Comentarios

Nota del editor:

Esta nueva sección de *Coyuntura Económica* incluye, comentarios libres sobre temas económicos de actualidad y reseñas bibliográficas. Las opiniones expresadas son de exclusiva responsabilidad de quienes firmen las notas y no comprometen en modo alguno la posición de FEDESARROLLO.

Comentario

CUATRO PROPUESTAS PARA MEJORAR EL TRANSPORTE MASIVO EN BOGOTA

Introducción

La mayoría de los habitantes de Bogotá utilizan el bus como método de transporte, pero quienes diseñan las políticas de tarifas y transporte, y quienes escriben en la prensa sobre estos temas, se movilizan en automóvil. Como los buses utilizan una proporción importante de las vías arterias, y la policía de tránsito no obliga a los choferes al cumplimiento de las normas de tránsito, los automovilistas en general, y quienes influyen en la toma de decisiones sobre transporte urbano en particular, han desarrollado una gran agresividad contra la fórmula de transporte masivo por autobús.

Por esta razón, en general no se acepta el hecho de que el actual sistema de transporte es relativamente eficiente. En los buses de modelos recientes, los pasajeros se movilizan con relativa comodidad y rapidez. El viaje promedio en Bogotá dura menos que en países con sistemas sofisticados de transporte. Por ejemplo, el viaje promedio del pasajero en Bogotá dura 30 minutos mientras que en Chicago dura 50 minutos. Por otra parte, los pasajeros son educados dentro del bus. Por ejemplo, en general nadie fuma, y los buses son relativamente limpios.

Sin embargo, hay cuatro fallas que molestan mucho al público. Estas se enumeran a continuación:

1. El servicio no es regular. En ciertas ocasiones no pasa bus, particularmente en la noche o a ciertas horas no-pico.

2. La montada y bajada al bus es peligrosa y difícil. El bus no para junto al andén y la bajada frecuentemente es peligrosa y se tiene que hacer con el bus en movimiento.

3. No es fácil saber la ruta de un bus, ni cuál bus se debe tomar para ir de un punto a otro.

4. Los buses viejos son incómodos, el humo del exosto entra a la cabina, y la cojinería y el piso están destruidos.

Regularidad en el servicio

El usuario del transporte urbano desea seguridad, velocidad y regularidad en el servicio de transporte. Uno de los principales problemas del servicio en Bogotá es la falta de regularidad. Esto se debe a que el chofer escoge su horario de trabajo, y frecuentemente la ruta que toma. En esas condiciones, la frecuencia de paso de un bus por un punto determinado es incierta, y depende de la rentabilidad de la ruta según hora y día de la semana.

Por ejemplo, a las 7:00 a.m. hay pocos pasajeros en la Caracas en la vía norte-sur, y por lo tanto los buses pasan con baja frecuencia. A las 12 m. hay relativamente poca demanda de viajes en la vía sur-norte, y mucho tráfico automotor. El resultado es una velocidad por kilómetro baja, y no muchos pasajeros. Por lo tanto la ruta no es rentable a esa hora. Al contrario, la vía sur-norte en la Caracas es muy rentable entre 6:00 a.m. y 8:30 a.m., pues hay mucho pasajero y poco tráfico automotor que demore al bus. Las consideraciones de rentabilidad producen entonces frecuencias deficientes en ciertas rutas.

El problema de las frecuencias se solucionaría fácilmente si la administración distrital o el INTRA Regional establece inspectores que aseguren despachos con determinada frecuencia de los terminales de los buses. Por otra parte, se deben revisar las tarifas diferenciales según la hora, para estimular efectivamente la prestación del servicio en horas no pico.

Finalmente, diferentes rutas deberían tener diferentes subsidios de acuerdo con la vía que utilicen. Es claro que las rutas del sur-oriente son largas y poco rentables, y para garantizar la regularidad del servicio se requiere un mayor subsidio. Esto también haría posible racionalizar las rutas, y evitar que todas pasen por el centro, donde la demanda por viajes cortos es alta (lo cual hace el trayecto rentable).

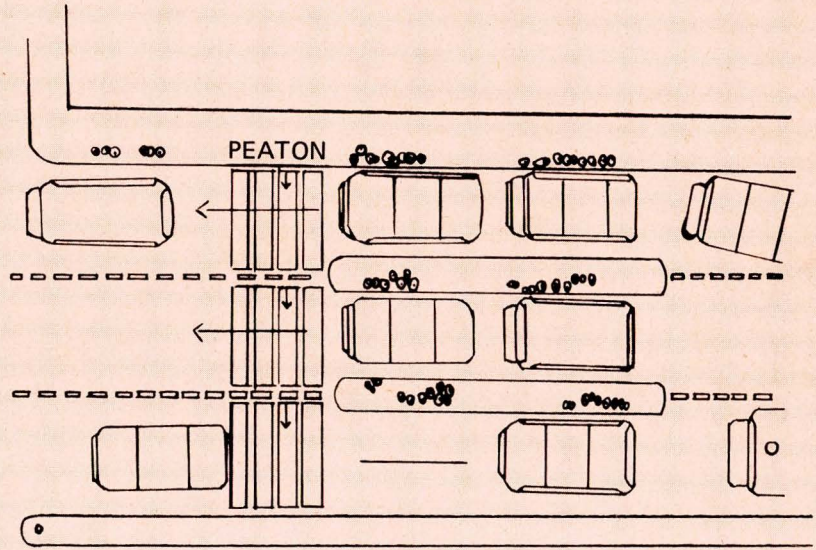
Acceso al bus

Actualmente el chofer de bus obtiene un porcentaje del pasaje pagado por el pasajero. En Bogotá, en julio de 1979, el chofer tenía una participación del 12.5% por pasajero, o sea 0.25 por pasaje de $2.00 en tarifa ordinaria, y en nocturno y festivo varía de acuerdo a convenios establecidos entre propietario y conductor.

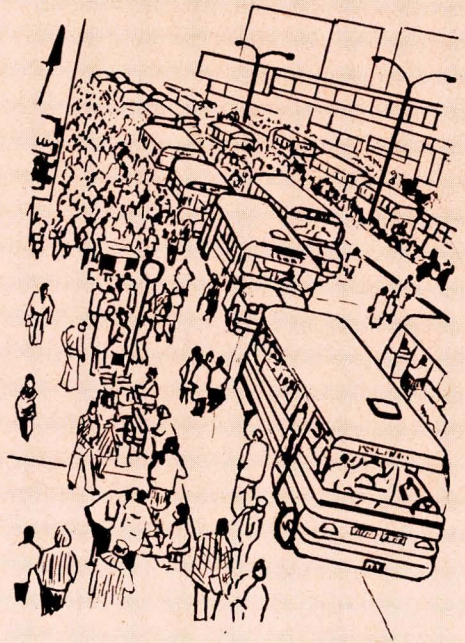
Este sistema hace que el bus pare en cualquier parte para recoger pasajeros. Frecuentemente un bus para tres veces en cien metros, sistema que desgasta el equipo y disminuye la velocidad del bus, la efectividad del servicio y del tránsito en general. El bus también recoge pasajeros en intersecciones, y en la calzada de la mitad de una vía de 3 carriles. También deja bajar pasajeros de manera peligrosa en la mitad de una vía.

La solución a este problema parecería fácil. El Distrito debería hacer cumplir las paradas en los sitios ya determinados utilizando para ello las sanciones establecidas, y ponerse de acuerdo con las empresas para que los choferes solo recojan pasajeros en dichos paraderos. Es fácil demostrarle a las empresas que si se utilizan los paraderos, las utilidades de la operación de buses aumentarían. Con apoyo de las empresas, no sería difícil imponer un régimen fuerte de sanciones para los buses que no cumplen con la norma.

Adicionalmente, en vías de tráfico intenso de buses, se podrían demarcar paraderos en dos calzadas, para garantizar un flujo rápido de los buses. La Fi-



PROPUESTA



SITUACION ACTUAL

gura 1 muestra lo que se podría hacer en la carrera décima.

La inversión en paraderos, que no tienen que ser todos cubiertos, es baja, organizaría grandemente el tránsito, y ahorraría combustible y desgaste del equipo automotor.

Servicio de información

Un usuario que desea hacer un trayecto nuevo no tiene cómo averiguar qué bus o buses debe utilizar. Hay una ruta directa del barrio San Carlos al edificio del Distrito en la treinta, pero esto no lo sabe una persona que en general viaja del San Carlos a la zona industrial. No existen mapas sobre las rutas de buses para uso público.

El Distrito debería imprimir mapas con las rutas de buses, los cuales se venderían en las oficinas de correos, en los hoteles, y en las estaciones de transporte intermunicipal. Adicionalmente, debería organizar una oficina que diera información sobre rutas telefónicamente. Si una persona desea ir de un punto A a uno B, podría llamar a esta oficina para que le informaran qué bus o buses podría tomar.

Eliminación del parque obsoleto

Políticamente no es posible prohibir el tránsito de vehículos obsoletos. Es muy difícil prohibirle a un chofer-propietario que utilice su bus como fuente de ingreso. Lo que sí se puede hacer es disminuir (o congelar) el subsidio para buses antiguos, hasta que se vuelva no rentable operarlos, y establecer un sistema de crédito que permita a sus propietarios modernizar sus unidades.

El INTRA debe hacer un estudio detallado de los costos y beneficios sociales de operar buses de diferentes edades, y desestimular a través de bajos subsidios los buses antiguos que consumen mucho combustible subsidiado, o repuestos que se pagan en divisas.

Por otra parte el INTRA debe establecer normas mínimas sobre estado de la carrocería, la silletería, y la comodidad de la cabina. Los buses que no cumplan esas normas no tendrían permiso de tránsito ni subsidio.

Conclusión

Ninguna de las soluciones propuestas es costosa, y ninguna es políticamente irrealizable. Todas suponen la continuación de un sistema de propietarios privados de buses, y el mantenimiento de las actuales empresas de transporte. Solo se propone mayor vigilancia por parte del Estado, y un sistema estricto de normas de tránsito impuesto a través de multas altas. La parte novedosa del esquema es que sería posible convencer a las empresas, y tal vez a los choferes, que el cumplimiento de las normas aumentaría la rentabilidad de los buses.

Estas recomendaciones podrían mejorar a muy corto plazo y a bajo costo el transporte masivo en Bogotá. Si esto se logra, los habitantes de Bogotá esperarían con mayor paciencia la introducción de nueva tecnología y soluciones tipo metro o tren metropolitano, las cuales solo transportarían en un principio o una parte del total de viajeros y que solo estarían en operación a mitades de la próxima década.

Miguel Urrutia