

INTRODUCCIÓN

La ponencia que se presentará a continuación, tiene por objeto develar la situación que ha venido presentando el sistema de TransMilenio en lo que a la circulación del mismo se refiere. El concepto de circulación, entendiéndose como movilización permanente y continua es el eje sobre el cual se fundamenta la exposición y del cual surgen las recomendaciones propuestas y los problemas planteados.

Sabemos, que un Sistema Masivo de Transporte Público en su función de conducir personas, debe mantener un flujo constante de manera que este “conducir” sea permanente y efectivo. TransMilenio ha venido presentado serios inconvenientes en la circulación de los articulados lo cual ha producido afectaciones como inseguridad en las estaciones, congestión y demoras inadmisibles en un sistema que es considerado el presente y futuro de la movilidad de Bogotá. Para ello se estudiaron tres factores relevantes que determinan el funcionamiento de este medio de transporte y que serán los ejes temáticos que se trabajaran en la exposición, siempre fundamentados en el principio de circulación.

El Primero tiene que ver con el Objeto social de TransMilenio. ¿Están los modelos de contratación, supervisión, gestión y regulación previstos para que el sistema, sin dejar de lado sus ganancias, preste un servicio público de calidad? ¿O si por el contrario están concebidos únicamente para asegurar la

sostenibilidad financiera haciendo que el sistema se aproveche de la baja elasticidad de la demanda para prestar un mal servicio?

El segundo factor hace referencia a la insuficiencia de la infraestructura que actualmente se tiene dispuesta, para satisfacer la demanda de usuarios. Hoy por hoy, el sistema TransMilenio cuenta con 11 troncales constituidas en 131 estaciones y 9 portales equivalente a 115.5 kilómetros de vía; adicionalmente cuenta con una demanda promedio diaria de 1.926.985 usuarios. Significa que, en promedio 16.683 usuarios son transportados por kilómetro de vía; esto ha de constituirse como un problema si comparativamente analizamos la operación del METRO DE LONDRES que para el mismo kilómetro construido transporta 7.353 personas; o el metro de Shangái que al constituirse como el sistema de transporte masivo más usado del mundo moviliza 15.262 personas por kilómetro construido y el Metro de New York congrega 4.817 usuarios por Kilómetro. De esta manera quedan ilustrados dos puntos, primero: la alta densidad de pasajeros y congestión que presenta el sistema. Segundo: la efectividad para movilizar un alto número de pasajeros.

El Tercer factor que se tuvo en cuenta fue el de la operación, ya que a pesar de que TransMilenio ha desplegado una serie de estrategias que buscan agilizar el sistema, lo que se evidencia es que, lo están ralentizando cada vez más y más.

Teniendo en cuenta lo enunciado hasta este punto, procederemos a dilucidar los problemas que encontramos en cada uno de los ejes temáticos ya descritos. En el ámbito de objeto social, resulta de suma importancia llamar la atención sobre el modelo implementado por TransMilenio. Frente a esto, conviene preguntarse ¿Hasta dónde llegan las utilidades de los operadores y hasta donde llega la prestación de servicio público?, debemos ser conscientes de que el sistema se encuentra evidentemente saturado en las horas pico, pero, ¿por qué, en horas valle, los domingos y festivos los buses y las estaciones se ven llenos de usuarios inconformes y disgustados? Para ilustrar mejor esta situación, el mes de Septiembre del año 2013, el promedio de pasajeros para los días miércoles fue de 2'007.235 y para un día festivo (domingo) fue de 576.102 pasajeros. Entonces, si tenemos una disminución tan abismal en lo que al uso del sistema se refiere para los días dominicales, ¿por qué el servicio sigue siendo de tan baja calidad?; ¿cuál es la razón que sustenta la reducción de las frecuencias?; ¿por qué si las ganancias superan las expectativas (entiéndase que el sistema está atendiendo a más personas de las estimadas) no se ofrece un servicio digno y efectivo en horas de poca afluencia de usuarios? ¿Por qué no se le permite a las personas gozar de un sistema eficiente, en los momentos del día que la demanda así lo permite?

Prosiguiendo con el tema, lo que se ha venido evidenciado de un tiempo para acá, es que frecuentemente los buses de TransMilenio que se encuentran rodando por la calzada exclusiva, circulan sin pasajeros en un estado que ellos mismos denominan “EN TRANSITO”, lo cual no hace más sino saturar la vía, no solo en horas valle sino también en horas pico. Las personas se desesperan y enfurecen al ver que llevan varios minutos esperando su ruta y los únicos articulados que pasan, están “EN TRANSITO”. Y no son uno ni dos, los invito a que vayan, por ejemplo, a la estación de la calle 146 sentido norte sur a las 8 o 9 de la mañana y verán pasar más de 10 buses con este aviso antes de que pase la ruta que desean tomar.

Respecto a ello, surge el siguiente interrogante: ¿Se paga de igual manera a los operadores por estos recorridos sin usuarios? Entiéndase que a los operadores se les efectúa el pago por kilómetro recorrido, de tal manera que podrían existir incentivos perversos para que los buses transiten sin pasajeros por las troncales. Sin embargo, el argumento desarrollado por TransMilenio refiere, que por la operación DEBÍDA del sistema, es preciso enviar buses a empezar rutas en estaciones de alta congestión, de tal manera que se atiendan contingencias de demanda. Como se verá más adelante, esta práctica se está volviendo contraproducente para la operación del servicio ya que se ha vuelto la norma y no la excepción.

Trasladando ahora la mirada a la infraestructura y su deficiencia para la atención de la demanda de usuarios, se hace un llamado de atención - con carácter de urgencia- para que el Distrito diligentemente y de manera eficaz acelere los procesos de reconstrucción de la Avenida Caracas y autonorte en los puntos necesarios; adecuación de la Avenida Boyacá; ampliación de portales y estaciones; conexiones para el sistema, con especial énfasis en la carrera 30 con calle 28. **¡La ciudad le apostó a Transmilenio, ahora pensamos en metro pero, ¿cuándo estará finalizado? ¿Tendremos que esperar tantos años para mejorar la calidad del servicio? ¿No es socialmente responsable que la administración haga todos los esfuerzos para mejorar al sistema? Ahora la pregunta es ¿qué falta por hacer?!**

VEAMOS.

- El portal de la calle 80 es punto de destino para 13 rutas de articulados y biarticulados, 10 rutas de alimentadores y 11 destinos de rutas intermunicipales. Fue construido para atender una demanda de **3.750** pasajeros, pero actualmente acuden a él **14.817** personas en hora pico y **3.305** en hora valle, es **decir una utilización del 395% en horas pico y 88% en horas valle**. Lo que hace evidente esta información es que el portal de la calle 80 está sobre utilizado y que no da abasto a la afluencia de personas, por lo tanto la medida que se describe a continuación busca alivianar la carga en el portal y mejorar la calidad del sistema. La congestión en

horas pico hace que los usuarios, los articulados, alimentadores e intermunicipales, tarden **hasta 30 minutos** entre el momento de arribo y el momento de salida del portal. Llegado a este punto, lo que se propone es que se extienda la troncal de la calle 80 hasta la carrera 119, esto teniendo en cuenta que el carril exclusivo y el retorno ya están contruidos.

Esta estrategia resulta oportuna y viable, toda vez que se podría descongestionar el portal al trasladar varias rutas de alimentadores e intermunicipales a estas nuevas estaciones, beneficiando a los habitantes de barrios como Ciudadela Colsubsidio, Garcés Navas, Bolivia, Quintas de Santa Bárbara, Cortijo, Villas de Granada, entre otras. De manera simultánea, se crea una reducción en los desplazamientos de los buses alimentadores y consecuentemente se aumentarían las frecuencias de los mismos. También mejoraría la circulación al interior del portal, reduciendo los tiempos de espera y generando bienestar en la comunidad.

- El semáforo instalado en la carrera 30 con 28, no solo ha perjudicado la movilidad de vehículos particulares, sino que de manera contraproducente, genera trancones sobre el carril de Transmilenio desde la estación de la Universidad Nacional. ¿Se ha pensado en un verdadero intercambiador entre la 26 y la carrera 30?

- Otro foco problemático, es La Avenida Caracas, ya que el estado de la vía y el exceso de cruces retrasan toda la operación y ralentizan el sistema causando pérdida de las frecuencias de las rutas. Esto requiere una mayor atención, cuando pensamos que esta avenida –la Caracas- funciona como conector principal entre el norte y sur de la ciudad y se encuentra trazada sobre sectores de alta demanda. Frente a esto, lo que se debería generar es una reestructuración de las losas y pensar, por qué no, en la construcción de puentes o deprimidos exclusivos para TransMilenio. Esta medida tendría efecto positivo tanto para el sistema como para los vehículos particulares.
- En el portal del norte, construido para atender **3.300** pasajeros, acuden a él en horas pico **14.907** y en valle **4.459**, dando como resultado una utilización del **472%** y **135%** en horas pico y valle respectivamente. Es decir que sin importar la hora del día, el portal está totalmente saturado de usuarios. La primera pregunta que viene a la mente es, ¿Se ha pensado en desplazar algunas rutas alimentadoras o rutas intermunicipales del portal del Norte a la estación de C.C. Santa Fe o a la calle 190? De esta manera se podría descongestionar el portal y a la vez disminuir los tiempos de desplazamiento y aumentar la calidad del servicio a usuarios de barrios como Verbenal, Buena Vista, Lijacá, Mirandela, entre otros. De igual manera

la ampliación del Portal Norte sería de gran ayuda en aras de lograr paradas exclusivas para las rutas o al menos disminuir la cantidad de ellas por parada.

Como conclusión anticipada podemos argüir que los portales y estaciones de la fase I y fase II del sistema han rebosado su capacidad. Por ejemplo y sólo nombrando algunos casos conocidos para todos, la calle 100 tiene una utilización de 320%, el portal suba 368%, portal Américas 187%, portal sur 260%, portal tunal 365%, portal Usme 230%, calle 72 355%, calle 76 343%, y así sucesivamente. Dando a conocer estos datos es preciso ampliar muchas de las estaciones. (Véase el caso de las estaciones de Cra. 77 y Granja, que se unieron y lograron aminorar la densidad de usuarios). El ejemplo más claro de esta necesidad es la estación Calle 100, en donde a pesar del nuevo puente peatonal y todas las mejoras realizadas para el ingreso, la estación no da abasto con la afluencia de gente, por tanto se propone que se expanda hacia el norte. Y esta ampliación de las estaciones no sólo las descongestionaría, sino que, como beneficio agregado, permitiría que menos rutas tuvieran parada en las mismas puertas, hecho que se ha vuelto un serio problema para el ingreso y salida de los articulados y biarticulados.

La estación de la Escuela Militar, se ha convertido en un gran problema en cuanto trunca la circulación del sistema. Al lado de esta estación se encuentra el cruce de la

intersección entre la calle 80, avenida suba y carrera 30. Al estar en este punto, cuando se detienen los buses que paran allí, se interfiere el flujo normal de las demás rutas, convirtiéndose en un cuello de botella que genera trancones que se extienden hacia el oriente hasta la estación del Polo. Sería bueno simplemente dejar rutas fáciles o quitar definitivamente la estación y ampliar las dos estaciones contiguas de tal manera que en este intercambiador tan importante no se presenten congestiones de articulados y/o biarticulados.

En cuanto a la operación, lo que se puede argumentar es que los portales del sistema requieren una reestructuración operativa que permita un mejor flujo de los buses articulados, biarticulados, alimentadores e intermunicipales.

Es común observar que “reguladores” del sistema den instrucciones para que los buses esperen en los puntos de abordaje hasta que estos llenen su cupo máximo. Esta práctica es totalmente contraproducente ya que 1.) La ruta pierde la frecuencia establecida. 2.) evita que otras rutas se detengan en el paradero 3.) Viola el principio de circulación del sistema 4.) Al empezar el recorrido con el cupo máximo evita que personas en otras estaciones puedan abordar, agravando la congestión en otros puntos del sistema. En este orden de ideas, ¿Cuál es la necesidad de reguladores truncando la circulación (véase la imagen), si cada

articulado y biarticulado cuenta con un sistema de comunicación por radio y GPS? Cada vez que un regulador busca dar instrucciones a conductores, esto se vuelve es en un espacio de camaradería totalmente contraproducente para la circulación de los TransMilenios.

Se ha vuelto una práctica que los reguladores, cuando no hay suficientes pasajeros en espera de una ruta, den instrucciones a los conductores para que hagan “carretaje” causando: 1.) congestión de buses en los portales 2.) Nuevamente pérdida de frecuencias 3.) Tener un bus menos circulando por el sistema y por tanto transportando pasajeros 4.) Debido a que el bus no llega a otros puntos, se congestionan otras estaciones con personas que esperan la ruta, mientras el bus a orden de los reguladores, da “vueltas” en el portal.

Resulta paradójica la situación que en el portal de la calle 80, protagonizan los agentes de la Policía de tránsito, cuando detienen los articulados y biarticulados en el cruce, para que los carros particulares circulen continuamente durante **2** ciclos del semáforo. Ahora bien, teniendo en cuenta que en cada ciclo del semáforo logran cruzar a lo sumo **60** automóviles con un promedio de **90** personas, un solo bus de Transmilenio que se retrase está perjudicando alrededor de **250** personas es decir que por cada ciclo de semáforo se están retrasando cerca de **750** personas como

mínimo, al igual que genera congestión de articulados, biarticulados, y alimentadores y las personas deben esperar más tiempo por una ruta para circular.

Quisiera añadir ahora, la situación que han venido induciendo los controladores y reguladores de TransMilenio, al no permitir que las rutas cumplan su estricto recorrido, dirigiéndolas explícitamente a estaciones de alta congestión sin que estén obligados a detenerse en estaciones anteriores. Otra estrategia implementada por los funcionarios de TransMilenio es mantener buses estacionados, en espera del inicio de la hora pico y los requerimientos de contingencia. Como medida de emergencia este sistema funcionó por un tiempo, sin embargo ya se ha hecho habitual esta práctica y se está quebrantando el principio de circulación del sistema. Es común que al llegar un articulado al portal, se le indique ir 2, 3 4 o más estaciones más allá de este punto para que descongestione la parada de destino. Pero si se ve en perspectiva, este bus que acaba de saltarse 2, 3, 4 o más estaciones no descongestionó tales, traspasando el problema que antes era de una estación a un número mayor de estas, ya que no hizo la correspondiente parada y descongestión de todas ellas. Por otro lado, hace perder instantáneamente la frecuencia de las rutas y crea impaciencia en los usuarios que esperan poder circular a lo largo de la ciudad. Otro inconveniente es que este bus transitando, se convierte en un

bus más congestionando la vía, pero con el agregado de que no está transportando pasajeros.

Para finalizar, tenemos que en las estaciones de Transmilenio existen diversas rutas que para el ingreso y descenso de pasajeros solo tienen un canal o puerta de alimentación para los sistemas articulados, lo cual hace que se generen retrasos adicionales en las frecuencias de los buses que contienen otras rutas de destino, llegándose a generar un efecto dominó.

.

Conclusiones:

- TRANSMILENIO no se puede considerar un fracaso y mucho menos se puede decir que colapsó, simplemente necesita más infraestructura y administración. De tal manera, que invito tanto al gerente de Transmilenio y a la administración distrital a tomar en cuenta estas recomendaciones.
- La solución no solo es agregar más buses, sino que se debe mejorar la circulación. Es decir, reducir los tiempos de desplazamiento.
- Para reducir los tiempos de desplazamiento, y en general ofrecer un mejor servicio, se debe mejorar y aumentar la infraestructura.
- Se deben revisar y evaluar los procedimientos operativos del sistema de tal manera que se mejoren la eficiencia y efectividad de estos.

