

NO AL TREN LIGERO (TRAQ)

Noviembre 2006

Quito para Todos

Existen varios sistemas de transporte masivo y rápido de pasajeros para el área urbana, entre ellos tenemos el tren subterráneo conocido como metro, los trenes de superficie, entre los que se encuentran el tren, el tren ligero, el monorriel, el tren elevado y el sistema de carriles exclusivos, paradas fijas y buses de gran capacidad que se lo conoce como BRT por sus siglas de Bus Rapid Transit.

Este último, el BRT, ha tenido tanto éxito que se lo ha acogido como solución económica y eficiente en muchas ciudades del mundo. Así tenemos que actualmente está en funcionamiento en 41 ciudades en el mundo, 12 de las cuales están en Latinoamérica, entre las que constan Curitiba, Sao Paulo, Bogotá, México, Quito y Guayaquil que lo acaba de inaugurar hace poco; 5 en ciudades de América del Norte, entre las cuales están Los Ángeles, Miami y Boston; 3 en ciudades de Oceanía, entre las que están Sydney y Adelaida; 17 en ciudades de Europa entre las que constan París, Ámsterdam y Edimburgo; y 4 en Asia, entre las que están Seul y Beijing. Hay 15 más en construcción y 79 proyectos en planificación. La tendencia mundial es hacia implementar este sistema por costos y eficiencia de pasajeros transportados por hora.

Quito es una de las ciudades pioneras en acoger este sistema el cual se ha venido implementando, con muchas demoras, desde inicios de los años 90 hasta nuestros días y no ha sido por falta de planificación que no ha podido ser implementado en su totalidad, ya que el proyecto completo existe en el Plan Maestro de Transporte (PMT), que si así fuera, el transporte de la ciudad mejoraría sustancialmente. Sin embargo la falta de decisión política ha hecho que el plan se quede a medias, y de esa manera el sistema de transporte también ha mejorado tan solo a medias. Siempre hay el pretexto de que no hay plata y por ello no se lo ha podido ejecutar completamente.

Es por ello que nos extraña sobremanera el que ahora se quiera implementar un sistema de tren ligero para 20km o 30km de recorrido a un costo que va entre 500 a 750 millones de dólares. El costo de kilómetro del BRT por kilómetro es de 10 a 20 veces menor. Con ese presupuesto podríamos implementar 250km de corredores exclusivos en la ciudad y los valles, esto es seis veces más de lo que tenemos actualmente, para un sistema completo de trolebús, que al igual que el tren ligero no es ruidoso y por ser eléctrico es de baja contaminación, o casi el doble de kilómetros para un sistema de buses articulados, además de las dos terminales terrestres presupuestadas en 4 millones de dólares en el PMT, la construcción de todas las estaciones de transferencia y paradas fijas necesarias, compra de trolebuses, etc. Es decir el sistema de transporte masivo y rápido de la ciudad quedaría completo, eficientemente servido, y sobraría dinero para crear ciclovías por toda la

ciudad, recuperación e integración de espacio públicos, ensanchamiento de aceras, arborización y mobiliario urbano, trayectos peatonales entre los destinos mayoritarios de pasajeros y paradas de autobuses y varios proyectos más que complementen el sistema, de tal manera de poder a tener una ciudad con un servicio óptimo de transporte colectivo que nos coloque en la punta de ciudades con mejor servicio de transporte colectivo del mundo.

Campana no al TLC (siglas de Tren Ligero Caro), sí al BRT (por BaRaTo y eficiente).