

Movilidad EN LA CIUDAD

La forma menos eficiente de transporte acapara las vías disponibles

Newsletter 11 – Febrero 2015 / ISSN 2422 – 040X



Por: Laura Cepeda Emiliani • lcepeda@fundesarrollo.org.co

EL TRANSPORTE PARTICULAR

ocupa en Barranquilla un espacio que la ciudad no puede reproducir a la misma velocidad con la que se incorporan nuevos vehículos.

Una vía no se encoge ni se expande pero su funcionalidad pública sí. Solo se ocuparían 600 metros lineales de calle para concentrar 2.925 pasajeros en 65 busetones, mientras que para llevar esa misma cantidad de personas en transporte privado se requerirían 1.625 carros ocupando 7,3 km lineales. Para juzgar si las calles de la ciudad son suficientes es necesario repensar lo que se pone a circular sobre ellas.

En Barranquilla una minoría de los viajes diarios realizados se hace en vehículos privados pero su efecto es drástico en la reducción del espacio disponible en las vías. De acuerdo a la última información disponible únicamente el 5,8% de los viajes diarios se realizan en automóvil y un 48,4% en transporte público.

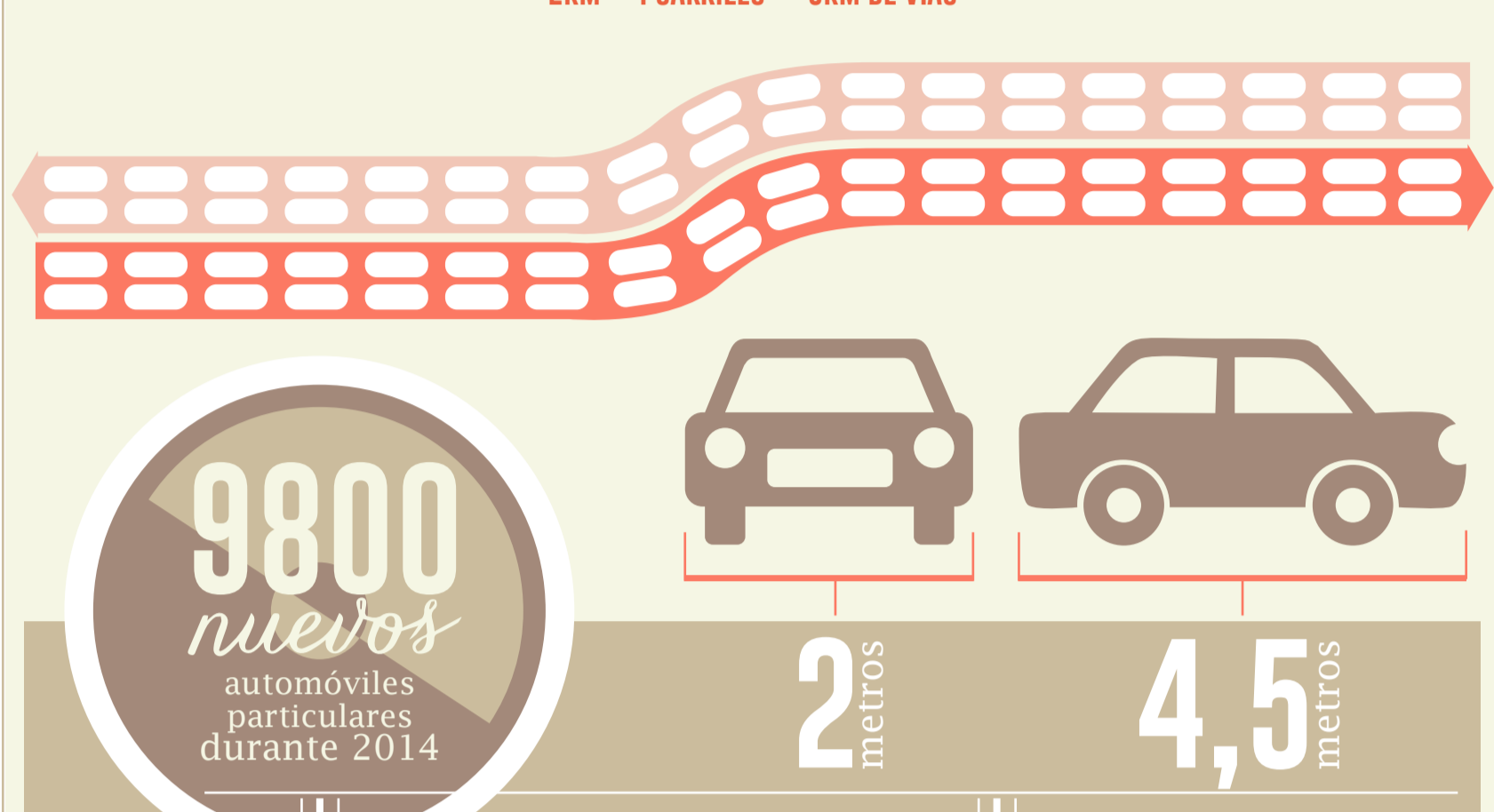
La movilidad en las ciudades TIENE TODO QUE VER CON EL ESPACIO.

Un ejercicio sencillo ilustra por qué, aun cuando una proporción tan baja de los viajes diarios se hacen en transporte privado, las vías no dan abasto. De acuerdo al ritmo de entrada de automóviles y camionetas en Barranquilla, se estima que al finalizar el año ingresen 9.800 de estos vehículos nuevos. Tomando un promedio de 4,5 metros para el largo de un vehículo, si pusieramos en fila un carro tras otro de los que se

introducen en 2014, sin dejar espacio entre ellos, ocuparían 44 kilómetros lineales, casi la mitad de la distancia entre Barranquilla y Cartagena, e igual a llenar los cuatro carriles de la ampliación de la carrera 51B cinco veces y media. Esto con los carros estacionados, pero al andar cada carro necesita más espacio. Como punto de comparación, la troncal de Transmetro mide menos de 15 kilómetros de largo.

AMPLICACIÓN DE LA 51B

2KM * 4 CARRILES = 8KM DE VIAS



ocupan 44km en las vías

5,5 veces la ampliación de la k51B

LA SOLUCIÓN DE LARGO PLAZO NO ES INVERTIR EN EXPANSIÓN DE LA MALLA VIAL.

Es fácil asumir que la congestión vehicular se debe a una insuficiente capacidad de la malla vial y que la solución entonces es invertir en su expansión. Ni la ampliación o construcción de nuevas vías o de nuevos espacios de parqueo podrán ir al mismo ritmo que se requeriría para acomodar todos los carros nuevos que entran al año. Adicionalmente, las finanzas públicas de la ciudad tampoco lo pudiesen costear.

La ampliación de la capacidad vial como estrategia para disminuir la congestión es insostenible pues existe el fenómeno de demanda inducida en el que ampliar la oferta de algo termina generando aún mayor demanda. En este caso terminaríamos enfrascándonos en un círculo vicioso de congestión – ampliación o construcción de nuevas vías – congestión – construcción...

La experiencia internacional

La experiencia de las urbes modernas demuestra que nunca habrá vías descongestionadas para tantos automóviles. En algunas ciudades de California (Estados Unidos), se estimó que un año después una ampliación vial significativa el 60% de la nueva capacidad estaba consumida por nuevos viajes o viajes más largos y al cabo de 5 años la capacidad consumida era del 90%.

En esencia, el volumen de tráfico se comporta como un gas, es decir, se amplía o se reduce de acuerdo a la capacidad de las vías. Dicho de otro modo, tratar de curar la congestión vial aumentando capacidad de las vías es como tratar la obesidad aflojándose el cinturón.

EL TRANSPORTE PARTICULAR NO ES EFICIENTE EN TÉRMINOS DE MOVILIDAD.

Ahora, si examinamos el número de pasajeros que movilizan los vehículos privados, la situación es más grave. El grupo de investigación en transporte TRANVIA (Uninorte) estimó que en la ciudad cada vehículo privado moviliza en promedio a 1,8 personas. Es decir, los 9.800 vehículos nuevos de nuestro análisis movilizan aproximadamente a 17.640 personas en 44 km lineales de espacio. Un busetón de Transmetro, que opera en las rutas alimentadoras, es decir en tráfico mixto, tiene capacidad para 45 pasajeros, una longitud de 9 metros y hay 65 de éstos operando actualmente. Para seguir con nuestro ejemplo, si los busetones se llenan al máximo transportarían 2.925 pasajeros y ocuparían solo 0,58 km lineales de espacio. Para movilizar a las misma cantidad de personas en transporte privado se necesitarían 1.625 carros que ocupan 7,3 km lineales.

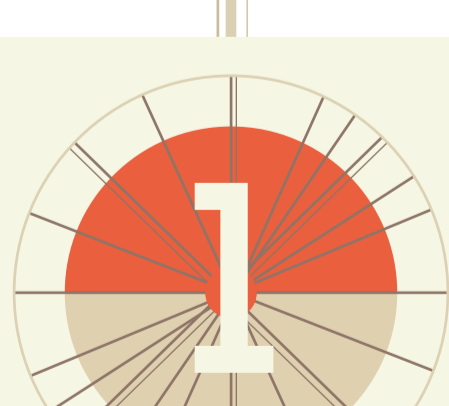


EL RETO EN BARRANQUILLA

Fomentar el uso del transporte público.

Durante los últimos años los ingresos de los barranquilleros han aumentado, y se estima que esto continúe así, lo cual hace probable que más habitantes que antes no tenían automóvil puedan adquirir uno. El crecimiento económico y el desarrollo no tienen por qué llevar a un aumento desmesurado en la compra de vehículos. Esto es más bien el producto de decisiones que se dejan de tomar y terminan favoreciendo el uso del automóvil en la forma de incentivos ocultos. Entre estos, el principal es la amplia oferta de parqueos gratuitos. En la ciudad, casi todas las calles sirven de parqueo y muchos establecimientos comerciales utilizan el espacio público como parqueadero para sus clientes.

RECOMENDACIONES DEL EQUIPO FUNDESARROLLO



Para facilitar la coordinación entre las entidades y para la toma de decisiones concernientes a mejorar la movilidad se recomienda la creación de un sistema único de información de movilidad y transporte para el Área Metropolitana de Barranquilla. Actualmente la competencia sobre la movilidad en el Área Metropolitana de Barranquilla se encuentra fragmentada en varias entidades (AMB, Transmetro y secretarías de Movilidad Distrital y municipales). Si bien cada entidad recoge la información de su competencia, no existe un compilado que permita desarrollar un análisis global de lo que ocurre en el territorio para coordinar la toma de decisiones entre estas entidades. Este sistema debería monitorear tanto al transporte motorizado como al no motorizado.



Fomentar el uso de transporte público y desestimar el del vehículo particular. En términos de movilidad en el AMB estamos a tiempo de diseñar una política preventiva que promueva el uso del transporte público más que una correctiva más costosa, que sin duda, debe incluir a su vez desestímulos al uso del automóvil. Tanto los recursos públicos como el espacio son escasos. Por eso hay que priorizar al modo más eficiente.