

Guayaquil racionalizará en breve su transporte público

Por Laurent Ortiz

¿Se imagina usted a Guayaquil con un moderno sistema de transporte masivo, ordenado, rápido, seguro, sin congestamiento, libre de contaminación, económico y muy similar al adoptado en Quito (Trolebús, Ecovía), Bogotá (Transmilenio) o Curitiba, y que permita a los habitantes de menores ingresos realizar sus actividades cotidianas con poco dinero?

Pues esa visión se hará realidad. Entre julio y octubre de 2004, el Municipio porteño pondrá en operación la primera línea troncal de transporte con estas características, de tres que han sido diseñadas y financiadas. Las dos restantes funcionarán paulatinamente en lapsos de seis o nueve meses. En total, son siete líneas planificadas para toda la urbe que reemplazarán en diez años las 165 existentes en la actualidad.

Este sistema de transportación urbana con líneas en corredores exclusivos y paradas elevadas para ingreso directo a los buses, ha reportado tan buenos beneficios en Curitiba, Quito y Bogotá que ciudades como Lima y Cali, y otras de Venezuela y Centroamérica,

están interesadas en desarrollar proyectos similares. Esta innovadora idea latinoamericana incluso está llegando a Estados Unidos, Canadá, Australia y a algunos países de Europa y, aunque tiene un límite cuando las ciudades y la población crecen vertiginosamente, es la mejor alternativa para trasladarse en menor tiempo y con poco dinero.

A pesar de que el municipio de Guayaquil ha sido renuente a asumir este servicio, hoy lo está haciendo. “El Plan de Racionalización del Transporte Público (PRTP) es una solución definitiva a los problemas de transporte de la ciudad”, asevera el alcalde Jaime Nebot.

“El sistema contará con caja común, por lo cual se acabará con ese disparatado y peligroso corretear de los buses en nuestra ciudad”, precisó.



Maqueta de la terminal 25 de Julio, trocal #2.



Uno de los carriles exclusivos para buses que está listo en la calle Boyacá.

Además, eliminará las paralizaciones porque desde el principio los transportistas conocerán las reglas del sistema y todo lo referente al mecanismo de remuneración.

65 millones de dólares

Los \$ 65 millones que costaron las tres troncales fueron financiados por un crédito de la Corporación Andina de Fomento (CAF) y una contraparte del Cabildo porteño.

El Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), a través del fondo Hábitat, aportó económicamente para la prefactibilidad del proyecto. Las cuatro troncales pendientes están en estudio y es posible que para construir las se cuente con otro crédito de la CAF, según explicó el director municipal de Transporte, Arq. **Guillermo Argüello**.

A criterio del alcalde, “este plan recibe también el aporte económico de las Naciones Unidas por ser el Cabildo porteño uno de los mejor administrados y más eficientes del país”.

Fue en noviembre del año 2000 que arrancaron los estudios, luego se realizaron los diseños de ingeniería y arquitectura para los trabajos de pavimentación, construcción de carriles exclusivos, paradas y las terminales.

85% de la población

El modelo troncalizado de Guayaquil absorberá el 85% de la demanda de la población, mientras que el remanente en áreas periféricas y de aquellas en expansión recibirá el servicio tradicional hasta que se justifique trazar una línea alimentadora.

Se aspira a que dentro de 20 años se haya implantado este sistema en toda la urbe, cuando desaparecerán los buses actuales, de los que ya hoy existe una sobreoferta de 5.000 unidades. “Después de este período, si la ciudad crece, quizás sea necesaria la implantación de un tren ligero”, sostuvo Argüello.

La excepción serían los servicios intercantonales e interprovinciales que continuarán sirviendo a los pasajeros que habitan en la vía a la costa y sus alrededores.

Los transportistas

Serán empresas sólidas que cumplan a cabalidad el contrato y, aunque podrán intervenir personas naturales e incluso choferes independientes agrupados si son adjudicados, se constituirán en empresa de capital; caso contrario, no podrán operar. La concesión posiblemente sea de siete a diez años.

La banca nacional tiene un papel fundamental en la entrega de créditos a los transportistas para la adquisición de vehículos, pero en caso de que ésta no funcione, necesariamente se haría uso de la banca extranjera.

Extensos recorridos

La idea es dar facilidades a los usuarios y establecer rutas con extensos recorridos de Norte a Sur y viceversa, y otros por las calles transversales con una movilización rápida, ordenada y segura.

Las paradas estarán colocadas cada 500 metros en la zona más poblada y cada 2 kilómetros en la más alejada, y algunas serán compartidas por varios vehículos. La operación de recibir y dejar pasajeros se realizará máximo en 30 segundos por persona.

Las terminales serán muy grandes, de cuatro o seis hectáreas de extensión, y en ellas se realizará el intercambio entre un bus alimentador y otro troncal sin pagar un nuevo pasaje, con lo que el usuario diseñará su recorrido completo hasta el sitio deseado. También habrá paradas de transferencia en medio del recorrido, como por ejemplo la de la Av. Olmedo, acotó Argüello.

En las terminales estarán los talleres propios de limpieza, lubricación y mantenimiento, pero será la casa proveedora de los buses que circulen en el PRTP la que otorgue este servicio.

Sencillos y articulados

La capacidad de los buses troncales será de 160 pasajeros, mientras que en las líneas alimentadoras se emplearán automotores de 50 a 60 personas. Sin embargo, en la primera etapa se trabajará con carros de 12 metros con espacio para 90 pasajeros; todos los vehículos tendrán la puerta hacia la izquierda y serán de modelos posteriores al año 2000.

Se estima que los buses tendrán

una vida útil de cuatro años, luego de la cual se someterán a una repotenciación y reparación integral o, en su defecto, se reemplazarán por nuevos antes que termine la concesión, es decir a la mitad del período.

Un nuevo sistema de pago

La remuneración al chofer y al vehículo será por kilómetro recorrido, sistema conocido como **caja común**, es decir que si a ciertas horas en algunas troncales no hay demanda de pasajeros no habrá problemas porque la remuneración se compensará con la gran actividad de otras troncales que estén muy saturadas.

La forma de recaudación aún no está definida pero se podría emplear boletos, tarjetas, monedas, etc.; en todo caso, cualquier mecanismo que se adopte liberará a los conductores de esta tarea.

Los costos de operación se reducirían a la mitad porque los buses circularán por vías en buen estado, por carriles exclusivos, con preferencias de semáforos, a una velocidad promedio de 25 km/hora, no como en la actualidad que fluctúan desordenadamente entre 16 y 100 km/h. Por todo esto, los vehículos trabajarán con mayor fluidez y menos desgaste porque tendrán caja automática que ofrecerá al conductor una operación más descansada y libre de tensiones.

El proyecto

Dos de los consultores, contratados a través de las Naciones Unidas, provienen de Quito, pues allí tienen la experiencia en el sistema de trolebús y la ecovía; un consultor brasileño, con experiencia en Curitiba; consultores colombianos, por la experiencia del Transmilenio, y hay también de otros países, según **Rosalba Medina Silva**, técnica principal de la oficina del PNUD Hábitat.

Igualmente, este organismo está cubriendo el traslado de directivos y técnicos de la Dirección de Transporte Municipal a Bogotá y Quito a fin de que, en la práctica, analicen en forma detallada cómo se ha planificado la gestión y operación de los sistemas de transporte en esas ciudades.

En Guayaquil, tras las respectivas evaluaciones, se concluyó que por las características topográficas de la ciudad podrían aplicarse cualquiera de los esquemas desarrollados en Curitiba, Quito o Bogotá, pero que el más conveniente era el del Transmilenio (Bogotá). “Debía ser un sistema de transportación con una estructura organizacional de metro pero en superficie, con buses de gran tamaño, lo que implicaba carriles exclusivos para la circulación en ciertas vías”, refirió el director de Transporte Municipal.

Para su normal funcionamiento éste no debía implicar tecnologías sofisticadas con altas inversiones estatales, ni subsidios, ni incremento de tarifas, y ser operado principalmente por los actuales transportistas, bajo un nuevo esquema, a fin de mantener las fuentes de empleo.

La concesión y licitación

Con la infraestructura terminada, el municipio de Guayaquil dio paso al proceso de licitación para la construcción de los carriles exclusivos de la troncal N° 1, el 8 de junio.

La Fundación de Transporte, un organismo que se constituirá hasta octubre, con representantes del Municipio, Comisión de Tránsito del Guayas, Junta Cívica, Cámaras de la Producción, sistemas financiero y bancario, Universidades y transportistas, convocará a la licitación para la concesión de la operación de la ruta troncal N° 1, a fines de este año o a inicios de 2004.

Las bases incluirán recorridos, estándares del servicio, volumen de pasajeros, características generales de la flota, tarifas por kilómetro recorrido, sistema de recaudación, y el sistema de fiducia, que recaudará el dinero, hará las liquidaciones y el control de la operación técnica. Para la segunda troncal se exigirán buses articulados.

Esta fundación también administrará y supervisará las operaciones que garanticen la transparencia y sustentabilidad del proceso, y destinará un porcentaje de lo recaudado en la caja común para pagos de personal y servicios varios.

Una unidad técnica facilitará a los transportistas diariamente el progra-

Cuadro 1

Recorridos - Troncal 1

Línea 1

Arranca en el Guasmo Sur (junto a Andec), sigue por Av. Domingo Comín, Eloy Alfaro, Rocafuerte, por Tomás Martínez entra al malecón, ingresa al túnel del cerro Santa Ana, continúa por Av. Pedro Menéndez Gilbert, ingresa a la terminal Río Daule. El regreso es similar, sólo que ingresa al centro por el túnel de la calle Boyacá, sigue Av. Olmedo y al sur se va por Chile, Rosa Borja de Ycaza, luego toma la Av. Domingo Comín. Dentro del Guasmo habrá buses alimentadores.

Línea 2

Arranca en la Av. 25 de Julio con la vía Perimetral, sigue por Av. Quito, Universidad Laica, Av. De las Américas y empata con la línea número 1 en la terminal del Norte (río Daule).

Línea 3

Vía Daule a la altura de Bastión Popular, Av. Camilo Ponce Enríquez, Av. Martha Bucaram de Roldós, Av. Carlos Julio Arosemena, por el puente 5 de Junio ingresa a la ciudad, sigue por Primero de Mayo, Tulcán y por Sucre en doble sentido a la altura de la Av. Olmedo entra en contacto con la línea número 1.

Cuadro 2

La operación actual del transporte urbano

Velocidades de recorrido promedio (tiempos en movimiento, en paradas, accidentes y semáforos)	16 km/hora
Velocidad operacional (sólo en movimiento):	
* En tramos del centro y acceso al centro	5 km/hora
* En corredores y avenidas	70 km/hora
* Flujo de buses en Eloy Alfaro	257 en horas pico
* Flujo de pasajeros en Eloy Alfaro	8.288 por hora

Fuente: Plan de Racionalización del Transporte Público.

ma de operaciones, incluida la secuencia de salida de los buses, y así mantendrá informados a los usuarios en horarios y recorridos.

Si existiera alguna demanda imprevista de pasajeros, la fundación autorizará el traslado de buses de alguna troncal subutilizada para transferirlos a una de las que tengan una demanda superior. Esto podría ocurrir con la troncal uno (Guasmo), que tiene una gran población. A su vez, los transportistas no se verán afectados por el ya explicado sistema de caja común. Las unidades tendrán el mismo color y solo variará el número de la línea.

Persisten problemas

No todos los problemas se solucionarán inmediatamente y el ejemplo más palpable de congestión se mantendrá en la calle Rumichaca por ser de alto flujo vehicular. No obstante esta dificultad, se irá regulando progresivamente en cuanto existan alternativas.

El Municipio tendrá una oficina permanente de planificación de trans-

porte y de tránsito que creará nuevas troncales con sus rutas, vigilará el comportamiento de las normas y, si existieran cambios, hará modificaciones. La Comisión de Tránsito del Guayas velará por que se cumplan las disposiciones municipales y de tránsito.

Según el jefe de Transporte de la CTG, mayor Armando Freire, existe coordinación entre el Municipio y la CTG para instalar la primera troncal y comenzar con el proyecto. Para ello, reestructurará los recorridos actuales de los colectiveros a fin de convertirlos en alimentadores de los buses troncales, precisó Freire.

Algunas líneas atravesarán los túneles considerando que este es un sistema especial, aunque al principio estos estaban considerados solo para vehículos privados.

Actualmente se realizan trabajos de pavimentación con adoquines y hormigón armado en el centro de la urbe; en el Sur se utilizará asfalto porque aún no existen redes de alcantarillado; en el Norte se aprovechará la buena infraestructura vial que existe. **G**