

Boletín Estadístico del Zulia

Octubre 2015 – Diciembre 2015

Transporte Público en Maracaibo. Implementación del sistema BRT (Autobús de Transporte Rápido)

Breve acercamiento a la situación del sector

En la capital zuliana existen más de 300 autobuses, casi 700 microbuses, un aproximado de 7.500 carros por puesto,¹ una línea del Metro de Maracaibo con seis paradas ubicadas a lo largo de la avenida Sabaneta, y un sistema de autobuses relacionado al Metro, que cubre las principales rutas de circulación de la ciudad. A pesar de ello, la oferta de la flota activa sigue siendo ineficiente para la prestación del servicio e insuficiente ante la población creciente.

En este orden de ideas, el transporte público en Maracaibo presta una baja calidad de servicio a los usuarios. Por una parte, debido a la oferta de unidades que, desde hace ya varios años, no cubre la demanda de la población de la ciudad. En noviembre de 2015, según la presidenta del IMTCUMA², Jamelis Ríos, la flota de unidades de la ciudad disminuyó un **70%** como resultado del desabastecimiento y altos precios de los repuestos,³ lo que imposibilita, aún más, cubrir el mercado. Por otra, por la desarticulación de entes y actores del sistema de transporte⁴.

Lo anterior implica que el **88.13%** de la flota de transporte público en la ciudad, está compuesta por “carros por puesto”, los cuales solo tienen capacidad para 5 personas. Aunque sencillo, es un dato elocuente, pues permite intuir y hasta sustentar la afirmación sobre la baja calidad del servicio de transporte: claramente,

¹ Censo IMTCUMA 2011. Véase: Romero, M. (2015).

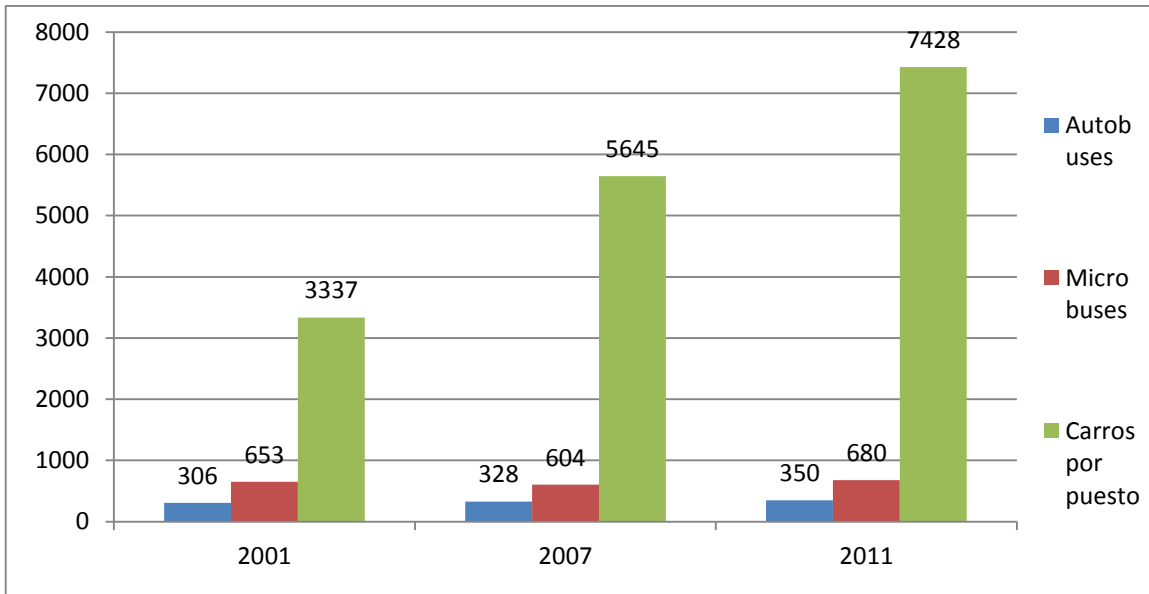
² Instituto Municipal de Transporte Colectivo Urbano de Maracaibo

³ Véase Diario La Verdad: Fiscalizan rutas de transporte público de Maracaibo. 27/11/2015. Disponible en: <http://www.laverdad.com/zulia/87626-fiscalizan-rutas-de-transporte-publico-de-maracaibo.html>

⁴ Véase documento “Maracaibo 2021”, donde el tema de transporte público en Maracaibo es abordado.

unidades con capacidad de 5 usuarios no dan abasto para una ciudad como Maracaibo. Ello supone congestión, retraso y desorden.

Gráfico N° 1 Composición de Unidades de Transporte Público en Maracaibo



Fuente: IMTCUMA 2011 y Urdaneta 2008. Elaboración propia

Mayor relevancia toma el último dato presentado si se considera que el 63% de los marabinos utilizan transporte público (Ciudades Transformadoras, 2014). Los datos presentados permiten a su vez analizar la relación habitantes/unidades de transporte, dibujando de forma genérica la situación del transporte público en Maracaibo. El cálculo arroja que cada unidad debe atender a **183,51⁵** habitantes. Evidentemente no todos los ciudadanos utilizan transporte público, y existen otros factores a considerar para hacer un análisis profundo, como por ejemplo, la capacidad de las unidades, las rutas cubiertas, la densidad de la población, entre otras.

BRT en Maracaibo, una opción. Comparación con experiencias latinoamericanas

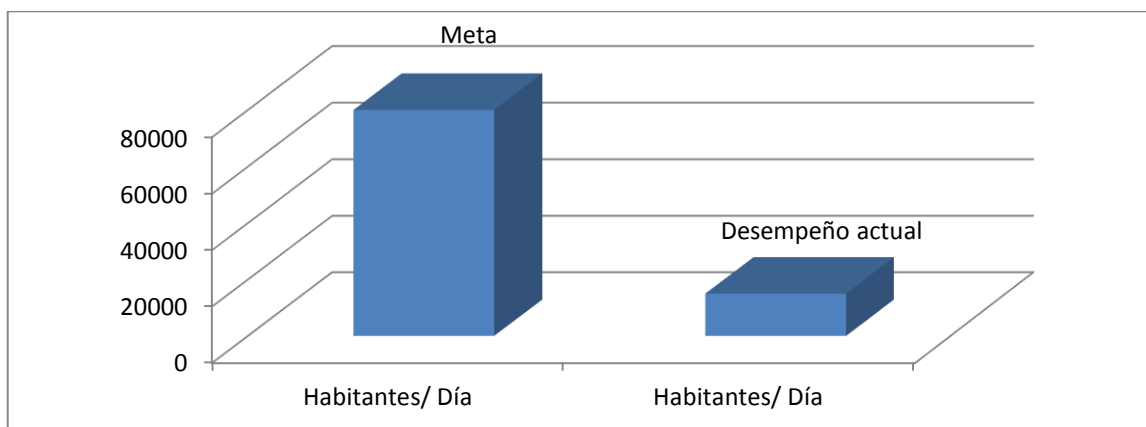
Un BRT es un modo de transporte automotor que utiliza buses operando en corredores exclusivos, generando con ello mayor velocidad. Un sistema BRT

⁵ Para la relación se utilizó la proyección de la población de Maracaibo al 30 de junio de 2011.

mejora la confiabilidad de los tiempos de operación y produce confort a los pasajeros, hace uso de las tecnologías y de las modernas infraestructuras para maximizar la eficiencia de las operaciones y disminuir la resistencia de la población a su utilización; por ejemplo, a través de pago anticipado del pasaje, embarque a nivel, aire acondicionado, sistema de transporte inteligente y mecanismos comunicacionales del sistema con el objetivo de distinguirlo de los sistemas de buses tradicionales y demostrar el desarrollo de la política pública.⁶

En el último trimestre del año 2015, el Gobierno Nacional inauguró un sistema de buses rápidos, denominado TransMaracaibo. Éste es una nueva modalidad de transporte en la ciudad que funciona como un sistema de 30 buses articulados⁷, con capacidad para 120 personas y con un sistema de seguridad satelital, que permitirá movilizar a más de **85.000 hab/día** cuando esté totalmente culminado. Actualmente, los autobuses del TransMaracaibo realizan el 70% de su recorrido por corredores exclusivos y el 30% por vías compartidas⁸, movilizándose alrededor de **15.000 hab/día**,⁹ cumpliendo con el 17.64% de la meta pautada.

Gráfico N° 2 Meta y Desempeño actual de TransMaracaibo



Fuente: <http://noticialdia.com/2015/12/conozca-mas-acerca-del-transmaracaibo-el-sistema-que-cambio-la-movilidad-urbana-en-el-oeste-de-la-ciudad%E2%80%8F-fotos/> Elaboración propia.

Bogotá y Curitiba son dos ciudades latinoamericanas que han implementado exitosamente un sistema BRT, siendo la ciudad brasileña la pionera. En el próximo

⁶ Véase CEPAL: Boletín FAL, Edición N° 312, número 8 de 2012.

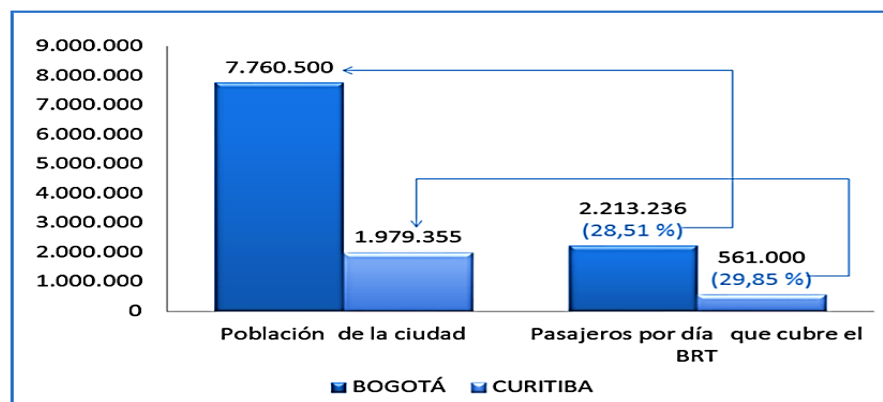
⁷ <http://www.avn.info.ve/contenido/transmaracaibo-y-terminal-lacustre-hugo-ch%C3%A1vez-elevan-calidad-del-transporte-zuliano>

⁸ <http://noticialdia.com/2015/12/conozca-mas-acerca-del-transmaracaibo-el-sistema-que-cambio-la-movilidad-urbana-en-el-oeste-de-la-ciudad%E2%80%8F-fotos/>

⁹ Fuente: <http://pamaracaibo.com.ve/sistema-de-transporte-movilizo-mas-de-35-millones-de-usuarios/>

gráfico puede apreciarse, de forma general, el desempeño de los BRT de dichas ciudades, al mostrar la población y la cantidad de habitantes movilizados en estos sistemas.

Grafico N° 3 Población de Bogotá y de Curitiba, y hab/día que movilizan sus respectivos BRT



Fuente: brtdata.org. Elaboración propia.

Con los datos presentados en este documento, es posible incorporar a Maracaibo en el gráfico anterior, en función de comparar el TransMaracaibo con los sistemas similares de las anteriores ciudades latinoamericanas. Como ya se trató, el sistema no está completamente instalado en Maracaibo, por lo cual, el próximo gráfico constituye una comparación inicial que representa la condición actual y sus perspectivas futuras.

Gráfico 4 Servicio BRT en Maracaibo comparado con Bogotá y Curitiba

	Bogotá	Curitiba	Maracaibo
Población	7.760.500	1.979.355	1.678.570
Pasajeros por día	1.979.355	561.000	15.000
Porcentaje de atención	28,51%	29,85%	0,89%

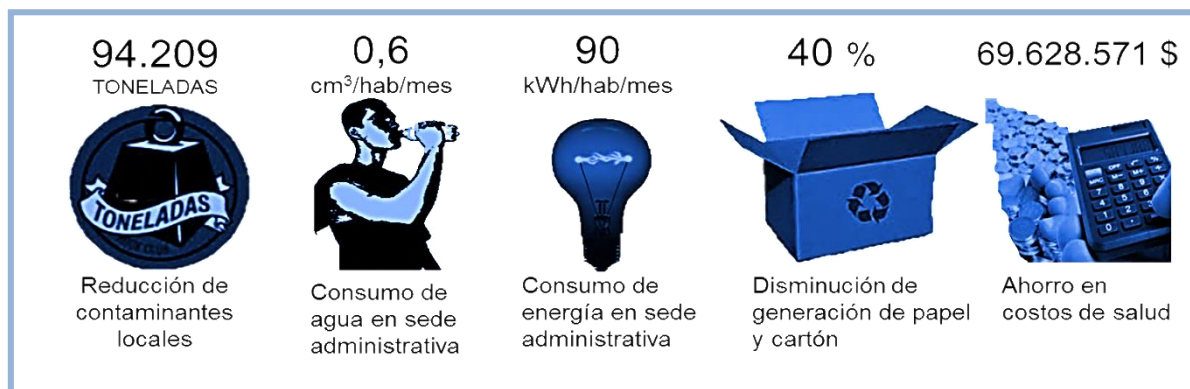
Fuente brtdata.org y noticiaaldia.com. Elaboración propia

Como puede verse, el sistema BRT en Maracaibo sirve a una porción pequeña de la ciudad y no ha sido concluida su implementación en dicha zona. Sin embargo, puede significar la primera piedra de un sistema integrado de transporte en la ciudad. Ello conllevaría un importante esfuerzo de múltiples actores y de remodelaciones en la estructura vial de la urbe, siguiendo el ejemplo de otras ciudades venezolanas que han abogado por este sistema.

Otros beneficios del BRT

En el caso concreto de Bogotá, esta ciudad, después de la aplicación de esta medida, ha tenido considerables beneficios sociales, como la reducción del 32% del tiempo de desplazamiento de los pasajeros; el acceso de 5.400 hab/día a lugares preferenciales; y el aumento de la sensación de seguridad de los pasajeros de la ciudad (63%).¹⁰ Asimismo, el TransMilenio ha contribuido al desarrollo positivo del medio ambiente, tal como lo refleja el Gráfico N° 5.

Gráfico N°5 Beneficios ambientales y ahorro en costos en el sector salud (Bogotá)



Fuente: transmilenio.gov.co. Elaboración propia

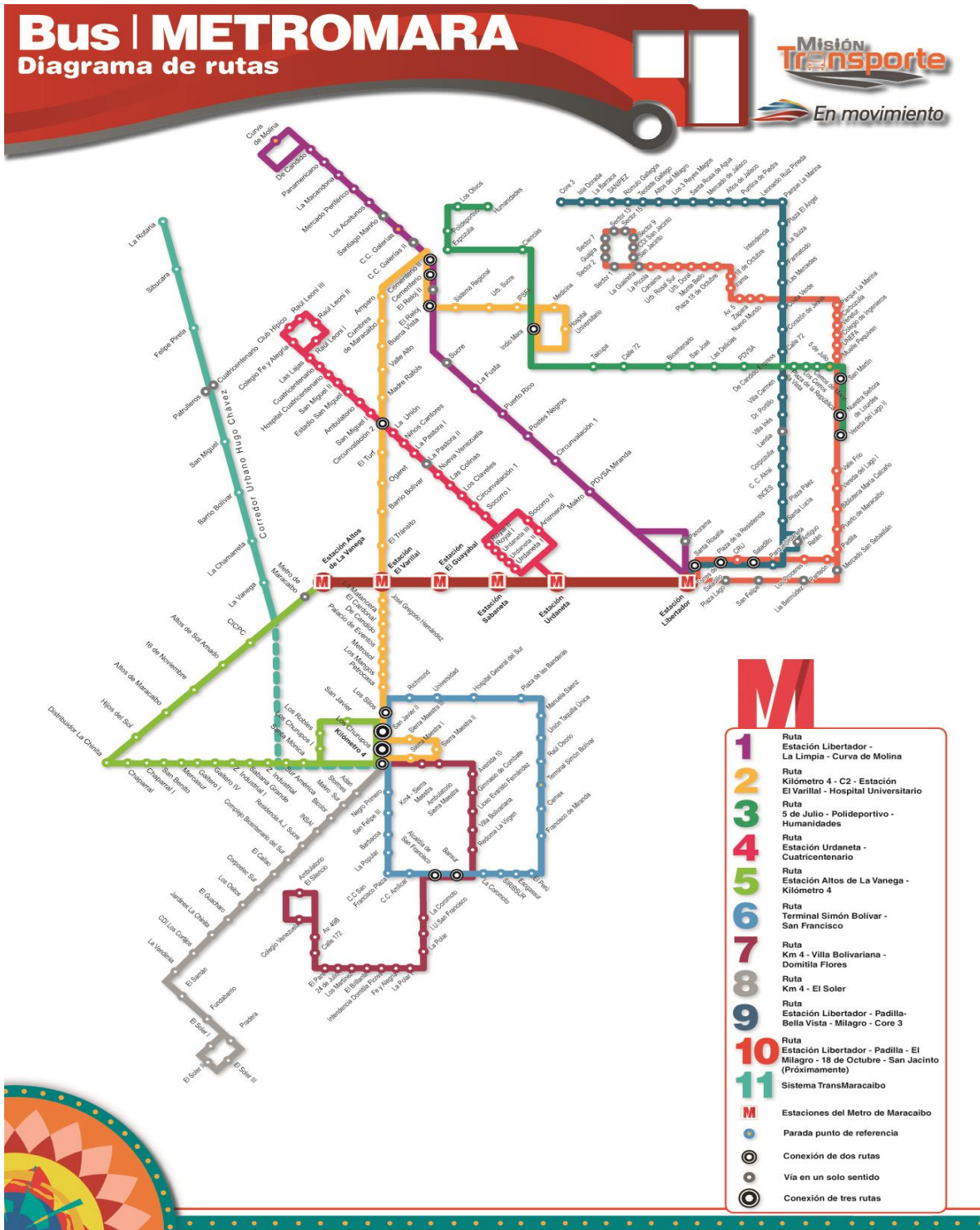
¹⁰ Véase Napoleón Franco. (2012): Encuesta de percepción ciudadana.

Anexo 1 Ruta TransMaracaibo



Fuente <http://www.metrodemaracaibo.gob.ve/transporte-superficial-2/trans-maracaibo/>

Anexo 2 Rutas MetroMara



Fuente <http://www.metrodearacaibo.gob.ve/transporte-superficial-2/diagrama-de-rutas-metromara/>