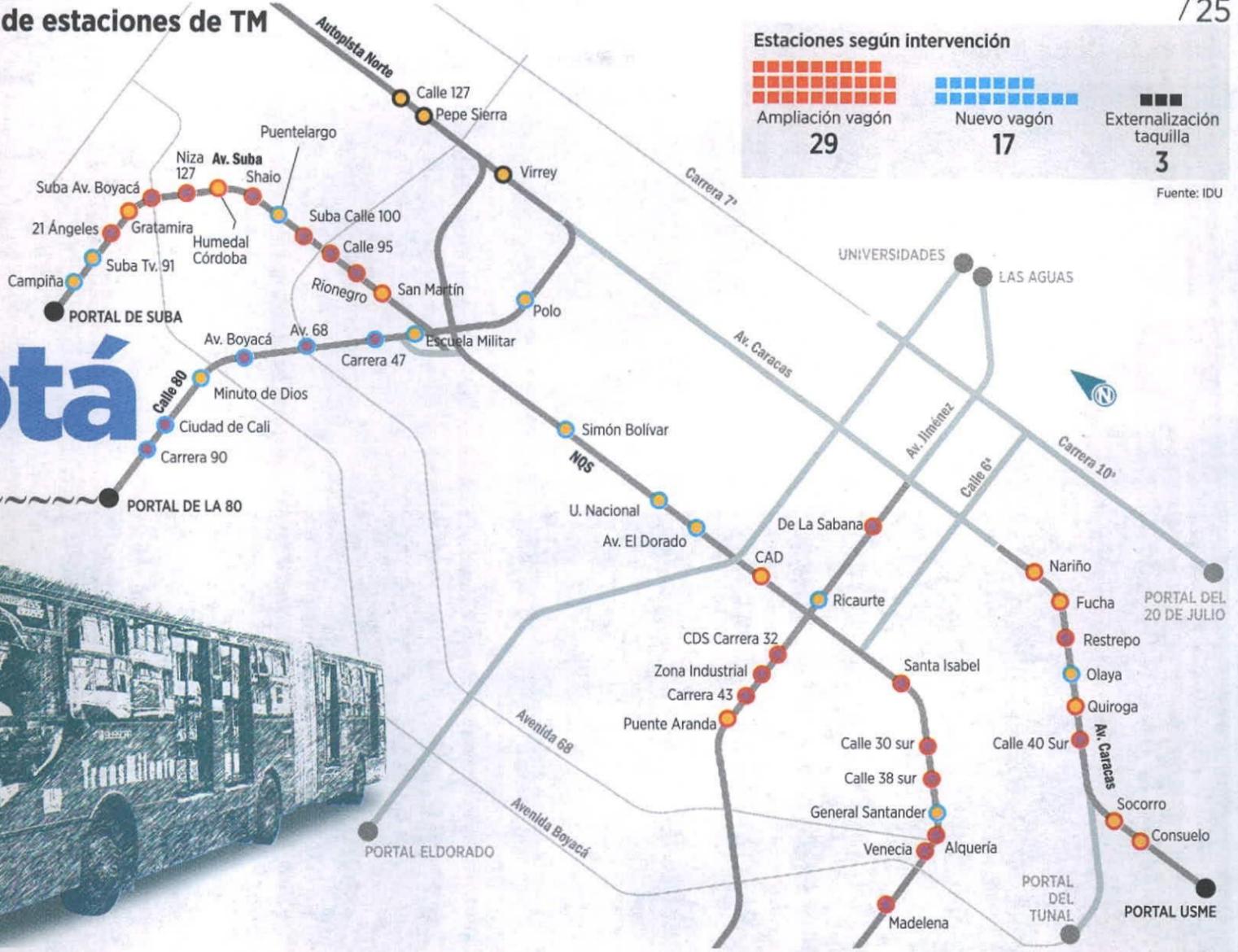
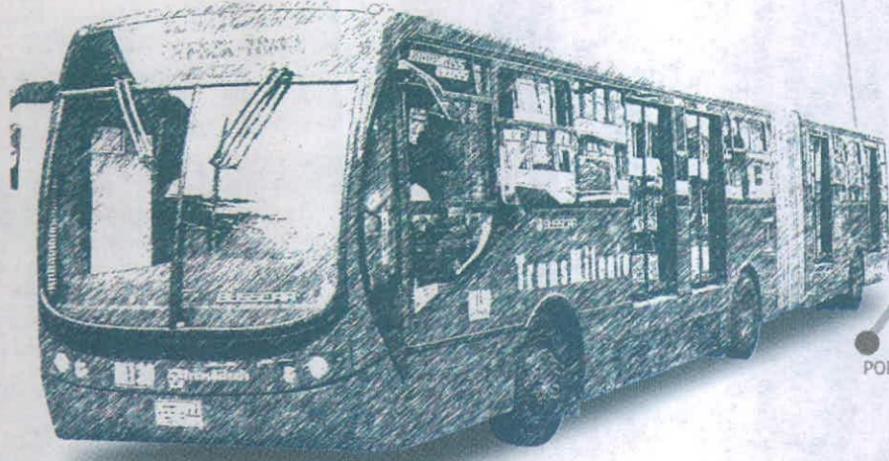


Proceso de adecuación de estaciones de TM

Estado
 ● En obra ● En licitación

Intervención
 ○ Ampliación vagón
 ○ Nuevo vagón
 ○ Externalización taquilla

Bogotá



Los 336 nuevos buses cumplen una semana

A llenarse de paciencia con la nueva flota de TM

Si bien el 99 % de los vehículos operaron a satisfacción, el reto son las estaciones. Una de cada tres no es apta para recibir los nuevos biarticulados y su adecuación se demora. Aunque esto podría tener efectos en la operación, el Distrito hace un llamado a la calma.



FELIPE GARCÍA ALTAMAR

fgarcia@elespectador.com @FelipeAltamar

Comenzó la transición para sacar de circulación 1.162 buses de Transmilenio (TM), que tuvieron que haber sido chatarrizados hace seis años. Por las troncales ya ruedan los primeros 336 articulados y biarticulados, de los 1.441 que adquirió la administración, para reemplazar la vieja flota. No obstante la importancia de la renovación, con la que se espera incidir en la calidad del servicio y del aire, la primera experiencia de algunos usuarios no ha sido la esperada.

Es claro que con los nuevos buses hay cambios significativos. Tienen motores más amigables con el ambiente, que los que salieron de circulación; cuentan con cámaras de seguridad y las sillas están dispuestas de tal manera, que en los pasillos caben más pasajeros. Incluso, para aumentar la capacidad del sistema, TM decidió que 964 de los 1.441 buses nuevos fueran biarticulados; es decir, de tres vagones.

Sin embargo, son justo los buses más grandes los que están generando reproches. Y no por sus características, sino por un hecho puntual: el tercer vagón no coincide con las puertas de abordaje de 46 de las 147 estaciones que hay en la ciudad; es decir, en promedio una de cada tres. La explicación se encuentra en que las fases I y II del sistema fueron concebidas inicialmente para buses de dos vagones; por esto, los principales inconvenientes se presentan en las troncales más antiguas, como la Caracas, Autonorte y Calle 80.

Por este simple detalle muchos de los usuarios hoy consideran que

con el cambio sus viajes ahora son más demorados, pues en cada parada estos biarticulados deben esperar unos minutos más, mientras ingresan y salen los usuarios que se ubican en el tercer vagón, generando una reacción en cadena que afecta los tiempos de servicio.

Lucía Rojas, quien a diario viaja entre las estaciones Santa Lucía (troncal Caracas) y Av. 68. (Calle 80), afirma que normalmente su recorrido tardaba cincuenta minutos. “Esta semana tardé casi hora y veinte minutos. Antes el trancón era entre la calle 63 y la calle 72. Esta semana fue en casi toda la avenida Caracas”.

Además del inconveniente con los vagones, también hubo críticas por los cinco buses que se vararon en sus primeros kilómetros y los que tuvieron problemas con las puertas. Los usuarios ya empezaron a forzarlas para entrar o salir.

Gran avance, gran reto

Para los expertos en movilidad, es claro que los nuevos buses representa un avance. También coinciden en que, más allá de algunos inconvenientes técnicos que pueden hacer parte del 1% que no superó las pruebas iniciales de confiabilidad, el reto más importante es la

adecuación de las estaciones para los buses de tres vagones.

Luis Ángel Guzmán, director del Grupo de Estudios en Sostenibilidad Urbana y Regional (SUR) de la U. de los Andes, considera que no se ha dimensionado la importancia de la renovación para la mejora de la calidad del aire y la capacidad. “Al haber más biarticulados, se podrán mover más personas y la congestión podría disminuir, pero queda pendiente la adecuación de las estaciones. Seguro habrá problemas en la operación, porque las puertas no van a coincidir. Entiendo que esto no se hizo antes, porque se tendría el mismo problema pero con los buses actuales”.

En esto coincide José Stalin Rojas, director del Observatorio de Movilidad de la Universidad Nacional, quien aplaude el proceso, pero cree que si aceleran las adecuaciones, los usuarios pueden tener una percepción opuesta al objetivo de la renovación. “Ampliar la capacidad disminuirá la cantidad de gente esperando en las estaciones. Sin embargo, aún no ha impactado la cotidianidad de la operación. Hay que esperar la ampliación de las estaciones para que las bondades se vean. Si no se hace rápido se corre el riesgo de que los

usuarios perciban que los buses no trajeron ningún beneficio”.

La lectura que hace Germán Prieto, director del programa de Gestión del Transporte de la U. Tadeo, es que el cambio es bueno, pero llega con más de cinco años de atraso. “Las críticas son un poco injustas, porque son casos aislados que ocurren en uno de más de 300 buses. Lo que creo es que puede haber un desperdicio si no adaptan las estaciones a los nuevos buses. Se debe acelerar la adecuación. Si esta administración no deja el proceso listo, sería grave”.

Reto para el próximo alcalde

A pesar del llamado de los expertos, a la fecha, es claro que todas las estaciones no estarán listas antes de que termine la actual administración, tal como lo había advertido este diario. De las 46 ampliaciones que se deben hacer, apenas están en marcha 24. Para la adecuación de las 22 restantes, según el IDU, se espera abrir licitación en el segundo semestre de este año (ver gráfico).

Pero lo que más preocupa a expertos y políticos es que, a pesar de la urgencia, no se tiene clara la fecha de entrega de ninguna de las obras. Según la respuesta a un

derecho de petición enviado por la concejal María Fernanda Rojas al IDU, “no hay cronograma detallado de obra, dado que el contratista determinará el orden de priorización para llevar a cabo la intervención”.

La respuesta, según la concejal, preocupa, ya que la otra tanda de buses llegará en septiembre y los efectos seguramente serán mayores. “Es un lío que le quedará al próximo alcalde, porque hay 22 estaciones que apenas están en estudios y diseños, y en el mejor de los escenarios serán entregadas entre abril y septiembre de 2020. Eso quiere decir que el sistema tendrá muchos problemas operacionales el año entrante, cuando los nuevos biarticulados entren todos a operar y las estaciones no estén ni cerca de estar listas”, agregó Rojas.

A pesar de la alerta y las críticas, para TM los incidentes de esta primera semana son normales, debido a las condiciones de operación en Bogotá. Según el sistema, el período de puesta a punto puede tardar hasta cuatro meses. Para facilitar la operación, se ha puesto en marcha un plan de contingencia, que incluye personal en las estaciones para coordinar el flujo de pasajeros. “Les pedimos calma y paciencia, pues son condiciones normales en el inicio de operación de una flota nueva”, dijo la gerente del sistema, María Consuelo Araújo.

Esta primera semana para los buses nuevos fue más compleja de lo esperado. Los 336 vehículos recorrieron 85.000 kilómetros y prestaron uno 3.950 servicios, y sin embargo no se salvaron de las críticas. Ahora, solo queda contrastar el impacto en la operación en el corto y mediano plazo, pues lo único que esperan los usuarios es que las expectativas se cumplan a medida que ingresan los buses. ▀