

TRANSMILLENIO Y EL PRINCIPIO DE WARDROP

En 1952, John Wardrop, un analista de transporte inglés desarrolló dos principios que desde esa fecha son usados para predecir el comportamiento del tráfico en sistemas de transporte sujetos a congestión. El primero de esos principios establece que el tiempo de viaje en todas las rutas alternativas que conectan dos puntos tiende a igualarse. Para el flujo de automóviles esto significa que si, existiendo una arteria vieja y larga que conecta dos sitios de la ciudad, una autoridad local decide reducir el tiempo de viaje construyendo una segunda ruta más corta, el resultado será infructuoso si la nueva vía no tiene una gran capacidad, porque a la larga se congestionará tanto como la vía vieja. Para el caso de la movilización de personas, este principio significaría que si la autoridad local pretende reducir su tiempo de transporte construyendo un nuevo sistema, por ejemplo Transmilenio, en un principio puede que lo logre. Pero con el paso de los años muy probablemente el tiempo promedio de viaje se incrementará y la calidad del servicio se reducirá hasta igualarse a la del sistema de transporte viejo, que para el caso de Bogotá es el servicio prestado por los buses chatarra corrientes sujetos a la guerra del centavo. El problema es que el nuevo sistema en un comienzo se hace tan atractivo que arrastra un número muy grande de demanda que supera su capacidad, siendo víctima de su propio éxito. En el caso de Transmilenio basta ver las actuales congestiones en estaciones y buses que retrasan el tiempo y calidad de desplazamiento para entender que esto puede ya estar pasando. Y el futuro no es alentador si se tiene en cuenta la cantidad de proyectos de vivienda y comercio que se están desarrollando a lo largo de las troncales en uso y de las proyectadas. El desarrollo de nuevas troncales como la de Las Américas puede incluso agravar el problema de congestión en troncales como la de la Caracas. Una solución, nada popular, sería la de subir el precio del viaje para desalentar en algo el uso de Transmilenio. Otra, quizá más democrática, sea la de reducir el tiempo de viaje y mejorar la calidad del sistema de buses corrientes o viejos, para hacerlo atractivo y quitarle presión a Transmilenio. El programa de tarjetas electrónicas parece ser un paso en esta dirección. Sin embargo, a la larga (y esto podría ser más rápido de lo que se piensa) el servicio de Transmilenio podría estar condenado a deteriorarse dado que no parece estar en capacidad de desplazar los volúmenes de pasajeros que surgen en una ciudad del tamaño de Bogotá. Quizá la única solución de largo plazo al problema transporte siga siendo el metro. ¡Dios ilumine a nuestros expertos del tránsito y del IDU!

PD: Las estaciones de Transmilenio, siendo producto de una tecnología liviana, no parecieran estar en capacidad de soportar el flujo de pasajeros que se ve en la actualidad. ¡Y qué decir del pavimento de las troncales!. Lo barato podría terminar costándonos muy caro.

Adolfo L. Cobo S.

Tel: 3430544, 6913832