



***Luego de 3 años de seguimiento al desplazamiento en transporte público colectivo en Cartagena, los resultados obtenidos por Cartagena Cómo Vamos en alianza con la Universidad Tecnológica de Bolívar siguen demostrando que la movilidad en la ciudad es compleja y no presenta mejoras.***

Desde el segundo semestre de 2005 el proyecto "Cartagena Cómo Vamos" (CCV) viene realizando un monitoreo semestral de los tiempos y velocidades promedio de desplazamiento del transporte público colectivo en la ciudad, con el objetivo de determinar qué tan productivo resulta para los cartageneros desplazarse entre sus hogares y sus sitios de trabajo o estudio. Además, se busca identificar las características del nivel del servicio y en el caso de la última medición, también la frecuencia de los paraderos a lo largo de las rutas analizadas. El monitoreo se realiza a través de un trabajo de campo diseñado para CCV en 2005 por expertos locales y nacionales, en su mayoría ingenieros civiles y de transporte.

Con apoyo de profesores y estudiantes de la Universidad Tecnológica de Bolívar (UTB), se tomaron un total de 540 muestras en las 5 rutas de transporte público colectivo que movilizan mayor número de pasajeros\*. Las muestras cubren todas las franjas del día y las dos principales arterias viales de la ciudad (Av. Pedro de Heredia y Av. El Bosque). Dado que el objetivo del estudio es medir el tiempo promedio que le toma a un Cartagenero desplazarse del centro de la ciudad a la periferia o viceversa en un día rutinario de trabajo o estudio, las muestras se tomaron durante dos semanas sin festivos, en días martes, miércoles y jueves.

\*Termera – Centro – Laguito (TCL); Socorro – Bosque – Manga – Bocagrande (SBM); Bosque (B); Socorro – Jardines (SJ); Termera – Avenida (TA).

## CONTENIDO

- [Resultados 2008](#)
- [Análisis 2005-2008](#)
- [Comentarios de autoridades y expertos CCV](#)
- [Movilidad en el Plan de Desarrollo](#)
- [Posibles modificaciones al Código Nacional de Tránsito](#)

---

## Resultados 2008

Con una confiabilidad del 95%, los resultados de la medición del primer semestre de 2008 muestran que en promedio a un Cartagenero le toma una hora desplazarse en bus, buseta o ejecutivo del centro a la periferia o viceversa. La distancia de los recorridos monitoreados en ningún caso superan los 20 kilómetros (en un solo sentido), lo cual arroja que la velocidad a la que en promedio se desplaza un vehículo de transporte público colectivo en la ciudad es 16 Kms/H, siendo el parámetro entre 25 y 30 Kms/H. El promedio de velocidad implica que hay trayectos del recorrido que se hacen a altas velocidades y momentos en los cuales los buses están totalmente detenidos en espera de más pasajeros.

---

Ruta	Tiempo promedio (Minutos)	Velocidad promedio (Kms / H)
Global 5 rutas	59	16
Tenera – Centro – Laguito (TCL)	69	16
Socorro – Bosque - Manga – Bgrande (SBM)	70	17
Bosque (B)	53	16
Socorro – Jardines (SJ)	53	14
Tenera – Avenida (TA)	49	15

Por franjas del día, pese a ser las diferencias muy pequeñas, la mañana registra el menor tiempo de desplazamiento, seguido del medio día y la tarde. Por arterias viales, la diferencia en promedio es de entre 4 y 5 minutos a favor de las rutas que se desplazan por la Avenida Pedro de Heredia, considerando que las distancias de las rutas de El Bosque son más largas. En el caso de las velocidades promedio, éstas son similares en las tres franjas del día, y por arterias viales, ligeramente superior en la Avenida El Bosque.

Franjas horarias	Avenida Pedro de Heredia		Avenida El Bosque	
	Tiempo (Minutos)	Velocidad (Kms/H)	Tiempo (Minutos)	Velocidad (Kms/H)
Global	55	16	59	17
07:00-08:00	53	16	58	18
10:00-12:00	51	17	54	19
12:00-01:00	63	14	65	16
01:00-02:00	62	14	66	15
02:00-06:00	50	17	57	18
06:00-07:00	49	17	54	19

Un elemento nuevo que se introdujo en la medición del primer semestre de 2008, fue el conteo del número de paraderos físicos (verticales) que existen a lo largo de las cinco rutas que se monitorean. Los resultados indican que en promedio los usuarios disponen de un paradero cada 1.5 kilómetros. Como parámetro de referencia vale la pena mencionar que en los sistemas de transporte masivo que están en construcción en las diferentes ciudades del país y en Bogotá donde funciona desde hace varios años, la distancia entre las estaciones es de aproximadamente 500 metros en las troncales.

En Cartagena, realmente no existe hoy un sistema de paraderos estructurado para el transporte público, lo cual ha redundado en desórdenes tanto de usuarios como de prestadores del servicio.

Distancia entre paraderos (en kilómetros)		
Rutas	Sentido	
	Periferia - Centro	Centro - Periferia
TCL	2,0	1,2
SBM	1,8	1,7
B	1,4	1,6
SJ	1,3	1,6
TA	1,3	1,3

**\* En las troncales de Transmilenio en Bogotá hay 1 paradero cada 0,5 kilómetros (500 metros), en Cartagena hay un promedio de 1 paradero cada 1,5 kilómetros.**

Los aspectos relacionados con la calidad del servicio se han mantenido casi inalterados desde la primera medición. En 2008, el 83% de los vehículos no dispone de extinguidores a la vista, el 8% no tiene los asientos completos, el 77% tiene timbre para solicitar la parada, pero de ellos el 66% no funciona y en el 94% de los casos las puertas van abiertas durante el recorrido. Un avance significativo frente a 2005 sí se registró en el uso de instrucciones para las salidas de emergencia. En 2005, del 80% de los buses que tenía salidas de emergencia señalizadas sólo el 3% tenía junto a ellas instrucciones de cómo usarlas en casos de emergencias. En 2008, del 83% de buses con salidas de emergencia señalizadas, 42% tiene instrucciones de uso. Esto puede deberse a la renovación del parque automotor que se viene llevando a cabo por parte de algunas empresas transportadoras.

## CONTENIDO

- [Resultados 2008](#)
- [Análisis 2005-2008](#)
- [Comentarios de autoridades y expertos CCV](#)
- [Movilidad en el Plan de Desarrollo](#)
- [Posibles modificaciones al Código Nacional de Tránsito](#)

## Análisis 2005 - 2008

Frente al segundo semestre de 2005 (línea de base), se presentó en el segundo semestre de 2006 un aumento del tiempo de desplazamiento en transporte público colectivo. En este periodo se encontraba en plena ejecución el primer tramo de Transcaribe. Desde entonces, los tiempos se han mantenido relativamente estables, y sigue siendo la movilidad improductiva.

Tiempo promedio de desplazamiento						
Rutas	2005	2006		2007		2008
	II semestre	I semestre	II semestre	I semestre	II semestre	I semestre
TCL	63	62	71	70	76	69
SBM	68	65	69	68	63	70
B	56	52	64	66	60	53
SJ	50	44	57	61	50	53
TA	49	44	58	59	59	60
Global	57	54	64	65	62	61

Las velocidades promedio de desplazamiento entre 2005 y 2008 se han mantenido en 16 Kms/H aproximadamente. Aunque se espera resolver esta deficiencia con el Transcaribe (que contempla velocidades entre 25 y 30 Kms/H), su entrada en operación está prevista para 2011, lo cual se traduciría 3 años adicionales con velocidades demasiado bajas.

Velocidad promedio de desplazamiento				
Ruta / Franjas horarias	Todas las franjas horarias			
	Kms/h	Kms/h	Kms/h	Kms/h
	2005 (II sem)	2006 (Consol.)	2007 (Consol.)	2008 (I sem)
Global	16	16	15	16
TCL	14	15	15	16
SBM	18	18	18	17
B	18	16	17	16
SJ	14	14	13	14
TA	13	15	13	15

## CONTENIDO

- [Resultados 2008](#)
- [Análisis 2005-2008](#)
- [Comentarios de autoridades y expertos CCV](#)
- [Movilidad en el Plan de Desarrollo](#)
- [Posibles modificaciones al Código Nacional de Tránsito](#)

---

## Comentarios de autoridades y expertos CCV

Estos resultados fueron compartidos con autoridades, empresarios del transporte y expertos durante una mesa de trabajo realizada a finales de junio entre CCV y la Universidad Tecnológica. Asistieron: Rafael Vergara, Eliana Serge y Orlando Cabeza del DATT; Harold Lora de la Secretaría de Educación Distrital; Pedro Guardela de UniCartagena; José Alfaro y Herman Bermúdez de TransCaribe; Adriana Ramos de la Cámara de Comercio de Cartagena; Humberto Bozzi, experto CCV en transporte; Pedro Torres de El Universal; Wilman Morales de Coointracar; Wilmer Mosquera de Cootransurb; Daniel Toro y Roberto Fortich de UTB; y el equipo coordinador de CCV.

En general, los asistentes a la mesa reconocen que las condiciones de movilidad en la ciudad son complejas, lo cual se corrobora con los resultados presentados por CCV; cuellos de botella que se presentan en puntos específicos de las rutas, excesivos tiempos de desplazamientos derivados de recorridos que combinan altísimas velocidades con paradas muy largas; y comportamientos irresponsables por parte de prestadores y usuarios del servicio público de transporte.

### Parque automotor

Daniel Toro de la UTB hace un resumen a partir de estadísticas del DANE que da indicaciones de una contracción de la oferta de transporte público colectivo como respuesta a la contracción de la demanda entre 2003 y 2007 y un fortalecimiento del sistema informal de transporte público (mototaxis y taxiscolectivos), que puede representar una dura competencia a un sistema formal con alta inversión como TransCaribe.

Representantes del DATT mencionan que ellos trabajan con cifras reportadas por Fasecolda que muestran que sí aumentó el parque automotor frente a los noventa pero que luego se cerraron los cupos y los nuevos vehículos que han entrado son por reposición.

Pedro Guardela de UniCartagena y Humberto Bozzi consideran que en la ciudad hay sobreoferta de buses y busetas y que además ha aumentado la circulación de motos y vehículos particulares, lo cual está entorpeciendo la movilidad. En este mismo sentido, Cootransurb (empresa que agrupa al 15% del parque automotor de transporte público colectivo) menciona que las cifras del DANE se asemejan a las suyas, y que con la reposición de vehículos se está haciendo monitoreo de los recorridos con sensores. Humberto Bozzi sugiere que ante la diferencia registrada entre los datos se revisen las cifras del transporte público de Cartagena que manejan en DATT, ojalá a partir de un Censo, como se hizo en Soacha, municipio cerca de Bogotá. De esta manera se asegura que se esté trabajando en soluciones para la movilidad a partir de información segura.

### Educación vial

Desde el DATT, se hace énfasis en la necesidad de cambiar comportamientos en la movilidad con educación vial e inversión, tomando como referencia la situación en España, país que lleva 35 años invirtiendo recursos en ello. Mencionan que hoy el DATT tiene una cartera de \$98.000 millones por multas no canceladas, lo cual demuestra la falta de responsabilidad de los ciudadanos en el cumplimiento de normas y deberes.

La SED a través de su representante afirma que con la nueva estrategia distrital "La Escuela es el Centro" se busca apoyar procesos educativos y pedagógicos que incluyan educación vial tanto a estudiantes como a padres de familia.

Pedro Guardela de UniCartagena comenta que la educación vial no es un aspecto nuevo sino que tiene más de 50 años y que sin embargo, no se ven frutos. Afirma que está de acuerdo con CCV en el sentido de que la educación vial por ser un proceso de largo plazo debe estar acompañada del ejercicio de la autoridad para hacer cumplir las normas de tránsito. Propone que se revivan iniciativas para educar en las normas de tránsito como el "Parque didáctico" que alguna vez funcionó en el Parque del Centenario y que se busque apoyo económico con el Fondo de Prevención Vial.

Rafael Vergara, director del DATT, afirma que han estado trabajado en una estrategia combinada entre autoridad (operativos y sanciones) y pedagogía (Escuela Avenida) y que se han obtenido resultados favorables. Reconoce que si no se hace esto de manera masiva no podrá generarse el impacto necesario.

Daniel Toro de la UTB y CCV comparten que la educación es básica pero que hay que insistir en acciones a corto plazo para mejorar el funcionamiento del sistema de transporte público colectivo que además sirva para controlar los medios de transporte no regulados en la ciudad y la accidentalidad.

Humberto Bozzi insiste en que las empresas de transporte público colectivo tienen que hacer esfuerzos internos incluyendo su recurso humano para mejorar la calidad del servicio, lo cual es secundado por la subdirectora operativa del DATT. Ella además afirma que sólo los choferes que no registren multas son los que podrán operar en TransCaribe, lo cual debe ser un incentivo para mejorar sus comportamientos en la vía.

Al finalizar la reunión queda sobre la mesa la propuesta de trabajar conjuntamente en campañas de educación masiva. Esta propuesta surge para conformar la Escuela de Educación, que sería apoyada por la SED y el DATT con participación de las universidades. Sin embargo, nuevamente queda el sinsabor de que no se vislumbran acciones drásticas por parte de las autoridades y transportadores para mejorar el sistema de transporte público colectivo en la ciudad, ni para controlar la proliferación de medios de transporte no regulado que han incidido de manera importante en la accidentalidad.



## CONTENIDO

- Resultados 2008
- Análisis 2005-2008
- Comentarios de autoridades y expertos CCV
- Movilidad en el Plan de Desarrollo
- Posibles modificaciones al Código Nacional de Tránsito

---

## Movilidad en el Plan de Desarrollo

La Movilidad Urbana e Infraestructura Vial se han convertido en unos de los retos más complejos de la ciudad. La velocidad promedio de desplazamiento en transporte público colectivo es en promedio de 16 km/hr. No se evidencian suficientes controles al tránsito ni existe la adecuada señalización de paraderos, cruces, etc. Esto ha incidido en que las personas migren hacia medios de transporte no regulado como las mototaxis, buscando más rapidez pero asumiendo mayores riesgos de accidentalidad. A pesar de que el parque automotor de motos registradas en Cartagena es de 10.980, se calcula que ruedan alrededor de 40.000. Esto se ha traducido en un aumento del 14% en la accidentalidad vehicular en 2007, correspondiendo el 36% a accidentes en moto que además registran el 78% de los muertos por accidentes de tránsito.

Gran parte de la infraestructura vial se encuentra en mal estado (58%), lo que entorpece aun más la movilidad. A pesar de que con el TransCaribe se espera dar solución a los altos tiempos de desplazamiento, presenta grandes retrasos. En dos años y medio desde el inicio de las obras sólo se ha construido el 7,7% de las troncales.

El Plan de Desarrollo contempla varios niveles de intervención. En infraestructura vial, se prevé la construcción de obras que aumenten la conectividad de la ciudad, y la pavimentación y mantenimiento de vías, proyectos tendientes a que la malla vial en buen estado pase de representar el 28% al 50%. Para el control y manejo del tránsito, se prevé la formulación e implementación del Plan de Movilidad de Cartagena, que por tercera vez aparece como meta distrital sin que se haya obtenido resultado alguno. Esto irá acompañado de proyectos de señalización (que ojalá resuelvan la falta de paraderos), semaforización, capacitación y educación vial, fortalecimiento institucional de la autoridad distrital de transporte y controles al tránsito (ampliación del pico y placa, restricciones a los motociclistas, etc).

Finalmente, se establece que en 2011 se habrán culminado las troncales de TransCaribe y se habrán realizado las acciones que garanticen su componente acuático, con lo cual se supondría que estaría en funcionamiento en 2012. Con ésta, son tres las Administraciones que se comprometen en sus Planes de Desarrollo a culminar el 100% de la obra.

A través de todas estas acciones se espera alcanzar resultados de impacto como reducir la accidentalidad vehicular y de motos en 35% y aumentar la velocidad de desplazamiento en transporte público colectivo a 30 Km/H. Entre 2008 y 2011, se invertirán en movilidad aproximadamente \$213.766 millones, equivalentes al 7.4% del presupuesto del Distrito.



## CONTENIDO

- [Resultados 2008](#)
- [Análisis 2005-2008](#)
- [Comentarios de autoridades y expertos CCV](#)
- [Movilidad en el Plan de Desarrollo](#)
- [Posibles modificaciones al Código Nacional de Tránsito](#)

---

## Posibles modificaciones al Código Nacional de Tránsito

Desde CCV se ha hecho mucho énfasis en el incumplimiento constante de las normas de tránsito en Cartagena por parte de todos los actores de la movilidad como prestadores de servicio público individual y colectivo, usuarios, conductores y peatones, ante lo cual las autoridades generalmente responden que la legislación no brinda muchas herramientas para ejercer mayor control.

Hoy se contemplan modificaciones al Código Nacional de Tránsito que buscan fortalecer los mecanismos de control para el cumplimiento de la ley.

La reforma incluye entre otras cosas mayores exigencias a conductores de servicio público y a las empresas. Por ejemplo, serán más drásticas las multas para los conductores de servicio público que recojan o dejen pasajeros en lugares distintos a los paraderos. También se contemplan multas de 100 salarios mínimos para empresas de transporte que tengan en ejercicio a conductores con licencia suspendida o cancelada.

Otras modificaciones previstas se refieren a la reglamentación por parte del Ministerio de Transporte de la demarcación y señalización vial en todo el país y a la posibilidad de los Alcaldes de decretar amnistías para recuperar cartera por multas no pagadas y sanear las finanzas locales, siempre y cuando no se supere los 5 de años de ocurridos los hechos.

Si llegan a aprobarse, el reto consistiría en darles estricto cumplimiento.

## CONTENIDO

- [Resultados 2008](#)
- [Análisis 2005-2008](#)
- [Comentarios de autoridades y expertos CCV](#)
- [Movilidad en el Plan de Desarrollo](#)
- [Posibles modificaciones al Código Nacional de Tránsito](#)



**Proyecto Cartagena Cómo Vamos**  
Centro, Calle de Don Sancho No. 36-125  
Ed. Aguamarina Of. 202 / Tel. 6646726  
[coordinacion@cartagenacomovamos.org](mailto:coordinacion@cartagenacomovamos.org)  
[www.cartagenacomovamos.org](http://www.cartagenacomovamos.org)