo, este no es el fin de dicha política”*. Igualmente, considera que las tarifas diferenciales implementadas hasta el día de hoy contribuyen a que estos grupos de personas tengan mayor facilidad de acceso al transporte, lo que directamente representa un acceso real a bienes y servicios ligados con la movilidad social, reduciendo así niveles de desigualdad. Mientras que para la Secretaría Distrital de Movilidad *“no se tiene conocimiento que las tarifas actuales del SITP o las tarifas en general del transporte público reproduzcan o atenúen brechas sociales y económicas {...} tampoco contamos con estudios que permitan asegurar que sea el costo de la tarifa del transporte lo que provoque o permita superar la desigualdad”* a la vez que señala que *“las tarifas relacionadas con discapacidad y sisbén se cubren con recursos corrientes del Distrito, las del adulto mayor se establecen en los contratos, por lo que no incrementan costos en la tarifa regular”*.

Por lo tanto, en términos sociales se podría decir que el enfoque de las distintas administraciones ha dejado rezagado la generación de equidad entre los usuarios con respecto a sus condiciones económicas y usos de la red de transporte, pese a que, si bien han avanzado y se ha dado un paso en el camino a la equidad, no es suficiente, ya que no es el enfoque que prima a la hora de hablar de movilidad. La movilidad en Bogotá, entonces sigue reduciéndose a patrones económicos que subyacen la dualidad costo-beneficio, donde el tomar decisiones deviene del impacto fiscal y no del impacto social. Igualmente, se puede percibir que tanto para la SDM y Recaudo Bogotá, los problemas del sistema no devienen de las tarifas y/o desigualdades, sino que más bien “Transmilenio se basa en un marco institucional formal fuerte, que se proporciona con el liderazgo y la autoridad política para tomar las decisiones adecuadas y necesarias para aplicar el sistema de transporte. Esto no quiere decir que no hay problemas de gestión, sin embargo, sino que es institucionalmente sólido. Las principales críticas y problemas incluyen temas de seguridad, robos en los autobuses, colas largas, problemas con las rutas, hacinamiento, entre otros” (Jirón, 2010, pág. 56).

Hablar de las tarifas diferenciales implementadas hasta el día de hoy permitió cuestionar sobre el estado en qué se encuentra el establecimiento de la tarifa diferencial para estudiantes anunciada por la pasada Alcaldía, frente a esto Recaudo Bogotá enfatiza en que primero se debe definir de dónde saldrá el dinero para poder brindar este subsidio pese a que esta iniciativa ya fue aprobada por el concejo más no reglamentada. Por su parte, la SDM complementa esto mencionando que *“los acuerdos deben cumplir con las normas establecidas por el Estado colombiano para ser emitidos, por lo cual la Administración está en revisión del Acuerdo en relación a la evaluación de impacto fiscal”*. Esto permite hilar a la conversación la posibilidad de fijar tarifas para estudiantes, desempleados o tarifas por distancias. Para la Secretaría es una decisión que se sale de sus manos, ya que puede estar de acuerdo con la imposición de muchas tarifas más, sin embargo, se apega a la reglamentación del Estado en la cual se establece que toda medida de gasto debe tener su análisis de impacto fiscal. Pero si tiene claridad al decir que una tarifa por distancia afectaría a las personas que viven más lejos de los centros de actividad por lo que seguramente la población de más bajos ingresos se vería directamente afectados por este esquema tarifario. Por su parte, Recaudo Bogotá rechaza aprueba la tarifa para estudiantes, pero discrepa con la de desempleados y distancias argumentando que *“sin conocer mucho del tema, como país estamos muy lejos tecnológicamente de generar este cobro diferenciado y conociendo*

nuestra idiosincrasia no estamos en la capacidad de hacerlo de manera autónoma, por lo cual creería que al día de hoy este tema no está sobre la mesa”.

Para cerrar estas discusiones, finalmente se preguntó sobre la auto sostenibilidad del sistema para poder poner en marcha políticas públicas que aboguen por tarifas diferenciales, como mecanismo garante de accesibilidad. Como era de esperarse, el sistema no es auto sostenible en la actualidad vía tarifaria para poder dar lugar a nuevas estrategias de equidad. Sin embargo, el actual Plan de Desarrollo Nacional contempla que las entidades territoriales podrían reglamentar medidas como cobro por congestión, sobretasa a parqueaderos, cobro por parqueo en vía, entre otros, a fin de buscar fuentes que puedan financiar el sistema de transporte donde las tarifas no sean el único ingreso.

Por lo tanto, hay dos elementos que merecen especial atención en este punto: por una parte, la necesidad de que sea el Estado, o en este caso el Distrito, el actor encargado de correr con los ‘gastos’ que representa la implementación de subsidios o tarifas diferenciales “bajo máxima desmercantilización o decomodificación, el financiamiento de la provisión del bien provendría de rentas generales del Estado, por lo que buena parte de la financiación estará relacionada al régimen impositivo vigente y a las estructuras de subsidio y focalización. En la hipótesis máxima, nos encontraríamos con un sistema de transporte público gratuito en el que las personas pueden subir y bajar libremente sin pago alguno de tarifa” (Hernández, 2014, pág. 171). Por otro lado, se encuentra el poder encontrar un punto medio entre la estructura tarifaria y los diferentes subsidios, ya que en el medio de estos se encuentran diversos grupos de usuarios con diferentes patrones de movilidad, estructuras sociales y capacidades económicas, por lo cual el ‘espacio’ del transporte público se convierte en un campo de luchas, “más específicamente, con la carga diferencial que impone a las personas de distintos estratos la utilización del sistema así como con la forma en que los beneficios de algunos dispositivos compensatorios se distribuyen entre estos estratos. Justamente, la combinación e intensidad de los distintos mecanismos para intentar disminuir los gastos impactan en la capacidad de pago de las personas, y en buena medida, su capacidad última de obtener el bien” (Hernández, 2014, pág. 172).

Finalmente, el propósito de este capítulo se logró a cabalidad, en la medida en que pretende poner sobre la mesa aquellos mecanismos que inciden sobre la tarifa y buscan mejorar la situación de las personas de más bajos ingresos y más vulnerables, teniendo en cuenta que el transporte

público juega un rol determinante en el bienestar de los hogares. De esta forma, de acuerdo con Hernández, estos mecanismos determinan el peso monetario por acceder al servicio y también la intencionalidad con que los beneficios se reparten: si existen determinados grupos a los que especialmente se les intenta aliviar la carga financiera del transporte, a partir de políticas públicas de equidad.

Por lo tanto, *“la sola existencia de medidas que podrían denominarse compensatorias dan cuenta de cierta preocupación u orientación hacia la desmercantilización del transporte público y de la movilidad en general”*. (Hernández, 2014, pág. 197)

C A P I T U L O 4: LA MOVILIDAD EN BOGOTÁ: EL CASO DE LOS USUARIOS DE SUBA

MOVILIDAD EN BOGOTÁ

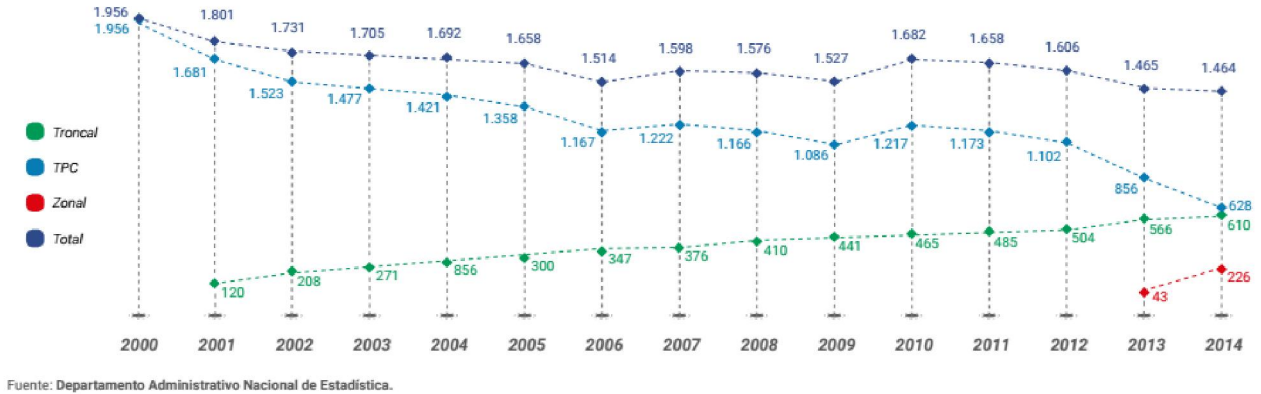
La movilidad en sí misma es un elemento esencial, sin embargo, no es suficiente para garantizar el desarrollo social, económico y urbanístico de la ciudad. En el caso de Bogotá el estado de la movilidad no es homogéneo por lo cual los beneficios no están distribuidos de manera equitativa, la consecuencia de esto está dada por la segregación de la ciudad y las pocas posibilidades de acceso a oportunidades. Por lo cual, la movilidad urbana es el resultado de la interacción entre necesidades, costumbres, decisiones, comportamientos y actitudes de los ciudadanos con un conjunto de infraestructura y vehículos en un entorno urbano. En este sentido, la política de movilidad en la ciudad ha optado por una visión de sostenibilidad donde se priorice el uso del transporte público y la bicicleta sobre el uso de los vehículos particulares, a partir de criterios de seguridad, equidad, sostenibilidad y eficiencia. De esta forma, es menester contar con un sistema de movilidad de calidad

Ahora bien, las ciudades cuentan con una categorización que da lugar a 6 tipos de ciudades. La categorización hace referencia a tres aspectos: “1. La madurez: se refiere al nivel de ingresos; cuando una ciudad alcanza o supera el ingreso per cápita mayor a los 25.000 dólares por año se considera madura, de lo contrario es catalogada como emergente. 2. La modalidad: hace referencia a los modos de transporte utilizados, estipulando que las ciudades donde menos del 50% de los viajes individuales se hace en transporte público son orientadas al transporte privado. 3. Grandes: se consideran como grandes aquellas ciudades que cuentan con 5 millones de habitantes o más” (Bogotá Humana, 2014). Sin embargo, más allá de la categorización de Bogotá, es importante que la capital del país sea capaz de ofrecerle a los ciudadanos una movilidad eficiente, eficiente siempre y cuando influyan las necesidades de los ciudadanos, la estructura de la ciudad y la calidad de las opciones que se ofrecen.

Sin embargo, esta tarea ha representado un desafío constante, ha sido la piedra en el camino de las diferentes alcaldías. El principal objetivo ha estado encaminado a reducir la congestión vehicular incentivando el uso del transporte público, no obstante, se ha generado el efecto contrario

y puede deberse a varios factores: “acceso de la población a los modos privados al aumentar su capacidad económica, la falta de oferta, la calidad del sistema, los altos costos o los altos tiempos de viaje” (Bogotá cómo vamos, 2014, pág. 164). Pese a este ‘desuso’ del transporte público, Transmilenio ha logrado mantenerse vivo, sin cambios significativos en los viajes que se realizan día a día, la siguiente gráfica permite dar cuenta de esto:

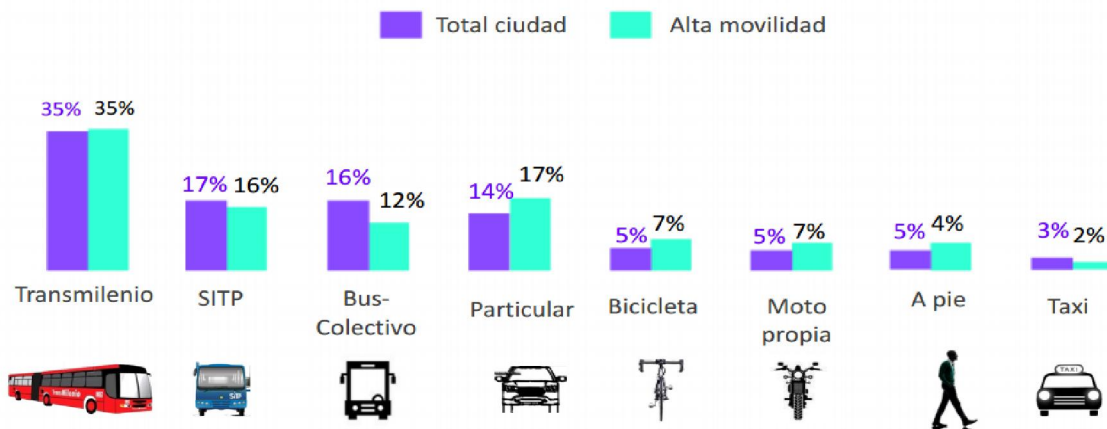
GRÁFICA 1. Demanda anual de los sistemas de Transporte Público



FUENTE: Bogotá cómo vamos. Cómo vamos en localidades 2014, informe de Movilidad 2014. Disponible en: <http://www.bogotacomovamos.org/documentos/informe-de-calidad-de-vida-2014-3/>

De igual forma, tanto Transmilenio como SITP, para el 2015 son los medios de transporte predilectos de los ciudadanos, según la Encuesta de Percepción Ciudadana, con 1.712 encuestados.

GRÁFICA 2. Medios de transporte que utilizan los ciudadanos⁴

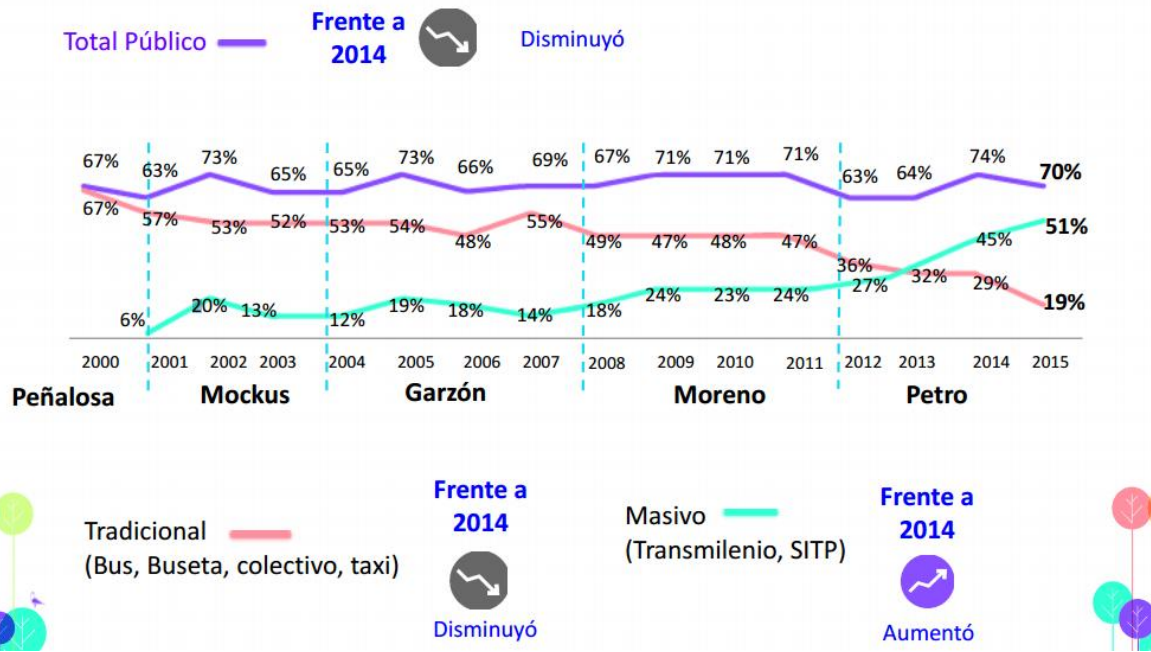


FUENTE: Encuesta de Percepción Ciudadana 2015. Disponible en: <http://www.bogotacomovamos.org/documentos/encuesta-de-percepcion-ciudadana-2015/>

⁴ En la gráfica alta movilidad hace referencia a aquellos individuos que trabajan, estudian o ambas.

La siguiente gráfica ratifica lo expuesto anteriormente, desde la implementación del Transmilenio, hace ya más de quince años, teniendo en cuenta las diferentes alcaldías por las que ha atravesado la ciudad, lo cual también representa diferentes intereses y políticas en materia de movilidad. Esto ha significado nada más y nada menos que un incremento en el uso de Transmilenio y SITP. Así mismo, dentro de la Encuesta de Percepción Ciudadana 2015, se muestra que el incremento del uso del vehículo particular es directamente proporcional al aumento de TM y SITP el cual se estipula en un 19% para el 2015, siendo este su mayor pico; mientras que el uso del transporte no motorizado -bicicleta y/o a pie- es inversamente proporcional para el 2015.

GRÁFICA 3. Variaciones en el transporte público desde la implementación de Transmilenio

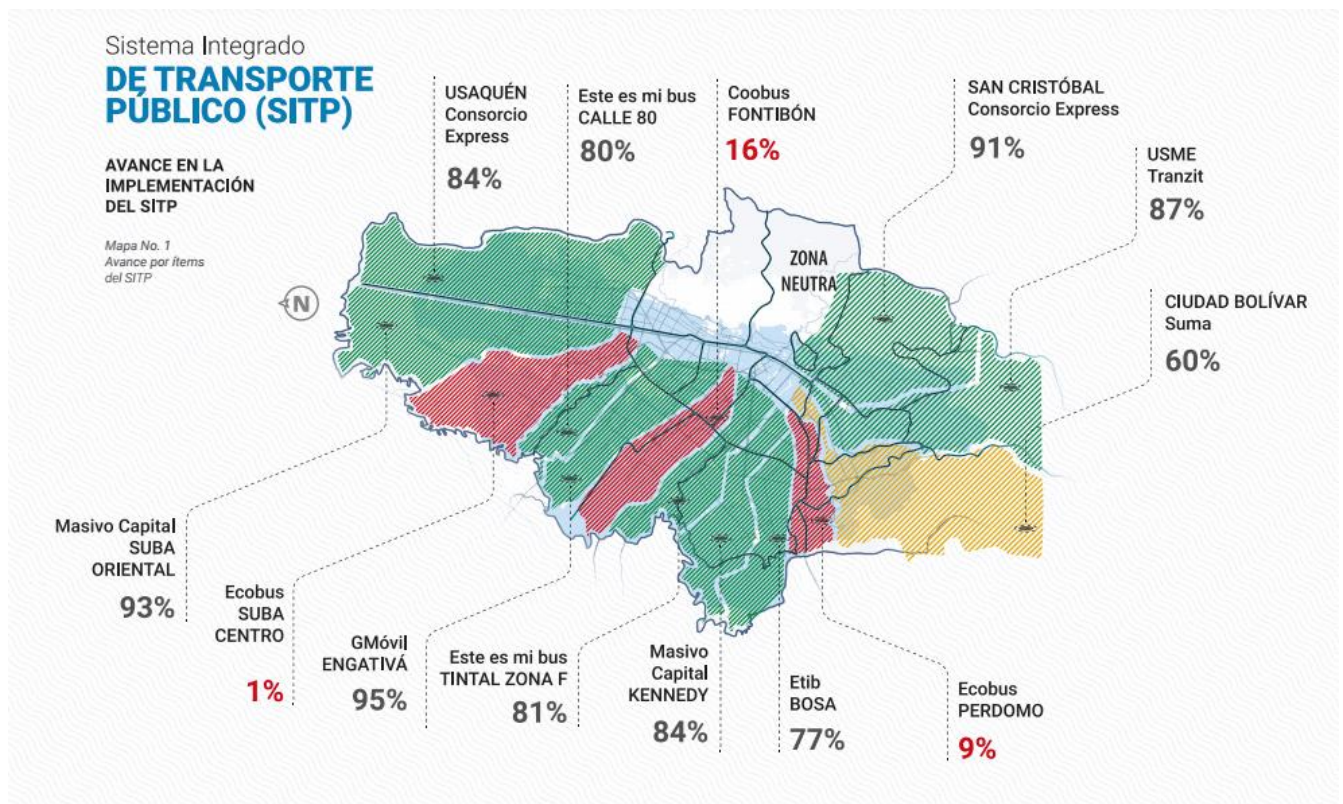


FUENTE: Encuesta de Percepción Ciudadana 2015. Disponible en: <http://www.bogotacomovamos.org/documentos/encuesta-de-percepcion-ciudadana-2015/>

En este punto, también es importante darle cabida al SITP, ya que desde su implementación en el 2012 se ha generado un aumento en la demanda importante. Tanto así que, en el apartado de Movilidad del Informe de Calidad de vida de Bogotá realizado por el Decano de la Facultad de Ingeniería de Universidad de Los Andes, Eduardo Behrentz, y el actual Secretario de Movilidad,

Juan Pablo Bocarejo; se estableció que el Sistema Integrado debe ser la gran apuesta de la ciudad y del Distrito para resolver los problemas de movilidad que cotidianamente se presentan. Empero, al igual que con Transmilenio, no representa una tarea fácil, es de vital importancia que el sistema en general mejore la calidad del servicio, principalmente. Sin embargo, en el SITP, el problema viene dado por la cantidad de empresas operadoras, dado que existen diferencias importantes entre unos y otros. La siguiente gráfica muestra la localidad que cada operadora maneja:

MAPA 1. Operadoras Sistema Integrado de Transporte Público -SITP- y avance en su implementación



FUENTE: Bogotá cómo vamos. Cómo vamos en localidades 2014, informe de Movilidad 2014. Disponible en: <http://www.bogotacomovamos.org/documentos/informe-de-calidad-de-vida-2014-3/>

Ahora bien, Bogotá cuenta con uno de los pasajes más caros en el transporte público: \$2.000 pesos, superado únicamente por Rio de Janeiro y Santiago de Chile. A principio de año el Distrito se vio no solo en la obligación sino en la necesidad de aumentar la tarifa del transporte público de la ciudad para lograr la sostenibilidad del Sistema de Transmilenio, el cual tiene un déficit de más de \$750.000 millones de pesos anuales en el Fondo de Estabilización Tarifaria -FET-. “De hecho,

debido a la congelación de precios del pasaje que mantuvo la anterior administración (y que muchos trabajadores aplaudieron), el alcalde Enrique Peñalosa tuvo que decretar el alza de \$200 de un solo golpe” (Flórez Suárez, 2016). Teniendo en cuenta esto, Bogotá se inscribe bajo la categoría de ciudad grande, emergente y con transporte orientado a lo público. Pero, más allá de esto, Bogotá por donde se mire: frecuencia del servicio, tiempos móviles, tiempos de espera, tarifas, accesibilidad, comodidad, seguridad y satisfacción; es una ciudad con movilidad caótica

Económicamente hablando, el sistema de transporte de la capital es particularmente “inaccesible” para la mayoría de la población, ya que estamos hablando de una ciudad donde predominan los estratos bajos frente a los altos, es decir que predomina la población de recursos bajos y medios. En este punto es importante traer a colación un estudio realizado por Iván Daniel Jaramillo, investigador del Observatorio Laboral de la Universidad del Rosario, junto con Stefano Farné, director del Observatorio del Mercado de Trabajo y Seguridad Social de la Universidad Externado de Colombia, publicado en el portal del periódico El Espectador a principio de año en febrero, cuando se conoció el alza en el pasaje del sistema de Transmilenio:

“Caso hipotético: un habitante de Bogotá que se gana el salario mínimo usa Transmilenio dos veces al día para ir de su casa al trabajo y de vuelta. Tiene \$77.700 de auxilio de transporte para cubrir este rubro. A este trabajador solo le alcanzaría el auxilio para movilizarse 19 días y al siguiente podría ir al trabajo en bus, pero tendría que regresar a pie.

En general, un empleado que gana el salario mínimo (\$689.454) trabaja 25 días al mes. Los pasajes restantes que no cubre el auxilio equivalen a \$22.280, que tendría que sacar de su bolsillo. Para ir a trabajar el resto del mes, tendría que restar esa suma del monto que destina al mercado, la educación o la diversión de su familia.

El auxilio de transporte fue decretado en 1959 con el fin de que un empleado de ingresos bajos (menos de dos salarios mínimos) no tuviera que poner en riesgo su ingreso vital (el mínimo) para ir al trabajo. Ese objetivo está lejos de ser realidad con los nuevos precios del pasaje de Transmilenio, que desde hoy valdrá \$2.000, y del SITP, tasado en \$1.700.

El pasaje tendría que costar \$1.554, máximo, para que a trabajador le alcance el auxilio para ir y volver al trabajo todo el mes. Eso contando con que solo usa el sistema masivo

dos veces al día y no tiene que acudir a otros medios de transporte para llegar a una estación. Si tuviera que pagar cuatro pasajes diarios, el auxilio le alcanzaría apenas para nueve días.

En una tienda de un estrato medio, con los \$22.280 que a partir de hoy tendrá que sacar de su salario para cubrir se déficit del auxilio de transporte, podría comprar tres bolsas de leche, \$6.000 de pan, 12 huevos y nueve pastillas de chocolate. Con ese mercado, una familia de cuatro personas desayuna tres días.”

(Flórez Suárez, 2016)

Teniendo en cuenta lo anterior, resulta categórico “cómo la tarifa del transporte público constituye a priori una potencial herramienta de influencia sobre el bienestar de los hogares más pobres, al menos entendido como la maximización de su capacidad de pago. E igual de significativa es la afirmación inversa, las variaciones al alza en la tarifa parecen golpear de forma diferencial a estos mismos estratos” (Hernández, 2014, pág. 186). Por consiguiente, se puede afirmar que, la estructura de consumo de los usuarios del transporte público está pautado por el estrato socioeconómico, como es de esperarse.

Los cuadros que a continuación se muestran representan el costo del pasaje frente al salario mínimo, comparando a Bogotá frente a otras ciudades del mundo⁵. En este se puede evidenciar como “el gasto en transporte para una persona que use 60 pasajes de Transmilenio mensuales es alto frente a su salario mínimo (representa un 17.41% del sueldo), cuando en Ciudad de Guatemala o Ciudad de Panamá, con sus propias tarifas de pasajes, apenas representa el 3.4% y 2.4% respectivamente. La capital colombiana estaría más próxima a ciudades como Lima o Rio de Janeiro” (Flórez Suárez, 2016).

CIUDAD	BOGOTA	ASUNCION	BARCELONA	BUENOS AIRES	EL CAIRO	BERLÍN	COPENHAGUE	DUBAI
País	Colombia	Paraguay	España	Argentina	Egipto	Alemania	Dinamarca	Emiratos Árabes
COSTO PASAJE	\$2.000	\$1.315	\$7.626	\$1.676	\$723	\$9.499	\$15.219	\$3.583
SALARIO MÍNIMO	\$689.454	\$1.104.432	\$3.359.314	\$1.524.149	\$571.938	\$5.226.330	\$9.634.197	\$5.916.600
DOS VIAJES DIARIOS	\$4.000	\$2.630	\$15.252	\$3.353	\$1.446	\$18.999	\$30.438	\$7.166
VIAJES AL MES	\$120.000	\$78.888	\$457.550	\$100.582	\$43.388	\$569.966	\$913.129	\$214.970
PORCENTAJE DEL SALARIO MÍNIMO	17.41%	7.14%	13.62%	6.6%	7.59%	10.91%	9.48%	3.63%

⁵ En color verde se encuentran las ciudades que gastan más que Bogotá en transporte público.

CIUDAD	BOGOTÁ	ESTOCOLMO	CIUDAD DE GUATEMALA	KIEV	LA PAZ	LIMA	LONDRES	MADRID
Pais	Colombia	Suecia	Guatemala	Ucrania	Bolivia	Perú	Inglaterra	España
COSTO PASAJE	\$2.000	\$13.707	\$723	\$526	\$822	\$2.432	\$13.279	\$6.508
SALARIO MÍNIMO	\$689.454	\$7.487.786	\$1.273.548	\$640.965	\$821.421	\$874.342	\$5.357.810	\$3.359.314
DOS VIAJES DIARIOS	\$4.000	\$27.414	\$1.446	\$1.052	\$1.644	\$4.865	\$26.559	\$13.017
VIAJES AL MES	\$120.000	\$822.407	\$43.388	\$31.555	\$49.305	\$145.943	\$796.769	\$390.496
PORCENTAJE DEL SALARIO MÍNIMO	17.41%	10.98%	3.41%	4.92	6%	16.69%	14.87%	11.62%

CIUDAD	BOGOTÁ	MANAGUA	MÉXICO D.F.	MONTEVIDEO	OSLO	CIUDAD DE PANAMÁ	PARIS	QUITO
Pais	Colombia	Nicaragua	México	Uruguay	Noruega	Panamá	Francia	Ecuador
COSTO PASAJE	\$2.000	\$362	\$1.085	\$1.775	\$12.491	\$1.052	\$6.410	\$822
SALARIO MÍNIMO	\$689.454	\$396.905	\$394.440	\$1.456.470	\$9.995.767	\$2.267.804	\$5.173.738	\$1.163.598
DOS VIAJES DIARIOS	\$4.000	\$723	\$2.169	\$3.550	\$24.981	\$2.104	\$12.819	\$1.644
VIAJES AL MES	\$120.000	\$21.694	\$65.083	\$106.499	\$749.436	\$63.110	\$384.579	\$49.305
PORCENTAJE DEL SALARIO MÍNIMO	17.41%	5.47%	16.5%	7.31%	7.5%	2.46%	7.43%	4.24%

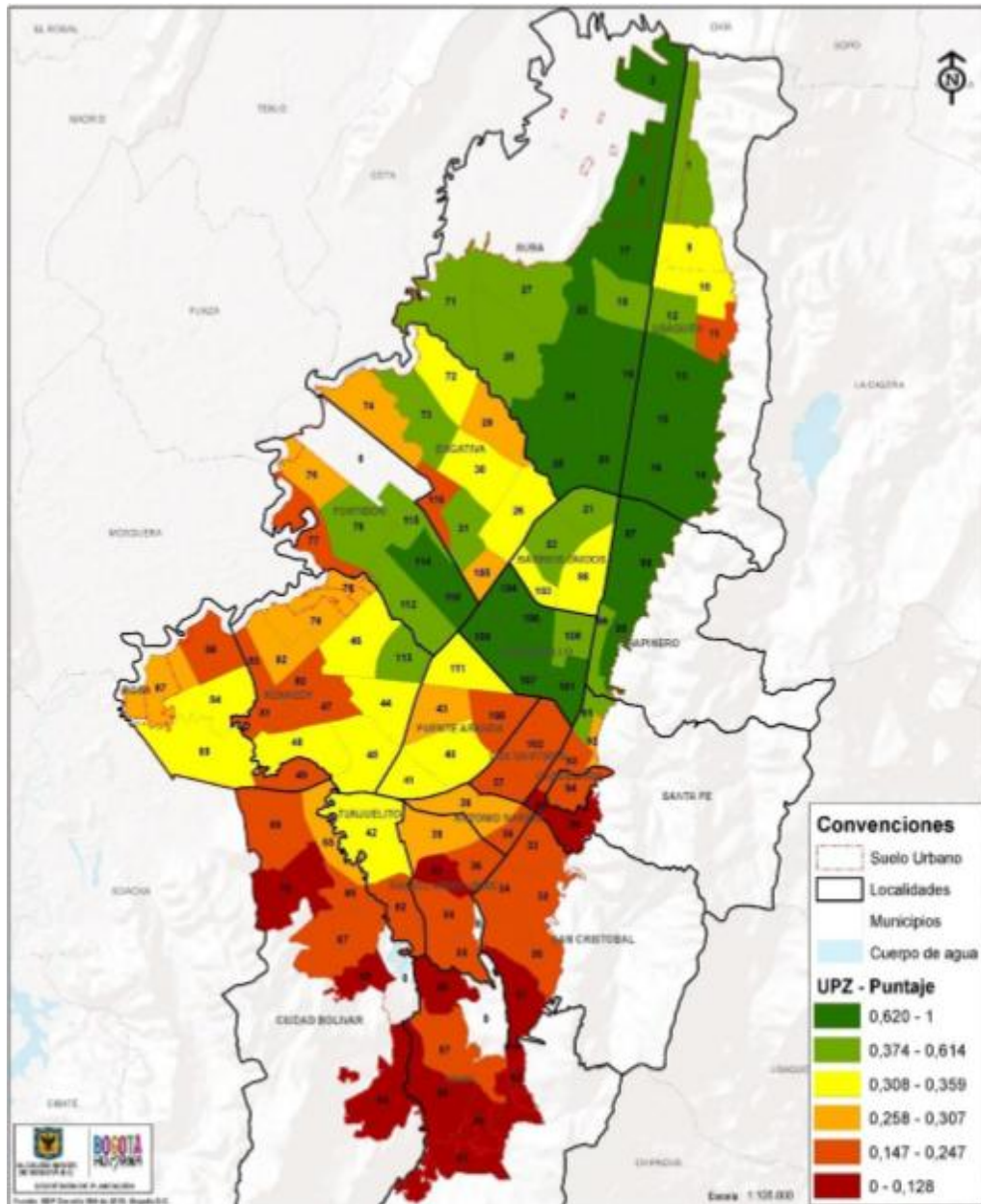
CIUDAD	BOGOTÁ	RIO DE JANEIRO	ROMA	SAN JOSÉ	SANTIAGO DE CHILE	TEGUCIGAL PA	YAKARTA	ZURICH
Pais	Colombia	Brasil	Italia	Costa Rica	Chile	Honduras	Indonesia	Suiza
COSTO PASAJE	\$2.000	\$3.912	\$5.325	\$1.644	\$3.616	\$1.644	\$920	\$12.326
SALARIO MÍNIMO	\$689.454	\$775.732	\$2.067.523	\$1.207.973	\$1.207.973	\$1.176.910	\$427.310	\$11.228.392
DOS VIAJES DIARIOS	\$4.000	\$7.823	\$10.650	\$7.231	\$7.231	\$3.287	\$1.841	\$24.653
VIAJES AL MES	\$120.000	\$234.692	\$319.496	\$98.610	\$216.942	\$98.610	\$55.222	\$739.575
PORCENTAJE DEL SALARIO MÍNIMO	17.41%	30.25%	15.45%	5.58%	17.96	8.38%	12.92%	6.59%

FUENTE: Elaboración propia a partir de datos publicados en El Espectador, ¿Pagar pasaje de Transmilenio o desayunar tres días?

Adicionalmente, la movilidad en Bogotá puede ser vista desde otro ángulo: el índice de movilidad. Este índice permite establecer que localidades cuentan con mejor y peor movilidad a través de la capacidad de pago de los usuarios de transporte público, las tasas de motorización e ingresos, ya que estos tres elementos permiten mayores posibilidades de traslado en la ciudad, y así mismo garantizan el derecho a la ciudad a través del acceso a redes de transporte. En el siguiente mapa se muestra el índice de movilidad para cada localidad, los valores más cercanos a 1 y las tonalidades de verdes representan una mejor movilidad, mientras que entre más cercano el valor sea a cero y la tonalidad sea rojiza simboliza una peor movilidad; los colores amarillos y naranjas representan movilidades medias. Las localidades con movilidad muy alta y alta son Suba, Teusaquillo, Usaquén, Chapinero y Fontibón; Bosa, Engativá y Kennedy poseen una movilidad

medio alta; mientras que los niveles más bajos de movilidad se encuentran en las localidades de Usme, Ciudad Bolívar, San Cristóbal, Santa Fe y Rafael Uribe Uribe.

MAPA 2. Índice de movilidad por localidades

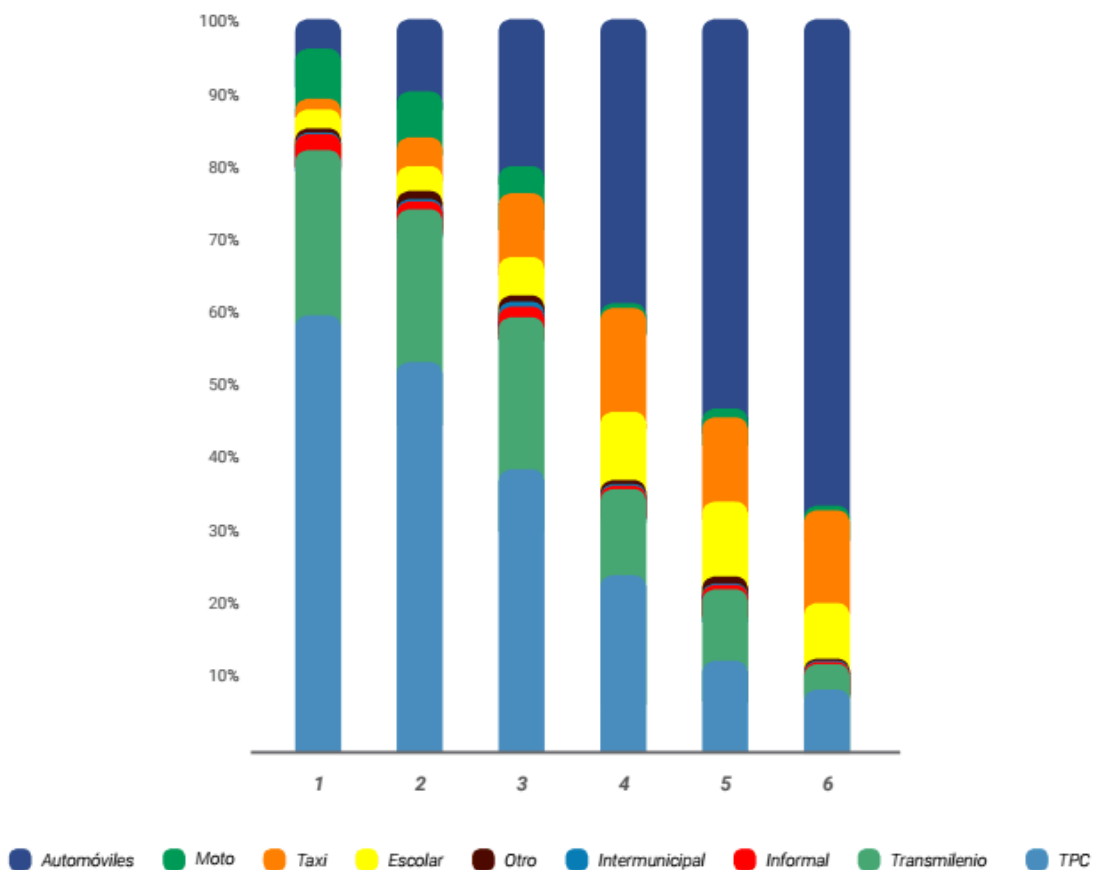


FUENTE: Bogotá, D.C. Ciudad de Estadística. Índice de Movilidad en Bogotá, D.C., Boletín No. 55. Secretaría Distrital de Planeación. Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., Bogotá Humana

Otro factor importante en la movilidad capitalina, está ligado al componente económico. El costo del transporte público, no solo en Bogotá sino en general, juega un papel determinante dentro

del entramado social de oportunidades, ya que facilita no solo el acceso a la ciudad sino también el acceso a oportunidades por parte de las personas de menores recursos. De forma tal que, como se ha mencionado en lo corrido de la investigación, se debe priorizar el uso del transporte público y no del transporte particular y/o privado, ya que como señaló Peñalosa al implementar el Transmilenio, 16 años atrás, una ciudad avanzada no es aquella en la que los pobres pueden moverse en coche, sino una en la que incluso los ricos utilizan el transporte público. Bajo este criterio, quince años después, Bogotá sigue siendo una ciudad atrasada (Kauffman, 2016). El siguiente gráfico da cuenta de esta situación que se vive en la ciudad a la perfección:

GRÁFICA 4. Participación modal por estrato en Bogotá



FUENTE: Bogotá cómo vamos. Cómo vamos en localidades 2014, informe de Movilidad 2014. Disponible en: <http://www.bogotacomovamos.org/documentos/informe-de-calidad-de-vida-2014-3/>

A partir del gráfico anterior se puede inferir que los estratos bajos -1 y 2- son quienes más uso hacen de la moto, esto puede indicar que actualmente las redes del sistema de transporte en las zonas más desfavorecidas de la ciudad no son suficientes para satisfacer las necesidades de

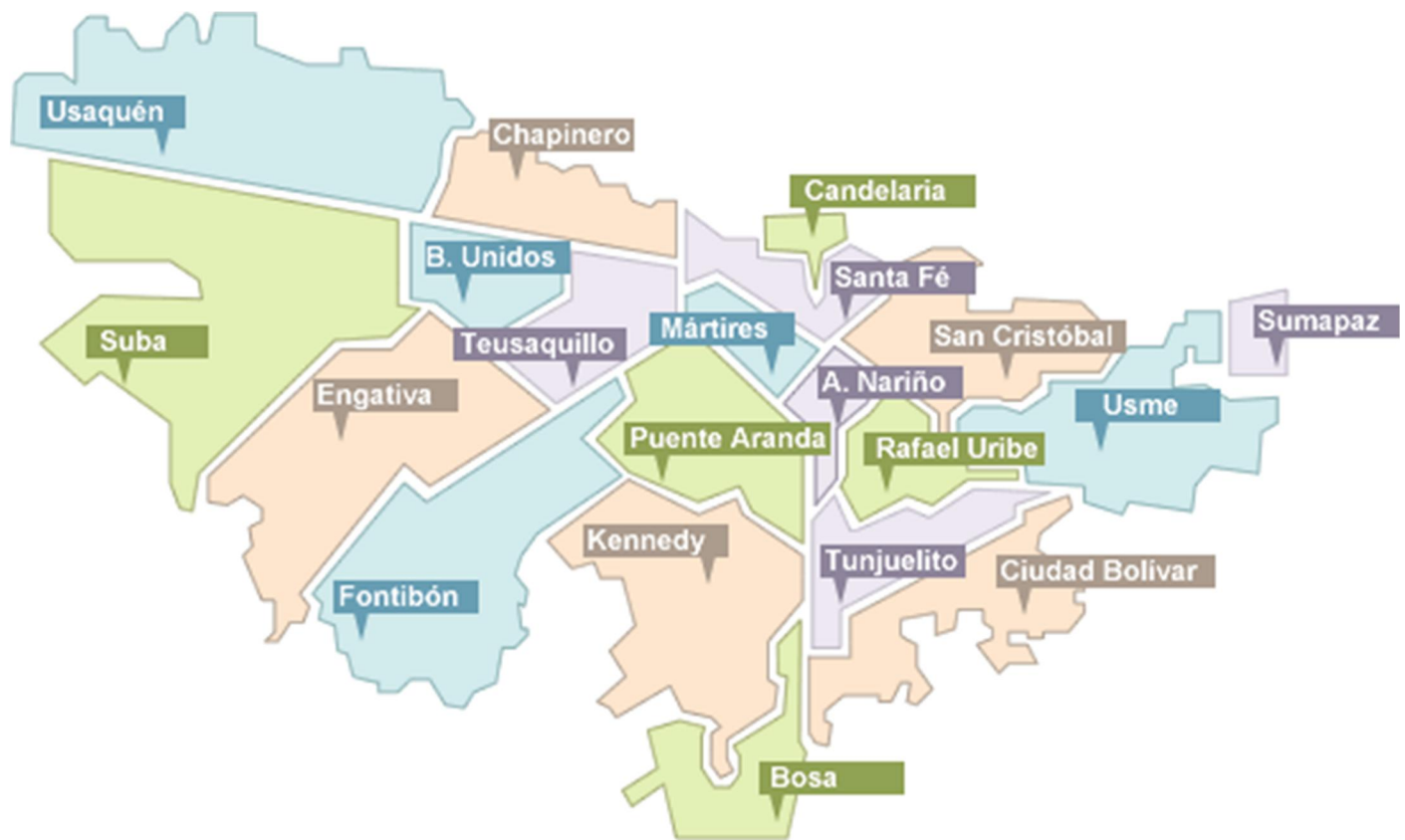
movilidad de esta población. Por lo cual, se reafirma el desafío del Distrito: garantizar una creciente calidad del transporte público para disminuir el uso del vehículo particular y así convertir a Bogotá en la anhelada metrópoli avanzada de Peñalosa. Sin embargo, cabe resaltar que “el porcentaje de gasto sobre el total del ingreso promedio familiar en transporte era de 8% para los de menores recursos, 4% para la clase media y 2% para los estratos altos” (Bogotá cómo vamos, 2014, pág. 171).

Así mismo, el aumento del uso de modos privados frente a la reducción de usuarios del transporte público, son indicadores preocupantes de movilidad, como se ha mencionado anteriormente, más aún cuando el objetivo es fomentar el uso del transporte público como un medio incluyente, el cual hace que la ciudad sea de los ciudadanos y los ciudadanos de la ciudad, garantizando así el disfrute total y pleno del derecho a la ciudad.

Ahora bien, no se puede perder de vista el objetivo de este capítulo, el cual es estudiar el sistema de transporte, Transmilenio y SITP, a partir de las experiencias y perspectivas de los usuarios de la localidad de Suba, esto con el fin de presentar un estado de la situación de movilidad de acuerdo con parámetros de equidad. Teniendo en cuenta que esta investigación busca crear un ‘hito’, en la medida en que las políticas de movilidad urbana y de transporte público no han sido tenido en cuenta a la hora de analizar las diferentes dimensiones de las redes de transporte. Es por esto que, la equidad y la forma en que las oportunidades de movilidad se distribuyen según estratos socioeconómico (Hernández, 2012, pág. 6) son el eje fundamental de estudio que aquí se presenta. Así mismo, se exhibe un escenario sobre los desplazamientos en la localidad que deja entrever cómo se mueven los usuarios y con qué motivo.

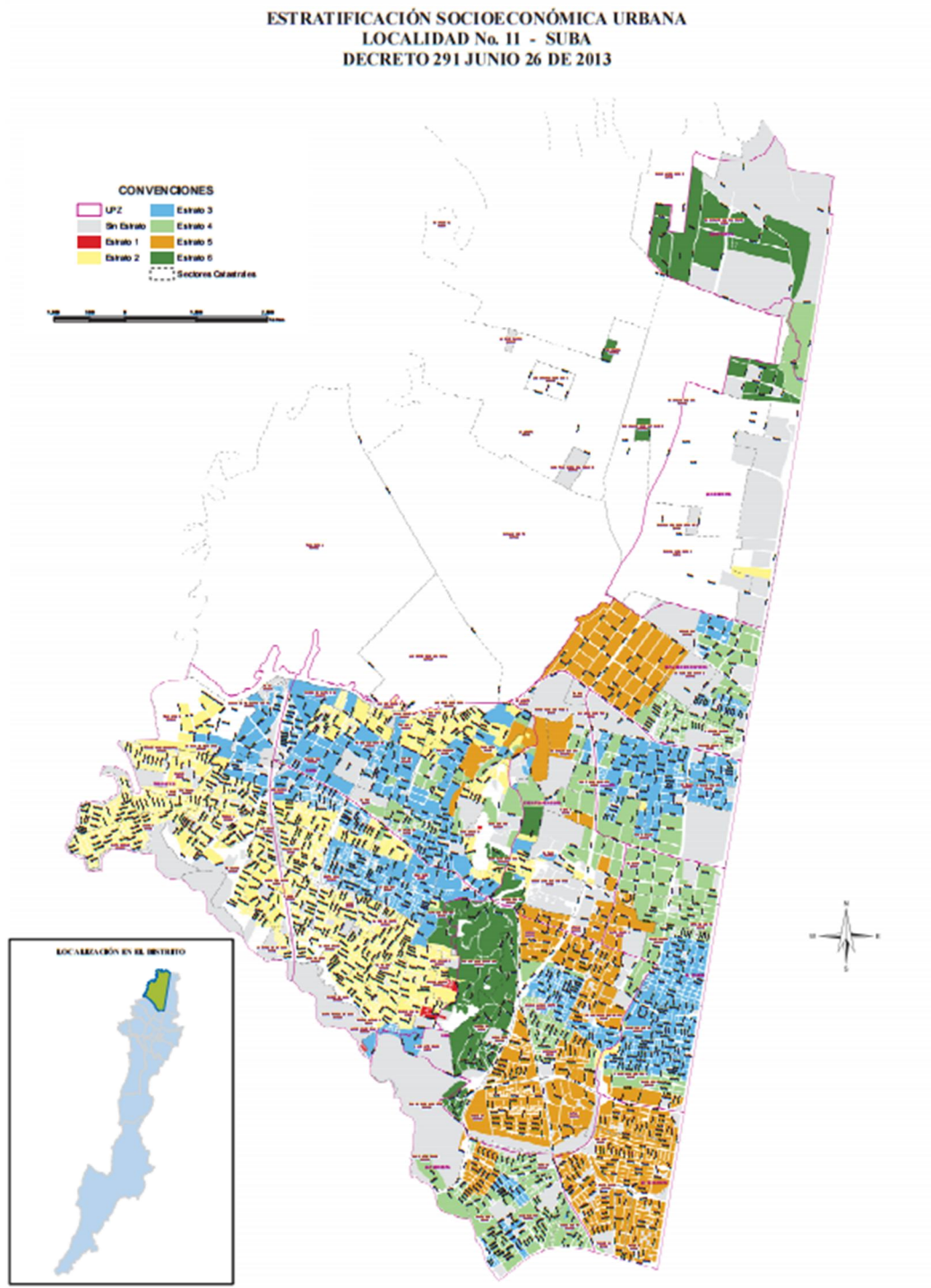
Este capítulo, a su vez, permitirá dar luz verde sobre la desigualdad en materia de movilidad y “cómo esta reproduce los patrones presentes en otros sectores de las políticas públicas. Los resultados dan cuenta de una estratificación muy clara según ingreso. Pero también aportan datos sobre medidas novedosas que apuntan en la dirección correcta en materia de equidad” (Hernández, Políticas de tiempo, movilidad y transporte público: rasgos básicos, equidad social y de género, 2012, pág. 2).

SUBA: LOCALIDAD DE CONTRASTES



Suba es una localidad ubicada en el noroccidente de la ciudad, limita con Usaquén, Barrios Unidos y Engativá, como el mapa lo permite apreciar. No solamente es una de las localidades más grandes de la ciudad, sino que también se destaca por ser la más poblada con un total de 1.161.500 habitantes para el 2015. Al ser una localidad tan sumamente grande cuenta con varios contrastes sociales y económicos, ya que en términos de estratificación cuenta con los 6 estratos sociales que tiene Bogotá. Esto permite estudiar y analizar diferentes patrones de acceso al transporte público. El siguiente mapa representa lo expuesto anteriormente:

MAPA 3. Estratificación socioeconómica localidad de Suba 2013

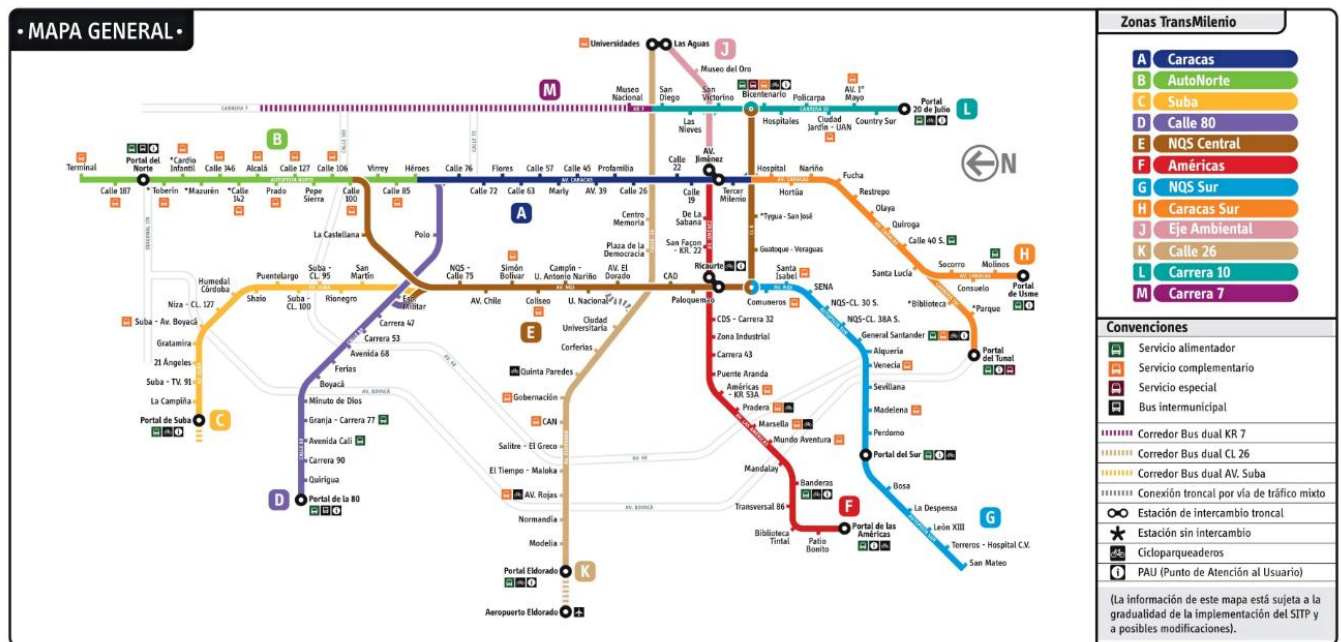


FUENTE: Secretaría Distrital de Planeación. Sistema Integral de Información para la Planeación del Distrito - SIIPD-. Estratificación socioeconomica urbana. Localidad No. 11 – Suba. Decreto 291 Junio 2013. Disponible en:

http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/InformacionTomaDecisiones/Estratificacion_Socioeconomica/Mapas/IE003-LocSuba-V02.pdf

En este sentido, Suba, cuenta con dos líneas y portales de Transmilenio: Línea B - Portal de Norte y Línea C - Portal de Suba. En cuanto al SITP la localidad quedó dividida en dos zonas: Suba Oriental operada por el concesionario Masivo Capital S.A.S., y Suba Centro operada por el concesionario EGOBUS S.A.S.; esto ha permitido que la localidad cuente con un buen servicio urbano. La siguiente imagen muestra las estaciones de servicio de Transmilenio en Bogotá, como se mencionó anteriormente, la localidad de Suba está cubierta por las troncales AutoNorte -Portal Norte, Toberín, Cardio Infantil, Mazurén, Calle 142, Calle 146, Alcalá, Prado, Calle 127, Pepe Sierra, Calle 106, Calle 100, Virrey, Calle 85 y Héroes- y Suba -Portal Suba, La Campiña, Suba Tv. 91, 21 Ángeles, Gratamira, Av. Boyacá, Niza Calle 127, Humedal Córdoba, Shaio, Puentelargo, Suba Calle 100, Suba Calle 95, Rionegro y San Martín-; contando de esta forma con múltiples rutas.

IMAGEN 1. Mapa general de Transmilenio



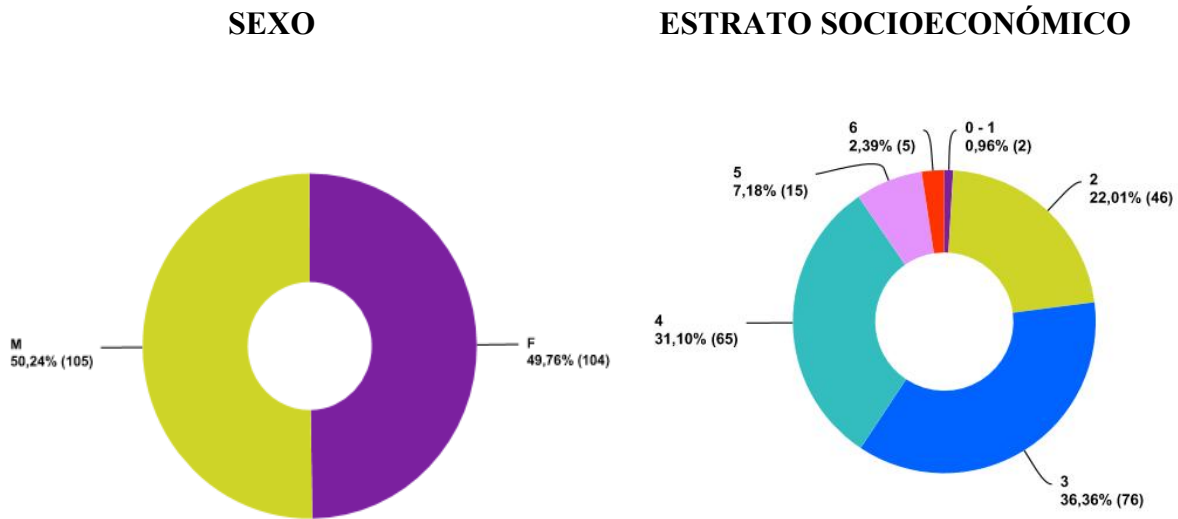
FUENTE: Transmilenio. Plano de Portales. Disponible en: <http://www.transmilenio.gov.co/es/plano-de-portales>

Habiendo hecho un mapeo general de la organización del sistema de transporte en la localidad de Suba, es importante adentrarse en el ejercicio estadístico que se llevó a cabo en la localidad, para establecer patrones de accesibilidad. Este ejercicio consistió en una encuesta realizada a 210 usuarios del sistema, tanto hombres como mujeres con un rango de edades desde los 18 años hasta los 60, e inclusive mayores de los 60, pertenecientes a los diferentes estratos

sociales, la única condición era ser usuarios del sistema bien sea Transmilenio - SITP, o ambos. Esta encuesta se realizó con el objetivo de medir los impactos sociales y económicos de las tarifas del sistema de transporte público en Bogotá en las desigualdades sociales. **(Ver Anexo I. Encuesta movilidad y desigualdad)**

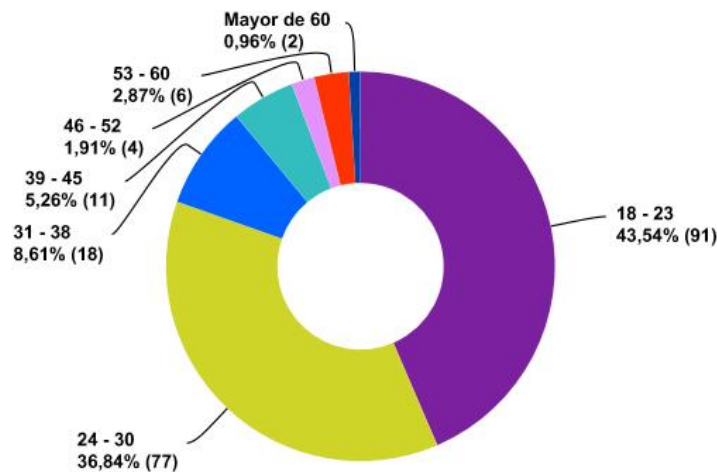
HÁBITOS DE MOVILIDAD EN SUBA: *Percepciones de los usuarios*

2.1. Características generales



FUENTE: Elaborado por el autor en base a la encuesta Movilidad y Desigualdad, 2016. (Programa SurveyMonkey)

GRUPOS DE EDAD

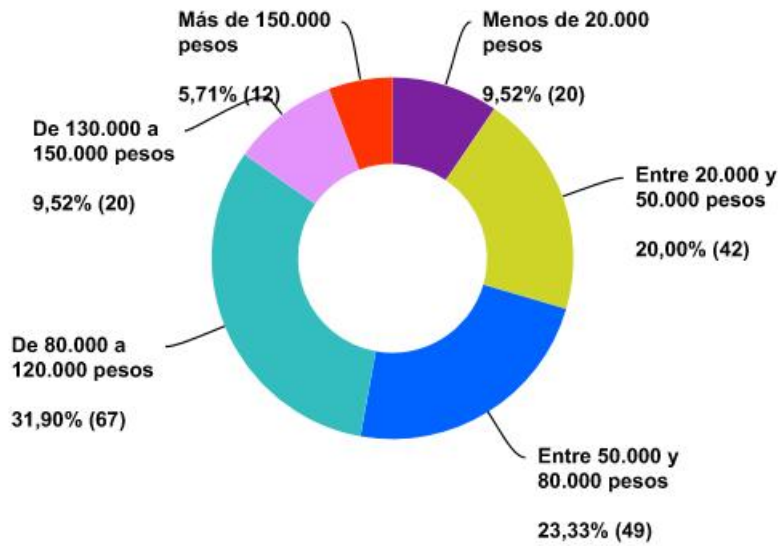


FUENTE: Elaborado por el autor en base a la encuesta Movilidad y Desigualdad, 2016. (Programa SurveyMonkey)

¿Quiénes viajan? Es una de las primeras preguntas por contestar cuando se intenta describir la movilidad en una ciudad. “Esto es, cuántos individuos debieron realizar algún tipo de desplazamiento con independencia del propósito que este persiguiera. Claro está que este indicador da la pauta de la presencia de ese desplazamiento pero no del verdadero estado de la accesibilidad. Un individuo que registra algún desplazamiento – o muchos – no necesariamente accede a la mayor cantidad de servicios, ni a la inversa. Así mismo, aquellos que no registran desplazamientos no necesariamente serán los que no lo necesitan, ya que es posible que, por algún motivo puedan verse imposibilitados de hacerlo. De todas formas esta información es por demás valiosa en tanto da cuenta de las demandas de desplazamientos efectivamente concretadas en la ciudad y permite conocer qué grupos son los que más recursos de movilidad activan” (Hernández, 2012, pág. 13).

Ahora bien, adicionalmente, en la encuesta realizada se indagó por la ocupación de los encuestados en donde se encontraron múltiples trabajos -mensajeros, vigilantes, señoras del servicio, estilistas, maestros de obra, abogados, psicólogos, diseñadores, ingenieros, economistas, entre muchos otros. Sin embargo la presencia de estudiantes fue mucho más fuerte, uno que otro adulto mayor ya pensionado, independientes y desempleados, fueron los resultados de la muestra. Se preguntó por la ocupación con el fin de tener un imaginario, un acercamiento, con respecto a los ingresos y los posibles viajes que se realizan en el sistema de transporte. Por lo cual, se cuestionó el porcentaje de ingresos que destinan a la movilidad a través de Transmilenio y SITP, teniendo en cuenta que el 43.81% utiliza Transmilenio menos de cuatro veces a la semana, el 24.76% de siete a 10 veces, mientras que entre 10 y 15 veces a la semana un 23.81% de los usuarios hace uso de este medio, y solo un 7.62% más de 15 veces. Haciendo un comparativo el SITP presenta rasgos parecidos, se puede apreciar el mismo comportamiento por parte de los usuarios: la mayoría con un 55.24% utiliza el SITP menos de cuatro veces a la semana, la minoría con un 4.29% más de 15 veces, mientras que el 40.47% restante se divide entre los usuarios que lo utilizan de 7 a 15 veces (**Ver Anexo II. Resultados encuesta movilidad y desigualdad**). Se obtuvieron así los siguientes resultados:

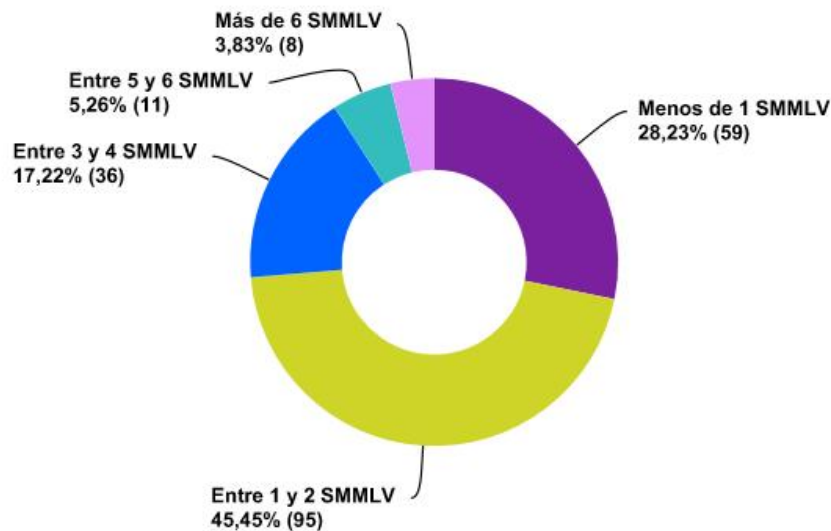
GRÁFICA 5. Gasto en Transmilenio y SITP



FUENTE: Elaborado por el autor en base a la encuesta Movilidad y Desigualdad, 2016. (Programa SurveyMonkey)

El gasto en transporte público está ligado y depende, más no exclusivamente, de los ingresos mensuales. Teniendo en cuenta esto se pudo obtener que los ingresos mensuales oscilan entre:

GRÁFICA 6. Ingresos mensuales en salarios mínimos (\$689.454 Pesos)



FUENTE: Elaborado por el autor en base a la encuesta Movilidad y Desigualdad, 2016. (Programa SurveyMonkey)

Observando estas dos gráficas se puede concluir que de los 210 encuestados, la mayoría de usuarios, 67, destinan de \$80.000 a \$120.000, es decir entre \$2.300 – \$42.000 pesos de más de lo que cubre el auxilio de transporte, establecido en \$77.700 pesos para el 2016. Teniendo en cuenta además que más del 50% de los encuestados reciben entre menos de un salario mínimo dos, es decir no más de \$1'378.908 pesos. Esto puede significar que los usuarios se vean en la ‘obligación’ de destinar plata de otras necesidades básicas a la movilidad, creando así un vacío, una brecha. Prácticamente, los usuarios del sistema se encuentran en una encrucijada, tal como se mencionó al inicio del capítulo: ¿pagar un pasaje de Transmilenio o desayunar tres días?

Así mismo, es importante darle lugar en este punto, a la segunda parte del ejercicio estadístico planteado: el índice de pagabilidad, teniendo en cuenta el ingreso per capita promedio de los hogares bogotanos frente al precio del pasaje del transporte público desde el año de iniciación hasta hoy. Estos datos permiten intuir que a medida que los ingresos tienden a aumentar así mismo pasa con las tarifas, sin embargo, esto no significa que los hogares cuenten con el dinero necesario y/o correspondiente para cubrir todos los gastos de transporte para acceder plenamente a la ciudad. Además, si bien los ingresos tienden a aumentar aunque sea en una proporción un poco mayor frente al costo de los pasajes, esto no significa que el costo del transporte de la ciudad sea justificable, ni mucho menos que este al alcance de la mayoría de la población.

TABLA 1. Ingreso promedio de los hogares en Bogotá vs tarifa del transporte público

INGRESO HOGARES BOGOTA D.C. vs TARIFA TRANSPORTE PÚBLICO		
Año	Ingreso per capita mensual (promedio)	Precio del pasaje Hora pico Hora valle
2000	-	\$800
2001	-	\$900
2002	\$ 403.300	\$1.000
2003	\$ 399.438	\$1.100
2004	\$ 473.892	\$1.200
2005	\$ 442.148	\$1.200
2006	-	\$1.300
2007	-	\$1.400
2008	\$ 686.117	\$1.500
2009	\$ 694.596	\$1.600
2010	\$ 802.491	\$1.700
2011	\$ 867.772	\$1.750
2012	\$ 857.103	\$1.700
2013	\$ 954.981	\$1.700 1.400
2014	\$ 999.195	\$1.800 1.500
2015		\$1.800
2016		\$2.000

FUENTE: Elaboración propia a partir de datos del DANE y TransMilenio S.A.

Por otra parte, cabe tener en cuenta que no sólo a nivel local sino también a nivel nacional, el gasto en transporte representa uno de los mayores, como lo muestra la gráfica 7. Esta información permite que a la hora de fijar las diferentes tarifas del transporte público se centre el foco tanto en la capacidad de pago -pagabilidad- como en los gastos de los hogares y/o personas al representar uno de los porcentajes más altos.

GRAFICA 7. Composición del gasto corriente total trimestral (Miles de pesos)

Grandes rubros de gasto	Año de levantamiento				Variación (%)		
	2008	2010	2012	2014	2008-2010	2010-2012	2012-2014
Gasto Corriente Total	1 029 976 311	1 072 907 975	1 149 956 513	1 095 286 313	4.2	7.2	-4.8
Gasto Corriente Monetario	773 872 081	820 178 163	870 837 939	838 221 043	6.0	6.2	-3.7
Alimentos, bebidas y tabaco	261 085 310	268 633 532	296 067 586	286 015 505	2.9	10.2	-3.4
Vestido y calzado	40 757 214	45 540 446	44 537 601	39 275 449	11.7	-2.2	-11.8
Vivienda y combustibles	77 407 503	76 388 575	77 158 632	79 416 193	-1.3	1.0	2.9
Artículos y servicios para la casa	46 388 037	50 777 657	52 698 973	51 879 026	9.5	3.8	-1.6
Cuidados de la salud	24 156 332	22 003 886	21 684 991	20 706 457	-8.9	-1.4	-4.5
Transporte y comunicaciones	142 448 170	152 048 578	160 844 054	157 428 253	6.7	5.8	-2.1
Educación y esparcimiento	104 043 733	111 721 036	120 257 856	117 612 484	7.4	7.6	-2.2
Cuidados personales	53 895 413	67 002 975	63 875 996	60 363 419	24.3	-4.7	-5.5
Transferencia de gasto	23 690 371	26 061 477	33 712 250	25 524 259	10.0	29.4	-24.3
Gasto Corriente No Monetario	256 104 230	252 729 812	279 118 574	257 065 270	-1.3	10.4	-7.9
Autoconsumo	10 969 518	9 079 798	11 357 872	8 176 445	-17.2	25.1	-28.0
Remuneraciones en especie	19 063 536	11 464 775	18 183 125	14 189 996	-39.9	58.6	-22.0
Transferencias en especie	82 964 171	73 348 714	93 002 208	76 435 696	-11.6	26.8	-17.8
Estimación del alquiler de la vivienda	143 107 005	158 836 526	156 575 370	158 263 132	11.0	-1.4	1.1

FUENTE: Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares 2014. Disponible en: http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/encuestas/hogares/regulares/enigh/enigh2014/tradicional/doc/resultados_enigh14.pdf

Así mismo, a través del análisis de las encuestas realizadas se puede establecer que los usuarios que tienen mayores ingresos mensuales, entre 3 y 6 SMMLV, es decir el 17.22% y el 5.26%, son aquellos que destinan entre \$20.000 y \$50.000 o inclusive menos, ya que tienen la posibilidad de adquirir algún tipo de vehículo motorizado, bien sea carro particular o moto, ya que estos se presentan como una mejor alternativa en movilidad frente al ‘caos’ y ‘desorden’ que representa el sistema de transporte de la capital, pese a que esto implique mayores demoras en los traslados debido al tráfico, a la cantidad innumerable de carros que día a día atosigan la ciudad. No obstante, tanto en Suba, como en la ciudad en general, e incluso en la región, se presenta el mismo patrón “a medida que disminuye el estrato social de los hogares es mayor el porcentaje de uso de transporte público colectivo, esto no es nada más ni nada menos que la tensión entre los recursos bajo el control de los hogares y las estructuras de oportunidades que responden al constreñimiento del medio.

En el caso del estrato más bajo, prácticamente la mitad de los viajes son realizados en este modo, mientras que el estrato más alto presenta un perfil de marcada motorización privada, donde casi todos sus desplazamientos son realizados de este modo” (Hernández, 2012, pág. 31). Siguiendo con esta lógica, para varios ciudadanos es preferible ‘aguantar’ el tráfico, las bajas velocidades, el mal estado de las vías, entre otros, en vez de sumergirse en la aventura que cotidianamente Transmilenio, específicamente, representa. Si bien el sistema en cuanto a tiempo de viajes es mucho más rápido y práctico, en otros aspectos como seguridad, costo, ingreso, filas, cultura, se queda corto representando un desafío para todo aquel que se ve en la necesidad de usarlo y convertirlo en su móvil.

Pese a que se puede estimar que los grupos de menores ingresos son los que mayor participación tienen en el transporte público en la localidad, a la vez que se presentan como la mayoría precarizada ‘víctimas’ de la exclusión por transporte, esto no debe ser visto como un fenómeno negativo, esta estructura de viajes “presenta rasgos muy positivos con miras a un modelo de movilidad sustentable. El hecho de que exista una importante incidencia del transporte público en sectores medios y bajos, así como la propia participación de modos activos y colectivos en la movilidad general, es una buena noticia, pero solo en tanto no sea consecuencia exclusiva de la cautividad. Sin embargo, la sustentabilidad no significa nada si no existe un nivel decente de calidad del servicio” (Hernández, 2012, pág. 32).

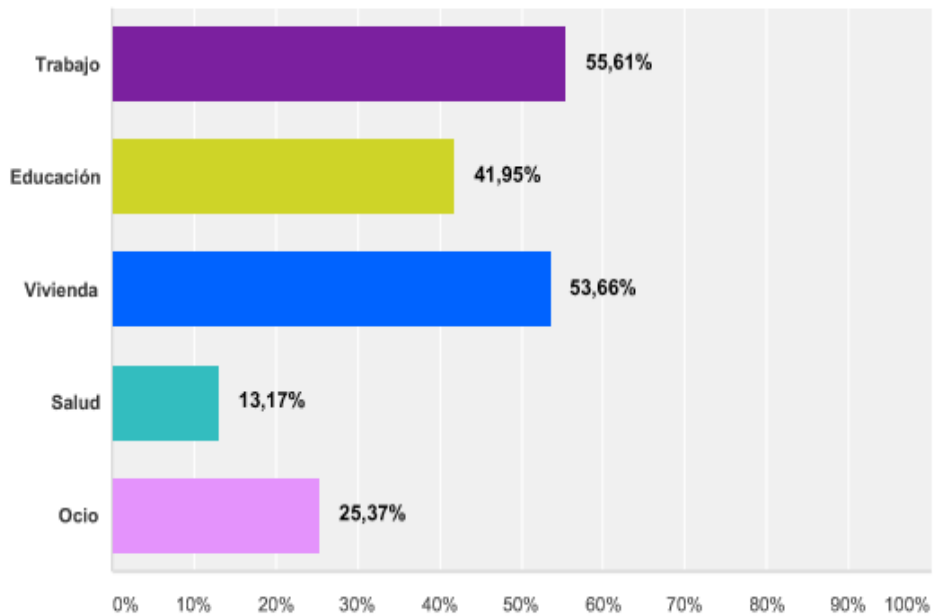
En este punto, entra un elemento crucial para entender la desigualdad en el acceso al transporte público a través de las tarifas: la capacidad de pago, entendida como “un variable central para entender la movilidad, en tanto el dinero es parte del capital físico que cualquier persona debe activar para acceder a las estructuras de oportunidades de transporte. Un individuo puede residir en una zona con excelente acceso a la red de transporte público, pero si no puede pagar la tarifa para utilizarla no podrá aprovecharla. [...] Esta variable es todavía mas relevante para América Latina, con altos porcentajes de viajeros cautivos pertenecientes a estratos socioeconomicos bajos” (Hernández, 2014, pág. 163). De esta forma, cabe preguntarse, ¿qué tan en cuenta tiene el Distrito o la Alcaldía de momento, la capacidad de pago de los usuarios al momento de aumentar las tarifas? Si bien es un punto fundamental en la discusión, se tratará con detenimiento en el siguiente capítulo. Sin embargo, brevemente se puede mencionar que mientras un usuario no cuente con la capacidad de pago o el Distrito deje a un lado este elemento a la hora de establecer las diferentes tarifas se

esta cada vez más cerca a un sistema desigual, en la medida en que sin este se trunca el acceso a estructuras de oportunidades. Esto está directamente vinculado con “la existencia de un ‘correlato’ entre la movilidad territorial y la movilidad social o, expresado de otra forma, admitir un rol significativo de movilidad territorial en la producción y reproducción de las estructuras sociales” (Hernández, 2014, pág. 166). En otras palabras, la movilidad territorial es, una condición de la movilidad social, bien sea ascendente o descendente. Por lo tanto, según las gráficas expuestas anteriormente, aquellas personas que cuentan con menores ingresos mensuales, tienen no solamente menos movilidad territorial sino que a la vez tienen menos opciones de alcanzar una movilidad social ascendente, es decir que *“los ingresos del lado de los recursos y el transporte público del lado de la estructura de oportunidades constituyen los componentes centrales de donde van a provenir probablemente los mayores desajustes y, por ende, vulnerabilidades en materia de accesibilidad”* (Hernández, 2014, pág. 173).

A modo de parentesis, es importante señalar que no solo la capacidad de pago determina patrones y dinámicas de uso del transporte público, pese a que el tiempo no es un elemento prioritario en esta investigación, si es una variable que permite comparar entre estratos, debido a que permite observar y determinar la incidencia de los diferentes medios de transporte, a la vez que da cuenta y abre las puertas a otros factores como la localización residencial y de las oportunidades en la ciudad. Por lo tanto, es de vital importancia, tener en cuenta este elemento en futuras investigaciones.

Ahora bien, tanto la movilidad territorial como social lleva inmediatamente a cuestionar la finalidad con la que los usuarios de la localidad de suba, utilizan los diferentes modos de transporte de la ciudad – Transmilenio y SITP-. Independientemente del uso que hacen para llegar a la vivienda, los principales usos se dan para llegar a los lugares de trabajo y educación, siendo estos los dos elementos que se encuentran en la cúspide y en el intermedio de la pirámide de la estructura de oportunidades:

GRÁFICA 8. Propósito de los viajes por los que se utiliza Transmilenio y SITP



FUENTE: Elaborado por el autor en base a la encuesta Movilidad y Desigualdad, 2016. (Programa SurveyMonkey)

Antes de analizar la gráfica, cabe mencionar que en la encuesta se podía escoger entre una y tres opciones, con el fin de obtener más detalles de movilidad, en la medida en que hay individuos que trabajan y estudian a la vez; a la vez que los viajes a la vivienda no responden únicamente al hogar como destino final, sino que implica la realización de tareas ligadas al funcionamiento del hogar como el pago de servicios, compra de suministros, mercado, entre otros. Excluyendo, entonces los viajes del hogar, más de la mitad de los viajes se realizan con el propósito de movilizarse al trabajo, con un 55.61% y al estudio con un 41.95%. Por lo tanto, se podría afirmar que para el caso de los habitantes de la localidad de Suba, prácticamente la mitad de los desplazamientos corresponden al cumplimiento de actividades constantes, trabajo y estudio, cuya lógica es relativamente permanente y fija en los itinerarios. De forma tal, que estos desplazamientos pueden ser catalogados como una especie de ‘movilidad obligatoria’ que permite que los ciudadanos accedan no solo a la estructura de oportunidades sino que también se logra un acercamiento a una movilidad social ascendente.

Lo anterior, en la medida en que la movilidad media las oportunidades de acceso a las actividades, bienes y servicios que hacen la supervivencia en sociedad (Gutiérrez, 2009); dando cabida a la producción social del espacio, donde es prioridad atender el carácter potencial de la

movilidad y el vínculo entre movilidad y acumulación de recursos, “esto permite ligar la discusión sobre movilidad a la noción de vulnerabilidad en tanto para lograr aprovechar las oportunidades que el medio ofrece (especialmente las laborales pero también educativas o de salud, entre otras) las personas deben poder acceder territorialmente a los lugares donde éstas se ofrecen” (Hernández, 2014, pág. 167).

Sin embargo, para esto es importante entender un poco más acerca de la estructura de oportunidades. Según Naciones Unidas, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe -CEPAL-, y el Centro Latinoamericano y Caribeño de Demografía -CELADE- (Filgueira, 2001) las estructuras de oportunidades están dadas por tres agentes: el mercado, el Estado y la sociedad. El mercado se muestra como uno de los principales actores que provee recursos, por lo cual ha sido por excelencia y tradicionalmente la principal estructura de oportunidades, ya que su principal objetivo siempre ha girado en torno a aumentar la productividad, siendo la meta dominante a través de ajustes económicos, aperturas económicas con ayuda de la globalización, siendo esta el principal intermediario. Por lo que, “en términos generales, crisis o crecimiento económico, recesión, cambio tecnológico y transformaciones de la estructura productiva, son factores de corto o largo plazo que modifican la estructura del mercado e inciden sobre los chances diferenciales de individuos y hogares” (Filgueira, 2001, pág. 9).

Por otra parte, el rol del Estado versa a un nivel institucional, que se remite no únicamente al acceso a las instituciones en sí mismas, sino que tiene un potencial efecto distributivo mediante procesos de transferencia entre sectores y grupos que se canalizan en el ofrecimiento de bienes y servicios, un ejemplo de esto es el sistema educativo, la salud pública o programas alimentarios, entre otros. No obstante, “las regulaciones en materia de legislación del mercado de trabajo así como políticas de empleo, privatización, reducción del sector público, y otras políticas de apertura económica, aranceles, tipo de cambio y tributos, son ejemplos de cómo puede variar desde el Estado la estructura de oportunidades” (Filgueira, 2001, pág. 9). Por último, la base de la pirámide la conforma la sociedad, con las instituciones y las relaciones sociales. La familia, la comunidad, las redes de interacción son una fuente constante que permite el acceso a estructura de oportunidades; dentro de ella se encuentran también escenarios políticos. La siguiente pirámide sintetiza lo expuesto anteriormente:

GRÁFICA 9. Pirámide de Estructura de oportunidades y agentes



FUENTE: Elaboración propia a partir del texto “Estructura de oportunidades y vulnerabilidad social. aproximaciones conceptuales recientes” Naciones Unidas, CEPAL, CELADE. 2001.

Ahora bien, en esta parte se puede concluir que la movilidad, como otros bienes y servicios, es un vector de desigualdad entre los distintos estratos de la ciudad, y de la sociedad en general. “Conocer de qué forma se manifiesta [la desigualdad] es de mayor relevancia para entender aspectos de desarrollo social, en tanto acceder a las oportunidades y recursos en la ciudad es una condición necesaria para acumular otros recursos. Estas desigualdades responderán a aspectos de capacidad de pago, la oferta de movilidad existente – transporte público y movilidad activa – y la forma urbana (localizaciones residenciales y de las oportunidades). También se señalan otros aspectos que pueden obstaculizar la accesibilidad a las capacidades y habilidades cognitivas para manejarse en la ciudad y en su sistema de transporte” (Hernández, 2012, pág. 31). Esto remite inmediatamente a pensar la desigualdad frente el derecho a la movilidad y el derecho a la ciudad, en la medida en que estos derechos suponen una aproximación a la igualdad real, la productividad, el rendimiento económico, la intergración territorial y el espacio público a través de un sistema de transporte masivo de capital, capaz de acoger criterios sociales de equidad e igualdad con el fin de reducir los impactos negativos y garantizar la accesibilidad de todas las personas, tanto por razones de

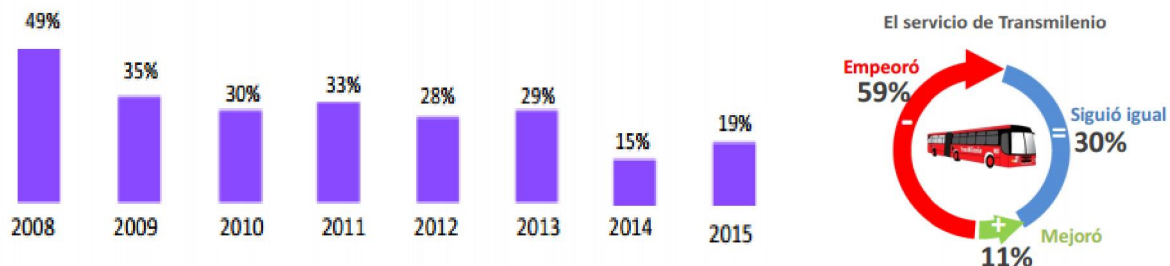
funcionalidad como de ‘justicia social’. Inscribiéndose así, esta investigación, en el carácter sociológico del transporte público, ya que trata sobre uno de los temas más álgidos con que las ciencias sociales debe lidiar: *la desigualdad*.

Sin embargo, “*En nuestra región, el aspecto tarifario y de capacidad de pago se destaca como uno de los más relevantes a la hora de entender los diferenciales de accesibilidad de sectores con alta cautividad respecto al sistema público colectivo*” Hernández 2012, Pp. 31

2.2. Satisfacción con el sistema de transporte público capitalino

La encuesta realizada también indagó por factores de satisfacción frente al transporte público, los cuales influyen a la hora de optar por uno u otro medio de transporte, más no son determinantes, ya que el factor determinante en esta investigación está dada por el acceso tarifario. La satisfacción de los usuarios con TransMilenio con los años ha decaído lentamente, según la Encuesta de Percepción ciudadana 2015, el 85% de los usuarios no está satisfecho con el sistema. Sin embargo, esto no ha implicado una disminución en el uso de este medio de transporte, muy por el contrario en los últimos años su uso ha aumentado un 35%, esto puede deberse a la necesidad de movilizarse en la ciudad, de una manera ‘práctica’, la siguiente gráfica representa lo expuesto:

GRÁFICA 10. Satisfacción de los usuarios con Transmilenio⁶

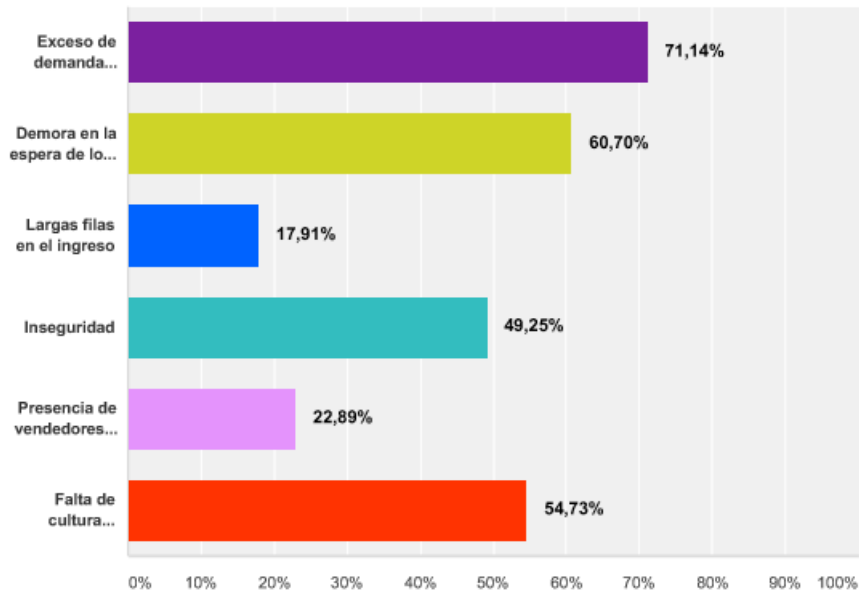


FUENTE: Encuesta de Percepción Ciudadana 2015. Disponible en: <http://www.bogotacomovamos.org/documentos/encuesta-de-percepcion-ciudadana-2015/>

⁶ Las cifras responden a 592 usuarios de Transmilenio encuestados.

Lo anterior se debe a diversos factores:

GRÁFICA 11. Principales problemas del sistema de transporte público⁷



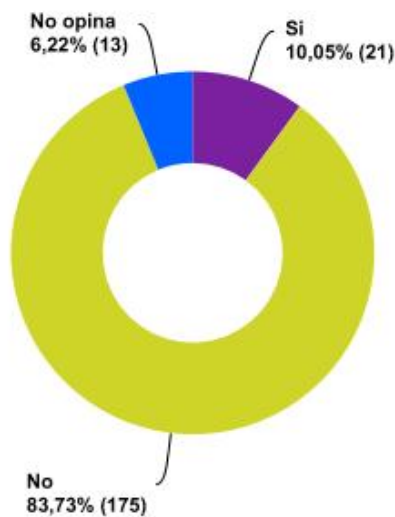
FUENTE: Elaborado por el autor en base a la encuesta Movilidad y Desigualdad, 2016. (Programa SurveyMonkey)

Sin embargo, los problemas representados en la gráfica (exceso de demanda, demora en la espera de los articulados, largas filas en el ingreso, inseguridad, presencia de vendedores ambulantes y falta de cultura ciudadana), no son las únicas falencias del sistema. Los usuarios aseguran que adicionalmente no hay respeto por las personas mayores, el sistema no está condicionado para personas en condición de discapacidad, y además se percibe un desorden administrativo que implica mucha improvisación y poca planeación, es decir que la línea que une calidad, capacidad de pago e inversión en el transporte público está desdibujada, o tal vez es inexistente. Por lo tanto, el sistema de transporte público se enfrenta a muchos desafíos en materia de infraestructura, calidad y cultura ciudadana. Sin embargo, el mayor de sus problemas es el costo de una tarifa que para los usuarios es excesivamente cara, sobretodo para la mayoría de los usuarios, que son pertenecientes a los estratos bajos de la ciudad, estas tarifas de alguna forma se salen de sus manos, y esto repercute en un sin fin de ‘colados’ en las diferentes troncales del sistema; este

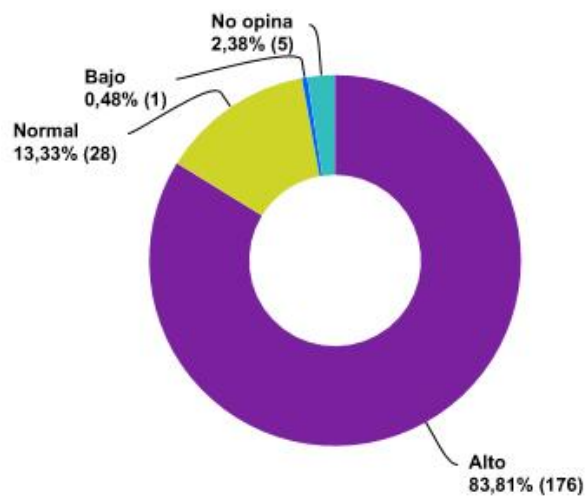
⁷ Se les dio la opción a los encuestados de seleccionar entre dos y tres opciones.

fenomeno afecta no solo a los usuarios sino que directamente perjudica la sostenibilidad del sistema de transporte público. Esto se traduce en la inexistencia de factores diferenciales de igualdad y en sentimiento de inconformismo orientado a que no existe una real reciprocidad entre las tarifas del sistema de transporte y la calidad del mismo. De esta forma, se nota como en la capital del país no existe un nivel decente de calidad del servicio. Las siguientes gráficas dan cuenta de la situación:

GRÁFICA 12. Está de acuerdo con la tarifa actual del sistema de transporte:

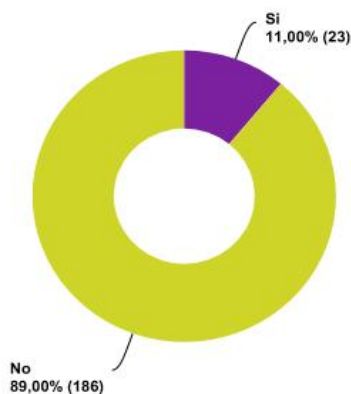


GRÁFICA 13. EL pasaje del sistema de transporte es:



FUENTE: Elaborado por el autor en base a la encuesta Movilidad y Desigualdad, 2016. (Programa SurveyMonkey)

GRÁFICA 14. Existe reciprocidad entre las tarifas y la calidad del sistema



FUENTE: Elaborado por el autor en base a la encuesta Movilidad y Desigualdad, 2016. (Programa SurveyMonkey)

2.3. Tarifas diferenciales: desigualdad y equidad

Ahora bien, durante la investigación se ha dejado claro que uno de los componentes básicos e indispensables para acceder a las redes de transporte público es la capacidad de pago tanto de las personas como de los hogares. Sin embargo, sobre esta variable operan otros elementos, tales como los ingresos, la existencia o no de subsidios, el costo de la tarifa de uso más generalizado, y la estructura tarifaria del sistema, por estructura tarifaria se entienden los trasbordos y lo que se conoció durante la Alcaldía de Petro como las horas valle y las horas pico. “Desde el lado de la oferta, la capacidad de pago puede ser maximizada a partir de una rebaja en la tarifa o de otorgar la posibilidad de obtener más servicios sin aumentar el precio. Estas características son las que definen como tarifas diferenciales, es decir, todos aquellos mecanismos tarifarios que tienen un efecto de potencial ahorro” (Hernández, 2012, pág. 35).

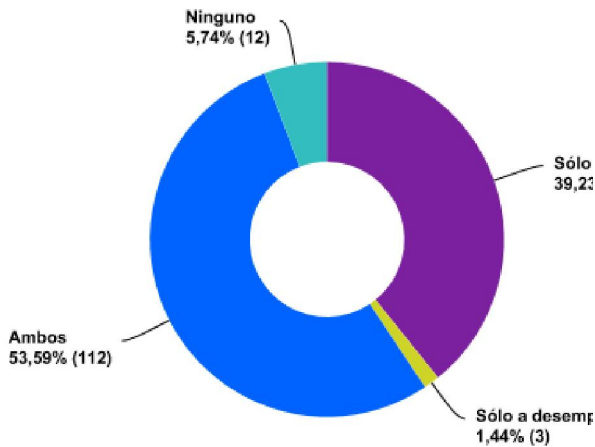
Como se mencionó en el primer capítulo, Bogotá ha experimentado en los últimos años con las diferentes administraciones, una serie de modificaciones sustantivas en su estructura tarifaria: implementación y eliminación de las horas valle y pico, establecimiento de una tarifa inferior para los adultos mayores, incentivo para las personas con menor capacidad de pago, subsidios para las personas en condición de discapacidad, la integralidad entre Transmilenio y SITP y la disminución de la tarifa para trasbordos entre 75 minutos. Sin embargo, es importante indagar por potenciales innovaciones tarifarias, como es el caso de la ciudad de Montevideo:

Aproximadamente desde el 2012 el Departamento de Movilidad, la Intendencia de Montevideo y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo de Uruguay, se encuentran trabajando en un proceso de transformación estructural de su sistema de transporte, el cual han denominado Plan de Movilidad. Este plan incluye la transformación de aspectos organizativos, tecnológicos y de infraestructura del sistema. “Uno de los elementos distintivos es que antes de comenzar con las inversiones en infraestructura (como los corredores exclusivos para el transporte público) este proceso comenzó poniendo énfasis en la diversificación de la tarifa y la oferta de viajes a los usuarios a partir de la integración de tarifa y la incorporación de dispositivos tecnológicos. Esto permitió instrumentar un conjunto de innovaciones tarifarias cuyo efecto no fue

neutral en cuanto a los beneficios para los usuarios del sistema. *Esa secuenciación diferencia a Montevideo de otros casos latinoamericanos que priorizaron la inversión en infraestructura y los nuevos sistemas que, si bien en muchos casos son de mayor calidad y velocidad, no siempre eran ‘pagables’ por la población, por lo que su impacto en términos de equidad es limitado”* (Hernández, 2014, pág. 164) tal como ocurre en la capital colombiana.

Por consiguiente, a los habitantes de la localidad de Suba se les preguntó acerca de la implementación nuevas tarifas, con el fin de potencializar una reducción en la tarifa a estudiantes y desempleados o a través de distancias y/o trayectos, para así priorizar ‘el bolsillo’ de los usuarios y aminorar las brechas de desigualdad social del transporte público:

GRÁFICA 14. Está de acuerdo con incluir tarifas diferenciales a estudiantes y desempleados



GRÁFICA 16. Está de acuerdo con implementar tarifas por distancias y/o trayectos



FUENTE: Elaborado por el autor en base a la encuesta Movilidad y Desigualdad, 2016. (Programa SurveyMonkey)

Como lo muestran las gráficas, la mayoría de los encuestados, más del 50% esta de acuerdo con implementar algún tipo de tarifa diferencial a estudiantes o desempleados, teniendo en cuenta que la capacidad de pago de ambos grupos es mucho más limitada con respecto a la de otros usuarios. Así mismo, las personas encuestadas también sugieren una serie de subsidios a aquellos

usuarios que utilicen el sistema más de 10 veces a la semana y a personas de bajos recursos que no necesariamente pertenezcan al Sisbén. Esto permite hablar sobre el vínculo entre movilidad y acumulación de recursos necesarios para garantizar el bienestar básico de las personas, por lo cual en este punto la movilidad se fusiona con la noción de vulnerabilidad “en tanto para lograr aprovechar las oportunidades que el medio ofrece (especialmente las laborales pero también educativas o de salud, entre otras) las personas deben poder acceder territorialmente a los lugares donde éstas se ofrecen” (Hernández, 2014, pág. 167). Así mismo, el acceso al transporte público por parte de estudiantes y desempleados permite establecer que la movilidad social se ve en juego si estos individuos no están en la capacidad de ser móviles en el espacio social y geográfico, ya que ambos grupos se enfrentan al desafío de adherirse a la estructura de oportunidades.

Lo contrario ocurrió al preguntar por la implementación de tarifas por distancias y/o trayectos. El 62.20% de los encuestados prefieren que no se lleve a cabo esta medida que ha sido exitosa en otros países como Argentina, Francia, Suecia, entre otros. Esto puede deberse a que las tarifas por distancias pueden representar un mayor costo para aquellos que realicen constantemente viajes cortos, ya que los pasajeros estarían pagando más por kilómetro recorrido que quienes hacen viajes más largos. Sin embargo, la Encuesta de Percepción Ciudadana 2015 establece que la mayoría de los viajes que realizan las personas diariamente son de distancias considerables, ya que aún utilizando Transmilenio, las personas demoran entre 45 y 60 minutos o más para llegar a su lugar de destino, lo que indica varios kilómetros de distancia. Hablando con algunos de los encuestados se determinó que hay usuarios que viven en el norte de la ciudad pero su lugar de trabajo o estudio es en centro, otros residen por el Portal de Suba e igualmente su lugar de acceso a estructuras de oportunidades es en el sur, el norte y por Fontibón. Esta serie de tarifas, por trayectos y/o distancias, beneficiaría a este tipo de usuarios, aquellos que realicen viajes más retirados.

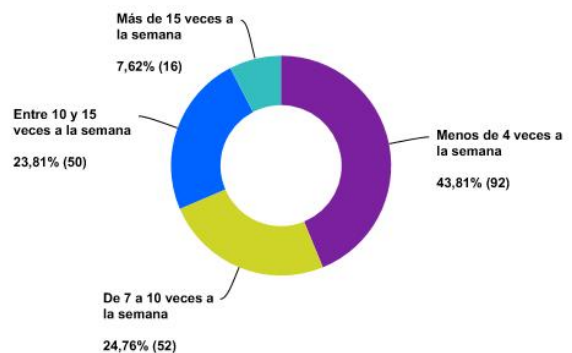
No obstante, más allá de los resultados obtenidos, y teniendo en cuenta que esta investigación no tiene un enfoque de género, es menester tener en cuenta criterios de igualdad de género para darle una mirada más amplia a este tema, en futuras investigaciones. Inclusive vale la pena preguntarse por tarifas para madres o padres cabeza de familia, con el fin de que prevalezcan criterios de equidad. Esto en la medida en que mujeres, cabeza de familia o no, se encuentran ‘atadas’ a tareas de cuidado de los miembros del hogar o ligadas al mantenimiento y

funcionamiento básico del hogar, “muchas de estas tareas implican desplazamientos específicos; es el caso, por ejemplo, de las compras cotidianas o de acompañar a niños pequeños hacia y desde sus centros educativos. De alguna forma vienen a construir patrones de consumo dual, esto es, que buscan satisfacer necesidades personales pero también, al mismo tiempo, del resto de los miembros del hogar” (Hernández, 2012, pág. 25).

De cualquier modo, el transporte público juega un rol relevante para el bienestar de los hogares, es igualmente relevante estudiar aquellos mecanismos que inciden sobre las tarifas y buscan mejorar la situación de los más desfavorecidos. “Estos mecanismos determinan el peso monetario por acceder al servicio y también la intencionalidad con que los beneficios se reparten: si existen determinados grupos a los que especialmente se les intenta aliviar la carga financiera del transporte” (Hernández, 2014, pág. 196). En la región, es común que la participación del Estado se traduzca en subsidios ‘lisos y llanos’, es decir que simplemente pagan una parte del precio de las tarifas. En el caso capitalino, esto sería más o menos así, el Distrito asume en el caso de:

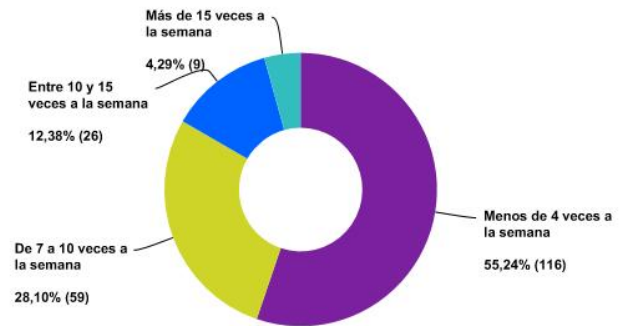
- Adultos mayores, \$200 pesos en los servicios troncales y \$150 en los servicios zonales.
- Personas en condición de discapacidad, \$0 pesos tanto en los servicios troncales y como en los zonales, debido a que este grupo poblacional cuenta con un subsidio de \$35.000 pesos mensuales. El cual alcanzaría en caso hipotético para 10 pasajes en Transmilenio y 8 en SITP, teniendo en cuenta que la mayoría de usuarios tuvieran un comportamiento similar al de los usuarios de Suba:

GRÁFICA 17. Uso semanal de TransMilenio (contando cada entrada al sistema como independiente)



FUENTE: Elaborado por el autor en base a la encuesta Movilidad y Desigualdad, 2016. (Programa SurveyMonkey)

**GRÁFICA 18. Uso semanal de SITP
(contando cada ingreso al bus como independiente)**



FUENTE: Elaborado por el autor en base a la encuesta Movilidad y Desigualdad, 2016. (Programa SurveyMonkey)

- Personas registradas en el Sisbén (entre 0 y 40 puntos, mayores de 16 años), \$1.000 pesos en tanto en los servicios troncales como en los zonales.

Estos tipos de beneficios que otorga el Distrito están dado por una estructura tarifaria que define que sectores, grupos o tipos de usuarios paguen más o menos por distintos tipos de servicios. Beneficios de esta índole se definen como subsidios cruzados, debido a que se dan entre los usuarios de un mismo sistema en el que algunos, la mayoría, pagan un poco más por viaje mientras que otros, la minoría, pagan menos. Pese a la existencia de estas tarifas diferenciales, en general “no existe un consenso en cuanto la forma concreta que debería tener la intervención. Son varios los riesgos de convertir medidas que buscan beneficiar a los más pobres en medidas que acaben logrando lo contrario por la forma en que se focaliza. Pero ello depende de una combinación de factores (por ejemplo, si se subsidia desde a oferta o desde la demanda) así como a la racionalidad que esté operando detrás de cada iniciativa” (Hernández, 2014, pág. 197).

Por lo tanto, en el sistema de transporte público de Bogotá están establecidos unos mecanismos de financiamiento de la operación del sistema de la siguiente forma: “las tarifas que pagan los usuarios, que es definida como un sistema que establece costos determinados y/o diferenciales por distintos servicios que redundan en que dos personas puedan llegar a pagar lo mismo o costos diferenciales; por otro lado, el esfuerzo financiero por parte de las autoridades para apuntalar el funcionamiento del sistema, los subsidios” (Hernández, 2014, pág. 164). No obstante, para comprender mejor el funcionamiento de la recaudación tarifaria y subsidios, debe tenerse en cuenta

que existen tres ejes, parámetros de clasificación que determinan la estructura tarifaria, según el economista Tomas Serebrisky: el destino formal del subsidio -demanda u oferta-, mecanismo de selección y fuente de financiamiento (Serebrisky, 2010). A partir de estos parámetros se construyen una serie de mecanismos que permiten realizar un análisis de los sistemas tarifarios:

1. Mecanismo de base universal

Este mecanismo, como su nombre lo indica es de carácter universal, es decir, que no tiene en cuenta distinciones por razones socioeconómicas, etáreas, de género o raza, por lo cual se remite a todos los usuarios del transporte público, incluyendo a aquellos que obtienen beneficios tarifarios. Sin embargo, la característica principal de este mecanismo es que depende tanto de la tarifa técnica, entendida como aquella que paga el pasajero, a partir de fenómenos como la inflación, los salarios y el tipo de cambio; como de un fondo de estabilización de la tarifa del combustible.

2. Mecanismo con selección por categoría socioeconómica

Esta categoría integra los subsidios destinados a estudiantes y jubilados, los cuales deben cumplir con requisitos etáreas, de actividad o ambos. En este caso, la Alcaldía pasada dejó la posibilidad de implementar este tipo de subsidios o tarifas diferenciales pero únicamente a estudiantes.

3. Mecanismos de base geográfica y temporal

Estos mecanismos responden a innovaciones tarifarias como: la integración del sistema de transporte público, o como lo podrían ser la realización de un sinfín de viajes y trasbordos durante dos horas por el precio de dos tarifas básicas.

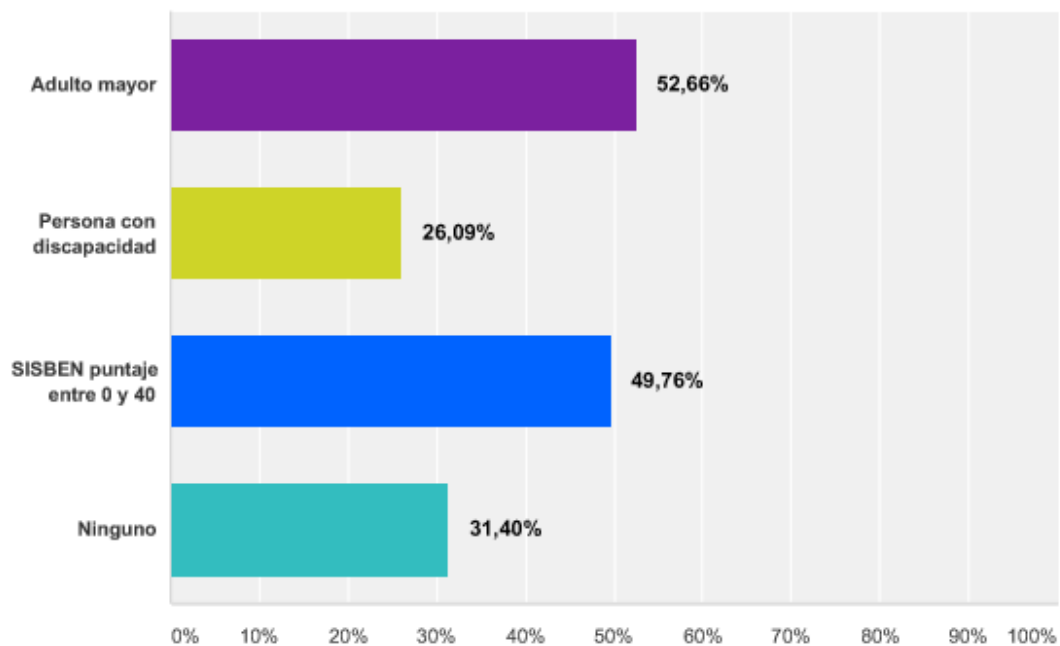
La presencia y el conocimiento de esta serie de mecanismos llevaron a preguntarle a los usuarios de la localidad de Suba por el conocimiento e implementación de tarifas diferenciales que permitan avanzar en materia de equidad en el transporte público, teniendo en cuenta tanto la capacidad de pago como la distribución de beneficios a través de mecanismos tarifarios.

GRÁFICA 19. Conocimiento de las tarifas diferenciales



FUENTE: Elaborado por el autor en base a la encuesta Movilidad y Desigualdad, 2016. (Programa SurveyMonkey)

GRÁFICA 20. ¿Qué criterios conoce para acceder a la tarifa diferencial?

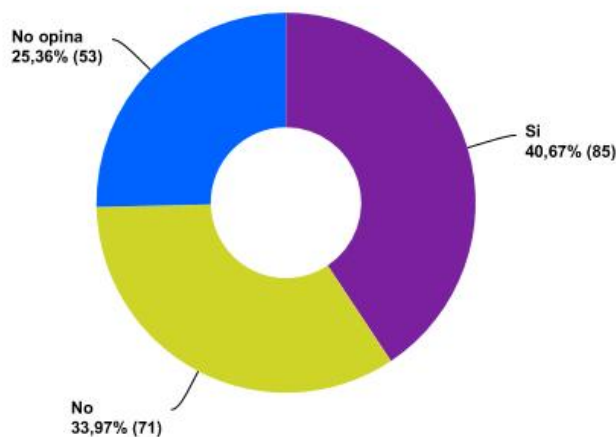


FUENTE: Elaborado por el autor en base a la encuesta Movilidad y Desigualdad, 2016. (Programa SurveyMonkey)

Un dato importante es que la mayoría de encuestados tiene conocimiento sobre la existencia de dichas tarifas. Sin embargo, a nivel global no es un conocimiento generalizado, ya que tanto

desde el Distrito como desde Transmilenio, no se ha orientado a los usuarios con respecto a este tema. Tema de vital importancia, debido a que tanto conocer como analizar este tipo de tarifas permiten desdibujar brechas sociales, incursionar en materia de equidad en el transporte público y generar ahorros y mayores accesos a los usuarios. Tanto el conocimiento, como el establecimiento y disfrute de estas tarifas y/o mecanismos permiten dar cuenta de situaciones equitativas o no, permiten realizar un diagnóstico en materia de desigualdad. Así mismo, “uno de los desafíos actuales para los estudios sobre movilidad y transporte en América Latina es adoptar un enfoque multidimensional de la movilidad que trascienda la noción más estrecha de desplazamiento o viaje y que, permita integrar este tema a la discusión más general acerca del efecto de la movilidad sobre la pobreza, la exclusión social y la desigualdad” (Hernández, 2012, pág. 117) Por lo tanto, se les preguntó a los usuarios si consideraban que las tarifas diferenciales contribuyen a reducir la desigualdad en el acceso al transporte, estos fueron los resultados:

GRÁFICA 21. Considera que las tarifas diferenciales ayudan en la reducción de desigualdad



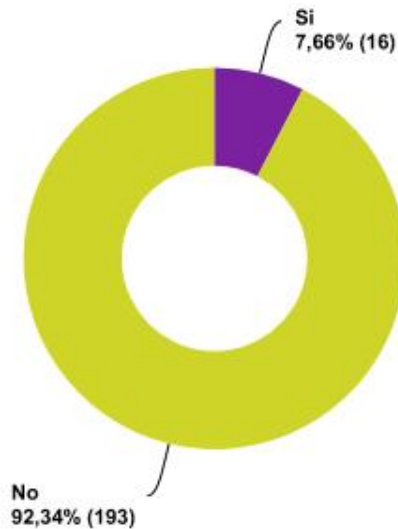
FUENTE: Elaborado por el autor en base a la encuesta Movilidad y Desigualdad, 2016. (Programa SurveyMonkey)

Lo abrumante con respecto a esta gráfica es que si bien al día de hoy se han implementado tres tarifas diferenciales, que responden a criterios de equidad vertical respecto a ingreso y clase social, y a equidad vertical con respecto a necesidades y habilidades de movilidad, los usuarios no las perciben como un mecanismo que fomente igualdad y garantice un acceso real. Es importante reiterar que “el punto de partida para pensar la movilidad, accesibilidad y bienestar es que estas

condiciones no pueden darse por establecidas, y que constituyen un atributo que no se distribuye de forma equitativa entre las personas y los hogares. Hay personas que tienen más posibilidades de moverse que otras, hay quienes pueden hacerlo mucho más rápido que otros, y hay quienes pueden hacerlo en mayores direcciones” (Hernández, 2012, pág. 121)

Una de las explicaciones frente a este fenómeno puede deberse a que la mayoría de los pasajeros, más de dos millones, no se ven acogidos por ninguno de los criterios de subsidios ya establecidos, aunque el problema de la excusión por transporte, no solo en Bogotá sino en toda a región latinoamericana, este concentrado en mayorías precarizadas. No obstante, teniendo en cuenta únicamente la localidad de Suba, solo el 7.66% cuenta con alguno de los requisitos, pero esto no necesariamente significa que accedan a el, ya que para poder hacer efectivo este subsidio o participar de estos incentivos se debe contar con una tarjeta especial, *Tu llave plus*, lo cual esta ligado a toda una serie de trámites burocráticos.

GRÁFICA 22. Cuenta con alguno de los requisitos para hacer efectiva las tarifas diferenciales (adulto mayor, persona en condición de discapacidad o sisbén entre 0 y 40 puntos)



FUENTE: Elaborado por el autor en base a la encuesta Movilidad y Desigualdad, 2016. (Programa SurveyMonkey)

Más allá de contar con una serie de requisitos y una tarjeta especial para hacer efectivas las tarifas diferenciales con las que actualmente se cuentan en Bogotá, se debería tener en cuenta que existen diferentes grados, precios de diferenciación (Fearnley, 2015): el primero denominado perfecto, es aquel en el que el operador corre con los gastos de las tarifas de los usuarios, es decir que tiene la disposición de pagar por estos, pero por obvias razones este tipo de diferenciación no es una posibilidad para el transporte público. La segunda diferenciación de precios, autoselección, esta dada por las cantidades vendidas, es decir la compra de varios tiquetes como sucede en Londres y Montevideo, de forma tal que el usuario escoge la combinación de tiquetes que más le conviene a su bolsillo. Finalmente, se encuentra la diferenciación de precios por razones físicas o sociales, por ejemplo: la edad, el género, ser estudiante, ser pensionado, entre otros; criterios que son los que hasta ahora se han tenido en cuenta para establecer equidad en la ciudad, criterios que se consideran indiscutibles.

CONCLUSIONES

Numerosas ciudades en el mundo experimentan diferentes tipos de subsidios, algunos más o menos óptimos que otros. Sin embargo, el implementar uno u otro depende de los ingresos del sistema de transporte para tener la capacidad de financiar al mismo tiempo las operaciones que este conlleva. Pero más allá de esto, detrás de este panorama, de un abanico inmenso de posibilidades, se encuentran decisiones políticas en las que priman intereses privados sobre los públicos, como se puede ver en la discusión sobre la construcción del metro en Bogotá. No obstante, se debe hablar de una fijación de tarifas y/o tarificación eficiente en términos económicos y sociales, con el fin de concretar políticas que adapten a diversos grupos de usuarios garantizando así el acceso real a la ciudad.

Queda claro entonces que, tanto Bogotá como las administraciones de turno se enfrentan a un desafío constante: no solo necesitan velar por un medio de transporte público sostenible que responda a las necesidades físicas y estructurales de la ciudad, sino que esta ‘misión’ debe estar acompañada de una serie de medidas y políticas encaminadas a cerrar brechas sociales y económicas. Aunque la balanza tienda a optar por una tarifa que logre cubrir los diferentes costos de los actores del sistema -operadores de buses, operador de recaudo, operador de sistema de información, manejo de fiducia y ente gestor-, no se puede perder de foco que objetivos como la inclusión social, la equidad, tarifas más bajas, entre otros, son primordiales para garantizar un sistema de transporte público realmente accesible y viable, ya que “las tarifas del transporte público son herramientas para otros objetivos, como la política social” (Fearnley, 2015, pág. 2).

“Public transport authority’s challenge as far as fare strategy is concerned “is to determine a tariff structure that reconciles the user’s need for an affordable public service with the commercial interests of the operators, while at the same time pursuing the authority’s social and spatial objectives” (Mezghani, 2008)

Entonces, si bien las redes de transporte tienden a reflejar la morfología de las ciudades, estas también deben estar en la capacidad de responder a las nuevas demandas sociales y económicas de los usuarios, ya que tanto las pautas de movilidad como la infraestructura del transporte público cambian constantemente, pero mientras que la infraestructura no es del todo ‘flexible’ y continuamente necesita inversiones, el sistema tarifario tiene la ‘habilidad’ de introducir flexibilidad para poder brindar un acceso real tanto al sistema de transporte público como

a las estructuras de oportunidades. Es por esto que, las políticas de tarifas y el marco legal que lo reglamenta reflejan la organización de las redes de transporte y la capacidad misma de él, el poder ceder o no frente a tarifas diferenciales que representan equidad real y tal vez ‘efectiva’. No obstante, las diferentes medidas tarifarias deben conciliar los objetivos de los tres actores que están en juego en el transporte público: autoridades públicas -distrito-, operadores y usuarios.

Ahora bien, en términos de equidad e integración social el acceso al transporte implica una serie de condiciones que incluyen costos y seguridad, pero también hay dos componentes a tener en cuenta: *geográficamente* se habla de equidad para todos los barrios y *socialmente* de igualdad para toda la población, siempre y cuando hayan dos horizontes temporales en cuenta, el presente y el futuro, es decir que se implementen medidas que funcionen a largo plazo, y no como ha pasado en la capital que se ha llenado de medidas de corto plazo que han tendido no a remediar los problemas sino a explotar y a contaminar a la ciudad de moléculas de inconvenientes. Por lo tanto, “los temas de la desigualdad en la movilidad no sólo se refieren a la disparidad global en los viajes en términos de tiempo, modos o distancias; sino que para entender la movilidad en la región -específicamente en Bogotá- es crucial entender cómo esta desigualdad tiene lugar y lo vulnerable que son los hogares y personas” (Jirón, 2010, pág. 37), que fácilmente se convierten en elementos frágiles para enfrentar los retos que la movilidad presenta.

En este sentido, esta investigación pone los ojos sobre los ‘problemas reales’ del sistema de transporte público de Bogotá, en la medida en que permite ver más allá de una ciudad caótica con exceso de automóviles, congestionada en las principales vías, con rutas ineficientes en el transporte público. Así mismo, posibilita percibir el problema de un sin fin de colados más que como una falta de cultura ciudadana como una respuesta al acceso desigual al transporte. Es en este punto, donde se concentra el aporte de esta investigación sociológica: el acceso desigual a las redes de transporte público de la ciudad, poniendo el foco entonces en la formulación de políticas públicas que atiendan y garanticen el acceso real a las estructuras de oportunidades que devienen de la accesibilidad al transporte. De esta forma, esta investigación trasciende el enfoque urbanístico tradicional que ha predominado altamente en los procesos de planificación y desarrollo urbano, dando lugar a un engranaje teórico netamente social fundamentado en el bienestar económico y social de los ciudadanos. Por lo que, invita a dejar de insistir en generar cambios técnicos y de infraestructura que diariamente no solo se llevan a cabo, sino que cobran miles de millones de

pesos que podrían ser utilizados para que la sostenibilidad del sistema no dependa únicamente del pago de tarifas por parte de los usuarios. Esto inmediatamente incita a apostarle a criterios de equidad en el transporte para que finalmente algún día se pueda hablar de una ‘Bogotá mejor para todos’.

Así mismo, se puede concluir que los ingresos desde el lado de los recursos de las personas y de los hogares, y el sistema de transporte público del lado de las estructuras de oportunidades del mercado laboral y del Estado, constituyen los componentes centrales y de donde van a provenir probablemente mayores desajustes, y, por ende, vulnerabilidades en materia de accesibilidad al transporte público. Por consiguiente, “no debe perderse de vista la distribución simple del presupuesto dedicado al transporte público. Es notorio el hecho que los sectores pobres destinan porciones más significativas de sus ingresos. Esto es relevante para tomar dimensión de los efectos de variaciones al alza en la tarifa. Cuanto mayor sea el porcentaje destinado por los hogares al transporte público, mayor será su vulnerabilidad respecto a modificaciones tarifarias” (Hernández, 2014, pág. 192).

El ejercicio estadístico llevado a cabo en esta investigación permite dar cuenta no solamente de los retos a los que el sistema de transporte -Transmilenio y SITP- de Bogotá se deberá enfrentar en materia de equidad, sino que a la vez proporciona, si bien no la información suficiente porque no incluye todas las localidades y se enfoca únicamente en una, Suba, si provee la información necesaria para ir formando y encaminando la investigación sociológica en este campo. Indudablemente, la información hasta aquí recolectada constituye un insumo muy relevante para informar las políticas públicas y señalar posibles direcciones a seguir o echar luz sobre la efectividad de medidas ya implementadas. “Pero, estas medidas, debe tenerse en cuenta, tienen limitaciones a la hora de intuir la equidad del sistema, ya que, por un lado, no da cuenta de los déficits que, dada una estructura de consumo, los hogares deben enfrentar ya sea en materia de transporte o de otros consumos básicos” (Hernández, 2014, pág. 195) como se pudo dar cuenta con la mención del artículo ¿Pagar un pasaje de Transmilenio o desayunar tres días?

“Las variables sobre pagabilidad permiten inferir conclusiones con cierto grado de seguridad. Pero también es cierto que éstas reflejan el resultado de una configuración de variables, entre las que se cuenta con un rol protagónico la estructura tarifaria y de

subsidios que son las que ‘dan y quitan’ ingresos en materia de transporte” (Hernández, 2012)

Finalmente, esta investigación estuvo enmarcada en varias nociones, desigualdad, movilidad territorial y social, pero a medida que la investigación trascendía un concepto fue tomando lugar: accesibilidad, aunque se dejó claro que los términos claves en este caso se superponen todo el tiempo entre sí. Pero la importancia de este concepto radica en que propone observar el ajuste entre las estructuras de oportunidad de movilidad y los recursos con que los hogares y las personas, en la localidad de Suba, cuentan para poder aprovecharlas. Sin embargo, para poder avanzar en materia de transporte público y políticas sociales es importante no perder de vista tres preguntas: quién paga (cuánto y cómo se financia), quién accede al bien y cuál es la calidad del mismo.

BIBLIOGRAFÍA

ANTOLIN, José Enrique. El transporte como problema sociológico. INGURUAK: Revista vasca de sociología y ciencia política. N° 23. 1999. Pp. 57-70

APAOLAZA, Ricardo. Los debates sobre transporte urbano, movilidad cotidiana y exclusión social. Una revisión del caso argentino. 2015. Pp. 1-13

ASCHER, François. Ciudades con velocidad y movilidad múltiples: un desafío para los arquitectos, urbanistas y políticos. ARQ, n. 60 Arquitectura de infraestructura / Infrastructure architecture, Santiago, julio, 2005, pp. 11 - 19

ASPILLA, Yefer; REY, Eladio. La implementación del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) de Bogotá y sus retos en el futuro. Revista Tecnogestión. Volumen 9, Numero 1. 2012. Pp. 26-40

BALLEN, Fridole. Derecho a la movilidad, la experiencia de Bogotá, D.C. en Prolegómenos. Derechos y Valores. Bogotá, D.C., Colombia – Volumen X – N°20 – Julio –Diciembre –2007. Pp. 169-181.

BEHRENTZ, Eduardo; BOCAREJO, Juan Pablo; Páez, Daniel; GUZMÁN, Luis Ángel; & GÓMEZ, Ana Milena. Bogotá cómo vamos: Movilidad en Informe de Calidad de Vida de Bogotá 2014. Bogotá. Pp.153-178

Bogotá Humana. Bogotá, D.C. Ciudad de Estadística. Índice de Movilidad en Bogotá, D.C. Boletín No. 55. Secretaría Distrital de Planeación, Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., Bogotá Humana. 2013. Pp. 1-33

BOCAREJO, Juan Pablo. La movilidad bogotana en el largo plazo y las políticas que garanticen su sostenibilidad. Revista de Ingeniería, (29). 2009. Pp. 75-91

BOCAREJO, Juan Pablo; OVIEDO, Daniel. Transport accessibility and social exclusion: A better way to evaluate public transport investment? WCTR, Lisbon – Portugal. July 11-15, 2010. Pp. 1-25

Bogotá cómo vamos. Encuesta de Percepción Ciudadana 2015. Bogotá. 2015. Pp. 1-61

BOURGOIS, Philippe. En busca de respeto. Vendiendo crack en Harlem. Buenos Aires. Siglo XXI editores. 2010.

BOUTEILLER, Catherine; FAIVRE D'ARCIER, Bruno. From “distance-based” Price discrimination to “use-based” price discrimination: tracks to improve fare box revenue in urban public transport. HAL. Archives Ouvertes. Francia. 2013. Pp. 1-21

CHAPARRO, Irma. Evaluación del impacto socioeconómico del transporte urbano en la ciudad de Bogotá. El caso del sistema de transporte masivo, Transmilenio. CEPAL. División de recursos naturales e infraestructura. Unidad de transporte. Santiago de Chile. Octubre de 2002. Pp. 1-77

CHURCH, A; FROST, M; SULLIVAN, K. Transport and social exclusion in London. Transport Policy, 7, (3), 2000. Pp. 195-205

CICCOLELLA, Pablo; BAER, Luis. Buenos Aires tras la crisis ¿hacia una metrópoli más integradora o más excluyente?, en: Ciccolella, Pablo (Ed.), Metrópolis latinoamericanas: más allá de la globalización. Quito: OLACCHI. 2011. Pp. 213-245

CONPES. Conpes 3093: Sistema de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros de Bogotá. Consejo Nacional de Política Económica y Social. República de Colombia, Departamento Nacional de Planeación. Ministerio de Hacienda y Crédito Público. Bogotá, D.C., 2000. Pp. 1-43

CONPES. Conpes 3677. Conpes de movilidad integral para la región capital Bogotá – Cundinamarca. Consejo Nacional de Política Económica y Social. República de Colombia, Departamento Nacional de Planeación. Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Ministerio de Transporte. Bogotá, D.C., 2010. Pp. 1-59

CONPES. Conpes 3681. Sistema Integrado del Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros del Municipio de Soacha como una extensión de la Troncal Norte Quito Sur del Sistema Transmilenio. Consejo Nacional de Política Económica y Social. República de Colombia, Departamento Nacional de Planeación. Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Ministerio de Transporte. Bogotá, D.C., 2010. Pp. 1-36

CURRIE, Graham; Stanley, Janet. Investigating Links between Social Capital and Public Transport. Transport Reviews. Volume 28, Issue 4, 2008. Pp. 529-547

CURRIE, Graham; DELBOSC, Alexa. Modelling the social and psychological impacts of transport disadvantage. *Transportation*, 37. 2010. Pp. 953-966

D' ANCONA, María Ángeles. Metodología cuantitativa: Estrategias y técnicas de investigación social. Madrid. 1999. Pp. 81-376

DANE. Promedio del Ingreso per cápita de la unidad de gasto de la población 2002-2012. Información Estadística. Anexos Encuesta Pobreza por Departamentos 2012.

DANGOND, Claudia; JOLLY, Jean-François; MONTEOLIVA, Alejandra; ROJAS, Fernando. Algunas reflexiones sobre la movilidad urbana en Colombia desde la perspectiva del desarrollo humano. *Papel Político*. Vol. 16. No. 2. Bogotá. 2011. Pp. 1-19

DELBOSC, Alexa; CURRIE, Graham, Using Lorenz curves to assess public transport equity. *Journal of Transport Geography*. Volume 19, Issue 6, November 2011, Pp. 1252–1259

ECHEVERRY, Juan; IBÁÑEZ, Ana María; HILLON, Luis Carlos. La economía de Transmilenio, un sistema de transporte público para Bogotá en Centro de Estudios sobre Desarrollo Económico – CEDE 2004-28-. Universidad de Los Andes. Bogotá. 2004. Pp.1-42

ESPING-ANDERSEN, Gosta. The three worlds of welfare capitalism. Princeton University Press. Princeton, New Jersey. 1993. Pp. 1-34

BOE, E. Transport Sociology: Social aspects of transport planning. Urban and Regional Planning Series, Volume 35. PERGAMON PRESS. Edited by E de Boe. 1986. ISBN 0-08-023686-3

FEARNLEY, Nils. Efficient pricing of urban public transport with Budget constraints in 9th Conference on Competition and Ownership in land transport. Institute of transport. Oslo. Noruega. 2004. Pp. 1-19

FILGUEIRA, Carlos. Estructura de oportunidades y vulnerabilidad social, aproximaciones conceptuales recientes. Seminario Internacional: Las diferentes expresiones de la vulnerabilidad social en América Latina y el Caribe. Santiago de Chile. Junio. 2001. Pp. 1-36

FLÓREZ, Jaime. ¿Pagar un pasaje de Transmilenio o desayunar tres días? Bogotá. El Espectador. Febrero 02 de 2016. [Fecha de Consulta: 12 Julio 2016]. Disponible en

<http://www.elspectador.com/noticias/bogota/pagar-un-pasaje-de-transmilenio-o-desayunar-tres-dias-articulo-614341>

GUERRERO, Eliana. Transmilenio como elemento transformador de Bogotá. Bogotá, D.C., Cundinamarca, Colombia: Universidad Militar Nueva Granada. 2015. Pp. 1-20

GUTIÉRREZ, Andrea. Movilidad o Inmovilidad: ¿Qué es la movilidad? Aprendiendo a delimitar los deseos. XV Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano, CLATPU. Buenos Aires. Pp. 1-14

HERNÁNDEZ, Diego. Activos y estructuras de oportunidades de movilidad. Una propuesta analítica para el estudio de la accesibilidad por transporte público, el bienestar y la equidad. EURE. Vol. 38. N° 115. Septiembre 2012. Pp. 117-135

HERNÁNDEZ, Diego. Políticas de tiempo, movilidad y transporte público: rasgos básicos, equidad social y de género. PNUD Uruguay. Intendencia de Montevideo. 2012. Pp. 1-61

HERNÁNDEZ, Diego. Políticas de transporte público y su efecto sobre la equidad. Avances y desafíos en la reforma del sistema de la ciudad de Montevideo. *Crítica y Emancipación*, (11): 161-214, primer semestre de 2014.

HUBY, Meg; OWEN, Anne; CINDERBY, Steve. Reconciling socio-economic and environmental data in a GIS context: An example from rural England. *Applied Geography*. Volume 27, Issue 1, January 2007. Pp. 1-13

JARA, Mauricio; CARRASCO, Juan Antonio. Indicadores de inclusión social, accesibilidad y movilidad: Experiencias desde la perspectiva del sistema de transporte. XIV Congreso Chileno de Ingeniería de Transporte. Concepción. Octubre. 2009. Pp. 1-16

JIRON, Paola. Posibilidades de socialización e integración. La movilidad en Santiago de Chile. En: *Mutaciones de lo colectivo: Desafíos de integración* [Actas de la tercera escuela Chile-Francia, Cátedra Michel Foucault, Casa Central de la Universidad de Chile, Santiago, 20-22 de abril de 2009]. Pp. 103-122

KATZMAN, Rubén. Seducidos y abandonados. El aislamiento social de los pobres urbanos. En: *Revista de la CEPAL* 75. 2001. Pp. 171-185

KAUFFMAN, Celeste. La desigualdad en la movilidad. Dejusticia. Enero 21 de 2016. [Fecha de Consulta: 12 Febrero 2016] Disponible en <http://www.dejusticia.org/#!/actividad/2917>

KRALICH, Susana. Transporte público y demanda de viajes diarios, un estudio de caso. II Encuentro de Geógrafos de América Latina [Actas del LL EGAL] Montevideo: Facultad de Humanidades y Ciencias de la Universidad de la República de Uruguay. 1989.

KRALICH, Susana. El transporte urbano entre la globalización y la fragmentación. El caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires. EURE, N° 71. Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile. 1998.

KRALICH, Susana. Procesos de urbanización y movilidad cotidiana en la ciudad posfordista. El caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires. X Jornadas Argentinas de Estudios de Población. San Fernando del Valle de Catamarca: AEPA. 2009.

LEVITAS, Ruth; PANTAZIS, Christina; FAHMY, Eldin; GORDON, David; LLOYD, Eva; PATSIOS, Demi. The multidimensional analysis of social exclusion. Department of Sociology and School for Social Policy Townsend Centre for the International Study of Poverty and Bristol Institute for Public Affairs University of Bristol. 2007. Pp. 1-246

LITMAN, T. Evaluating transportation equity guidance for incorporating distributional impacts in transportation planning. Victoria Transport Policy Institute. 2011.

LLERAS, German; IDROBO, María José. Movilidad y pobreza en Bogotá, análisis alternativo de la encuesta de movilidad 2005. XIV Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano. [Actas del XIV CLATPU]. Rio de Janeiro. 2007

LUCAS, Karen; GROSVENOR, Tim; SIMPSON, Roona. Transport, the environment and social exclusion. Joseph Rowntree Foundation – York Publishing Ltd, York. 2001. Pp. 1-63

LUCAS, Karen; TYLER, Sophie; CHRISTODOULOU, Georgina. Assessing the "value" of new transport initiatives in deprived neighbourhoods in the UK. Transport Policy, 16. 2009. Pp. 115-122

LUCAS, Karen; BATES, John; MOORE, José; CARRASCO, Juan A. Desventajas sociales y de transporte en el Reino Unido. XVI Congreso Chileno de Ingeniería de Transporte. Santiago. 21 – 25 de Octubre 2013. Pp. 1-17

MASSEY, Douglas. American Apartheid: Segregation and the making of the underclass. En: The American Journal of Sociology 96, 2. 1990. Pp. 329-357

MEZGHANI, MOHAMED. Study on e-ticketing in public transport. EMTA, Paris. 2008. Pp. 5,7,11

PÁEZ, Antonio; MERCADO, Ruben; FARBER, Steven; MORENCY, Catherine; ROORDA, Matthew J. Mobility and Social Exclusion in Canadian Communities: An Empirical Investigation of Opportunity Access and Deprivation from the Perspective of Vulnerable Groups. Policy Research Directorate. Strategic Policy and Research. Human Resources and Social Development Canada. 2009. Pp. 1- 148

PÁEZ, Antonio; FARBER, Steven. Understanding the transportation situation of Canadian adults with disabilities. Office for Disability Issues, Disability Research and Knowledge Development. 2010.

PÁEZ, Antonio; FARBER, Steven. Participation and desire: leisure activities among Canadian adults with disabilities. Human Resources and Skills Development Canada. 2012. Pp. 1-60

PORTES, Alejandro; ROBERTS, Brian & GRIMSON, Alejandro. Ciudades latinoamericanas. Un análisis comparativo en el umbral del nuevo siglo. Buenos Aires: Prometeo. 2005.

Redacción Bogotá. Estudiantes de Bogotá gozarán de tarifa diferencial en Transmilenio y SITP. Bogotá. Transporte Público en Bogotá. *El Espectador* [Digital]. 03 de Septiembre de 2015. [Fecha de Consulta: 12 Octubre 2015] Disponible en <http://www.elespectador.com/noticias/bogota/estudiantes-de-bogota-gozaran-de-tarifa-diferencial-tra-articulo-583760>

Redacción Bogotá. La Bogotá que recibe Peñalosa. Bogotá. *El Espectador* [Digital]. 02 de Enero de 2016. [Fecha de Consulta: 12 Febrero 2016] Disponible en <http://www.elespectador.com/noticias/bogota/bogota-recibe-penalosa-articulo-608681>

REACTIVA, Consorcio de Investigación. Transporte y Elección modal: Aplicaciones de sociología de la movilidad. X Congreso Español de Sociología: Treinta años de sociedad, treinta años de sociología. Universidad Pública de Navarra, Pamplona. FES Federación Española de Sociología. 2010. Pp. 1-15

REGUERO, Miguel Ángel. La dignificación del transporte público como estrategia de integración social para una ciudad mejor. XIII Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano [Actas del XIII CLATPU] Lima. 2005

RODRIGUEZ V, Jorge. Segregación residencial socioeconómica: ¿qué es?, ¿cómo se mide?, ¿qué está pasando?, ¿importa?. CEPAL – Serie Población y Desarrollo, 16. 2001. Pp. 1-80

RODRIGUEZ V, Jorge & ARRIAGADA, Camilo. La segregación residencial en la ciudad latinoamericana. En: Revista EURE 29, 89. 2004. Pp. 5-24

SABATINI, Francisco; CÁCERES, Gonzalo & CERDÁ, Jorge. La segregación residencial en las primeras ciudades chilenas. En: Revista EURE 27, 82. 2001. Pp. 21-42

SCHEINER, Joachim. Social inequalities in travel behaviour: trip distances in the context of residential self-selection and lifestyles. Journal of Transport Geography. Volume 18, Issue 6, Noviembre 2010. Pp. 679-690

SEGURA, Ramiro. El espacio urbano y la (re)producción de desigualdades sociales. Desacoples entre distribución de ingreso y patrones de urbanización en ciudades latinoamericanas. DesiguALdades.net Working Paper Series 65, Berlin: desigualdades.net International Research Network on Interdependent Inequalities in Latin America. 2014. Pp.1-31

SEGURA, Ramiro. Elementos para una crítica de la noción de segregación residencial socio-económica: desigualdades, desplazamientos e interacciones en la periferia de La Plata. QUID 16, 2. Revista del Área de Estudios Urbanos del Instituto de Investigación Gino Germano de la Facultad de Ciencias Sociales (UBA). 2012. Pp. 106-132

SITP. 2015. *Información General*. Recuperado el 12 de Octubre de 2015, de http://www.sitp.gov.co/publicaciones/informacion_general_pub

SITP. 2015. *Tarifas*. Recuperado el 12 de Octubre de 2015 de http://www.sitp.gov.co/publicaciones/tarifas_pub

TAYLOR, S; BOGDAN, R. *Introducción: Ir hacia la gente* en Introducción a los métodos cualitativos de la investigación. La búsqueda de los significados. México, Paidós. 1986. 15-27

TILLY, Charles. La desigualdad persistente. Manantial. 2000. Pp. 1-256

TITHERIDGE, Helena; ACHUTHAN, Kamalasudhan; MACKETT, Roger; SOLOMON, Juliet. Assessing the extent of transport social exclusion among the elderly. *Journal of Transport and Land Use* 2 (2) [Spring 2009] pp. 31–48

URAZÁN, Carlos Felipe; VELANDIA, Edder. Consideraciones sobre el esquema del Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá. *Revista ÉPSILON*, N°18, Enero-Junio. 2012. Pp. 105-121.

URETA, Sebastián. To Move or Not to Move? Social Exclusion, Accessibility and Daily Mobility among the Low-income Population in Santiago, Chile. *Mobilities*. Volumen 3, Numero 2, 2008. Pp. 269-289

VALLES, Miguel S. “*Capítulo 6: Técnicas de conversación, narración (I): Las entrevistas en profundidad*” en *Técnicas cualitativas de investigación social. Reflexión metodológica y práctica profesional*. Editorial síntesis S.A. Madrid. España. 1997. Pp. 177-222

WACQUANT, Loic. *Los condenados de la ciudad. Guetos, periferias y Estado*. Buenos Aires. Siglo XXI editores. 2007.

ANEXO 1. ENCUESTA MOVILIDAD Y DESIGUALDAD

Movilidad y desigualdad

Esta encuesta busca medir los impactos sociales y económicos de las tarifas del sistema de transporte público en Bogotá en las desigualdades sociales. Por favor seleccione la respuesta con la que este de acuerdo.

Nota

- Transporte público hace referencia únicamente a TransMilenio y el Sistema Integrado de Transporte Público -SITP-.
- Las siglas SMMLV hacen referencia al salario mínimo mensual vigente, de \$689.454 pesos, establecido para el 2016.

Todas las preguntas son de respuesta OBLIGATORIA.

1. Edad

- 18 - 23
- 24 - 30
- 31 - 38
- 39 - 45
- 46 - 52
- 53 - 60
- Mayor de 60

2. Sexo

- F
- M

3. Estrato socioeconómico

- 0 - 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6

4. Ocupación

5.

Con qué frecuencia utiliza TransMilenio, contando cada entrada al sistema independiente:

- Menos de 4 veces a la semana
- De 7 a 10 veces a la semana
- Entre 10 y 15 veces a la semana
- Más de 15 veces a la semana

6. Con qué frecuencia utiliza SITP, contando cada entrada al sistema independiente:

- Menos de 4 veces a la semana
- De 7 a 10 veces a la semana
- Entre 10 y 15 veces a la semana
- Más de 15 veces a la semana

7.

Sus ingresos mensuales oscilan entre:

- Menos de 1 SMMLV
- Entre 1 y 2 SMMLV
- Entre 3 y 4 SMMLV
- Entre 5 y 6 SMMLV
- Más de 6 SMMLV

8. Mensualmente gasta, aproximadamente, en transporte público:

- Menos de 20.000 pesos
- Entre 20.000 y 50.000 pesos
- Entre 50.000 y 80.000 pesos
- De 80.000 a 120.000 pesos
- De 130.000 a 150.000 pesos
- Más de 150.000 pesos

9.

Utiliza el sistema de transporte público con el fin de llegar a qué sitio:

Seleccione de una a tres opciones. Vivienda hace referencia a la realización de tareas concernientes con el hogar.

- Trabajo
- Educación
- Vivienda
- Salud
- Ocio

Otro (especifique)

10.

Está de acuerdo con la tarifa actual tanto de TransMilenio -\$2.000- como del SITP -\$1.700-:

- Si
- No
- No opina

11.

Considera que el pasaje tanto de TransMilenio -\$2.000- como del SITP -\$1.700- es:

- Alto
- Normal
- Bajo
- No opina

12.

Considera que hay reciprocidad entre las tarifas del sistema de transporte público y la calidad del mismo:

- Si
- No

13.

Cuál es el principal problema de calidad del sistema que usted encuentra?:

Puede seleccionar entre dos y tres opciones

- Exceso de demanda (articulados y buses llenos)
- Demora en la espera de los articulados y buses
- Largas filas en el ingreso
- Inseguridad
- Presencia de vendedores ambulantes e indigentes

- Falta de cultura ciudadana
- Otro (especifique)

14.

Tiene conocimiento de las tarifas diferenciales que tiene tanto TransMilenio como el SITP:

- Si
- No

15.

Cuáles de los siguientes criterios para acceder a la tarifa diferencial conoce:
Seleccione de una a tres opciones

- Adulto mayor
- Persona con discapacidad
- SISBEN puntaje entre 0 y 40
- Ninguno

16.

Cuenta con alguno de los requisitos para hacer efectiva las tarifas diferenciales (*adulto mayor, persona con discapacidad, SISBEN puntaje entre 0 y 40*)

- Si
- No

17.

Cuenta con la tarjeta *Tu Llave Plus* la cual hace efectiva la tarifa diferencial a la que se puede acceder:

- Si
- No

18.

Considera que las tarifas diferenciales contribuyen a reducir la desigualdad en el acceso al transporte:

- Si
- No
- No opina

19.

Estaría de acuerdo en incluir tarifas diferenciales a estudiantes y desempleados:

- Sólo a estudiantes
- Sólo a desempleados
- Ambos
- Ninguno

Otro (especifique)

20.

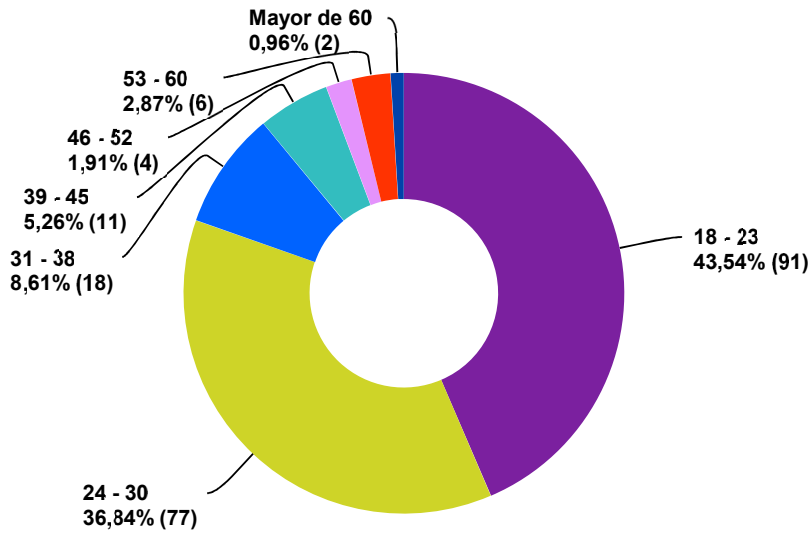
Estaría de acuerdo en implementar tarifas por distancias y/o trayectos:

- Si
- No

ANEXO 2. RESULTADOS ENCUESTA MOVILIDAD Y DESIGUALDAD

Q1 Edad

Respondido: 209 Omitido: 1

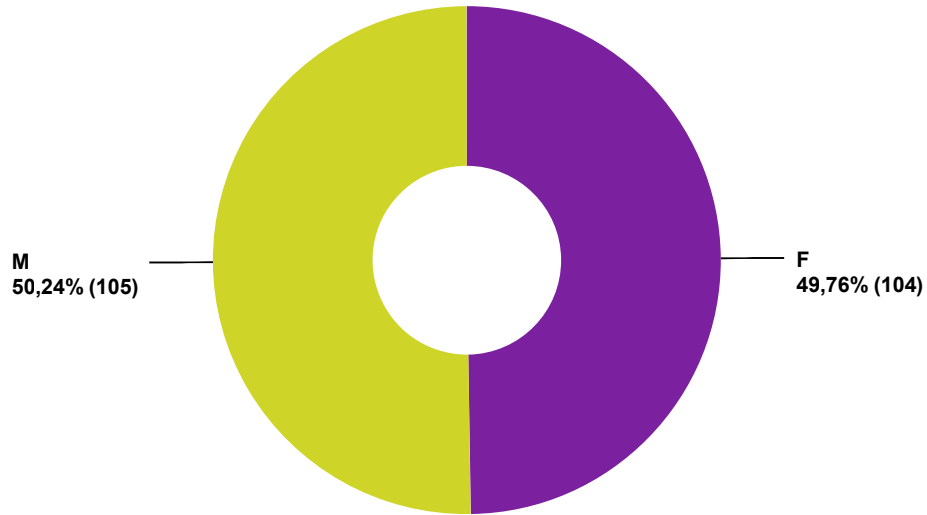


Estadísticas básicas				
Mínimo	Máximo	Mediana	Media	Desviación estándar
1,00	7,00	2,00	1,98	1,27
Opciones de respuesta			Respuestas	
18 - 23 (1)			43,54%	91
24 - 30 (2)			36,84%	77
31 - 38 (3)			8,61%	18
39 - 45 (4)			5,26%	11
46 - 52 (5)			1,91%	4

53 - 60 (6)	2,87%	6
Mayor de 60 (7)	0,96%	2
Total		209

Q2 Sexo

Respondido: 209 Omitido: 1



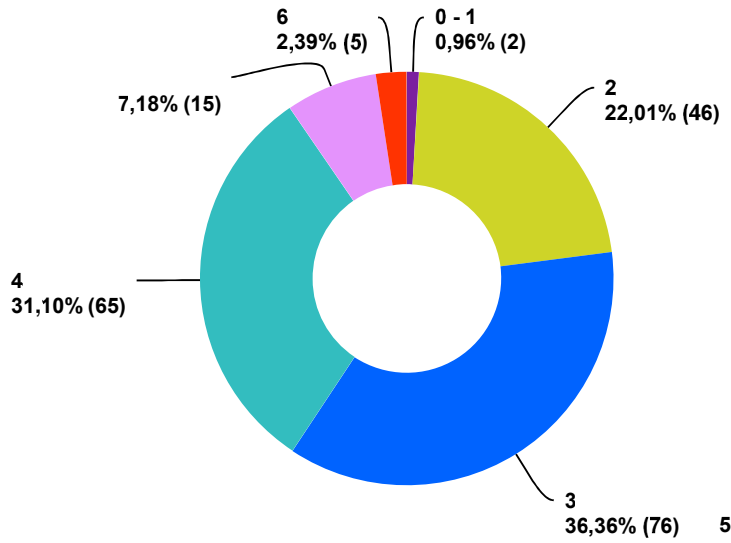
Estadísticas básicas				
Mínimo 1,00	Máximo 2,00	Mediana 2,00	Media 1,50	Desviación estándar 0,50

Estadísticas básicas				
Mínimo 1,00	Máximo 6,00	Mediana 3,00	Media 3,29	Desviación estándar 0,99

Opciones de respuesta	Respuestas	
F (1)	49,76%	104
M (2)	50,24%	105
Total		209

Q3 Estrato socioeconómico

Respondido: 209 Omitido: 1



Opciones de respuesta	Respuestas
0 - 1 (1)	0,96% 2
2 (2)	22,01% 46
3 (3)	36,36% 76
4 (4)	31,10% 65
5 (5)	7,18% 15
6 (6)	2,39% 5
Total	209

Q4 Ocupación

Respondido: 208 Omitido: 2

n.º	Respuestas	Fecha
1	Pensionado	17/05/2016 9:41
2	Ninguna	17/05/2016 9:39
3	Pensionada	17/05/2016 9:35
4	Artista	17/05/2016 9:34
5	Mensajero	17/05/2016 9:33
6	Pensionada	17/05/2016 9:24
7	Vigilante	17/05/2016 9:22
8	Contratista salud	17/05/2016 9:21

9	Estudiante	17/05/2016 9:19
10	Estudiante - Empleado	17/05/2016 9:18
11	Enchapador	17/05/2016 9:16
12	Estudiante	17/05/2016 9:15
13	Abogada	17/05/2016 9:13
14	Desempleada	17/05/2016 9:12
15	Estudiante	17/05/2016 9:10
16	Servicio doméstico	17/05/2016 9:09
17	Empleado	17/05/2016 9:07
18	Abogada	17/05/2016 9:05
19	Directora administrativa	17/05/2016 9:04
20	Estudiante	17/05/2016 9:02
21	Estudiante	15/05/2016 10:01
22	empleado	12/05/2016 22:53
23	Estudiante	12/05/2016 5:39
24	estudiante	11/05/2016 23:24
25	Estudiante	11/05/2016 21:42
26	independiente	11/05/2016 21:34
27	Estudiante	11/05/2016 21:24
28	Estudiante	11/05/2016 21:22
29	Estudiante	11/05/2016 20:58
30	Estudiante	11/05/2016 20:26
31	Estudiante	11/05/2016 18:42
32	Economista	11/05/2016 18:17
33	Trader de Café	11/05/2016 17:18
34	Empleado	11/05/2016 17:03
35	Empleado	11/05/2016 17:01
36	Psicóloga	11/05/2016 16:59
37	Administradora de empresas	11/05/2016 16:57

38	Psicóloga en formación	11/05/2016 16:54
39	Auxiliar administrativo	11/05/2016 16:52
40	Auxiliar operativo	11/05/2016 16:50
41	Abogado	11/05/2016 15:44
42	Empleado	11/05/2016 14:42
43	Amante de Chonan	11/05/2016 14:36
44	Eat I do a bye	11/05/2016 14:15
45	Empleado	11/05/2016 14:11
46	Ingeniero de Sistemas	11/05/2016 13:30
47	Investigación	11/05/2016 12:48
48	estudiante universitario	11/05/2016 12:45
49	Diseñadora	11/05/2016 12:41
50	Estudiante	11/05/2016 12:36
51	Administrador de empresas	11/05/2016 12:30
52	Estudiante	11/05/2016 12:27
53	estudiante	11/05/2016 12:27
54	Estudiante	11/05/2016 11:14
55	Empleado	11/05/2016 10:53
56	Empleada	11/05/2016 10:46
57	Ingeniero	11/05/2016 10:39
58	Estudiante	11/05/2016 10:17
59	estudiante	11/05/2016 10:16
60	Ingeniero de sistemas	11/05/2016 10:16
61	estudiante	11/05/2016 10:15
62	Ingeniera Industrial	11/05/2016 10:15
63	arquitecto	11/05/2016 10:14
64	estudiante/empleado	11/05/2016 10:13
65	Empleado	11/05/2016 10:13
66	Publicista	11/05/2016 10:12

67	Empleada	11/05/2016 10:11
68	Profesional Davivienda	11/05/2016 10:10
69	Ingeniero industrial	11/05/2016 10:10
70	Ingeniera Industrial	11/05/2016 10:09
71	Empleado	11/05/2016 10:09
72	Ingeniera Industrial	11/05/2016 10:08
73	Abogada	11/05/2016 10:07
74	Financiera	11/05/2016 10:07
75	Consultor	11/05/2016 10:06
76	Estudiante	11/05/2016 9:41
77	Asesor empresarial	11/05/2016 9:39
78	trabajador	11/05/2016 9:38
79	Supervisora agrícola	11/05/2016 9:38
80	Estudiante	11/05/2016 9:36
81	Construcción	11/05/2016 9:36
82	Abogado	11/05/2016 9:35
83	Estudiante	11/05/2016 9:34
84	Guarda de seguridad	11/05/2016 9:34
85	Construcción	11/05/2016 9:33
86	Oficios varios	11/05/2016 9:32
87	Modelo	11/05/2016 9:31
88	profesora	11/05/2016 9:30
89	Empleada doméstica	11/05/2016 9:30
90	Auxiliar peluquería	11/05/2016 9:29
91	Estudiante/Diseñadora	11/05/2016 9:28
92	Empleado	11/05/2016 9:28
93	empleado	11/05/2016 9:25
94	Diseñador gráfico	11/05/2016 9:25

95	estudiante	11/05/2016 9:17
96	Estudiante	11/05/2016 9:15
97	Desempleada	11/05/2016 9:14
98	Conductor	11/05/2016 9:13
99	Propietaria guardería infantil	11/05/2016 9:12
100	estudiante	11/05/2016 9:11
101	Estudiante	11/05/2016 9:11
102	Empleada doméstica	11/05/2016 9:10
103	Psicóloga	11/05/2016 9:08
104	Cajera	11/05/2016 9:07
105	estudiante	11/05/2016 9:06
106	Estudiante	11/05/2016 9:03
107	estudiante	11/05/2016 8:53
108	Empleada	11/05/2016 8:52
109	Empleada	11/05/2016 8:42
110	estudiante	11/05/2016 8:40
111	Estudiante	11/05/2016 8:26
112	Estudiante	11/05/2016 7:47
113	Estudiante	11/05/2016 7:42
114	Estudiante	11/05/2016 7:28
115	Estudiante	11/05/2016 7:23
116	Estudiante	11/05/2016 7:19
117	Empleado	11/05/2016 4:59
118	Estudiante	11/05/2016 3:13
119	Periodista	10/05/2016 23:11
120	Empleada	10/05/2016 23:05
121	Estudiante	10/05/2016 23:01
122	Periodista	10/05/2016 22:48

123	Estudiante	10/05/2016 22:45
124	Abogada y Estudiante	10/05/2016 22:43
125	Trabajadora	10/05/2016 22:43
126	Estudiante	10/05/2016 22:41
127	Empleado	10/05/2016 22:39
128	Empleado	10/05/2016 22:37
129	Empleado	10/05/2016 22:35
130	Desempleada	10/05/2016 22:35
131	Estudiante	10/05/2016 22:34
132	Auxiliar de calidad	10/05/2016 22:33
133	estudiante	10/05/2016 22:33
134	Independiente	10/05/2016 22:33
135	Profesora	10/05/2016 22:30
136	Estudiante	10/05/2016 22:28
137	Estudiante	10/05/2016 22:28
138	Empleado	10/05/2016 22:26
139	Estudiante	10/05/2016 22:25
140	Internacionalista	10/05/2016 22:24
141	Ingeniero mecánico	10/05/2016 22:24
142	Eñtra ajo independiente- estudiante	10/05/2016 22:23
143	Publicista	10/05/2016 22:23
144	estudiante	10/05/2016 22:22
145	Estudiante	10/05/2016 22:20
146	Guía turístico	10/05/2016 22:19
147	Estudiante	10/05/2016 22:18
148	Publicista	10/05/2016 22:18
149	Estudiante	10/05/2016 22:17
150	Estudiante	10/05/2016 22:16
151	Estudiante	10/05/2016 22:15

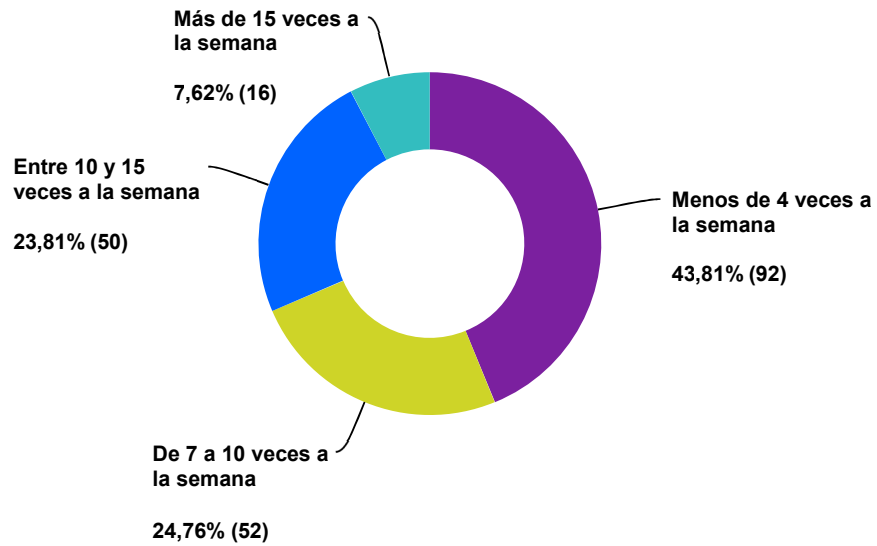
152	Estudiante	10/05/2016 22:13
153	Estudiante	10/05/2016 22:12
154	Estudiante	10/05/2016 22:08
155	Estudiante	10/05/2016 22:06
156	Estudiante	10/05/2016 21:59
157	Diseñador	10/05/2016 21:49
158	Estudiante	10/05/2016 21:49
159	Contador publico	10/05/2016 21:40
160	Empleado	10/05/2016 21:37
161	Estudiante	10/05/2016 21:31
162	Estudiante	10/05/2016 21:27
163	Socióloga	10/05/2016 21:26
164	estudiante	10/05/2016 21:20
165	Financiera	10/05/2016 21:08
166	Empleado	10/05/2016 16:27
167	Estudiante	10/05/2016 14:48
168	estudiante	10/05/2016 14:38
169	Diseñadora Industrial	10/05/2016 14:35
170	Trabajador	10/05/2016 14:33
171	Abogado	10/05/2016 13:31
172	Estudiante	10/05/2016 11:44
173	Auxiliar farmaceuta	10/05/2016 10:58
174	Auxiliar farmaceutico	10/05/2016 10:58
175	Estilista	10/05/2016 10:57
176	Estilista	10/05/2016 10:57
177	Empleado	10/05/2016 10:56
178	Empleada	10/05/2016 10:56
179	Empleado	10/05/2016 10:54

180	Empleado	10/05/2016 10:54
181	Analista	10/05/2016 10:53
182	Operadora logística	10/05/2016 10:53
183	Empleado	10/05/2016 10:52
184	Empleado	10/05/2016 10:51
185	Ingeniero de sistemas	10/05/2016 10:51
186	Auxiliar de comercio exterior	10/05/2016 10:50
187	Analista	10/05/2016 10:49
188	Empleado	10/05/2016 10:49
189	Empleado	10/05/2016 10:48
190	Empleado	10/05/2016 10:48
191	Estudiante	10/05/2016 10:47
192	Estudiante - Empleado	10/05/2016 10:46
193	Empleado	10/05/2016 10:46
194	Analista de cartera - Estudiante	10/05/2016 10:45
195	Empleado	10/05/2016 10:45
196	Ingeniero	10/05/2016 10:44
197	Diseñador gráfico	10/05/2016 10:43
198	Vigilante	10/05/2016 10:43
199	Cocinera	10/05/2016 10:42
200	Empleado	10/05/2016 10:41
201	Independiente	10/05/2016 10:40
202	Guarda de seguridad	10/05/2016 10:39
203	Técnica en cuentas nacionales	10/05/2016 10:39
204	Estudiante	10/05/2016 10:38
205	Guarda de seguridad	10/05/2016 10:37
206	Servicios generales	10/05/2016 10:37
207	Auxiliar farmaceuta	10/05/2016 10:36

208	Servicios generales	10/05/2016 10:35
-----	---------------------	------------------

Q5 Con qué frecuencia utiliza TransMilenio, contando cada entrada al sistema independiente:

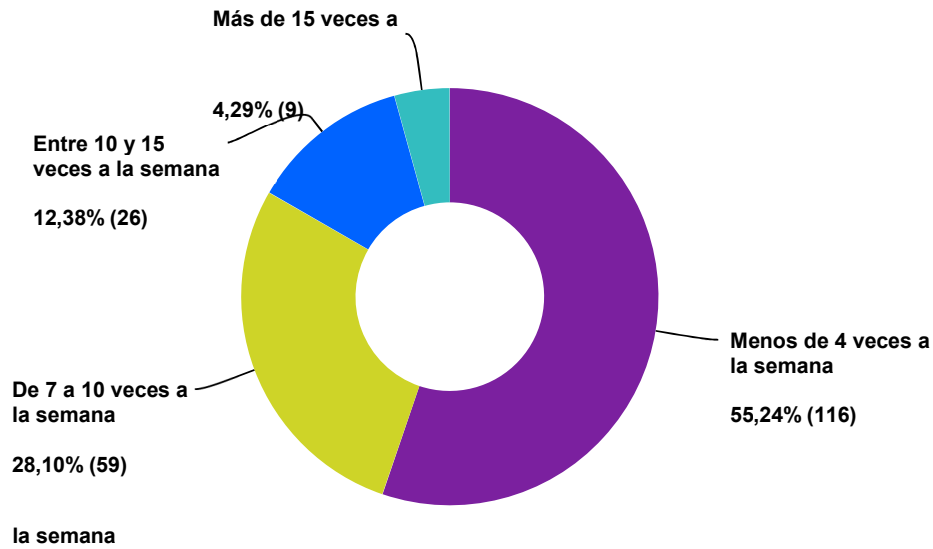
Respondido: 210 Omitido: 0



Estadísticas básicas				
Mínimo 1,00	Máximo 4,00	Mediana 2,00	Media 1,95	Desviación estándar 0,99
Opciones de respuesta				Respuestas
Menos de 4 veces a la semana (1)				43,81% 92
De 7 a 10 veces a la semana (2)				24,76% 52
Entre 10 y 15 veces a la semana (3)				23,81% 50
Más de 15 veces a la semana (4)				7,62% 16
Total				210

Q6 Con qué frecuencia utiliza SITP, contando cada entrada al sistema independiente:

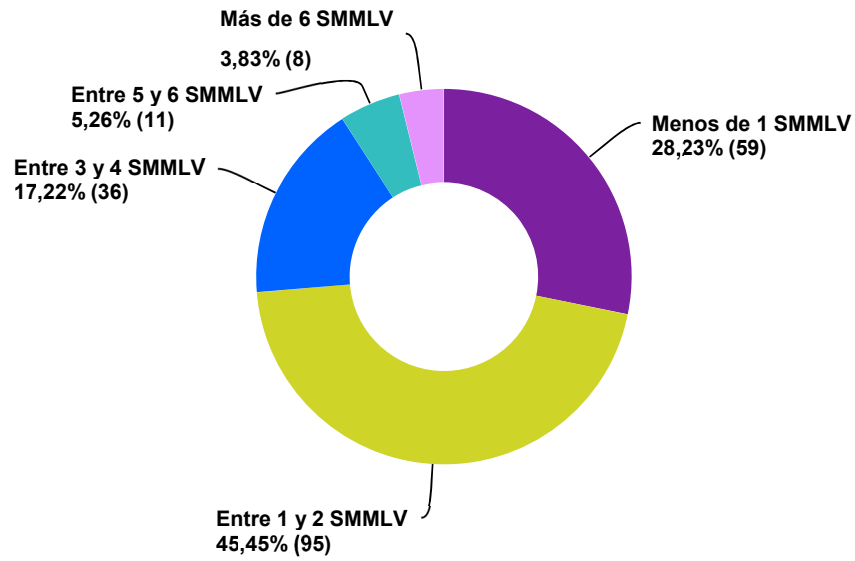
Respondido: 210 Omitido: 0



Estadísticas básicas				
Mínimo 1,00	Máximo 4,00	Mediana 1,00	Media 1,66	Desviación estándar 0,85
Opciones de respuesta				Respuestas
Menos de 4 veces a la semana (1)				55,24% 116
De 7 a 10 veces a la semana (2)				28,10% 59
Entre 10 y 15 veces a la semana (3)				12,38% 26
Más de 15 veces a la semana (4)				4,29% 9
Total				210

Q7 Sus ingresos mensuales oscilan entre:

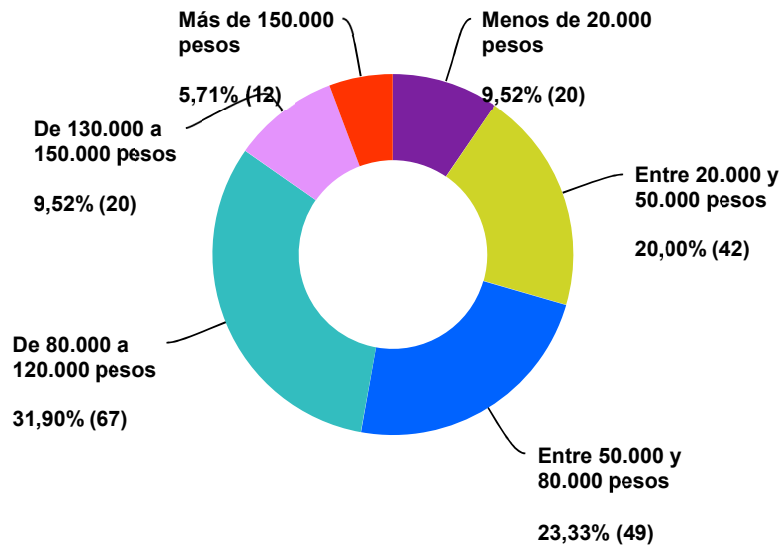
Respondido: 209 Omitido: 1



Estadísticas básicas				
Mínimo	Máximo	Mediana	Media	Desviación estándar
1,00	5,00	2,00	2,11	1,00
Opciones de respuesta			Respuestas	
Menos de 1 SMMLV (1)			28,23%	59
Entre 1 y 2 SMMLV (2)			45,45%	95
Entre 3 y 4 SMMLV (3)			17,22%	36
Entre 5 y 6 SMMLV (4)			5,26%	11
Más de 6 SMMLV (5)			3,83%	8
Total				209

Q8 Mensualmente gasta, aproximadamente, en transporte público:

Respondido: 210 Omitido: 0



Estadísticas básicas				
Mínimo	Máximo	Mediana	Media	Desviación estándar
1,00	6,00	3,00	3,29	1,31
Opciones de respuesta				Respuestas
Menos de 20.000 pesos (1)				9,52% 20
Entre 20.000 y 50.000 pesos (2)				20,00% 42
Entre 50.000 y 80.000 pesos (3)				23,33% 49
De 80.000 a 120.000 pesos (4)				31,90% 67
De 130.000 a 150.000 pesos (5)				9,52% 20

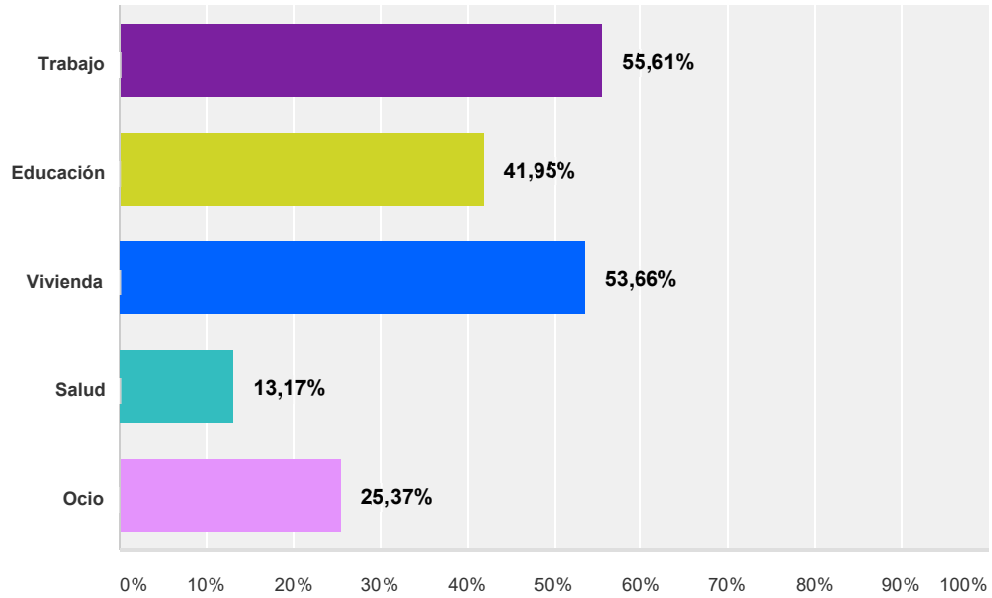
Más de 150.000 pesos (6)	5,71%	12
Total		210

Opciones de respuesta	Respuestas
Trabajo (1)	55,61% 114
Educación (2)	41,95% 86
Vivienda (3)	53,66% 110
Salud (4)	13,17% 27
Ocio (5)	25,37% 52
Total de encuestados: 205	

n.º	Otro (especifique)	Fecha
1	No utilizo el sistema con frecuencia	11/05/2016 15:44
2	no lo uso.	11/05/2016 9:38
3	Universidad	10/05/2016 22:16
4	Universidad	10/05/2016 22:15
5	No lo uso	10/05/2016 21:26

Q9 Utiliza el sistema de transporte público con el fin de llegar a qué sitio: Seleccione de una a tres opciones

Respondido: 205 Omitido: 5

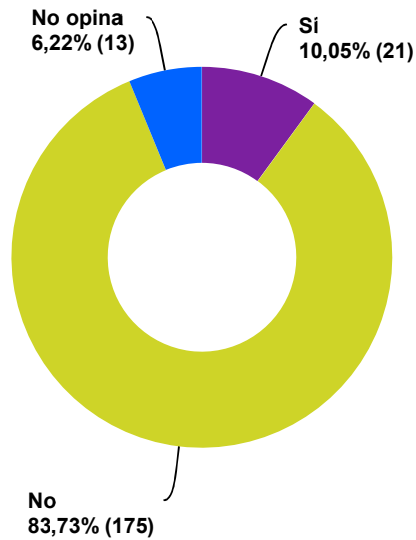


Estadísticas básicas

Mínimo	Máximo	Mediana	Media	Desviación estándar
1,00	5,00	2,00	2,53	1,33

Q10 Está de acuerdo con la tarifa actual tanto de TransMilenio -\$2.000- como del SITP -\$1.700-:

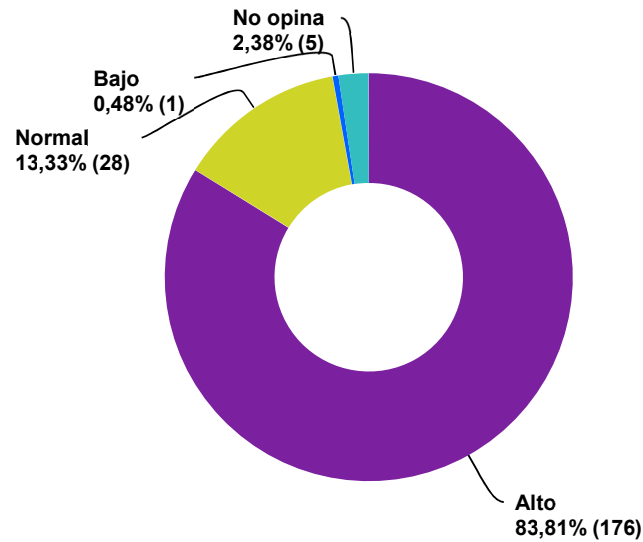
Respondido: 209 Omitido: 1



Estadísticas básicas				
Mínimo	Máximo	Mediana	Media	Desviación estándar
1,00	3,00	2,00	1,96	0,40
Opciones de respuesta			Respuestas	
Si (1)			10,05%	21
No (2)			83,73%	175
No opina (3)			6,22%	13
Total				209

Q11 Considera que el pasaje tanto de TransMilenio -\$2.000- como del SITP \$1.700- es:

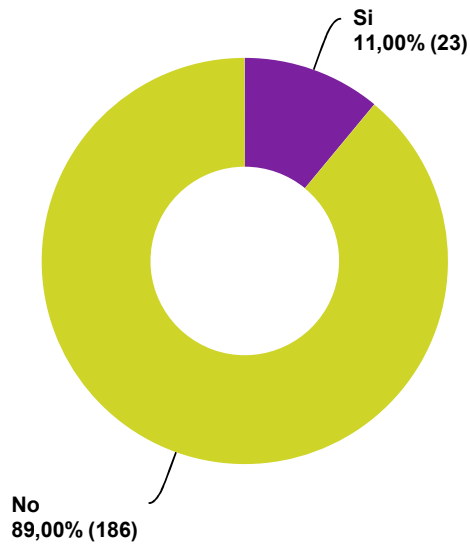
Respondido: 210 Omitido: 0



Estadísticas básicas				
Mínimo	Máximo	Mediana	Media	Desviación estándar
1,00	4,00	1,00	1,21	0,57
Opciones de respuesta			Respuestas	
Alto (1)			83,81%	176
Normal (2)			13,33%	28
Bajo (3)			0,48%	1
No opina (4)			2,38%	5
Total				210

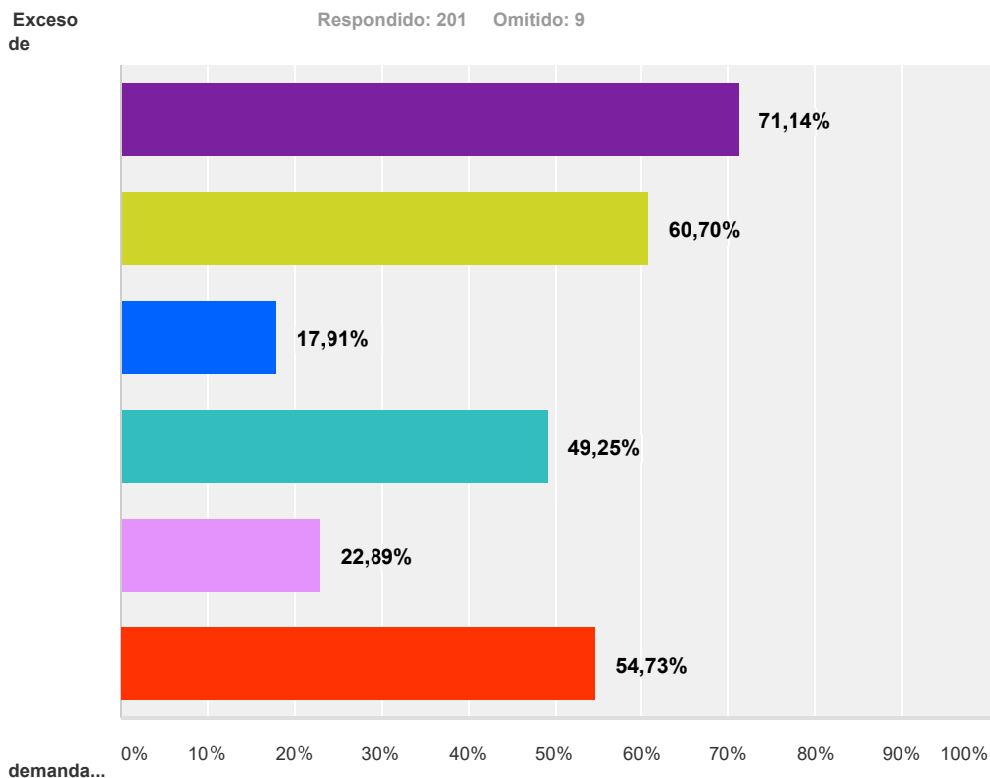
Q12 Considera que hay reciprocidad entre las tarifas del sistema de transporte público y la calidad del mismo:

Respondido: 209 Omitido: 1



Estadísticas básicas				
Mínimo 1,00	Máximo 2,00	Mediana 2,00	Media 1,89	Desviación estándar 0,31
Opciones de respuesta			Respuestas	
Si (1)			11,00%	23
No (2)			89,00%	186
Total			209	

Q13Cuál es el principal problema de calidad del sistema que usted encuentra?: Puede seleccionar entre dos y tres opciones



Opciones de respuesta	Respuestas
Exceso de demanda (articulados y buses llenos) (1)	71,14% 143
Demora en la espera de los articulados y buses (2)	60,70% 122
Largas filas en el ingreso (3)	17,91% 36
Inseguridad (4)	49,25% 99
Presencia de vendedores ambulantes e indigentes (5)	22,89% 46
Falta de cultura ciudadana (6)	54,73% 110
Total de encuestados: 201	

n.º	Otro (especifique)	Fecha
1	No hay respeto por las personas mayores	17/05/2016 9:39
2	No esta condicionado para personas en condición de discapacidad	17/05/2016 9:34

3	Rutas	17/05/2016 9:18
---	-------	-----------------

Demora en la espera de lo...

Largas filas en el ingreso Inseguridad

Presencia de vendedores...

Falta de cultura...

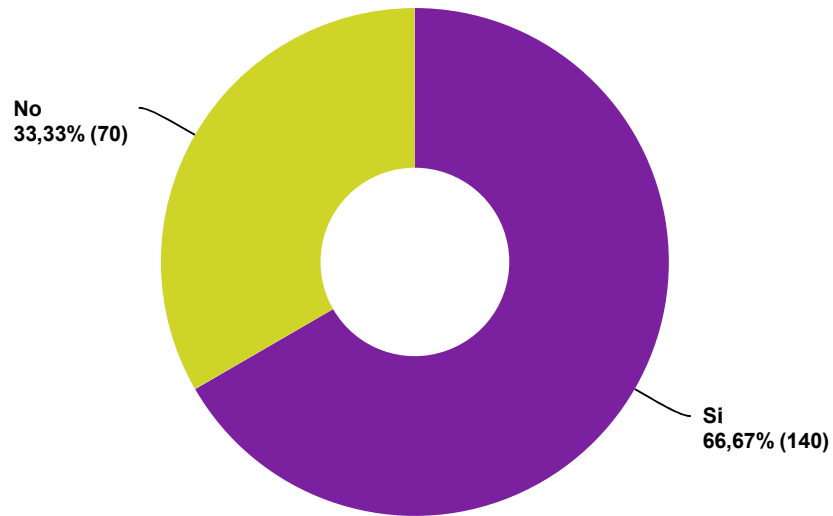
Estadísticas básicas

Mínimo 1,00	Máximo 6,00	Mediana 3,00	Media 3,20	Desviación estándar 1,87
-----------------------	-----------------------	------------------------	----------------------	------------------------------------

4	Todas las anteriores	17/05/2016 9:15
5	Todas las anteriores	11/05/2016 17:03
6	Todas las anteriores	11/05/2016 17:01
7	Mal manejo por parte de los conductores.	11/05/2016 12:41
8	Infraestructura	11/05/2016 10:15
9	No hay planeación desde el Distrito	11/05/2016 10:13
10	Desorden administrativo del sistema	11/05/2016 10:06
11	Ninguno	11/05/2016 9:31
12	falta de capacitación a los conductores y excesivas demoras en las rutas alimentadoras	11/05/2016 9:25
13	Mala infraestructura para cubrir la demanda de usuarios.	10/05/2016 22:13
14	Falta de planeación estratégica desde la alcaldía	10/05/2016 10:43

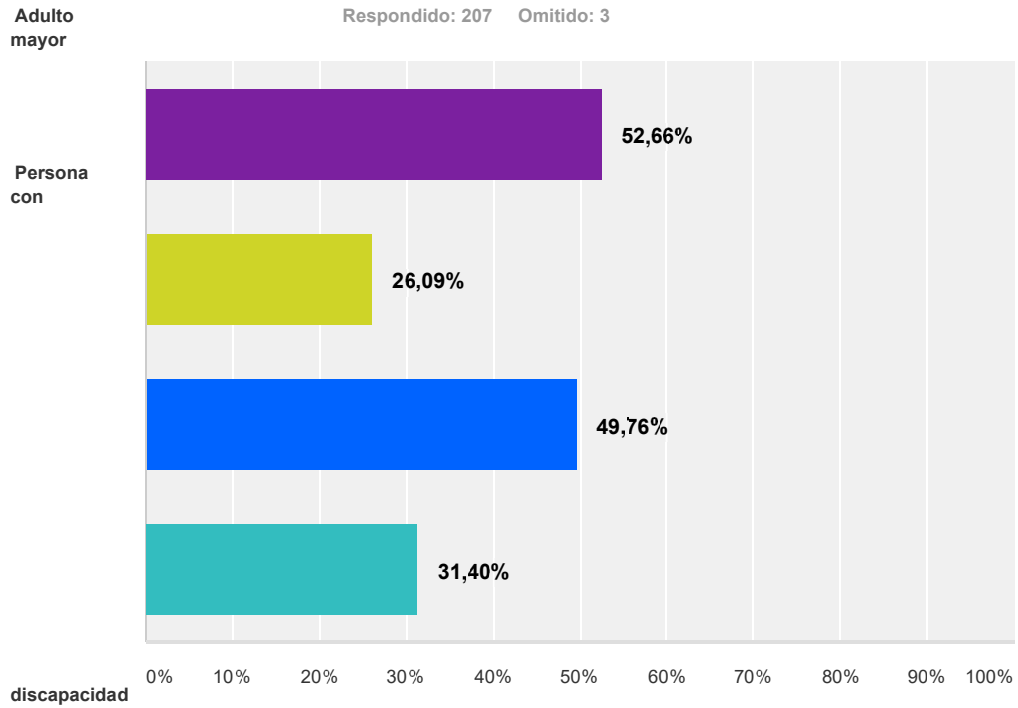
Q14 Tiene conocimiento de las tarifas diferenciales que tiene tanto TransMilenio como el SITP:

Respondido: 210 Omitido: 0



Estadísticas básicas				
Mínimo 1,00	Máximo 2,00	Mediana 1,00	Media 1,33	Desviación estándar 0,47
Opciones de respuesta			Respuestas	
Si (1)			66,67%	140
No (2)			33,33%	70
Total				210

Q15 Cuáles de los siguientes criterios para acceder a la tarifa diferencial conoce: Seleccione de una a tres opciones



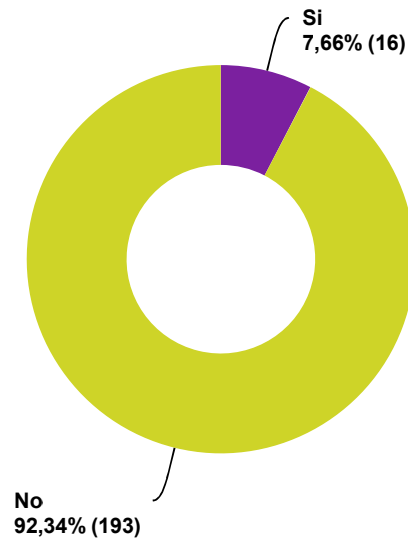
SISBEN puntaje entre 0 y 40

Ninguno

Opciones de respuesta	Respuestas
Adulto mayor (1)	52,66% 109
Persona con discapacidad (2)	26,09% 54
SISBEN puntaje entre 0 y 40 (3)	49,76% 103
Ninguno (4)	31,40% 65
Total de encuestados: 207	
Estadísticas básicas	
Mínimo 1,00	Máximo 4,00
Mediana 3,00	Media 2,37
Desviación estándar 1,13	

Q16 Cuenta con alguno de los requisitos para hacer efectiva las tarifas diferenciales (adulto mayor, persona con discapacidad, SISBEN puntaje entre 0 y 40)

Respondido: 209 Omitido: 1

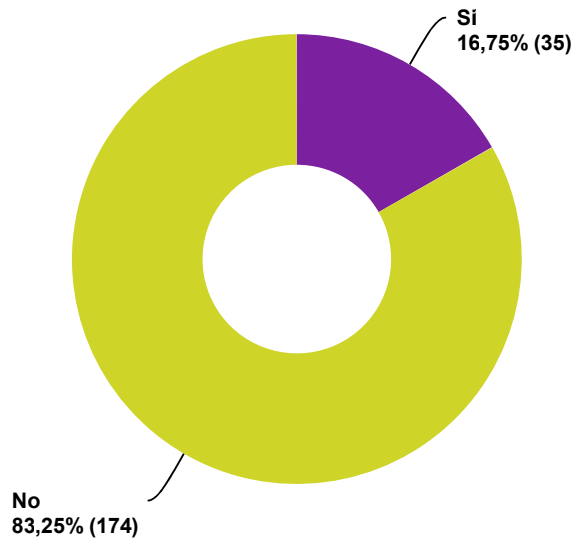


Opciones de respuesta	Respuestas
Si (1)	7,66% 16
No (2)	92,34% 193
Total	209

Estadísticas básicas				
Mínimo 1,00	Máximo 2,00	Mediana 2,00	Media 1,92	Desviación estándar 0,27

Q17 Cuenta con la tarjeta Tu Llave Plus la cual hace efectiva la tarifa diferencial a la que se puede acceder:

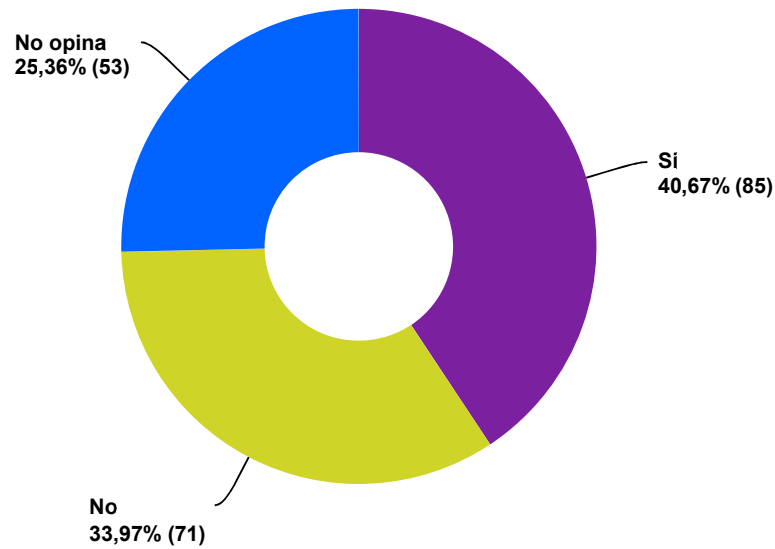
Respondido: 209 Omitido: 1



Estadísticas básicas				
Mínimo 1,00	Máximo 2,00	Mediana 2,00	Media 1,83	Desviación estándar 0,37
Opciones de respuesta			Respuestas	
Si (1)			16,75%	35
No (2)			83,25%	174
Total				209

Q18 Considera que las tarifas diferenciales contribuyen a reducir la desigualdad en el acceso al transporte:

Respondido: 209 Omitido: 1



Opciones de respuesta	Respuestas
Si (1)	40,67% 85
No (2)	33,97% 71
No opina (3)	25,36% 53
Total	209

Q19 Estaría de acuerdo en incluir tarifas diferenciales a estudiantes y

Estadísticas básicas

Mínimo	Máximo	Mediana	Media	Desviación estándar
1,00	3,00	2,00	1,85	0,80

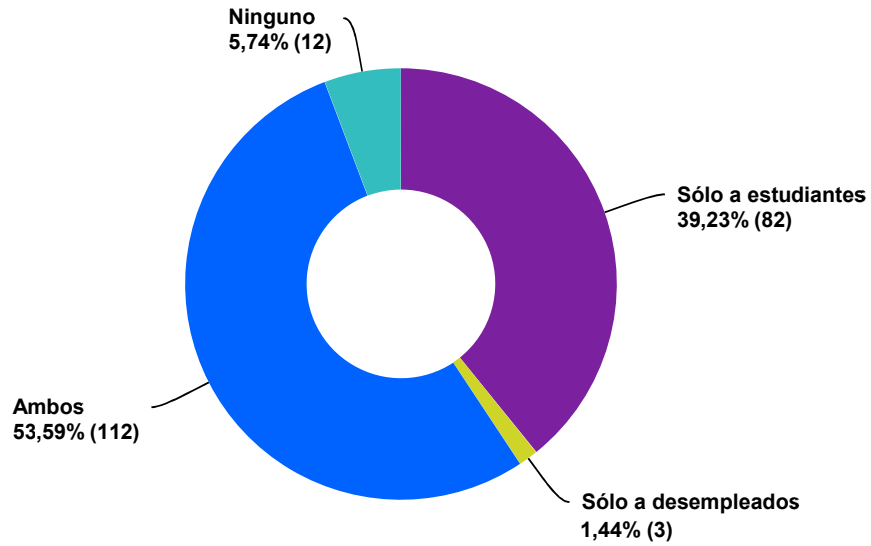
n.º	Otro (especifique)	Fecha
1	Usuarios con uso de más de 10 veces a la semana	17/05/2016 9:18
2	Personas que no estén en el Sisben pero son de bajos recursos	17/05/2016 9:02
3	A todas las personas de bajos recursos	11/05/2016 9:10

Estadísticas básicas

Mínimo	Máximo	Mediana	Media	Desviación estándar
1,00	4,00	3,00	2,26	1,04

desempleados:

Respondido: 209 Omitido: 1

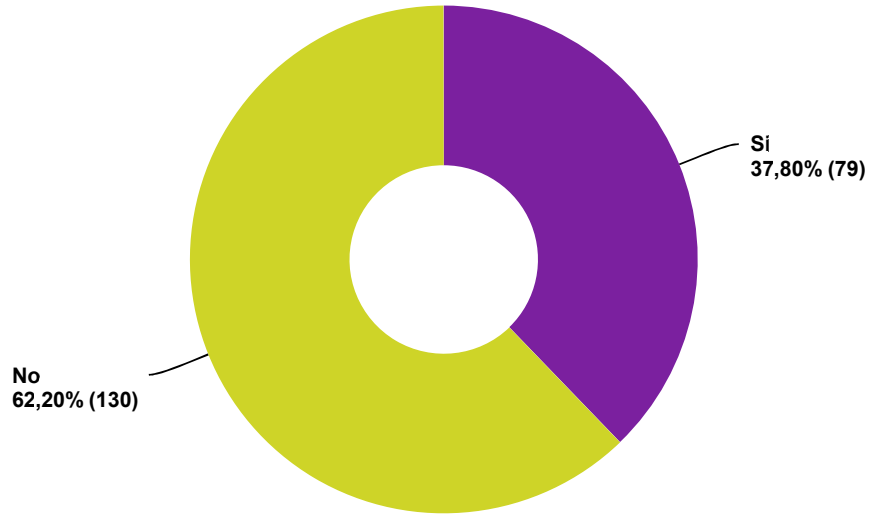


Opciones de respuesta	Respuestas
Sólo a estudiantes (1)	39,23% 82
Sólo a desempleados (2)	1,44% 3
Ambos (3)	53,59% 112
Ninguno (4)	5,74% 12
Total	209

Estadísticas básicas				
Mínimo	Máximo	Mediana	Media	Desviación estándar
1,00	2,00	2,00	1,62	0,48

Q20 Estaría de acuerdo en implementar tarifas por distancias y/o trayectos:

Respondido: 209 Omitido: 1



ANEXO 3. ENTREVISTA SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD

SDM- DESS- 78768-2016

Señora
Laura Mejía Garzon
Laura.mejiagarzon@gmail.com
Ciudad

Ref: Respuesta SDQS No. 1016812016

Respetada Señora Laura:

Una vez recibido su requerimiento por el Sistema Distrital de Quejas y Soluciones, damos respuesta a continuación a su cuestionario.

- I. Desde el punto de vista de la Secretaría Distrital de Movilidad, se puede hablar de una privatización del transporte público en Bogotá? Si — No, por qué?

Respuesta: El transporte público en Bogotá es un servicio prestado por privados pero regulado y reglamentado por el estado, desde hace muchos años este servicio no ha sido prestado por el estado, por lo que no se puede hablar de privatización del servicio cuando nunca ha sido prestado por el sector público.

Ahora bien el Sistema Transmilenio y la actual implementación del SITP operan como un servicio prestado por particulares a través de los contratos de concesión, pero regulado y gestado por el estado, por lo que el ente gestor como lo es Transmilenio vigila y regula la operación del servicio.

2. Dentro de la distribución de ganancias que se da entre las empresas privadas y el Distrito, ¿hay algún porcentaje designado a la Secretaría de Movilidad?

Respuesta: La tarifa que se cobra al usuario es para remunerar los costos del servicio en el cual se incluye la operación de los buses, la operación de recaudo, los sistemas informativos, el mantenimiento de estaciones y la remuneración del ente gestor (Transmilenio S.A.), no existe ningún porcentaje de remuneración dentro de los ingresos para la Secretaría de Movilidad.

Sin embargo no es acertada su afirmación en relación a que existe un esquema de ganancias entre el Distrito y las empresas privadas, en este caso hay que entender el

Página

AC 13 No. 37-35

Tel: 3649400

BOGOTA

MEJO

MAYOR DE BOGOTÁ DC.

SECRETARIADEMOVILIDAD

negocio como tal, los recaudos de tarifa va a un fondo como una gran bolsa donde luego se le paga a cada uno de los actores del sistema, operadores de buses, operador de recaudo, operador de sistemas de información, manejo de fiducia y ente gestor, por lo tanto lo que se está repartiendo de los ingresos de la tarifa no son ganancias si no el pago

por los costos que tiene que incurrir cada actor según su actividad.

Ahora bien el fondo funciona así: si hay mayores ingresos por tarifa que superan la remuneración de costos, estos se quedan en el fondo para amortizar los pagos que se deban realizar posteriormente cuando el recaudo de tarifas no sea suficiente para remunerar los costos, en ese caso, de ser necesario el Distrito aporta el faltante.

3. Sabe la Secretaría cómo se definen las tarifas y qué criterios se tienen en cuenta la hora de establecer las tarifas? ¿La Secretaría tiene participación alguna en la toma de este tipo de decisiones?

Respuesta: La fijación de tarifas se hacen dentro del marco legal establecido para la fijación de las mismas en este caso el Decreto Distrital 309 de 2009 en su capítulo VI y la Resolución 012333 de 2012 expedida por el Ministerio de Transporte, en donde se indica la competencia de cada entidad y se explica los conceptos de tarifa técnica y tarifa al usuario así como los principios tarifarios.

4. Si la Secretaría de movilidad tiene alguna participación en el establecimiento de tarifas, bajo qué criterios opera? Es decir a partir de un enfoque social, de infraestructura, entre otros?

Respuesta: Los lineamientos que debe seguir esta Secretaría al momento de recomendar una tarifa se encuentran establecidos en el Decreto Distrital 309 de 2009 en su capítulo

VI y la Resolución 012333 de 2012 expedida por el Ministerio de Transporte.

5. ¿Qué tanta comunicación se maneja con la Secretaría Distrital de Movilidad, el Ministerio del Transporte, la Alcaldía y los operarios, en torno al tema tarifario y de equidad en el

transporte público?

Respuesta: Los lineamientos que debe seguir esta Secretaría al momento de recomendar una tarifa se encuentran establecidos en el Decreto Distrital 309 de 2009 en su capítulo VI y la Resolución 012333 de 2012 expedida por el Ministerio de Transporte, es de recordar que uno de los principios para definir la tarifa es que esta sea costeable para los usuarios.

6. Dentro de la Secretaría de Movilidad se llevan a cabo debates con respecto al establecimiento de tarifas? De ser así, a qué debates dan lugar?

PAOI-PROI-UDOI V.2.0

M
PA



Respuesta: Por favor remitirse a la reglamentación sobre el tema establecida en el Decreto 309 de 2009, resolución 01233 del Ministerio de Transporte,

Sin embargo, es de aclarar que no se hacen ningún tipo de debate, se hacen consultas dependiendo del esquema tarifario a adoptar, las consultas se hacen ante el Confis Distrital.

7. La Secretaría tiene conocimiento de criterios de igualdad y equidad que se tengan en cuenta a la hora de establecer las diferentes tarifas, tanto regulares como diferenciales? Saben a la vez si se cuenta con un enfoque de equidad social

Respuesta: Por favor remitirse a la reglamentación sobre el tema le cito Decreto 309 de 2009, resolución 01233 del Ministerio de Transporte.

Sin embargo, resaltamos que el estado puede establecer acciones afirmativas en relación de determinados grupos sociales sin que esto vulnere el derecho de igualdad.

8. ¿A la hora de establecer las tarifas, tanto regulares como diferenciales, la Secretaría tiene conocimiento sobre si se tiene en cuenta la capacidad de pago por parte de los usuarios? Se han llevado a cabo estudios que les permita dar cuenta de esto?

Respuesta: Por favor remitirse a la reglamentación sobre el tema le cito Decreto 309 de 2009, resolución 01233 del Ministerio de Transporte, pero efectivamente el principio de costeabilidad está considerado.

El histórico de gasto en transporte evidencia que haciendo una estimación de 50 viajes mensuales, el aumento tarifario no afecta el porcentaje del ingreso que históricamente se ha destinado a este rubro.

ALCALDIA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARIA DE MOVILIDAD

VIAJES ESTIMADOS DIARIOS	2
DIAS LABORADOS AL MES	25
TOTAL VIAJES AL MES PARA UNA PERSONA - MOTIVOS LABORALES	50

AUMENTO DE TARIFA EN 9200

AÑO	SALARIO MINIMO	AUXILIO DE TRANSPOR T	TOTAL INGRESO MENSUA L	COSTO MENSUAL TRANSPORTE SERVICIO TRONCAL	% SOBRE EL SALARIO (SALARIO MAS AUXILIO DE TRANSPOR T	COSTO MENSUAL TRANSPORTE SERVICIO ZONAL	% SOBRE EL SALARIO (SALARIO O AUXILIO DE PORT
2001	\$ 286.0W	S 30000		\$ 42.500	13,4%		
2002	309.000	34.000	343.000	45.000	13 1%		
2003	\$ 332.000	\$ 37.500	369.500	52,100	14,		
2004	S 358000	S 41.600	\$ 399.	\$ 55.000			
2005	\$ 381.500	\$ 44.500	\$ 426.	\$ 60.000	14,1%		
	\$ 408.	547.700	S 455.700	\$ 62.100			
	S 433.700	S 50.800	S 484.500	\$ 67.500			
		S 55.000	S 516	\$ 72.500	140%		
2009	\$ 496.	s 59.300	S 556.200	\$ 75.000	13,5%		
2010	\$ 515.000	\$ 61.500	\$ 57asoo	\$ 80.000	13,9%		
2011	S 535.6X	s 63.00	S 599.200	S85.cno	14,2%		
2012	\$ 566.700	\$ 67.8W	\$ 634.500	\$86.450	13,6%		
2013	589.500	\$70.5(X)	\$ 660.000	\$ 85.ow			

Página 4

AC 13 No. 37-35

BOGOTA

Tel: 3649400

ALCALDIA MAYOR
DE BOGOTÁ D.c.

DE

2014	\$ 616.000	72.0(X)	\$ 688.000	90.000	13,1%	\$ 75.000	
2015	\$ 644.350	\$ 74.000	718.350	\$ 90.000	12.5%	\$ 75.000	104%
2016	\$ 689.454	\$ 77.700	767.	\$ 100.000	13,0%	\$ 85.000	11,1%

Es de resaltar que las Encuestas de Movilidad evidencian tasas de viaje inferiores a 2 en cada estrato socioeconómico como se muestra a continuación.

ESTRATO	Viajes Transpúblicos por Persona	Tasa de viajes en transporte público por persona 2015
1	0,73	1,15
2	0,70	1,10
3	0,75	1,02
4	0,68	0,70
5	0,48	0,46
6	0,25	0,44

PAOI-PROI-MDOI V.2,0

Página 5

BOGOTÁ

AC 13 No. 37-35

Tel: 3649400

www.movilidadbogota.gov.co

EJOR info: Línea 195

ARA TODOS



Por lo anteriormente expuesto se considera que el decreto 046 de 2016 considero el principio de Costeabilidad.

9. La Secretaría considera que a la hora de discutir e implantar las diferentes tarifas predomina un enfoque económico, ligado al costo-beneficio o más bien prima un enfoque de equidad social que aboga por un bienestar social?

Respuesta: Por favor remitirse a la reglamentación sobre el tema le cito Decreto 309 de 2009, resolución 01233 del Ministerio de Transporte.

Para aclarar su pregunta, la normatividad establece unos principios tarifarios a revisar al momento de establecer la tarifa, es por eso que constantemente el Distrito tiene que destinar recursos para suplir los costos que los recaudos de tarifas no cubren, recuerde que el sistema no está siendo autosostenible vía tarifa, por lo que la tarifa al usuario es inferior a la tarifa técnica.

- 10, Se implementan actualmente políticas públicas de transporte por parte de la Secretaría de Movilidad enfocadas a minar la desigualdad en el acceso al transporte público? De ser así, cuáles?

Respuesta: NO es clara su pregunta en relación a la desigualdad en el acceso al transporte público, ya que todos los ciudadanos acceden al servicio de transporte en iguales condiciones, sin embargo es de considerar que se trabaja en el tema de accesibilidad para personas de movilidad reducida como personas en condición de discapacidad, adultos mayores y niños.

Las rampas en los buses es un ejemplo de cultura de ceder las sillas y el fomento del buen comportamiento y uso del Sistema.

- 11, ¿Cree que económicamente hablando el sistema es accesible para todos los ciudadanos? Si —No, por qué?

Respuesta; Esta Secretaría ha recomendado las tarifas al Público atendiendo los principios tarifarios establecidos en el Decreto Distrital 309 de 2009, y considera que el sistema es accesible para todos los ciudadanos ya que tuvo en cuenta estos principios.

12. ¿Qué tanto considera que las tarifas regulares y diferenciales reproducen o atenúan brechas sociales y económicas?

Respuesta: No se tiene conocimiento que las tarifas actuales del SITP o las tarifas en general del transporte público reproduzcan o atenúen brechas sociales y económicas.

R01-MD01uZO

13. ¿Qué tanto cree que influyen los problemas "institucionales" y económicos del sistema a la hora de definir las diferentes tarifas? Esto en la medida en que, el año pasado se dio a conocer la finalización de la hora Valle, dado que el sistema no tenía como sostenerse, y prácticamente estaba entrando en lo que se puede denominar una crisis.

Respuesta: La implementación de la tarifa hora valle no obedeció a un esquema para que la tarifa fuera más accesible, si no para gestionar la demanda del sistema y crear un incentivo para que las personas no hicieran sus viajes en hora pico, la razón por la que se eliminó fue porque ya había perdido efecto y generaba unos costos que no eran justificables.

14. ¿con respecto a las tarifas diferenciales implementadas hasta el día de hoy—adulto mayor, Sisben y persona en condición de discapacidad- la Secretaría tiene conocimiento sobre qué impacto han tenido? Han contribuido a un mayor acceso por parte de los ciudadanos Estas tarifas han influido en la subida de las tarifas regulares?

Respuesta: Las tarifas relacionadas con discapacidad y Sisben se cubren con recursos corrientes del distrito, la del adulto mayor se estableció en los contratos, luego no incrementan costos en la tarifa que usted denomina regular.

En cuanto al seguimiento se observa que las personas han venido aumentando el uso en el sistema debido al avance que ha tenido la implementación del SITP, se podrían evaluar mejor en el momento que el sistema este 100% implementado sobre todo en el componente zonal a fin de evitar sesgos en la información debido a que actualmente se encuentra en desmonte el servicio de transporte público colectivo.

Comportamiento de validaciones diarias personas en condición de discapacidad.

PA01-PROF-MD01 V,2.O.

Página 6

PA01-PROI-MDOI

AC 13 No, 37-35

Tel: 3649400

BOGOTÁ

Página 7

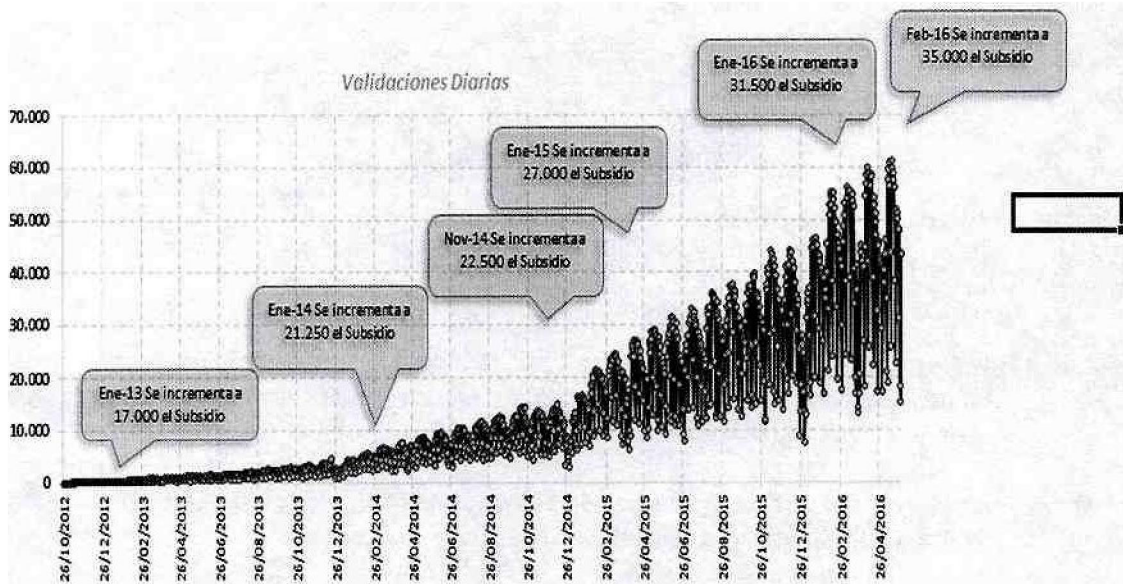
BOGOTÁ

MEJOR

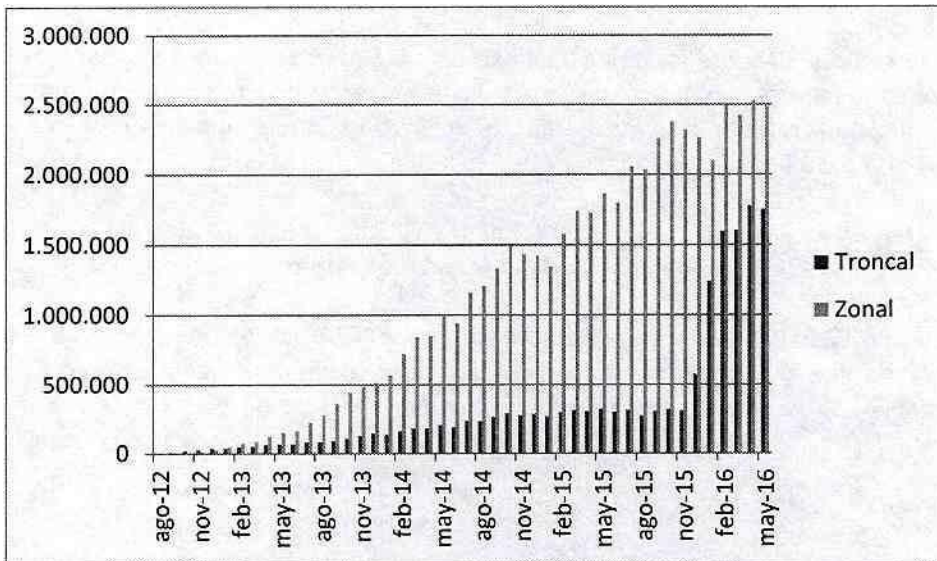


SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Análisis Gráfico



Comportamiento de validaciones diarias adulto mayor.



AC 13 No. 37-35 Tel:
3649400

V2_o

PAOI-PROI-MDOI

AC 13 No, 37-35

Tel: 3649400

Comportamiento validaciones Sisben.



15. La Secretaría como agente público considera que son suficientes las tarifas diferenciales implementadas hasta el momento para reducir la desigualdad y asegurar el acceso económico por parte de todos los ciudadanos?

Respuesta: No contamos con estudios que permitan asegurar que sea el costo de la tarifa del transporte lo que provoque o permita superar la desigualdad y el acceso económico de los habitantes de una región.

16. ¿Tiene conocimiento sobre el estado en que se encuentra la discusión y establecimiento de tarifas diferenciales para estudiantes que se anunció en el mes de Septiembre del año pasado por parte del entonces Alcalde, Gustavo Petro? ¿La Secretaría tiene alguna intervención en estos casos?

Respuesta: Los Acuerdos deben cumplir con las normas establecidas por e Estado Colombiano para ser emitidos, por lo cual la Administración está en revisión del Acuerdo en mención en relación a la evaluación de impacto fiscal que se tuvo en cuenta para la expedición del mismo.

17. ¿Qué tan auto-sostenible es o no realmente el sistema para poder llevar en marcha políticas públicas que abogan por tarifas diferenciales garantes de accesibilidad?

Respuesta: El SITP no es auto sostenible vía tarifa. El Actual Plan de Desarrollo Nacional contemplo que las entidades territoriales podrían reglamentar medidas como cobro por congestión, sobretasa a parquaderos, cobro por parqueo en vía entre otros, fin de



buscar fuentes que puedan financiar el sistema de transporte de pasajeros donde las tarifas no sean el único ingreso.

18. ¿Estaría de acuerdo en implementar tarifas diferenciales para los estudiantes y desempleados? ¿se han adelantado discusiones en torno a este tema?

Respuesta: La Secretaría puede estar de acuerdo con la imposición de muchas tarifas, mas sin embargo la reglamentación del Estado Colombiano establece que toda medida de gasto debe tener su análisis de impacto fiscal.

19. ¿Estaría de acuerdo en implementar tarifas por distancias y/o trayectos? ¿se han adelantado discusiones en torno a este tema?

Respuesta: Una tarifa por Distancia afectaría a las personas que viven más lejos de los centros de actividad por lo que seguramente población de bajos ingresos se verían afectada con dicho esquema tarifario,

20. Con el revuelo y las constantes manifestaciones que causó el aumento de las tarifas a principio de año se ha discutido sobre una posible reducción de la tarifa, dada la Inconformidad de los usuarios? ¿La Secretaría tiene alguna postura frente a esta situación?

Respuesta: Por lo general los aumentos de tarifas no son bien recibidos por la opinión pública, pero el aumento decretado este año fuera de tener una inconformidad inicial que es entendible no ha evidenciado bajas en la demanda del servicio.

Relacionando los aumentos del Salario Mínimo y las tarifas del SITP se puede observar que desde el inicio del SITP en el año 2012 al 2015, las tarifas han variado en un 5,5% para el troncal y en un 6.796 para el zonal, variación inferior a la variación de la inflación nacional que presenta un acumulado del 15% y a la variación de la suma del salario

ALCALD(A MAYOR
DE BOGOTÁ

SECRETARIA MOVILIDAD

mínimo más el auxilio de transporte que presenta una variación acumulada del 18.1% en el periodo señalado, como se evidencia en la tabla siguiente.

V_ZO

DC.

DE

Año	TARIFA USUARIO TRONCAL	TARIFA DEL ZONAL SITP	AUMENTOS TARIFAROS TRONCAL	del TU desde inicio del SITP año 2012-TRONCAL	% DE AUMENTOS TARIFAR/OS ZONAL	Variación acumulada del Tu desde inicio del SITP año ZONAL	IPC	Variación acumulada desde inicio del SITP año 2012. ZONAL	VARIACIÓN DEL SALARIO MINIMO MAS AUXILIO DE TRANSPORTE	Variación acumulada SM desde inicio del SITP año 2012ZONAL
2001	850						77%			
2002	\$ 900						7,0%			
2003	\$ 1.042		13				6,5%	6,9%		
2004	\$ 1.100		5,3%							
2005								6,2%		
2006	\$ 1.242		3,4%							
2007	\$ 1.350		8,0%							
2008	\$ 1.450						77%			
2009	\$ 1.500									
2010	\$ 1.600		6,3%				3,2%	3,5%		

PAOÂ-PROI-MDOI

AC 13 No. 37-35

Tel: 3649400

MEJO

ALCALD(A MAYOR
DE BOGOTÁ

SECRETARIA MOVILIDAD

2011	\$ 1.700						3,7%			
2012	1.729	s 1.400		1,7%			2,4%		5,5%	
2013	\$ 1.700	\$ 1.400								9,4%
2014	\$ 1.800	1.500				6,7%				
2015	S 1.800	\$ 1.500					6,8%			

Por ultimo en atención a su solicitud de recomendarle literatura sobre el tema, a continuación listamos una serie de bibliografía que le podría ser útil en su estudio.

- Robert Cervero, "STATE ROLES IN PROVIDING AFFORDABLE MASS TRANSPORT SERVICE FOR LOW- INCOME RESIDENTS, INTERNACIONAL TRANSPORT FÓRUM"; 2011.
- The World Bank, Latin America and the Caribbean Region, " AFFORDABILITY AND SUBSIDIOS IN PUBLIC URBAN"; 2007.
- Banco de desarrollo de América Latina CAF, "DESARROLLO URBANO Y MOVILIDAD EN AMERICA LATINA", 2011.
- Lucio Castro, Paula Szenkman, "EL ABC DE LOS SUBSIDIOS DE TRANSPORTE", 2012.
- Patricio Piola Andraca, Oswaldo Sepúlveda Jaques, "COMPETITIVIDAD Y EFICIENCIA EN EL TRANSPORTE TERRESTRE", 2004.
- CEPAL "POLÍTICAS DE MOVILIDAD URBANA", 2008
- Gustavo Ferro, Emilio Lentini, "RECURSOS NATURALES E INFRAESTRUCTURA", 2011.
- Carlos Felipe Pardo, CEPAL, "LOS CAMBIOS EN LOS SISTEMAS INTEGRADOS DE TRANSPORTE MASIVO EN LAS PRINCIPALES CIUDADES DE AMERICA LATINA", 2009.
- European Transport, "SUBSIDIES IN PUBLIC TRANSPORT", 2006
- Gobierno de España, Ministerio de Fomento, "ESTRATEGIA LOGISTICA DE ESPAÑA", 2013.
- Angel Cayuela Prieto, Instituto de Transporte y Territorio "LA MOVILIDAD URBANA EL RETO DE LA SOSTENIBILIDAD", 2006
- Libertad y Desarrollo, "SUBSIDIO PERMANENTE AL TRANSPORTE PÚBLICO SIN EVIDENCIA

V.2.0

Página 10

BOGOTÁ

PAOI-PROI-MDOI

Página 13

AC 13 No, 37-35

BOGOTÁ

Tel: 3649400

MEJOR



QUE LOVALE", 2012.

- Paula verónica Oliver, "UN SUBSIDIO A LA DEMANDA: LA ALTERNATIVA AL ACTUAL ESQUEMA DE SUBSIDIOS AL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS".
- Asociación Latinoamericana de Sistemas Integrados y BRT, "POLÍTICA PÚBLICA DE TRANSPORTE SUSTENTABLE EN AMERICA LATINA", 2012.
- Investigaciones Europeas, De Dirección y Economía de las Empresas, "FINANCIACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE URBANO: UN ESTUDIO EMPIRICO EN LAS EMPRESAS ESPAÑOLAS", 2013.
- Transport for London, "VIAJAR CON OYSTER", 2013.
- Gaceta de Gobierno del Estado de México No. 92, "ACUERDO DEL SECRETARIO DE TRANSPORTE POR EL QUE SE MODIFICAN LAS TARIFAS MAXIMAS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE, EN LAS MODALIDADES DE COLECTIVO Y MIXTO", 2013,
- Universidad Nacional de Colombia, "LA AUTOSOSTENIBILIDAD DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO TRANSMILENIO EN BOGOTÁ" 2005.
- Gonzalo Duque Escobar "INTRODUCCIÓN A LA ECONOMIA DE TRANSPORTE", 2007
- Ciudad De México, Evalúa D.F, "RECOMENDACIONES A LA POLÍTICA DE TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS DEL DISTRITO FEDERAL", 2012.
- Federico Compoliel, "LOS SISTEMAS DE RETRIBUCIÓN DE LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS".
- Jorge A. Lupano, Ricardo J. Sanchez, CEPAL, "POLITICAS DE MOVILIDAD URBANA E INFRAESTRUCTURA URBANA DE TRANSPORTE", 2009.
- Revista de Obras Públicas No. 3494, "EQUIDAD Y EFICIENCIA DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN MADRID", 2008.
- Cuadernos del Informe de Desarrollo Humano para Bogotá, "EL FUTURO DE LA MOVILIDAD EN BOGOTÁ", 2006,

Página 14

AC 13 No. 37-35

Tel: 3649400

BOGOTA

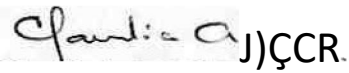
www.movilidadbogota.gov.co **EJOR** info: Línea 195 **ARA TODOS**

ALCALD(A MAYOR
DE BOGOTÁ

SECRETARIA MOVILIDAD

- Alcaldía Mayor de Bogotá, "PLAN DECENAL DE DESCONTAMINACIÓN DEL AIRE PARA BOGOTA" 2010.
- Departamento Nacional de Planeación; "CONPES 3767", 2013, •
Departamento Nacional de Planeación; "CONPES 3788", 2013.
- Luis R. Gutierrez, "TRANSPORTE PÚBLICO DE CALIDAD Y MOVILIDAD URBANA", 2013
- cesar Cantalapiedra, "PROYECTO SOBRE EL LIBRO BLANCO DE LA FINANCIACIÓN DE TRANSPORTE URBANO", 2012.

Cordialmente,



Claudia Andrea Diaz Acosta
Directora de Estudios Sectoriales y de Servicios (E)

Proyectó: Sandra Raquel Vega Reyes —Profesional Especializado OESS

PA01-PR01-MDOF V20

Página 15

BOGOTA

AC 13 No. 37-35

Tel: 3649400

www.movilidadbogota.gov.co

EJOR info: Línea 195

ARA TODOS

ATENCIÓN DE PETICIÓN 1016812016

DATOS BASICOS DE LA PETICION 1016812016

DATOS BASICOS DEL PETICIONARIO

Tipo de Identificación	Número de	Correo Electronica
Cédula de Ciudadanía	1019067490	laura.meliaqarzon@gmai.com

primer Nombre	Segundo Nombre	Primor Apellido	Segundo
LAURA		MEJIA	GARZON
	Desplegar	Áctualizar	Apellido

DOCUMENTOS ADJUNTOS DEL REGISTRO DE LA PETICIÓN

- preguntas SDM.docx
- Proyecto de Investigación

HOJA RUTA

que atinnde	Actividad	Esta00	Evento	Focha de	Fecha (le	stado
		«tiondg			ion	Siggãnt.
DIRECCION DE SERVICIO AL CIUDADANO	LIZ CATHERINE		REGISTRO -CON	2016-06-08	2016-06-10	SOL UCIONAC)O
SECRETARA MOVILIDAD	ROMERO CORTES	Atención	Registrar			Opciã
OIRECCION DE ESTUDIOS SECTORIALESY	IMELDA MORALES			2016-0640		
DE SERVICIOS SECÑETARIA MOVILIDAD	MONTAÑA	Clasificación	Asignar	12:34:05		
			ASIGNACION			

Mostrando 1 a 2 de 2 regisVos

Atrás

Siguiente

FORMULARIO EVENTO

Evento •

(Seleccione)

do petición Tipo de POTICION 1016812016 SOLICITUD DE INFORMACIÓN
As unto

BUENAS TARDES, EL PASADO 23 OE MAYO MÉ PUSE EN CONTACTO CON USTEDES PARA OBTENER INFORMACION PARA MI TESIS DE GRADO, DESARROLLO LA RELACION ENTRE EL SISTEMA DE TRANSPORTE PUBLICO DE BOGOTA (MOVILIDAD) Y DESIGUALDADES A TRAVES TARIFARIO. EN LA RESPUESTA DE USTEDES. QUE POR CIERTO FUE OE BASTANTE AYUDA, ME ACONSEJARON ENVIAR UNA SOLICITUD MAS

EN LA CUAL
EL SISTEMA
EXPLICITA Y

ANEXO 4. ENTREVISTA RECAUDO BOGOTA

1. ¿Se puede hablar de una privatización del transporte público en Bogotá? Si – No, por qué?

Si existe una privatización del transporte en Bogotá. Pero no desde la implementación del SITP ni tampoco desde que nació TransMilenio sino desde hace muchas décadas. Los operadores (dueños de los buses) de hoy, tanto en el sistema troncal como sistema zonal, son los mismos que eran dueños de buses y rutas en el sistema tradicional.

2. ¿Cómo es la distribución de ganancias entre las empresas privadas y el Distrito? ¿Qué porcentaje le corresponde a cada sector?

En eso hay muchos mitos y pocas verdades reveladas. Lo que si es cierto es que a los operadores que iniciaron TM en el año 2000 se les ofreció un gran margen de ganancia argumentado en la incertidumbre de un negocio que apenas nacía.

Se ha discutido en muchas ocasiones ese tema en la opinión pública pero nunca se ha llegado a acciones concretas. No se puede dejar de lado el gran capital electoral que tiene el sector del transporte, por eso ningún político es capaz de cambiar esos contratos.

Lo cierto es que hoy en día los operadores tienen ingresos fijos por prestar el servicio y variables según los usuarios que se monten al sistema.

3. ¿Qué tanto interviene el sector privado en la toma de decisiones con respecto a las tarifas del sistema? ¿Cómo se maneja la relación de alianzas y separaciones entre el Distrito, los privados y el sistema en si mismo, principalmente a la hora de establecer tarifas? ¿Cómo estas relaciones influyen en el tema del transporte público? ¿Los intereses de quienes prevalecen?

La tarifa del SITP es establecida directamente por el Distrito.

Los operadores no ganan más si se sube la tarifa o menos si se disminuye.

No conozco el tema a profundidad, pero el tema de ganancias y márgenes debe ser definido desde las licitaciones. De igual manera, para nadie es un secreto que las licitaciones ya tienen ganador desde antes que concursen.

4. ¿Qué tanta comunicación se maneja con la Secretaria Distrital de Movilidad, el Ministerio del Transporte, la Alcaldía y los operarios, en torno al tema tarifario y de equidad en el transporte público?

TransMilenio S.A. es el ente gestor del SITP y es quien se entiende con los operadores. Todo se hace a través de ellos. Ellos son la Alcaldía y la Secretaría. Con el Ministerio de Transporte no se tiene ninguna relación más allá de ser quienes rigen el transporte en Colombia.

Importante aclarar que existen muchos operadores.

Uno de recaudo, control de flota e información al usuario (SIRCI) que es Recaudo Bogotá y más de 20 que operan los buses tanto troncales (Articulados, bi articulados y duales) como zonales (azules, naranjas y violetas). Algunos de estos operadores son: este es mi bus, consorcio express, masivo capital, tranzit, entre otros.

5. ¿Quién es el encargado de establecer las tarifas? ¿El Alcalde como representante del Distrito o las empresas privadas? ¿Qué criterios se tienen en cuenta a la hora de establecer las tarifas?

La tarifa es definida única y exclusivamente por el Distrito.

El único ingreso del sistema son los pasajes (más allá de algo de publicidad que es muy poco representativo). Con este ingreso se debe cumplir el compromiso contractual con los operadores y otros gastos. Si el ingreso por la venta de pasajes no cubre los gastos, el Distrito debe poner dinero adicional para que el sistema funcione.

Sin estar 100% seguro, creo que ninguno de los sistemas de transporte del mundo es autosostenible. Todos requieren de esfuerzos adicionales del Estado para que funcione.

6. ¿Qué debates se llevan al interior de TransMilenio con respecto al establecimiento de tarifas?

No conozco el tema pero es un estudio financiero. Insisto en que el único ingreso del sistema es PxQ. Por eso se debe subir la tarifa o echar mano del presupuesto distrital para que el sistema funcione.

7. ¿Qué criterios de igualdad y equidad se tienen en cuenta a la hora de establecer tarifas regulares y diferenciales? ¿Dentro de las discusiones que se llevan al interior del sistema se tiene en cuenta un enfoque de equidad social?

Todos los sistemas de transporte del mundo tienen tarifas preferenciales.

Desde la Alcaldía anterior se ha destinado un subsidio (se conoce como incentivo) a la población vulnerable. Ese dinero que los usuarios dejan de pagar es asumido por el Distrito. Ningún operador deja de ganar plata por un subsidio.

8. ¿A la hora de establecer las tarifas, tanto regulares como diferenciales, se tiene en cuenta la capacidad de pago por parte de los usuarios? ¿Se llevan a cabo alguna serie de estudios que les permita dar cuenta de esto?

No conozco el tema.

9. ¿A la hora de discutir e implantar las diferentes tarifas predomina un enfoque económico, ligado al costo-beneficio o más bien prima un enfoque de equidad social que aboga por un bienestar social?

Esto depende mucho de las políticas del gobierno de turno. La administración anterior dejó un precedente en cuanto a tarifas diferenciales para el transporte. Hoy en día quitar estos beneficios tendría un costo político demasiado alto que nadie va a asumir.

10. ¿Qué políticas públicas de transporte se implementan actualmente por parte de TransMilenio?

Se puede decir que la implementación del SITP tiene la idea de hacer el transporte accesible para todos. Inclusión.

Primero en cuanto a cobertura, porque en el ideal el SITP va a llegar a lugares donde antes solo había transporte pirata.

Segundo en cuanto a integración, ahora las personas que viven alejados de su trabajo podrán desplazarse sin pagar más de un pasaje gracias a los transbordos.

Y tercero en cuánto a capacidad económica para disfrutar el transporte. Se brinda tarifas preferenciales a personas en condición de discapacidad, adultos mayores y personas con un puntaje Sisbén menor a 40 puntos.

11. ¿Cree que económicamente hablando el sistema es accesible para todos los ciudadanos? Si –No, por qué?

Si.

Las personas que tienen trabajo y ganan poco tienen asignado un auxilio de transporte que da para pagar la tarifa establecida.

Las personas que no tienen trabajo y hacen parte de grupos vulnerables tienen derecho a 40 pasajes al mes a mitad de precio.

12. ¿Cree que tanto considera que las tarifas regulares y diferenciales reproducen o atenúan brechas sociales y económicas?

Las tarifas preferenciales tienen como objetivo hacer el transporte accesible para todos. Por lo tanto creo que si disminuyen la brecha social.

Lastimosamente se ha identificado que aquellas personas que tienen el beneficio del Sisbén no lo usan para transportarse sino para obtener dinero en efectivo a través de la reventa. Alguien podría decir que eso no está mal. Sin embargo este no es el fin de dicha política.

13. ¿Qué tanto cree que influyen los problemas “institucionales” y económicos del sistema a la hora de definir las diferentes tarifas? Esto en la medida en que, el año pasado se dio a conocer la finalización de la hora Valle, dado que el sistema no tenía como sostenerse, y prácticamente estaba entrando en lo que se puede denominar una crisis.

La implementación de la hora valle tenía la intención de dinamizar los viajes y motivar a que el sistema estuviera más equilibrado en cuanto a flujo de usuarios. Lastimosamente es necesario una política de ciudad en la que se dinamicen los horarios de trabajo.

Esto no sucedió y no logró mejorar el servicio pero si generó un hueco financiero ya que como he dicho anteriormente, lo que no pague el usuario lo tiene que pagar el Distrito.

14. ¿Con respecto a las tarifas diferenciales implementadas hasta el día de hoy –adulto mayor, Sisben y persona en condición de discapacidad- que impacto han tenido? Han contribuido a un mayor acceso por parte de los ciudadanos?¿ Estas tarifas han influido en la subida de las tarifas regulares?

Si ha contribuido a que estos grupos de personas tengan acceso con mayor facilidad al transporte. Y a un transporte que es más digno que el que existía anteriormente.

Las tarifas diferenciales no ocasionan un aumento de la tarifa ya que estos costos son asumidos por el Distrito dentro de unos programas establecidos previamente.

15. ¿Qué países sirvieron de ejemplo para fijar la lógica de subsidios en los pasajes? ¿Cómo surgió esta iniciativa de las tarifas diferenciales y/o subsidios?

No conozco el tema.

Sin embargo, el sistema integrado de Santiago de Chile es un modelo a seguir en cuanto a sistema de transporte integrado (no tarifas preferenciales)

16. ¿Son suficientes las tarifas diferenciales implementadas hasta el momento para reducir la desigualdad y asegurar el acceso económico por parte de todos los ciudadanos?

No conozco el tema.

17. ¿En qué estado se encuentra la discusión y establecimiento de tarifas diferenciales para estudiantes que se anunció en el mes de Septiembre del año pasado por parte del entonces Alcalde, Gustavo Petro?

Fue aprobado por el concejo pero no reglamentado.

Primero se debe definir de dónde saldrá el dinero para brindar este subsidio.

18. ¿Qué tan auto-sostenible es o no realmente el sistema para poder llevar en marcha políticas públicas que abogan por tarifas diferenciales garantes de accesibilidad?

El sistema no es auto sostenible en la actualidad.

Además de los problemas de cualquier sistema de transporte, se debe sumar el hecho que dos operadores quebraron antes de entrar en operación. Esto no ha permitido implementar en un 100% el SITP y ha cambiado todas las cuentas que se tenían. El sistema debía estar totalmente implementado antes de terminar el 2015. Y por ahora no se ve que se vaya a lograr antes del 2017.

Además debemos tener en la cuenta que la fase III de TM incluía la Carrera 7ma. La cuál no se hizo y también descuadró muchas cuentas.

19. ¿Estaría de acuerdo en implementar tarifas diferenciales para los estudiantes y desempleados? ¿Se han adelantado discusiones en torno a este tema?

Personalmente a estudiantes si y a desempleados no.

Actualmente existe un programa del gobierno nacional que se llama mi primer empleo. A través de este se le entrega una tarjeta con X recarga a las personas que están buscando su primer empleo.

20. ¿Estaría de acuerdo en implementar tarifas por distancias y/o trayectos? ¿Se han adelantado discusiones en torno a este tema?

Sin conocer mucho del tema creo que estamos muy lejos tecnológicamente de generar este cobro diferenciado y conociendo nuestra idiosincrasia creo que no estamos en capacidad de hacerlo de manera autónoma.

Creería que al día de hoy este tema no está sobre la mesa.

21. Con el revuelo y las constantes manifestaciones que causó el aumento de las tarifas a principio de año se ha discutido sobre una posible reducción de la tarifa, dada la inconformidad de los usuarios? ¿Cuál ha sido la postura de TransMilenio con respecto a esto?

La postura de TM es que si no se sube la tarifa el sistema se quiebra.

Al contrario, creería que pueden seguir subiendo el precio de los pasajes.