

**Transporte popular en
Santa Marta, Ciudad Bolívar:
Movilidad desde
las laderas de
Bogotá**



2026

Transporte popular en Santa Marta, Ciudad Bolívar: Movilidad desde las laderas de Bogotá

Autoras:

Sydney Coldren (*Voluntaria*)
Carolina Leal (*Voluntaria*)
Lina Marcela López Montoya
Anabella Rodríguez-Ramírez

Corrección de estilo:
Freddie Bossa, Despacio.

Diseño y diagramación:
Laura Fernanda Sánchez, Despacio.

Fotografías:
Lina López, Despacio; Cootranspanel.
Mapas, gráficos y elaboración visual: Despacio.

Esta investigación fue realizada gracias al tiempo de voluntariado de Sydney Coldren, Hugo Coronado y Carolina Leal y en trabajo conjunto con Anabella Rodríguez y Lina López de Despacio. Hace parte de las investigaciones propias que hacemos sin la financiación directa de una organización y que buscan responder preguntas de interés público para nuestras ciudades.

Usted puede aportar para que Despacio siga haciendo investigaciones y actividades chéveres que ayudan a retrasar el fin del mundo. Para donar y conocer más sobre lo que hacemos con las donaciones puede ingresar a <https://despacio.org/dona/>

ISBN:
978-628-97304-4-9

Cita sugerida:

Coldren, S., Leal, C., López Montoya, L. M., & Rodríguez-Ramírez, A. (2026). Transporte popular en Santa Marta, Ciudad Bolívar: movilidad desde las laderas de Bogotá. Despacio.

En 2024 tuvimos una conversación con la Fundación TECHO para empezar a estudiar la accesibilidad de las personas que están en las comunidades que la fundación beneficia con mejoramiento a sus viviendas. Empezamos a pensar en un lugar donde confluyen diferentes opciones de transporte y ahí fue donde definimos estudiar el caso de la comunidad de Santa Marta, que está en la zona de acceso al cable de Ciudad Bolívar y es atendida hasta cierto punto por el transporte formal, con las rutas del SITP.

Al revisar la información de la zona, nos dimos cuenta de que, si bien existe el servicio formal de transporte, este tiene una cobertura que no atiende la totalidad de la zona y que las personas deben caminar por una infraestructura precaria para poder acceder a las viviendas y los servicios del territorio. Posteriormente, desde el Centro Interdisciplinario de Estudios sobre el Desarrollo (CIDER) de la Universidad de los Andes, tuvimos el apoyo de tres estudiantes de maestría, además de dos personas voluntarias interesadas en investigar el transporte popular y parte del equipo de Despacio para realizar la investigación. Teníamos tres preguntas iniciales que queríamos responder:

¿Cómo es la cobertura del transporte formal y popular en la comunidad de Santa Marta?

¿Qué empresas u organizaciones de transporte popular proveen el servicio?

¿Qué tipo de vehículos atienden la zona y cuáles son sus características principales?

1. La comunidad de Santa Marta

Todos los días, diferentes busetas ascienden por las empinadas lomas de Ciudad Bolívar, en el sur de Bogotá. Dentro de esta localidad existen aproximadamente 360 barrios, según [Bogotá Cómo Vamos \(s.f.\)](#), además de asentamientos como el de la comunidad de Santa Marta. Para llegar a esta zona, el recorrido empieza desde Lucero Bajo. A medida que los buses del SITP y las busetas del transporte popular ascienden la ladera, desde Lucero Bajo, pasando por el barrio Alpes hasta la comunidad de Santa Marta, el pavimento se convierte en tierra y las casas se dispersan, formando un mosaico de viviendas recién construidas que se aferran a la montaña. A mitad del recorrido, los buses del SITP paran en la vereda Tierra Colorada, mientras que los conductores del transporte popular siguen su recorrido para llegar a lo más alto de la ladera,

donde hacen su última parada antes de emprender el descenso de regreso al centro de Ciudad Bolívar.

Santa Marta es uno de los asentamientos informales más recientes y de mayor altitud de Bogotá, ubicado en el cuadrante suroccidental de Ciudad Bolívar. Desde sus laderas abiertas, la ciudad parece interminable, el centro reducido a una franja difusa de edificios altos en el horizonte. Éste ocupa apenas el 0,9 % del territorio de Ciudad Bolívar y, según un [informe del DANE de 2018](#), el 94 % de su suelo sigue siendo rural. Aun así, el asentamiento continúa creciendo rápidamente, mientras familias desplazadas, trabajadores informales y migrantes llegan en busca de oportunidad y estabilidad en la ciudad.



Fig. 1. Imágenes satelitales del barrio Santa Marta, 2016-2024.

Fuente: Google Earth.

En Santa Marta, el acceso a los servicios básicos es irregular. Seis de cada diez viviendas en la zona urbana cuentan con electricidad; menos de la mitad están conectadas a un sistema de alcantarillado; y apenas una de cada diez tiene acceso a internet. La mayoría de los hogares pertenece al estrato 1.

Aun así, el barrio está lleno de movimiento: niñas y niños camino al colegio, abuelas rumbo a citas médicas, personas que se desplazan hacia otras localidades para trabajar. En un territorio de infraestructura limitada, la movilidad es un desafío cotidiano y una necesidad vital.

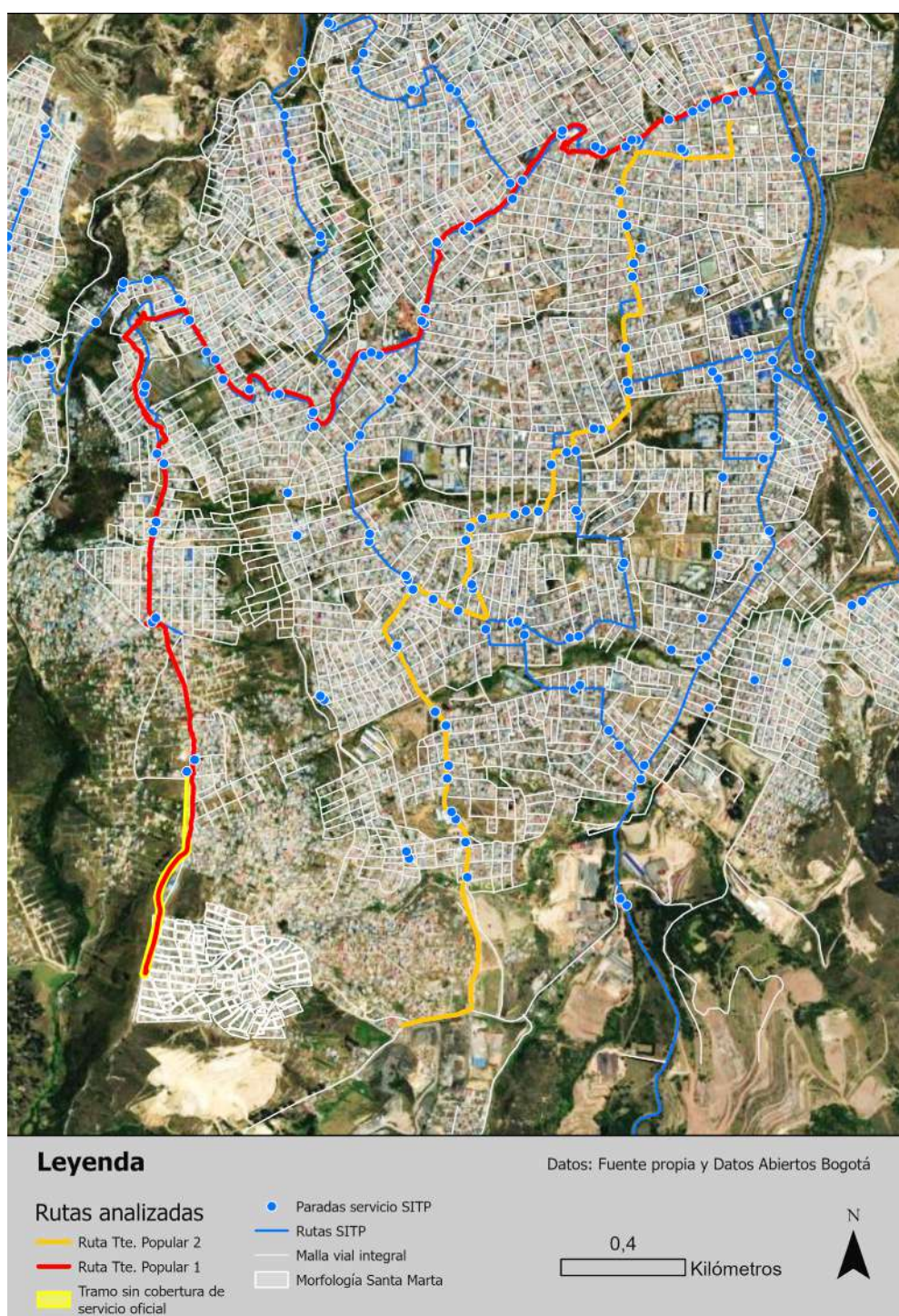


Fig. 2. Mapa de contexto de la prestación del servicio formal e informal.

Fuente: Elaboración propia.

Entrar y salir de Santa Marta no es tarea fácil. Los servicios de transporte público formal más cercanos —las rutas T11 y H627/K627 del SITP— se detienen aproximadamente 692 metros antes de los límites del barrio, en las zonas de Alpes y Arabia (Ver figura 2) . Desde allí, el último tramo

hacia Santa Marta debe hacerse a pie, subiendo por estrechos caminos de tierra que serpentean por el terreno rocoso y empinado (ver la siguiente imagen). Como resultado, muchos residentes dependen del transporte popular.

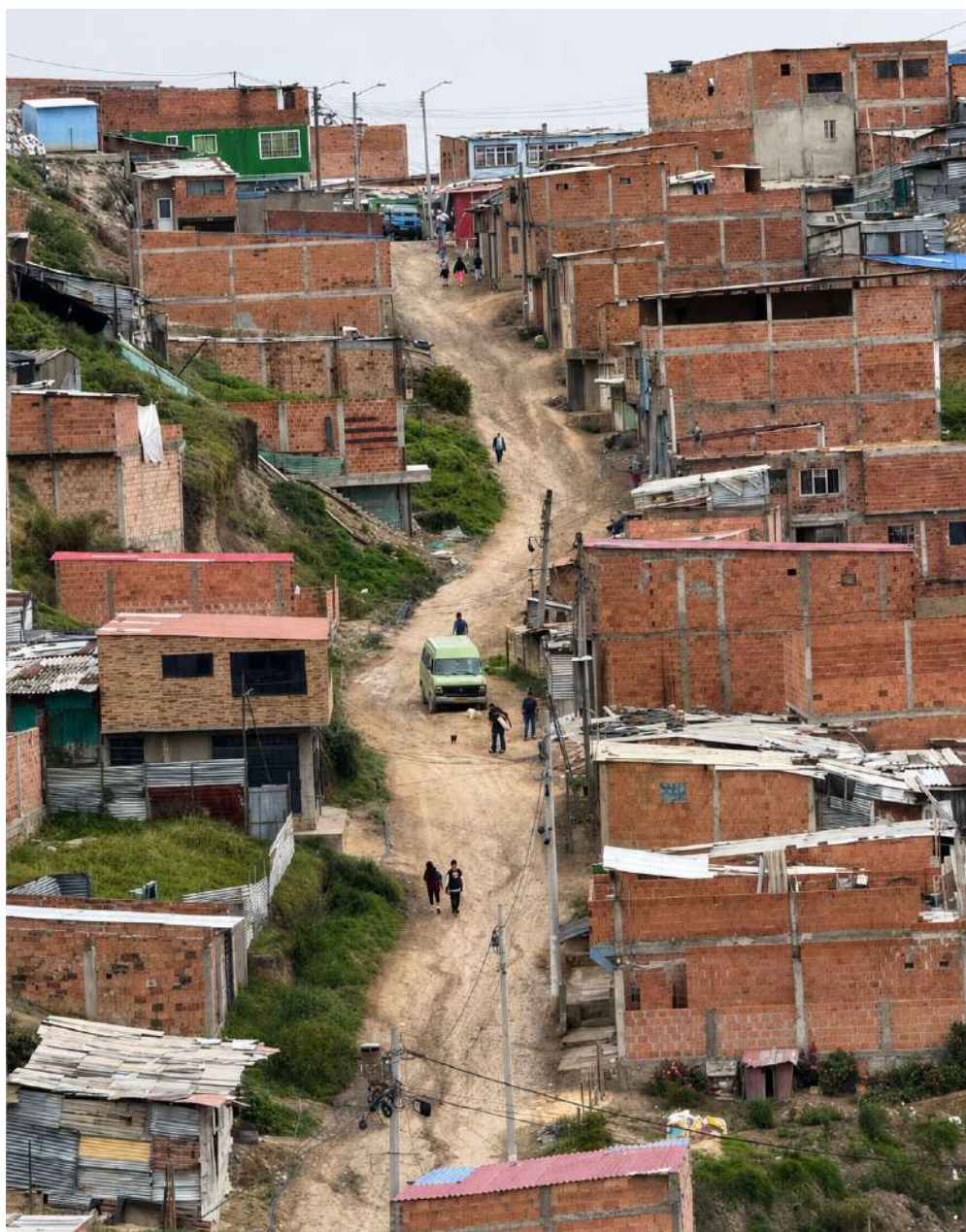


Fig. 3.
Condiciones de
caminabilidad en Santa
Marta.

Fuente: Lina López,
Despacio (2025).

2. ¿Qué es el transporte popular?

El *transporte popular* hace referencia a sistemas de movilidad comunitarios y adaptativos que operan, en gran medida, fuera del alcance de las autoridades públicas.¹ Estos sistemas llenan los vacíos que deja el transporte formal, especialmente en las periferias urbanas de rápido crecimiento, donde rara vez llegan los buses, trenes o cables. En América Latina, el transporte popular es un rasgo definitorio de la vida urbana y representa más de la mitad de los viajes en transporte público.²

La movilidad es una preocupación central para comunidades como Santa Marta, donde la cobertura del transporte formal es reducida. Combinada con bajos ingresos y prácticas urbanísticas excluyentes, esta limitación restringe oportunidades económicas y sociales. Además, las y los residentes tienen menor acceso a servicios esenciales como empleo, comercio, educación, salud y recreación, lo que convierte la movilidad en un asunto de supervivencia.³

Curiosamente, en Bogotá la expansión de la infraestructura de transporte formal suele coincidir con un crecimiento proporcional del transporte popular, lo que sugiere que estos sistemas no están siendo reemplazados, sino que se adaptan en paralelo.⁴ En otras palabras, los sistemas de transporte popular de los que dependen millones no solo persisten, sino que están aquí para quedarse.

En este reporte utilizamos el término popular, en lugar de transporte informal, para reflejar mejor las experiencias y perspectivas de los conductores y coordinadores que sostienen estos sistemas. La etiqueta "informal" suele asociarse con ilegalidad o desorden, pero nuestra investigación reveló algo muy distinto: un ecosistema de autoorganización colectiva, legitimidad comunitaria y coordinación altamente estructurada. Lejos de lo caótico, estos sistemas son autorregulados, eficientes y profundamente entrelazados en la vida local de Santa Marta.

¹ Tun, Thet Hein, Benjamin Welle, Darío Hidalgo, Cristina Albuquerque, Sebastián Castellanos, Ryan Sclar, and David Escalante. 2020. Informal and Semiformal Services in Latin America: An Overview of Public Transportation Reforms. <https://doi.org/10.18235/0002831>

² Tun et al., 2020.

³ Villar-Urbe, Jose Ricardo. 2021. "Modernización del transporte público en la periferia urbana: ¿el fin del transporte informal? Caso de estudio: sistema de cable aéreo Transmicable en la localidad de Ciudad Bolívar, Bogotá - Colombia." *urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 13.): e20190367. <https://doi.org/10.1590/2175-3369.013.e20190367>.

⁴ Villar-Urbe et al., 2021.

3. Metodología y estudio

La investigación de Despacio en Santa Marta empleó un enfoque de métodos mixtos, combinando análisis cuantitativo con trabajo de campo etnográfico. En el componente cuantitativo, el equipo caracterizó las condiciones de los vehículos y georreferenció las rutas que operan en la zona. En el cualitativo, el estudio se basó en 33 entrevistas semiestructuradas con conductores y dos entrevistas con coordinadores de ruta, complementadas con observación participante a través de recorridos repetidos por las rutas. Este diseño permitió examinar tanto las dinámicas físicas —rutas, vehículos, emisiones— como las dimensiones sociales del sistema, moldeadas por la confianza, el cuidado y la legitimidad comunitaria.

El estudio se centró en las dos cooperativas que sostienen la movilidad cotidiana en el barrio: Cootranspanel y Translucero.

Cootranspanel surgió en 2015 como una respuesta comunitaria ante la ausencia de transporte formal en el sur de Bogotá. Atiende la parte alta de la comunidad de Santa Marta y la conecta con la zona de Lucero Bajo. Lo que comenzó con cinco vehículos ha crecido hasta reunir alrededor de sesenta conductores que, en conjunto, movilizan a unos 7.000 pasajeros al día. Aunque no cuenta

con reconocimiento formal, opera con estructuras internas de gestión, protocolos de seguridad y una fuerte participación comunitaria. Más allá del transporte, Cootranspanel organiza actividades comunitarias y, a pesar de tener una tarifa fija, es flexible ante las necesidades de los residentes que no pueden pagar el pasaje completo, consolidándose como un modelo de “transporte alternativo” basado en la solidaridad y la confianza local.

Translucero es una cooperativa más pequeña que opera la ruta Arabia, conectando el límite sur de la comunidad con el centro de Ciudad Bolívar, donde sus buses funcionan como alimentadores de las redes formales de transporte. La cooperativa coordina los despachos de manera manual —con salidas aproximadamente cada diez minutos— y, según las personas entrevistadas, ofrece un servicio accesible y confiable.

En conjunto, estas dos organizaciones ilustran la naturaleza híbrida y adaptativa del sistema de transporte popular en Bogotá: un ecosistema a la vez autoorganizado, profundamente arraigado en la comunidad y esencial para la movilidad de quienes viven en la periferia urbana.



Fig. 4.

Fuente: Lina López, Despacio (2025).

Los conductores: el corazón del sistema

Los conductores entrevistados son el corazón del transporte popular en Santa Marta. Lejos de ser operadores anónimos, son actores comunitarios clave, cuyas vidas y trabajo están profundamente entrelazados con los barrios que recorren.

Entre los 33 conductores entrevistados, todos son hombres colombianos de entre 19 y 68 años (edad promedio: 42); la mayoría (79 %) vive en Ciudad Bolívar. Gran parte de ellos tiene experiencia previa en transporte y su mayor grado de escolaridad es educación secundaria. La mayor parte son propietarios de sus vehículos (76 %), mientras que otros los arriendan diariamente por un valor entre \$80.000 y \$130.000 pesos, un arreglo precario que deja poco margen de ganancia.

Los conductores suelen trabajar entre 12 y 15 horas al día, iniciando antes del amanecer y terminando entrada la noche, a menudo los siete días de la semana, reservando uno para el mantenimiento del vehículo. Para ellos, este trabajo es mucho más que un medio de sustento: es un estilo de vida que les brinda independencia, pertenencia y reconocimiento.

En las entrevistas, los conductores hablaron de una fuerte cultura de colaboración y respeto mutuo, con reglas no escritas que los unen, una dinámica de equipo sólida y un profundo cuidado por el trabajo de los demás. La interacción diaria con los pasajeros también es, para muchos, una fuente de satisfacción: "Me gusta mucho estar con la gente y estar en el carro, me siento muy a gusto", expresó uno de ellos, subrayando la conexión y el sentido de comunidad que encuentran en esta labor. Estos lazos crean una red de apoyo informal que fortalece su apego al oficio.

Otros describen esa relación en términos afectivos: "Me gusta manejar, el ambiente, saludar a todo el mundo, estar en la calle; es que no me gusta el encierro". Para varios, este oficio es, antes todo, un vínculo cotidiano con el territorio y con quienes lo habitan.

Los conductores destacaron repetidamente la autonomía y la flexibilidad que les ofrece este trabajo. Aunque las jornadas son largas, muchos valoran poder ajustar sus horarios para atender necesidades familiares o de salud. Varios mencionaron que trabajar con Cootranspanel les brinda mayor libertad que empleos anteriores en el sector transporte, sin sacrificar ingresos.

Para muchos, esa independencia fue lo que los atrajo. Un conductor recordó que dejó su empleo formal porque estaba cansado "de los horarios estrictos y de no tener permisos, por ejemplo, para ir al médico"; con el tiempo descubrió que en dos o tres meses podía ganar lo mismo que en la empresa, "pero con mayor disponibilidad de tiempo, lo cual fue lo que más [le] atrajo".

Además, muchos conductores conciben su labor como un "servicio social" más que como una simple actividad económica. Otro conductor lo expresó con orgullo: "Transportamos gente donde no llegan los buses... muchas personas nos agradecen y reconocen nuestra labor". Las cooperativas han construido así un vínculo recíproco con los residentes. Como se compartió desde Cootranspanel: "La gente de la comunidad nos cuida y por eso no hay problemas de seguridad".

Ese arraigo aparece una y otra vez cuando explican el sentido de su trabajo. Para uno de los conductores se trata de una "labor social", que

permite “prestar servicio a las partes periféricas, [porque] la gente necesita servicio”.

Los conductores también enfatizan que su servicio es más humano y flexible que el sistema formal, fundamentado en la paciencia y la solidaridad, especialmente con madres, niños, personas mayores o quienes tienen recursos limitados. Como dijo otro conductor: “Si la gente me pide el favor porque tienen \$1.500 o \$2.000, les colaboro”. Arraigados profundamente en sus barrios, estos conductores se ven a sí mismos como servidores de su propia comunidad, obteniendo legitimidad no de estructuras formales, sino de la confianza, la reciprocidad y su papel social vital en la movilidad cotidiana.

El trato humano también es un motivo recurrente. Un conductor contrasta su servicio con el sistema formal: “ellos suelen ir rápido y no recogen a todos; en cambio, aquí se tiene paciencia con personas mayores, embarazadas o con movilidad reducida, buscando siempre ofrecer un trato más humano y responsable”. Para muchos, ese cuidado forma parte de la calidad del servicio.

A pesar de llenar vacíos críticos en la movilidad de los residentes, siguen enfrentando estigmatización,

comparendos y procesos de inmovilización. Esto genera, en ocasiones, relaciones tensas con las autoridades y con algunos conductores del transporte formal. Según los entrevistados, la tensión con estos últimos surge, en parte, de la competencia por los pasajeros y de las diferencias en la forma de operar: mientras los buses del SITP deben recoger y dejar pasajeros en paraderos establecidos, el transporte popular puede hacerlo en distintos puntos del recorrido. Algunos conductores describen esta relación como una competencia constante por los usuarios. También reportaron que sus carros habían sido llevados a patios en los últimos años y señalaron episodios de persecución por parte de las autoridades. Los conductores dicen que son etiquetados continuamente como “piratas”, informales o ilegales, a pesar de sus esfuerzos por construir legitimidad interna mediante rutas organizadas y un servicio orientado a la comunidad. “La policía, porque en vez de atacar a los malos atacan a los trabajadores; hay gente que no tiene estudio para hacer otra cosa, solo esto”, reclama un conductor. Otro recuerda que “hace tres años había mucha persecución de las autoridades” y que su vehículo fue llevado a los patios. Aun así, los conductores insisten en que buscan operar con honestidad y construir legitimidad frente a la comunidad.



Fig. 5.

Fuente: Lina López, Despacio (2025).

La flota que mueve la periferia

El transporte popular en Santa Marta opera con una flota de microbuses —vehículos más grandes que un carro o una camioneta, pero más pequeños que un bus del SITP— que han sido continuamente adaptados a las lomas empinadas, las vías estrechas

y las cambiantes necesidades de los pasajeros. Se reemplazan puertas por mecanismos plegables, se amplían ventanas y se agregan parrillas traseras para bicicletas, lo que permite la intermodalidad.



Fig. 6. Vehículos que prestan el servicio de transporte en la zona.

Fuente: Despacio (2025).



Fig. 7.
Vehículo adaptado para
traslado de bicicletas
hacia la ladera

Fuente: Archivo
Cootranspanel.

En total, se caracterizaron 12 vehículos, la mayoría (80 %) de las marcas Chevrolet o Ford. Los modelos Ford antiguos (1977–1980) presentan diseños bajos y cuadrados, mientras que los Chevrolet más recientes (2000–2006) ofrecen techos altos e interiores más amplios. El contraste entre ambos refleja tanto el envejecimiento de la flota como el proceso constante de reinvención que define a este sistema.

En cuanto al combustible, el diésel fue el más común (59 %), seguido por gas natural vehicular (GNV) (33 %) y gasolina (8 %). Aunque el GNV se considera una opción más limpia, los costos de conversión y mantenimiento desincentivan su adopción. El diésel sigue predominando por su menor costo inicial y su compatibilidad con los motores existentes.

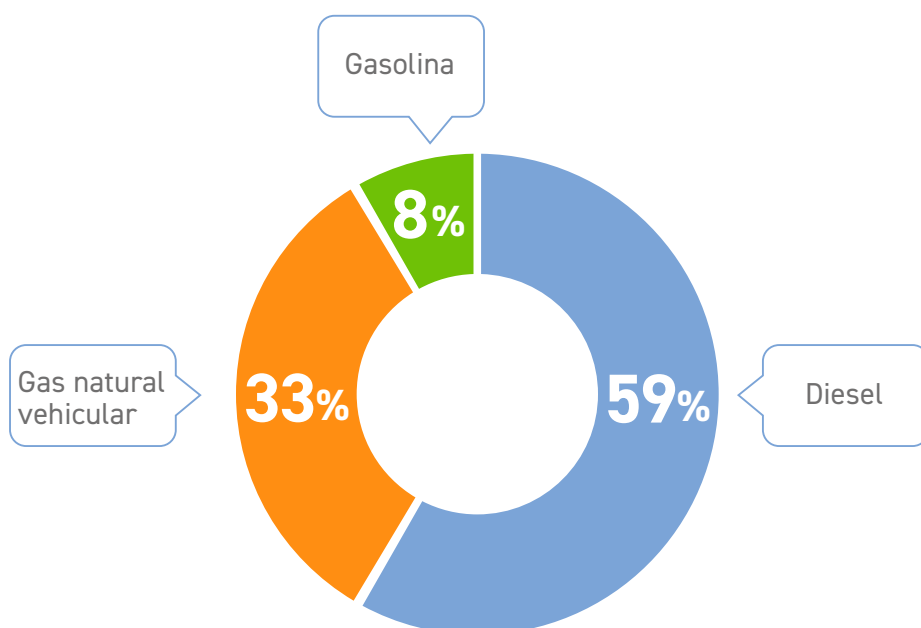


Fig. 8.
Tipo de combustible que utilizan los vehículos caracterizados.

Fuente: Elaboración propia.

Cada vehículo recorre en promedio 78 kilómetros al día y la mayoría se mantiene en buen estado gracias a un mantenimiento regular. Los interiores se acondicionan para ofrecer mayor comodidad a los pasajeros, aun cuando los exteriores muestran signos evidentes de desgaste, improvisación y constantes modificaciones.

Estas características revelan una flota sostenida por el esfuerzo colectivo pese a la ausencia de apoyo institucional. La longevidad de estos vehículos, muchos de los cuales operan muy por encima de su vida útil esperada, evidencia tanto su carácter indispensable en la vida cotidiana de las periferias urbanas como la falta de inversión pública en sistemas de movilidad que atienden a asentamientos informales o de bajos ingresos.



Fig. 9.

Fuente: Despacio (2025).

Entre la necesidad y la legalidad

Los conductores de transporte popular en Santa Marta ocupan una posición paradójica. Son esenciales para la movilidad urbana, pero están excluidos de los marcos institucionales. Sus experiencias evidencian la necesidad de políticas de movilidad más inclusivas que reconozcan y respalden las contribuciones fundamentales que estos trabajadores hacen al ecosistema de transporte de la ciudad.

Las entrevistas retratan a un grupo de conductores cuyas motivaciones van mucho más allá de la necesidad económica y que encuentran múltiples formas de sentido en su labor.

Aunque la supervivencia financiera y la independencia son motores centrales, el transporte popular también les ofrece una fuente de pasión, identidad y conexión social. Las largas jornadas, los riesgos y la falta de reconocimiento institucional se ven compensados por el orgullo de servir a su comunidad, la libertad del trabajo independiente y la camaradería construida en la vía. Para muchos, trabajar en el transporte popular entrelaza la practicidad con la pasión, el sentido de pertenencia y el orgullo por su oficio.



Fig. 10.

Fuente: Despacio (2025).

Los vehículos mismos reflejan la creatividad y la resiliencia que caracterizan al transporte popular en Bogotá. Reconfigurados durante décadas para subir lomas empinadas, recorrer vías estrechas y responder a las necesidades del barrio, estos microbuses, algunos de ellos con más de 40 años de vida, ilustran un sistema sostenido por el ingenio, el cuidado y un compromiso inquebrantable.

En última instancia, las cooperativas de Santa Marta desafían las definiciones burocráticas y estrechas de lo que constituye la infraestructura "formal". Su organización interna, sus protocolos de seguridad y sus fuertes lazos comunitarios reflejan una forma de formalidad y legitimidad que emerge pese a su estatus ilegal. Sin embargo, a medida que los conductores y las cooperativas construyen su propia legitimidad, la falta de reconocimiento por parte de la ciudad sigue siendo una presión constante. Como reflexionó un conductor: "Sería una gran bendición que algún día se pudiera legalizar la empresa". Para muchos, la legalización no solo representa mayor estabilidad, sino también un reconocimiento moral: la señal de que son vistos y valorados como actores esenciales de la movilidad en Bogotá, y no simplemente como piratas o informales.

Para otros, la legalización significaría, sobre todo, poder trabajar sin miedo: "poder trabajar con más

tranquilidad y estabilidad, sin el temor de que Tránsito llegue en cualquier momento a sacarlos". Aunque algunos la ven como algo casi imposible, otros expresan su expectativa con sencillez: "me gustaría que nos dejaran firmar una cooperativa para poder estar más tranquilos, más relajados".

Más allá de su estatus legal, el transporte popular en Santa Marta se organiza a través de la colaboración cotidiana, la negociación permanente y una profunda sensibilidad hacia las necesidades cambiantes de la comunidad. Su existencia demuestra que una ciudad no se mueve únicamente mediante decretos o planes maestros, sino también a través de los ritmos diarios que construyen conductores, despachadores y usuarios en un paisaje urbano en constante transformación. A medida que el transporte popular sigue adaptándose a las necesidades de la comunidad, las instituciones también deben evolucionar y reconocer que este sistema es una pieza vital de la infraestructura de movilidad de la ciudad. Reconocer e invertir en estos sistemas es un paso necesario hacia una Bogotá más justa, conectada e inclusiva.

El transporte popular no es formal ni informal, pero es absolutamente esencial.



Fig. 11.

Fuente: Despacio (2025).

Agradecimientos

Este artículo se realizó con base en el trabajo conjunto entre la Fundación TECHO, el Centro de Estudios sobre el Desarrollo (CIDER) y Despacio. Agradecemos especialmente a David Carrillo, de TECHO; Juan Pablo Montoya, Diana Carolina Soto y Jair Vallejo, del CIDER, así como a Sydney Coldren, Hugo Coronado y Carolina Leal, quienes realizaron su voluntariado en Despacio para este proyecto.

Además, agradecemos a la comunidad por su apoyo y por las respuestas que nos brindaron, además de permitirnos utilizar el servicio de transporte de la zona.



Fig. 12.

Fuente: Despacio (2025).

Referencias

Bogotá Cómo Vamos. (s. f.). *Ciudad Bolívar*. [Bogotá Cómo Vamos](#)

Departamento Administrativo Nacional de Estadística [DANE]. (2018). *Censo Nacional de Población y Vivienda 2018*. [Censo Nacional de Población y Vivienda 2018](#)

Tun, T. H., Welle, B., Hidalgo, D., Albuquerque, C., Castellanos, S., Sclar, R., & Escalante, D. (2020). *Informal and semiformal services in Latin America: An overview of public transportation reforms*. Inter-American Development Bank. <https://doi.org/10.18235/0002831>

Villar-Urbe, J. R. (2021). Modernización del transporte público en la periferia urbana: ¿el fin del transporte informal? Caso de estudio: sistema de cable aéreo TransMiCable en la localidad de Ciudad Bolívar, Bogotá-Colombia. *urbe*. Revista Brasileira de Gestão Urbana, 13, e20190367. <https://doi.org/10.1590/2175-3369.013.e20190367>

Este informe se hizo entre recorridos, conversaciones y muchas subidas y bajadas por Santa Marta.

Gracias a quienes compartieron sus rutas, su tiempo y su experiencia para hacerlo posible. Esperamos que sirva para mirar de otra manera las formas en que se mueve la ciudad.

Despacio · Bogotá, Colombia · Junio de 2026.



**Transporte popular en
Santa Marta, Ciudad Bolívar:
Movilidad desde
las laderas de
Bogotá**

