



Este artículo es una publicación de la Corporación Viva la Ciudadanía  
Opiniones sobre este artículo escribanos a:

[semanariovirtual@viva.org.co](mailto:semanariovirtual@viva.org.co)

[www.viva.org.co](http://www.viva.org.co)

---

## ¿Quiénes son los verdaderos colados en Transmilenio?

**Felipe Pineda Ruiz**

**Publicista – Politécnico Grancolombiano, Realizador Web -  
Activista social**

La Bogotá versión 2015 inexorablemente se ha convertido en un hervidero de pasiones políticas y descontento ciudadano. El aumento de los índices de victimización o atracos callejeros, las percepciones crecientes de inseguridad sumados al colapso de la malla vial y de Transmilenio (TM), son algunos de los temas que candidaturas de diversos matices de derecha empiezan a utilizar como punta de lanza electoral.

En últimas, quien ha acarreado el desgaste, costo político y de imagen ante esta andanada de infortunios, sin duda ha sido la administración distrital en cabeza de su alcalde Gustavo Petro.

La aparición reciente del ministro de defensa Juan Carlos Pinzón, anunciando un aumento de 1300 efectivos para TM<sup>1</sup> y la irrupción de colectivos de jóvenes de clases medias y altas, quienes hacen su arribo a estaciones del sistema para ejercer acciones de “bullying” contra quienes se suben a los articulados sin pagar, campañas replicadas en radio, prensa y televisión<sup>2</sup>, nos avocan a una inevitable confrontación social y ciudadana entre candidaturas a la alcaldía con proyectos políticos no intercambiables.

Al margen de lo anterior, sería irresponsable desconocer que la seguridad dentro del sistema sigue siendo percibida como pésima por la opinión en general. Las recientes cifras publicadas por la Cámara de Comercio dan cuenta del temor generalizado de las personas a subirse a TM. La reciente encuesta de percepción y victimización de la Cámara de Comercio de Bogotá, del segundo periodo del 2014, refleja que la sensación de inseguridad se incrementó en 13 puntos porcentuales respecto a la medición anterior (76 por ciento)<sup>3</sup>.

Sin embargo, al mirar esta caótica situación de seguridad y ahondar en el modelo de distribución de ingresos, es menester yuxtaponer ambas premisas: si Transmilenio opera como una APP, que transfiere sus rentas a operadores

---

<sup>1</sup> “Las personas están pidiendo más seguridad para TransMilenio”. Entrevista al Ministro de Defensa Juan Carlos Pinzón. Diario El Tiempo, mayo 4 de 2015. Fuente: <http://bit.ly/1bUtetW>

<sup>2</sup> Cablenoticias. Abril 14 de 2015. “Hoy señalarán con rechiflas y pitos a los colados de Transmilenio”. Recuperado de <http://bit.ly/1e5vZdo>

<sup>3</sup> El 89 % de los bogotanos piensan que TransMilenio es inseguro. Diario El Tiempo, marzo 16 de 2015. Fuente: <http://bit.ly/1HkFfl8>

particulares ¿por qué no exigir que aquellos privados asuman los costos de una vigilancia privada eficiente que aumente la confianza en el principal sistema de transporte de la ciudad?

Por la puerta de adelante, con esta arremetida mediática, se pretende crear una cortina de humo que deje en segundo plano temas estructurales que atañen no solo al sistema de transporte sino al contexto social nacional, que encuentran en la realidad capitalina su mayor ejemplo: la ausencia de subsidios de transporte en TM y los bajos ingresos de una gruesa proporción de ciudadanos hace imposible que una considerable proporción de usuarios eventuales puedan pagar el pasaje.

Sin equidad y transferencia de subsidios es imposible construir condiciones para combatir la segregación y darle largo aliento a verdaderos derechos de ciudadanía para las mayorías.

Al salir de las superficies del debate, en torno a las causas de fondo del colapso de TM, seguramente nos encontraremos frente a una pregunta que establece la discusión en aguas más profundas ¿son esos millares de seres confinados a la miseria y la exclusión económica los verdaderos “colados” de este masivo sistema de transporte?

A cifras de 2014, se calcula que el número de viajes diarios en TM alcanzó un promedio de 2.193.663, comparados con los 60.000 “colados” en cada jornada estimados por el concejal Javier Palacios (Cambio Radical) en reciente proyecto de acuerdo presentado ante el cabildo distrital<sup>4</sup>, que corresponden a un 2.73% del total de usuarios. Una cifra exigua al comparar los márgenes de ingresos y ganancias de los actuales operadores del sistema.

Para profundizar en el tema, es necesario auscultar el destino final de los ingresos de TM y determinar quiénes son los afectados reales de la famosa oleada de “colados”. Cuando en medio de esta andanada mediática el interés privado quiere ocultarse bajo un ropaje público, no debemos llamarnos a equívocos: existe una intención deliberada de eludir el debate sobre las jugosas ganancias que perciben las 9 familias<sup>5</sup> que se llevan casi el 95% del recaudo del sistema.

El distrito, dentro de esta leonina negociación en detrimento del erario distrital, corrió con los costos de operación de las estaciones, los pagos de nómina, el mantenimiento de los buses y lozas así como las externalidades resultantes en la ejecución y funcionamiento de las fases en construcción y las que se planearon en perspectiva desde un comienzo. Los operadores a cambio, solo tuvieron que asumir la compra de la flota inicial y futura de buses casi a discreción.

---

<sup>4</sup> Con trabajo comunitario y cursos de cultura ciudadana serán sancionados los colados en Transmilenio. Página web del Concejo de Bogotá, diciembre 2 de 2014. Fuente: <http://bit.ly/1PZ8IFS>

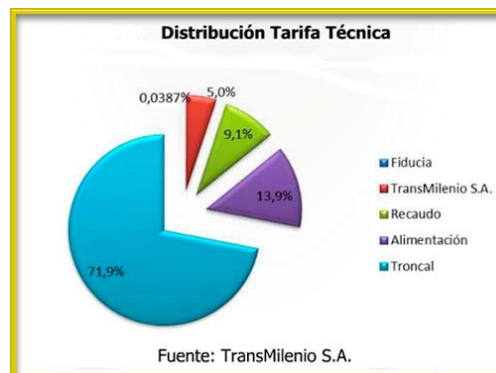
<sup>5</sup> Agentes del sistema Transmilenio, portal Transmilenio. Fuente: <http://bit.ly/1JE2wU3>

## Los contratos de Transmilenio: cuando la supuesta eficiencia privada cuida el bolsillo de todos

Desde el inicio de su operación, Transmilenio se convirtió en una modalidad de transporte que le dio un vuelco a la movilidad de los habitantes en la ciudad de Bogotá. Sin embargo, su creación no estuvo exenta de polémica. Corría el año 1998, el gobierno de Ernesto Samper atravesaba sus últimos días y la promesa de metro para la ciudad parecía hacerse realidad. Mediante el documento Conpes, el primer mandatario nacional materializaba la financiación del 70% de una obra cuyo costo estimado en aquella época rondaba los 2.721 millones de dólares.

En aquel entonces, el burgomaestre bogotano de aquella época, Enrique Peñalosa, decidió al final del proceso optar para la ciudad por un nuevo tipo de sistema denominado BRT o Buses de Rápido Tránsito en lugar de la opción del Metro. Emulando al sistema de buses articulados que funcionaba en la ciudad de Curitiba (Brasil), Transmilenio inició operaciones en el año 2000.

Una vez tomada la decisión, el influjo mediático logró convencer a los habitantes de la ciudad de este tipo de modalidad de transporte. Las polémicas alrededor de TM no pararon allí: la modalidad utilizada para la operación del sistema, circunscrita a las famosas alianzas público privadas (APP) convirtieron en lesiva la operación de esta opción de transporte para las finanzas de la capital.



La distribución porcentual de ingresos del sistema, vista en detalle, se convirtió, de ese momento en adelante, en la radiografía perfecta de cuán inequitativo puede ser un trato inicial para el erario público. Aquella negociación estipuló que el 71,9% del total del recaudo fuera a parar en manos de los operadores de las troncales, el 13,9% para los operadores de los alimentadores, 9,1% para los recaudadores y 5 % para TM (cifras de 2011).

Una de las modalidades de cumplimiento que exige Transmilenio S.A a los operadores del sistema, el Índice de Pasajeros por Kilómetro (IPK), les obliga a transportar un mínimo de 4,75 pasajeros por kilómetro en cada bus. Según cifras de 2013, el IPK en el sistema se acercaba a los 5,3 pasajeros.

Los consorcios a cargo de la flota han sabido capitalizar este indicador para movilizar una mayor cantidad de pasajeros, retrasando significativamente las

frecuencias y la compra de nuevos buses articulados y biarticulados. Esto explica el colapso del sistema en horas pico así como y el caos en que se ha convertido la experiencia de estar dentro de las estaciones y los buses.

Desde el comienzo de TM, se puso en la mesa de negociación la premisa de que el sistema era una inversión sumamente riesgosa para los operadores pioneros. Han pasado 15 años desde aquel entonces y los tiempos de incertidumbre inicial terminaron hace más de una década. Sin embargo, aquel modelo de repartición de ingresos a toda prueba desigual se mantuvo.

Unas líneas finales nos permiten definir un par de lacónicas conclusiones: es un imperativo, de cara al futuro, renegociar los contratos actuales para transferir parte de las ganancias a nuevos subsidios de transporte para estudiantes, discapacitados, personas de la tercera edad y afiliados al Sisben entre otros grupos poblacionales.

En la actualidad, dichos subsidios son posibles de manera parcial gracias a la financiación directa de la Secretaría de Hacienda distrital (estimados en 60.000 millones de pesos) y no producto del recaudo en pasajes de TM. Sin embargo, el nicho de cobertura de estas contribuciones es insignificante ya que no incluye a amplias capas ciudadanas que no cuentan con los medios para hacer uso del sistema.

Otra opción a futuro, posible si solo si existe una renegociación de los contratos, sería mantener los actuales porcentajes de distribución en TM, transfiriendo los costos de infraestructura y mantenimiento a los consorcios que se llevan casi el 95% de los ingresos operacionales para que, con toda la autoridad moral del caso, se atrevan a señalar a los “colados” de Transmilenio desde su nuevo rol privado.

**Twitter:** pineda0ruiz

**Edición 447 – Semana del 22 al 28 de mayo de 2015**