



Propuesta de transporte público y movilidad sostenible para áreas urbanas en Colombia

1. Diagnóstico general

Las principales ciudades colombianas —en especial Bogotá, Medellín, Cali y Barranquilla— enfrentan una crisis estructural de movilidad derivada de la desigual distribución del espacio vial, los altos costos del transporte para los hogares y la escasa priorización del transporte público dentro de las políticas urbanas.

En Bogotá, **solo el 14 % de los viajes diarios se realizan en automóvil particular**, pero estos vehículos **ocupan cerca del 85 % del espacio público**. Esta desproporción demuestra un modelo de movilidad ineficiente, donde la infraestructura se destina en gran medida a un modo de transporte que beneficia a una minoría de usuarios (Transporte Público y Accesibilidad Económica en Bogotá, 2025).

A su vez, el **21 % de los viajes** se hacen en carro particular, mientras los **estratos 1, 2 y 3**, que dependen del transporte público, asumen el mayor costo y tiempo de desplazamiento. Este modelo genera **inequidad urbana**, ya que quienes menos ingresos tienen deben invertir más recursos y tiempo para acceder a servicios básicos o al trabajo.

2. Carga económica del transporte en los hogares

Según el **Banco Interamericano de Desarrollo (BID)**, el gasto en transporte no debería superar el **6 % del ingreso mensual** de una familia (BID, 2022). Sin embargo, los datos actuales de Bogotá muestran una realidad muy distinta.

Con un **Salario Mínimo Legal Vigente (SMLV)** de **\$1.423.000** y un **auxilio de transporte de \$200.000** en 2025, el ingreso total asciende a **\$1.623.000**. Si una persona trabaja entre **20 y 24 días al mes**, realizando dos viajes diarios, el pasaje debería costar entre **\$1.779 y \$2.435** para no superar el umbral recomendado del 6 % del ingreso mensual.

El problema radica en que el **pasaje actual en Bogotá es de \$3.200**, lo cual significa que una persona gasta entre **\$128.000 y \$153.600** mensuales en transporte, es decir:

- Quien recibe SMLV + auxilio destina entre **7,88 % y 9,46 %** de sus ingresos.
- Quien recibe solo SMLV destina entre **8,99 % y 10,79 %**.

Ambos casos superan el límite sugerido por el BID, confirmando que el **transporte público colombiano resulta costoso e inequitativo**, especialmente para los trabajadores informales (que representan cerca del **34 % de la población ocupada** y no reciben auxilio de transporte).

3. Infraestructura y políticas insuficientes

El sistema vial colombiano enfrenta tres debilidades estructurales principales:



1. **Falta de control y regulación en la conducción.**
La facilidad con la que se obtienen licencias de conducción fomenta el crecimiento del parque automotor, las imprudencias en la vía y agrava la congestión.
2. **Inversión deficiente en infraestructura.**
Según la **Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)**, los países deberían invertir al menos el **6,2 % del PIB anual** en infraestructura. Colombia se encuentra por debajo de este nivel, destinando menos recursos a mantenimiento y renovación que al simple ensanche de vías (CEPAL, 2024).
3. **Expansión urbana desordenada.**
Los estratos más bajos viven más lejos de los sistemas de transporte masivo, lo que aumenta sus tiempos y costos de viaje, reproduciendo desigualdades territoriales.

4. El papel del vehículo particular en la congestión

El vehículo particular, aunque útil para quienes pueden costearlo, **no es sostenible como base del sistema de movilidad urbana.**

En una ciudad como Bogotá, un **automóvil particular transporta, en promedio, 1,3 personas** por viaje. Aunque el vehículo físicamente ocupa unos **8 m²**, cuando se considera el espacio necesario para mantener la distancia de seguridad, cambiar de carril y evitar colisiones, el **espacio vial efectivo que requiere para desplazarse asciende a unos 25 m².**

En contraste, un **bus articulado de transporte público puede movilizar entre 100 y 150 pasajeros** y, aun con su mayor tamaño, **ocupa menos de 80 m² de espacio vial efectivo.**

Esto significa que, en la práctica, **un solo bus puede transportar la misma cantidad de personas que entre 70 y 100 automóviles particulares**, pero utilizando **menos de una cuarta parte del espacio vial que estos ocuparían en conjunto.**

En términos de eficiencia urbana, el bus es **más de 30 veces más eficiente** que el automóvil particular, lo que demuestra que priorizar el transporte público no solo reduce la congestión, sino que también **optimiza el uso del espacio disponible en las ciudades.**

Así, aunque los automóviles representan una fracción minoritaria de los viajes totales, son responsables de la **mayor parte de la congestión**, del **85 % del uso del espacio vial** y de una porción significativa de las emisiones contaminantes (Secretaría de Movilidad de Bogotá, 2024).

La consecuencia es una **ciudad ineficiente**, donde el espacio público se utiliza para beneficiar al modo de transporte menos eficiente y más contaminante.

5. Enfoque nacional propuesto: priorizar el transporte público

Para revertir la crisis de movilidad urbana, se propone un **enfoque nacional de movilidad sostenible** que priorice el transporte público sobre el vehículo particular.

Este enfoque debe guiarse por los siguientes principios:



1. **Eficiencia modal.**
El transporte público debe tener prioridad en la inversión, el espacio vial y la gestión del tránsito.
2. **Accesibilidad económica.**
Las tarifas deben ajustarse al poder adquisitivo de los trabajadores, buscando acercarse al umbral del 6 % del ingreso mensual recomendado por el BID.
3. **Mantenimiento sobre expansión.**
Es preferible conservar y modernizar la infraestructura existente antes que construir nuevas vías para vehículos privados.
4. **Integración territorial.**
Los municipios metropolitanos deben planificar el transporte como un sistema integrado (metro, trenes, buses, bicicletas, rutas alimentadoras).
5. **Sostenibilidad ambiental.**
Promover flotas eléctricas, transporte limpio y restricciones progresivas a los automóviles de combustión.
6. **Datos y planeación.**
Implementar sistemas de información georreferenciada y análisis de demanda que permitan tomar decisiones basadas en evidencia.

6. Medidas estructurales recomendadas

a) Inversión sostenida en transporte público

Aumentar la inversión anual hasta alcanzar el estándar de la CEPAL (6,2 % del PIB), enfocando recursos en **transporte masivo, interconectividad regional y mantenimiento vial.**

b) Redistribución del espacio urbano

Convertir carriles en **corredores exclusivos para transporte público**, ciclorutas y andenes amplios.
La reducción del espacio para autos particulares generará incentivos naturales hacia el uso de medios colectivos.

c) Integración tarifaria

Establecer **un sistema tarifario integrado nacional**, donde los usuarios puedan combinar modos (metro, bus, bici) pagando una sola tarifa ajustada a su capacidad económica.

d) Incentivos y restricciones equilibradas

Combinar **medidas de desincentivo al automóvil** (peajes urbanos, reducción de parqueaderos en zonas céntricas) con **mejoras reales al transporte público.**
No se debe castigar al ciudadano que depende del carro si no existen alternativas viables.



e) Planificación urbana y vivienda

Coordinar políticas de transporte y vivienda, evitando la expansión urbana dispersa. El crecimiento de las ciudades debe orientarse a crear **barrios de alta densidad conectados al transporte público**.

7. Conclusión

La crisis de movilidad urbana en Colombia **no se resuelve construyendo más vías** ni ampliando el parque automotor, sino **cambiando el modelo de movilidad**.

El hecho de que el **14 % de los viajes en Bogotá usen automóvil particular** pero **ocupen el 85 % del espacio vial** revela la raíz del problema: la dependencia del vehículo particular es **ineficiente, costosa e inequitativa**.

Por eso, la prioridad nacional debe ser **fortalecer y hacer accesible el transporte público**, garantizar tarifas proporcionales al ingreso, invertir sostenidamente en infraestructura y reorganizar el espacio urbano para mover personas, no carros. Solo así las ciudades colombianas podrán ser más habitables, competitivas y sostenibles.

Referencias

Banco Interamericano de Desarrollo (BID). (2022). *How Affordable Is Transportation in Latin America and the Caribbean?* Washington, D.C.: BID. Recuperado de <https://publications.iadb.org>

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (2024). *La inversión en infraestructura en América Latina y el Caribe*. Naciones Unidas. Recuperado de <https://www.cepal.org>

Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá. (2024). *Encuesta de Movilidad Bogotá-Región y Diagnóstico del Espacio Vial*. Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. Recuperado de <https://www.movilidadbogota.gov.co>

CEPAL. (2023). *Perspectivas del desarrollo sostenible en América Latina y el Caribe: Infraestructura, movilidad y energía limpia*. Santiago de Chile: Naciones Unidas.

