

**El transporte interno de personas en Londres y en Bogotá, “*Una oportunidad para los negocios de turismo y cambio cultural en Bogotá*”**

**Angie Marcela Acevedo Cortes**

**Universidad Piloto De Colombia  
Facultad De Ciencias Sociales Y Empresariales  
Negocios Internacionales  
Bogotá D.C 2015**



**Universidad  
Piloto de Colombia**  
UN ESPACIO PARA LA EVOLUCIÓN

**El transporte interno de personas en Londres y en Bogotá, “*Una oportunidad para los negocios de turismo y cambio cultural en Bogotá*”**

**Angie Marcela Acevedo Cortes**

**Trabajo de grado para optar el título de negociante internacional  
Dr. Fernando Jordan Florez  
Directora: Judith Salinas Gonzalez**

**Universidad Piloto De Colombia  
Facultad De Ciencias Sociales Y Empresariales  
Negocios Internacionales  
Bogotá D.C 2015**



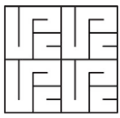
## BUSINESS AND CULTURE IN THE UK

El transporte interno de personas en Londres y en Bogotá, “*Una oportunidad para los negocios de turismo y cambio cultural en Bogotá*”

### TABLA DE CONTENIDO

#### CAPITULOS

1. Resumen.....	4
2. Introducción.....	5
3. Objetivos	
3.1. general.....	6
3.2. Objetivos específicos.....	6
4. Funcionamiento del transporte interno en Londres.....	7
4.1. Buses.....	7
4.2. Sistema de trenes.....	9
4.3. Bicicletas.....	12
4.4. Costos.....	13
4.5. Tiempo en movilidad.....	14
5. Funcionamiento del transporte interno en Bogotá	
5.1. Buses (SITP).....	15
5.2. Transmilenio.....	16
5.3. Bicicletas.....	18
5.4. Costos.....	20
5.5. Tiempo en movilidad.....	20
6. Que se podría implementar en Bogotá.....	21
7. Reflexiones finales.....	23
8. Bibliografía.....	24



## 1. RESUMEN

Mediante la misión académica -cultura y negocios en Londres- realizada por el programa de Negocios Internacionales de la Universidad Piloto de Colombia en el primer periodo académico del año 2016, se pudo identificar potenciales negocios e inversiones entre Colombia y Londres, tanto en el ámbito de servicios como en el de productos tanto con entidades privadas como públicas. En consecuencia, a las visitas académicas realizadas en la misión brindaron a los estudiantes tener la oportunidad de ampliar conocimientos sobre los negocios internacionales en Londres mediante experiencias en universidades como London School of Economics, South Bank University y King Collage.

Además distinguidas empresas multinacionales como The Perfume Factory y JAS Forwarding Worldwide, donde para trasladarnos de un lado a otro vimos cómo está estructurado los diferentes medios de transporte integrados y que tanta importancia tiene el transporte interno en Londres para el gigantesco negocio del turismo que tal vez se podría aplicar aquí en Bogotá a través de capacitaciones a los empresarios dueños del transporte integral y a los ciudadanos usuarios.



## 2. INTRODUCCIÓN

El transporte interno en un país lo cataloga y posiciona en niveles de competitividad mundial de acuerdo a su tecnificación e infraestructura, la cultura que tenga las personas de ese sitio y a su vez mide la facilidad de transportarse en un sitio ya que el tiempo en los negocios es un rubro muy valioso, por ende, la modernización en los medios de transporte y la integración de ellos son los que hoy en día mueven los negocios en temas de turismo.

Entonces bien, se podría hablar de una paralelo entre Londres y Bogotá, dos ciudades capitales que son llamativas a los inversores, pero que cuentan con diferente ritmo de modernización en sus medios de transporte internos, por ejemplo Londres lleva un ritmo un poco acelerado y esta tan tecnificado que se manejan los pagos con una tarjeta o bien sea con un chip en una manilla, todo está calculado, por esto Londres tiene un crecimiento mayor y funcionan sus sistemas en pro del tiempo. Mientras que en Bogotá, está en proceso la modernización e integración de sistemas en pro del medio ambiente y del tiempo, solo que nos ha costado un poco porque las vías no dan para expandirlas.

En consideración, Bogotá tiene un gran potencial para impulsar y promover más el turismo, solo queda saber explotar y aprovechar este potencial, ya que muchos extranjeros sienten cierta atracción por Bogotá, ¿qué más que esa excelente oportunidad para el crecimiento en el sector de turismo?, somos propulsores de los negocios.

Dado lo anterior, se prospecta el control, la gestión y promoción al uso de los sistemas integrados de transporte en Bogotá impulsando la idea del metro para facilitar y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos en Bogotá.



### 3. OBJETIVOS

#### 3.1. GENERAL

Relacionar la información y experiencia obtenida en la misión académica - cultura y negocios en Londres- con lo aprendido a lo largo de la carrera, gestionando así, una oportunidad de negocio en el ámbito del turismo con relación al transporte interno de una ciudad a través de campañas de promoción e impulso de los sistemas integrados de transporte en Bogotá teniendo en cuenta la experiencia vivida en Londres.

#### 3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- ✓ Determinar oportunidades que ofrece Londres en relación a los negocios internacionales en el ámbito del transporte interno.
- ✓ Explicar cómo funciona el sistema integrado de transporte en Londres y que lo ha hecho tan exitoso, aplicando los conocimientos adquiridos en conferencias en universidades y multinacionales.
- ✓ Investigar y analizar la viabilidad de la posible implementación del sistema de transporte integrado londines como modelo de negocio para aumentar en Bogotá la inversión extranjera.

#### 4. FUNCIONAMIENTO DEL TRANSPORTE INTERNO EN LONDRES<sup>1</sup>

Londres maneja un sistema de transporte interno llamado TFL (Transport for London), es un sistema integrado que se encarga de gestionar y tomar ciertas estrategias en el transporte con el fin de acercar a las personas, bienes y servicios que se mueven alrededor de Londres en un menor tiempo. En este sistema (TFL), está encargado como máximo responsable en primera instancia el Alcalde de Londres, seguido de un representante del TFL y además un jefe de operaciones encargado de la gestión del día a día de esta organización que tiene a más de 20.500 empleados.

El sistema de transporte TFL está encargado de gestionar y controlar los autobuses, el Metro Underground, el tren Docklands Light Railway (DLR), el Metro subterráneo (London Overground) y el tranvía de Londres. También se ejecuta el London River Services (LRS) que es el sistema de ferris para navegar y/o hacer tours a lo largo del río Támesis, la estación de autobuses Victoria (VCS) y el Museo del Transporte de Londres donde se encuentra la historia del transporte en Londres.

Todos estos sistemas se integran para facilitar el desplazamiento por todo Londres en un corto tiempo y con una práctica tarjeta llamada Oyster Card, la cual se puede recargar diaria, semanal y mensualmente en diferentes puntos de la ciudad.



##### 4.1. BUSES<sup>2</sup>

En Londres se manejan unas duras y estrictas medidas de regulación en las licencias permitidas para el funcionamiento del monopolio de transporte, ya que se ha denegado el permiso para ejecutar servicio del ómnibus en la

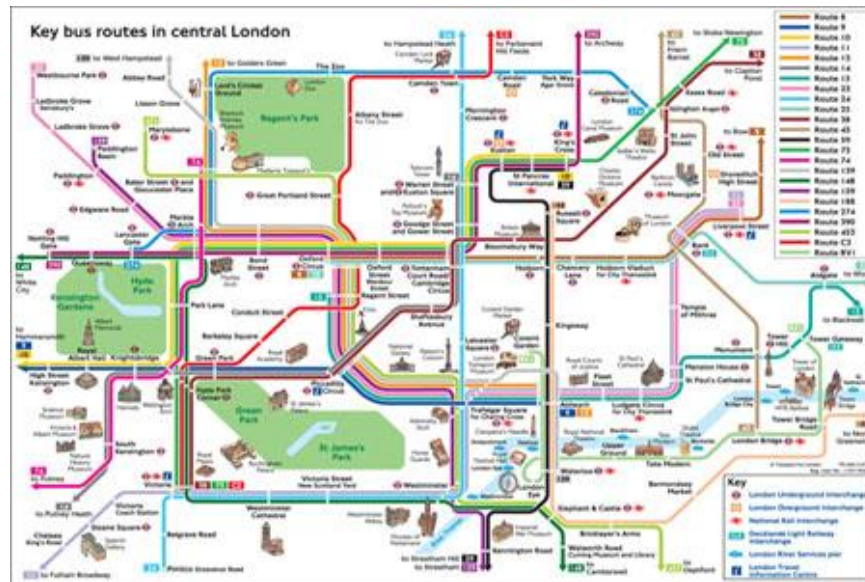
---

<sup>1</sup> Legislative Framework, Transport for London

<sup>2</sup> Transport for London, Buses

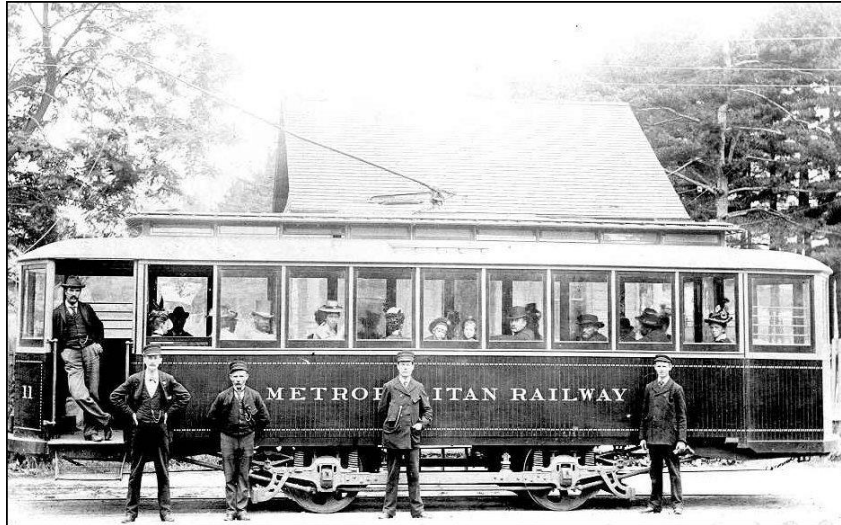


zona centro de Londres debido a la alta concentración de personas en esta zona y también por no generar tráfico vehicular en este sitio. Por esta razón se empezó a manejar y ejecutar unas rutas por las cuales el servicio debe transitar por el borde de las calles de Londres sin obstaculizar los espacios.



A finales de 1856 se creó la compañía general de Omnibus de Londres (LGOC) después de que el gobierno en 1852 diera como noticia al público la terminación de contrato con el uso del coche de plaza como monopolio y así introducir en el mercado nuevos buses para mayor capacidad de personas y un poco más seguros. Como resultado esperado de la introducción en el mercado de estos nuevos buses motorizados para el siglo XX, la red de autobuses ómnibus creció aceleradamente, de tal forma que en 1902 el metro de Londres llamado en ese tiempo Electric Railways Co. Ltd. (UERL), se había encargado de las partes de trenes en todo Londres, para esto se unieron cinco empresas de tubería y todas las compañías de tranvías eléctricos incluyendo el operador principal de autobuses, quien fue el que tomo el control de las vías (líneas) que se realizarían para el metro.





La interrupción de las operaciones de transporte como consecuencia de la Primera Guerra Mundial (1914-1918), permitió a las pequeñas empresas independientes para desafiar el dominio de la LGOC. La competencia por los pasajeros era feroz y dio lugar a la imprudencia en la carretera que obliga al gobierno a crear una única autoridad responsable del transporte público de Londres.

Debido a la falta de organización en 1933 el gobierno de Londres decide conformar una junta de transporte de pasajeros, con el fin de hacerse cargo del metro, tren autobuses y tranvía que estaban en funcionamiento para la fecha, luego de la conformación de dicha junta fue posible la planificación y coordinación del desarrollo del transporte público en Londres con eficacia.



#### 4.2. SISTEMA DE TRENES Y METRO<sup>3</sup>

Con el pasar de los años el sistema de transporte ferroviario ha contado con una gran importancia en la historia, pues el solo hecho de contar con una vía de ferrocarril impulsa a un país al desarrollo económico, por el

<sup>3</sup> Transport for London, Tube & DLR



simple hecho de facilitar el transporte de carga y de personas desde un puerto hacia el interior de un país.

Por esta razón Londres, después de ser abatida por las grandes guerras que han sido historia, ha logrado mantener su posición tanto económica como financieramente.

En 1987 el ferrocarril interno de Londres fue abierto con tan solo 11 trenes y en toda la ciudad para esta fecha contaba con 15 estaciones. esta red fue en un principio una subsidiaria de los antecesores de la Regional de Transportes de Londres (TFL),y en 1997 comenzó a ser operada bajo la licencia concedida al sector privado.



La red estaba conformada inicialmente por dos grandes rutas que luego como necesidad, en 1991 el gobierno de Londres pidió que abrieran otra red y esta contaría con una mayor extensión, pues llegaría hasta el Banco. Luego de esta nueva ruta, el tren se hizo más popular, pues costaba menos que ir a llenar el tanque del carro para trasladarse hasta el centro de Londres, por esta razón en 1994 comenzaron a ampliar las redes y las rutas aumentando a su vez el número de estaciones por la ciudad y algunos alrededores.

Hoy en día el DLR, la red de trenes de Londres, cuenta con 45 estaciones y 149 vehículos que operan con un tiempo regulado con el fin de no generar tráfico en las horas más transitadas, que suelen ser desde las 8:00 am a las 9:30 am y en la tarde desde las 5:00pm hasta las 6:30pm.



Con el pasar de los años los trenes que estaban ubicados hacia el norte y el oeste de Londres ya habían sido abandonados y mal tratados, las personas querían un nuevo sistema que les ayudara a llegar un poco más rápido a sus destinos y además que no tuvieran que caminar mucho, es decir, necesitaban un sistema que los conectara una ruta hacia un sentido por ejemplo norte con otra ruta hacia el este, que por encima de todo no les generara mayores gastos.

Como necesidad de esto, nace el objetivo de London Overground, es decir, la integración de las redes de trenes más antiguas que solo transitaban en el norte y en el oeste de Londres, con unas nuevas rutas hacia el sur y el este de la ciudad, de esta forma contar con una red de servicio en forma circular.

Con el lanzamiento y gestión del London Overground se empezó a impulsar el uso de la tarjeta Oyster en las 55 estaciones, a su vez se reemplaza la flota de trenes antiguos con 62 nuevos y modernos buses, y se invierte capital para mejorar estaciones que habían contado con mala provisión de transporte público.

En el 2015 se hicieron cargo de conectar algunas rutas de trenes con algunas estaciones de metro Overground para facilitar la reducción del tiempo para las personas que viven a las afueras de Londres.



### 4.3. BICICLETAS<sup>4</sup>

Hoy en día son muchísimas las personas no solo londinenses sino de todo lado que prefieren trasladarse de la casa al trabajo en bicicleta diariamente, esto debido a la congestión que en ciertos puntos de la ciudad se genera, además que ven las bicicletas como un medio de transporte estupendo para desplazarse por Londres, aunque tal vez el tráfico pueda generar pánico en los que menos experiencia tienen en este medio de transporte.

Por otro lado, si una persona vive lejos de su trabajo, puede tomar su bicicleta propia, hasta la estación de metro relativamente más cercana, dejarla con un seguro y tomar el metro, en la noche la misma rutina. Sale más económico, está ayudando al medio ambiente y se desplaza a su ritmo y velocidad.

Con todo esto ha nacido la necesidad de hacer un gran esfuerzo para mejorar la infraestructura en las vías para las bicis y cada vez son mejores, entre los logros recientemente alcanzados se cuentan la apertura de una nueva “autovía para bicis” para aquellos trabajadores y estudiantes que van de las afueras al centro, este proyecto comenzó a realizarse entre 2010 y 2011, y se lanzó el servicio Barclays Cycle Hire en el 2010, esta última opción es algo interesante para aquellos que sirven como visitantes.



El servicio Barclays están controladas bajo la compañía Santander, estas bicicletas son de autoservicio, cuenta con un esquema de bicicletas de reparto de Londres para trayectos cortos y funciona como un alquiler que con tan sólo £ 2 (dos libras) se puede pedir prestada o arrendada.

Para poder obtener una, es necesario que las personas se dirijan a una estación de abastecimiento (como un parqueadero de bicicletas), luego se acerca una tarjeta bancaria del cual se descontará el valor del alquiler y por último se toca la pantalla que tiene la bicicleta para comenzar a usarla y claro está, se tiene que devolver a cualquier otra estación, de no hacerlo se

---

<sup>4</sup> Transport for London, Cycling



podría cobrar y descontar a la cuenta de la tarjeta bancaria una multa aproximada de £ 300. No se necesita reservarla.



#### 4.4. COSTOS

Una de las ventajas que tiene este sistema en Londres, es que para tomar una bicicleta en alquiler o prestada solo para dar un paseo, se debe hacer un pago con una tarjeta de crédito que se puede realizar desde la aplicación llamada Santander Cycles App, lo que va a asegurar que la persona tendrá que hacerse cargo si o si de la bicicleta, de lo contrario se ira descontando de la cuenta el valor correspondiente a las multas.

<b>Alquiler</b>	Acceder a una bicicleta por 24 horas	<b>£2</b>
	Los primeros 30 minutos de cada viaje	<b>Free</b>
<b>Pasear</b>	Cada 30 minutos extra o menos	<b>£2</b>

Fuente: Transport for London, Cycling, Santander Cycles, What you pay.  
<https://tfl.gov.uk/modes/cycling/santander-cycles/what-you-pay?intcmp=2315>

- ✓ Los niños entre 5 y 10 años pueden usarlas gratis en ciertos puntos de la ciudad y deben ir acompañados con su equipo de seguridad.
- ✓ Si no se devuelve la bicicleta después de 24 horas, se cobrara una multa de £ 300.
- ✓ Si se devuelve la bicicleta con alguna parte dañada, se descontara también el valor del daño causado.

Ahora bien, si se habla del Metro, Trenes y Buses, se tiene que los pagos se pueden realizar semanal, mensual o anualmente para mayor comodidad, ya que sale más económico de esta forma. Hay que tener en cuenta que



también dependiendo los horarios y las zonas sale más económico o más costoso.

Apprentice 2016 prices

Apprentice rate prices: All Tube, DLR, London Overground and TfL Rail services and most National Rail services in Z1-9							
Zone	Pay as you go		Travelcards				
	Caps		Day Anytime	Day Off-peak	7 Day	Monthly	Annual
	Daily Anytime	Daily Off-peak					
Zone 1 only	£6.50	£6.50	£12.10	£12.10	£22.60	£86.80	£904
Zones 1-2	£6.50	£6.50	£12.10	£12.10	£22.60	£86.80	£904
Zones 1-3	£7.60	£7.60	£12.10	£12.10	£26.60	£102.20	£1,064
Zones 1-4	£9.30	£9.30	£12.10	£12.10	£32.50	£124.80	£1,300
Zones 1-5	£11.00	£11.00	£17.20	£12.10	£38.60	£148.30	£1,544
Zones 1-6	£11.80	£11.80	£17.20	£12.10	£41.30	£158.60	£1,652
Zones 1-7	£12.80	£11.90	£21.70	£12.90	£44.90	£172.50	£1,796
Zones 1-8	£15.20	£11.90	£21.70	£12.90	£53.10	£204.00	£2,124
Zones 1-9	£16.90	£11.90	£21.70	£12.90	£58.90	£226.20	£2,356
Zones 1-9 + Watford Junction	£22.60	£17.20	£22.60	£17.20	£59.10	£227.00	£2,364
Zones 1-9 + Shenfield	£28.10	£19.00	£28.10	£19.00	£70.20	£269.60	£2,808
Zone 2 only	£6.50	£6.50	£12.10	£12.10	£17.00	£65.30	£680
Zones 2-3	£7.60	£7.60	£12.10	£12.10	£17.00	£65.30	£680
Zones 2-4	£9.30	£9.30	£12.10	£12.10	£18.70	£71.90	£748
Zones 2-5	£11.00	£11.00	£17.20	£12.10	£22.50	£86.40	£900
Zones 2-6	£11.80	£11.80	£17.20	£12.10	£28.30	£108.70	£1,132
Zones 2-7	£12.80	£11.90	£21.70	£12.90	£29.40	£112.90	£1,176
Zones 2-8	£15.20	£11.90	£21.70	£12.90	£39.90	£153.30	£1,596
Zones 2-9	£16.90	£11.90	£21.70	£12.90	£39.90	£153.30	£1,596
Zones 2-9 + Watford Junction	£22.60	£17.20	£22.60	£17.20	£39.90	£153.30	£1,596
Zones 2-9 + Shenfield	£28.10	£19.00	£28.10	£19.00	£53.30	£204.70	£2,132
Zone 3 only	£7.60	£7.60	£12.10	£12.10	£17.00	£65.30	£680
Zones 3-4	£9.30	£9.30	£12.10	£12.10	£17.00	£65.30	£680
Zones 3-5	£11.00	£11.00	£17.20	£12.10	£18.70	£71.90	£748
Zones 3-6	£11.80	£11.80	£17.20	£12.10	£22.50	£86.40	£900
Zones 3-7	£12.80	£11.90	£21.70	£12.90	£29.40	£112.90	£1,176
Zones 3-8	£15.20	£11.90	£21.70	£12.90	£39.90	£153.30	£1,596
Zones 3-9	£16.90	£11.90	£21.70	£12.90	£39.90	£153.30	£1,596
Zones 3-9 + Watford Junction	£22.60	£17.20	£22.60	£17.20	£39.90	£153.30	£1,596
Zones 3-9 + Shenfield	£28.10	£19.00	£28.10	£19.00	£53.30	£204.70	£2,132

Fuente: Transport for London. Fares. Actualizado 2016  
<https://tfl.gov.uk/fares-and-payments/fares?intcmp=1648>

Dependiendo el tiempo que uno va a durar en Londres, acomoda los tickets de metro, trenes y buses que va a usar.

#### 4.5. TIEMPO

Usar los sistemas integrados en Londres es contar con un tiempo exacto, pues todos los medios de transporte están siendo seguidos y vigilados las 24 horas con el fin de prevenir problemas de tráfico o tumultos de personas. Por ejemplo, si una estación del metro llega a colapsar por multitud de personas, automáticamente dan la autorización para cerrar la estación y dan un tiempo para que se descongestione, luego cuando ya esté más transitable, vuelven a abrirla.



El bus es poco recomendable, pues hay partes de la ciudad que a ciertas horas se forman tráfico vehicular, y esto podría hacer tardar unos cuantos minutos la llegada al destino.

Existen aplicaciones móviles que le ayudaran a estar pendiente de los próximos servicios, el tiempo aproximado que demora en llegar y las paradas que hace el servicio. En resumidas cuentas, el transporte en Londres es una solución a las prisas del tiempo, es fundamental para todo ingles llegar a tiempo o si es posible unos minutos antes, esto por respeto.

## 5. FUNCIONAMIENTO DEL TRANSPORTE INTERNO EN BOGOTÁ

### 5.1. BUSES SITP<sup>5</sup>

El Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá (SITP) es el nuevo sistema de transporte implementado en Bogotá que busca reemplazar los antiguos servicios de buses y colectivos de toda la ciudad con el adicional de integrar a Transmilenio con las nuevas rutas de servicio de buses, como punto a favor de los usuarios, se puede hacer transbordos tanto de Transmilenio a SITP y Viceversa, en donde se cobra por transbordo una pequeña tarifa en un corto y determinado tiempo.

Este sistema esta manejado bajo vinculaciones del sector privado y por concesiones, por esta razón es que nace la necesidad de dividir a Bogotá en trece zonas que van ligadas a las troncales de Transmilenio actuales y futuras.

Las zonas que se decidieron tomar teniendo en cuenta la cercanía con estaciones de Transmilenio fueron: Suba Oriental; Suba centro; Calle 80; Engativá; Fontibón; Tintal-Zona Franca; Kennedy; Bosa; Perdomo; Ciudad Bolívar; Usme y San Cristóbal, además se cuenta con una zona neutra que corresponde al Centro Expandido de Bogotá, se toma como zona neutra debido a la cantidad de viajes que salen hacia toda la ciudad.

El Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá como expectativa al público entró en funcionamiento en septiembre de 2012, con 2 rutas de prueba, 114A Altos del Zuque-Paloquemao la cual fue gestionada por Consorcio Express y P500 Centro Andino-Aeropuerto gestionada por Gmovil, dos grandes consorcios que hoy en día tienen a la mayoría de las rutas.

---

<sup>5</sup> Secretaria Distrital de Bogotá, Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá.  
<http://www.movilidadbogota.gov.co/?sec=37>

Según la alcaldía, en el Plan Maestro de Movilidad se habla de una carta de navegación de la ciudad en el cual se establece la estructuración y funcionamiento del nuevo Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá (SITP), como una herramienta integrada que va a garantizar una mejor calidad de vida para todas las personas que viven y transitan por toda Bogotá, en el cual se va a buscar la optimización de los viajes realizados a diario en la gran ciudad.

Como se quería integrar varios sistemas en uno, cuando nace la idea de crear el SITP, se crea la idea de dividir el sistema en buses urbanos, especiales, complementarios, la integración con Transmilenio y a su vez con las rutas alimentadoras de los portales, con el fin de cubrir la demanda tan grande de toda la ciudad, desde los barrios a las afueras hasta los barrios marginados de la misma ciudad, que comprendiera de Norte a Sur y de Oriente a Occidente.

Otro punto a favor con la implementación de este nuevo sistema es la forma de pago, anteriormente se paga en bus o colectivo con monedas y billetes al señor conductor, hoy en día a este servicio se le añadió el uso de una tarjeta inteligente, que al principio se tenían tres tipos de tarjetas pero que con el tiempo se fueron eliminando dos para quedar Tu Llave, esta tarjeta se puede recargar en diferentes puntos de la ciudad e incluso en los portales.



## 5.2. SISTEMA TRANSMILENIO<sup>6</sup>

En 1967 Bogotá contaba con poca población y con pocas flotas de buses urbanos que transportaran personas, para este tiempo vivían pocas personas dentro de la ciudad, relativamente era algo cómodo transportarse en los buses y colectivos, pues no había congestión de personas ni tráfico en las calles de Bogotá. Poco a poco fueron migrando hacia la gran ciudad

---

<sup>6</sup> Transmilenio S.A.S., Secretaría de movilidad y Alcaldía Mayor de Bogotá.  
<http://www.transmilenio.gov.co/es/articulos/historia>





personas de las diferentes regiones de Colombia en búsqueda de nuevas y mejores oportunidades laborales y la ciudad fue expandiéndose y creciendo poblacionalmente, los empresarios del sector automotor adquirieron más buses, empezó a congestionarse las vías, se creó el caos, los buses contaban con ineficiencia, contaminación entre otros.

Debido a los problemas que empezaron a crearse por la magnitud poblacional con la que empezaba a contar Bogotá, nace una crisis, pues no existía un sistema de transporte público urbano que sirviera como solución al caos y la ciudad bajo sus niveles de competitividad a nivel Latino América con una calidad de vida un poco insatisfactoria.

Para 1995 a 1997, el señor Antanas Mockus como alcalde se empieza a hablar de la creación de un sistema masivo de transporte público que diera solución a la gigantesca problemática de la movilidad dentro de Bogotá, pero fue hasta el siguiente gobierno donde el Alcalde Enrique Peñalosa incluyó dentro de su programa de alcaldía una solución de movilidad en el transporte público. Este sistema de movilidad contaría una infraestructura modernizada que tuviera sus propios carriles de tránsito, con estaciones de partida y de llegada, que acercara a las personas a sus destinos laborales y de estudio en poco tiempo.

En el año 2000 nace Transmilenio con el gran objetivo de lograr un cambio físico en las vías de Bogotá, que le sirviera a la ciudadanía, que prestara un buen servicio y lo más importante, que involucrara los transportadores de la mejor manera posible, buscando la eliminación de flotas de buses y colectivos por las rutas más transitadas de la ciudad.

Este sistema resultaría como fin ser atractivo para tres grandes sectores, el primero para los transportadores, segundo para el gobierno tenía que ser posible financiarlo y tercero hacer mejorar la calidad del servicio público prestado en Bogotá.

Se creó la primera fase y a su vez tenía un gran reto, el hecho de implementar el servicio y romper con la incredulidad de las personas, luego cuando se pasa a dar continuación la segunda fase, el gran reto era tratar de mantener el equilibrio económico y financiero del sistema sin elevar las tarifas, pero fue posible, ya que eran muchas personas que pagaban su transporte a un buen precio.



Transmilenio se creó como un modelo de gestión pública de una magnitud como la de Bogotá con el fin de cambio de cultura entre pasajeros y conductores, cambio de relaciones conductores con empresas y los conductores contarían con mejores condiciones laborales a las antiguas. Hoy en día, Transmilenio está catalogado como el sistema de transporte masivo con uso de más del 90% de los ciudadanos de Bogotá que descongestiona el tráfico vehicular capitalino, disminuye el tiempo de viaje de un punto a otro y contribuye al medio ambiente.

El Sistema Transmilenio cuenta además con trece (13) ciclo parqueaderos con 2.331 puestos en total para tratar de integrar los diferentes medio de transporte, cuenta también con espacios de fácil acceso para todas las personas que utilizan la bicicleta como una alternativa formal de transporte para la movilidad diaria.



### 5.3. BICICLETAS<sup>7</sup>

Para Bogotá es muy gratificante que todos los ciudadanos que habitan la ciudad tengan un poco de respeto y amor, que mejor que empezar con la reducción de los altos niveles de contaminación, donde se promueve el uso de las bicicletas.

La alcaldía de Bogotá implemento una nueva política de Movilidad Humana, proponiendo una integración de sistemas de transporte público sostenible y amigable con el medio ambiente, que tenía como finalidad mejorar condiciones de infraestructura y seguridad, impulsando el uso de bicis, se construyeron nuevas ciclo rutas y se adecuaron las q ya existían como resultado los bici carriles, para fomentar actividades más seguras como Al Colegio en Bici. Nace después de este impulso una estructuración de un

---

<sup>7</sup> Movilidad Bogotá, Alcaldía Mayor de Bogotá - Movilidad Humana.  
<http://www.movilidadbogota.gov.co/?sec=492>

Sistema de Bicicleta Publica que fuera para la ciudad y sus ciudadanos, la finalidad de este proyecto era promover el transporte intermodal dentro de Bogotá, donde los ciudadanos tengan varias opciones de llegar a sus destinos integrando los diferentes medios de transporte.

Bogotá se convirtió en un ícono mundial por la promoción del uso de la bicicleta como modo de transporte alternativo, después de ver como lo implementaban en otras grandes ciudades del mundo. El hecho de contar con más de 350 kilómetros de Ciclo Rutas, tener la jornada del Día Sin Carro, contar con una Ciclo vía dominical donde se puede caminar, patinar hasta montar bicicleta, la Ciclo vía Nocturna que se hace por lo general en diciembre fueron estas actividades las que empezaron a promover el uso de este medio de transporte más amigable con el medio ambiente.

La alcaldía mayor de Bogotá está haciendo lo posible por reforzar las condiciones de seguridad y confort del ciclista, pues esto hace que los otros ciudadanos opten por el uso de este medio de transporte, que en varios puntos de la ciudad la misma alcaldía ha dejado a disposición de los ciudadanos bicicletas que deben ser entregadas con un plazo máximo de 24 horas, en excelente estado y en cualquier otro punto de la ciudad que cuente con esta opción de movilidad.

Los principales motivos de viaje en Bogotá en este modo de transporte por lo general son para ir al trabajo o para estudiar, trasladándose de su casa al punto de destino. El uso de la bicicleta en una ciudad como Bogotá contribuye para mejorar la movilidad, para disminuir la polución y la contaminación auditiva, para optimizar la economía de las personas, para que la salud física y mental de los ciudadanos mejore, y para acortar las distancias geográficas, socioeconómicas o de género. La bicicleta genera hábitos saludables para la ciudad. Entre más ciclistas haya, la ciudad estará mejor.



#### 5.4. COSTOS

Los costos del transporte en Bogotá son relativos, pues son altos frente al salario mínimo que un ciudadano gana y además según la mayoría de ciudadanos, no vale la pena pagar tanto por un sistema tan malo. Los servicios no son seguidos, cada vez las personas se quejan más por la multitud de personas que usan a diario el sistema, esto refiriéndose uno al Transmilenio.

En el caso del SITP, el servicio cuenta con pocos buses tecnificados para poner una tasa de precio de \$1700, además si una persona va a hacer transbordo, debe contar con un tiempo estimado de 45 minutos para poder pagar la tarifa correspondiente al transbordo.

En ambos casos no hay descuentos ni beneficios para estudiantes como lo hacen en muchos países, para las personas de la tercera edad existe un pequeño descuento en el transporte pero solo en el SITP, mientras que Transmilenio no tiene tarifas de descuentos para ninguna persona.

El alquiler de una bicicleta es gratuito, es una oportunidad para todas las personas que se preocupan por el medio ambiente, por su salud mental y física, optimiza la economía de los ciudadanos y acorta distancias geográficas llegando a tiempo a los destinos.

#### 5.5. TIEMPO

EL tiempo promedio de los viajes en bicicleta es de 25 a 30 minutos, mientras que el del vehículo particular es de 50 minutos, el del transporte público tradicional 50 minutos, Transmilenio 35 minutos, taxi 30 a 35 minutos y moto 30. La velocidad promedio de los ciclistas es 17k/h y la distancia promedio que recorre un ciclista bogotano es de 7 kilómetros.

Todo lo anterior fue resultado de un estudio realizado en Bogotá por el IDRD y la Alcaldía Mayor de Bogotá un día normal entre semana entre las 8:00 am y las 10:00 am, lo normal es ese tiempo ya nombrado. Como conclusión de este estudio se pudo analizar que los medio de transporte más efectivos en cuestión de tiempo son las bicicletas, seguido del Transmilenio y las motos.



## 6. QUÉ SE PODRÍA IMPLEMENTAR EN BOGOTÁ

Bogotá es una ciudad que día a día crece masivamente, donde personas de toda Colombia llegan en búsqueda de nuevas oportunidades laborales, pero así mismo la ciudad se va convirtiendo en una Metrópolis, es decir, una gigantesca ciudad a la cual diariamente se le va saliendo de control los medios de transporte masivo, y esto se debe a la mala planeación desde un principio, pues creían que Bogotá se iba a quedar como una pequeña ciudad capital, ahora vemos las consecuencias en el transporte por ejemplo.

Es hora de implementar en Bogotá una cultura más civilizada, más señalización donde se diga por donde es la salida, donde las personas no pasen por encima de los demás sin importar si llevan niños pequeños en brazos o si son personas de la tercera edad.

Lo que hizo que en Londres funcionara el sistema integrado es la cultura, el respeto del espacio de los demás, las estrictas normas con las que cuentan con el fin de regular y mantener una sana convivencia entre todos. En Bogotá debemos implementar más vías amplias así como las grandes ciudades del mundo, donde los sectores de vivienda están concentrados en las afueras de la ciudad, las fábricas también están a las afueras, porque se preocupan por el bien común y no solo por el personal.

Bogotá debe contar con más seguridad, cámaras de vigilancia pero que funcionen, que a la hora de cualquier inconveniente llegue la policía, pero para esto las calles deben ser amplias y para ser amplias las familias deben vivir a las afueras como ya he mencionado. Mecanismos como la promoción al uso de las bicicletas debe ser una tarea hecha realidad por nosotros como ciudadanos, pues es nuestro sistema, nuestro medio ambiente y es lo que vamos a dejar como legado a nuestras generaciones futuras.

Por otro lado el SITP y Transmilenio deben esforzarse y desde el gobierno manejar tasas más racionales, contar con más servicios para prevenir problemas de congestión en las estaciones, ya que esto sucede por la demora de tiempo entre uno y otro bus. El sistema sirve, lo que no sirve es que lo manipulen y no hagan algo a favor de los ciudadanos quienes son los que pagan impuestos y pagan pasajes para recibir un buen servicio.

El programa Bogotá Humana estaba impulsando la sana convivencia, esos son ejemplos de que si se puede tener una Bogotá mejor con más valores, desde los colegios deberían enseñar y recalcar el respeto por los demás, disculparse a veces no hace daño.

Por ultimo para implementar en Bogotá, el metro es una necesidad, esta gran ciudad también vive de turismo y negocios, llegar pronto a un punto de destino es algo de urgencia, donde sí se contara con el metro y fuera ya una realidad sería un atractivo financiero y económico para la inversión extranjera, la mayoría de casos definen a una ciudad si es competitiva o no por sus medios de transporte internos, estos facilitan el tránsito de personas de un punto a otro en corto tiempo. Es una necesidad hacer realidad el proyecto del metro y a nivel nacional, recuperar las vías ferroviarias para que el nivel del comercio aumente y se reduzcan costos en varios tipos de transporte.





## 7. REFLEXIONES FINALES

La importancia del buen manejo del transporte interno en una ciudad tiene repercusiones económicas y financieras por ejemplo, la línea del tren DLR fue de suma importancia para lograr tener éxito Londres en el tiempo de los Juegos Olímpicos y Paralímpicos realizados en el año 2012. Así como el Parque Olímpico, el DLR también sirvió sedes de competición en Greenwich y los Royal Docks, con algunas pruebas de ruta en el centro de Londres. Luego de esto algunas mejoras se realizaron en el sistema incluyendo la ampliación de Stratford International, la modernización de trenes de 3 coches a los nuevos autobuses con más señalización y control en su gestión. Durante los Juegos de DLR lleva el doble de su número normal de pasajeros, lo que ayudó a la red llegar a los 100 millones de viajes de pasajeros en el año 2012/13.

La integración de los sistemas de transporte interno de una ciudad genera desarrollo de los negocios, con el simple hecho de reducir tiempo ya se tiene la delantera.

Por otro lado, la comparación del sistema integrado de transporte utilizado en Bogotá y en Londres tiene sus ventajas y a su vez sus desventajas, por ejemplo a Bogotá tal vez le llevaría más tiempo en implementarlo así como en Londres, todo debido a la cultura interna de la ciudad o quizás por el mal manejo de las finanzas encargadas para el transporte público.

Para concluir los negocios están dominados por el movimiento del comercio que un lugar tenga y para esto es más que necesario contar con excelentes fuentes de acceso a los lugares para poder crecer, el turismo por ejemplo en Bogotá generaría mayores utilidades al comercio siempre y cuando se implementara el sistema del metro, así se descongestionarían las estaciones de Transmilenio y llegarían más turistas a la capital.



## 8. BIBLIOGRAFIA

<http://www.transmilenio.gov.co/es/content/historia-del-sistema-transmilenio>  
[https://es.wikipedia.org/wiki/Transporte\\_de\\_Bogot%C3%A1#Transporte\\_p.C3.BAblico](https://es.wikipedia.org/wiki/Transporte_de_Bogot%C3%A1#Transporte_p.C3.BAblico)  
<https://sites.google.com/site/guiasitp/>  
<http://www.transmilenio.gov.co/es/articulos/historia>  
<http://www.sitp.gov.co/>  
<http://www.movilidadbogota.gov.co/?sec=37>  
[http://www.idrd.gov.co/pedalea\\_por\\_bogota/](http://www.idrd.gov.co/pedalea_por_bogota/)  
<https://www.londres.es/transporte>  
<https://www.londres.es/metro>  
<http://www.ltmuseum.co.uk/>  
<http://www.webarchive.org.uk/wayback/archive/20100129155554/>  
<http://www.tfl.gov.uk/corporate/media/newscentre/archive/8423.aspx>  
<http://cztravels.com/europe/how-to-get-around-in-london>  
<https://tfl.gov.uk/>  
<http://content.tfl.gov.uk/standard-tube-map.pdf>  
<http://elbicentenarioisabelsegunda.blogspot.co.uk/>  
[http://electivaycontexto.wdfiles.com/local--files/colombia/transporte\\_Bogot%C3%A1.pdf](http://electivaycontexto.wdfiles.com/local--files/colombia/transporte_Bogot%C3%A1.pdf)