



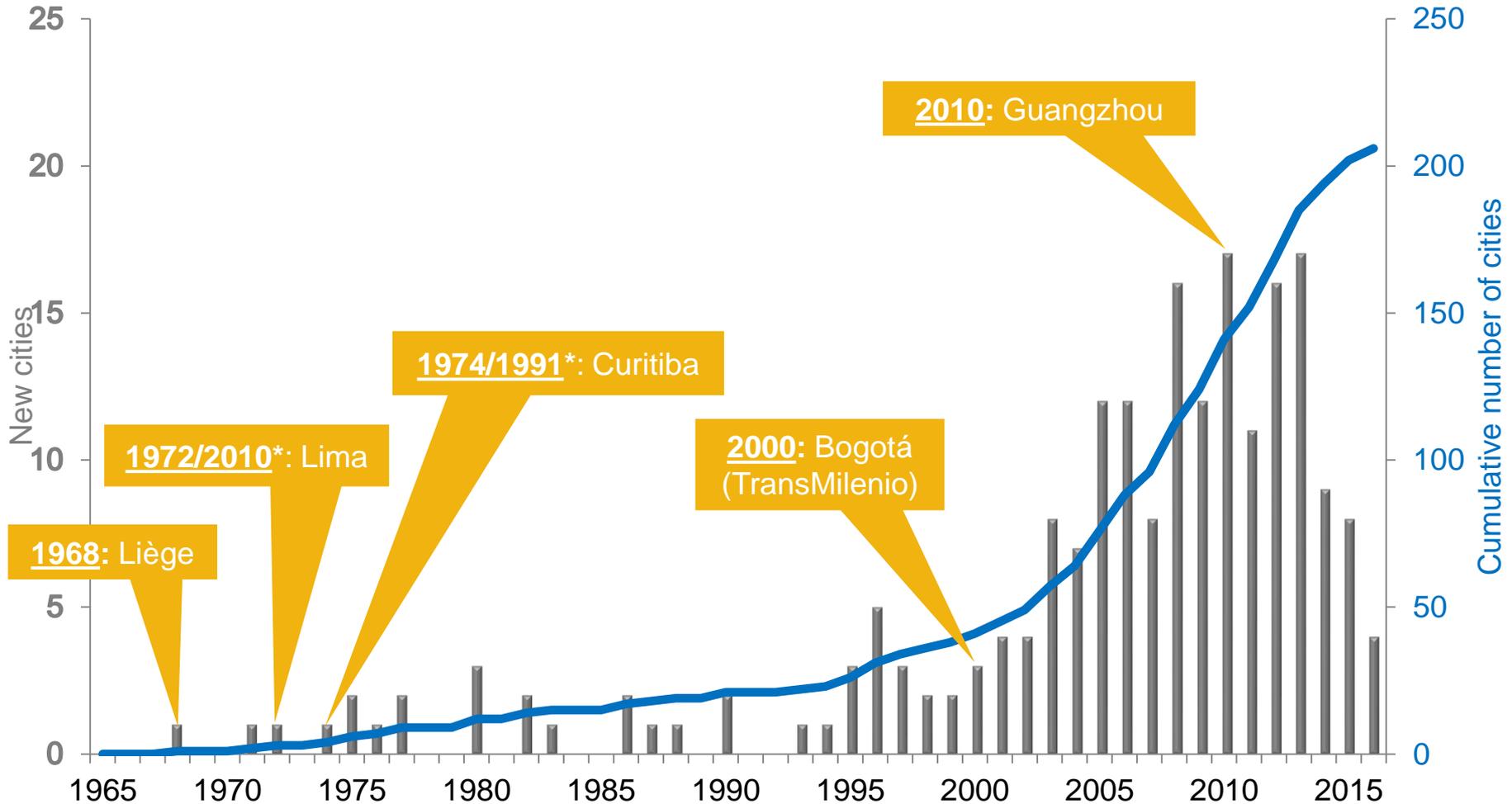
WORLD
RESOURCES
INSTITUTE

¿SE ACABA EL ROMANCE CON EL BRT? NO, AHORA ES UNA RELACIÓN SERIA Y DURADERA

*Dario Hidalgo, Centro WRI Ross Center para Ciudades Sostenibles
Centro de Excelencia BRT+*

LUTP Bogotá, Septiembre 2017

GRAN CRECIMIENTO DESPUÉS DE 2000 – MENOS CIUDADES 2014+



* Busway / BRT year commencement

source: BRTData.org, April 2017

Curitiba



Quito



Bogotá



Mexico City



Santiago



Ahmedabad



https://2.bp.blogspot.com/-4k_1hmCH6o8/Vx5eZyUbDII/AAAAAAAAACSU/pHmLsMwhN3odpNlzpMpUVB_881BrS6b-QCLcB/s1600/trem-2.jpg

http://www.elcomercio.com/files/og_thumbnail/uploads/2014/06/14/539c8fb926484.jpg

<http://blogs.eltiempo.com/venga-le-cuento/2017/01/14/no-mas-transmilenio/>

http://www.eluniversaldf.mx/fotos/metrobus_iv2.JPG

<http://d2vpb0i3hb2k8a.cloudfront.net/wp-content/uploads/sites/7/2016/02/21/14-8520.jpg>

<https://goitdo.org/casplay/public/Ahmedabad+Janmarg+BRT>

¿Se acaba el romance con los buses en Latinoamérica?

A pesar de que los sistemas de buses expresos (BRT) tuvieron su génesis y auge en la región, para muchos es el tiempo para dar un paso firme hacia los trenes urbanos.

CITYLAB LATINO

Por: Natalie Delgadillo [Follow](#)

Publicado: dic 16, 2016 | 12:12 PM EST





Photo: Prefeitura de Curitiba, Parana

Curitiba

8 corredores 77 km, 619,500 pasajeros por día (BRTdata.org, 2017)

Carril solobús en 1972, BRT complete en 1991

PROBLEMAS

- Alto nivel de ocupación de buses y plataformas, especialmente en terminales
- Valor del suelo alrededor del corredor es algo, pero los residentes no necesariamente son usuarios de la RIT
- Vías de carros con alta congestión y problemas de estacionamiento (uso y propiedad de vehículos relativamente altos)



METRO PLANIFICADO, PERO NO REALIZADO

- Idea de tren ligero para reemplazar BRT propuesta en 1990
- Concepto de metro se fortaleció desde el 2000
- Proceso de licitación del Metrô de Curitiba avanzó en 2007; suspendido por jueces en 2008
- Proceso reinició y volvió a parar en 2014 (restricciones financieras)
- Hoy hay tres ideas: BRT Avanzado (con buses híbridos) y LRT (VLT) (Piva, 2017).



17,6 km

14 estações

45 mil passageiros / hora

Tempo médio entre a distância
CIC/Sul e Cabral

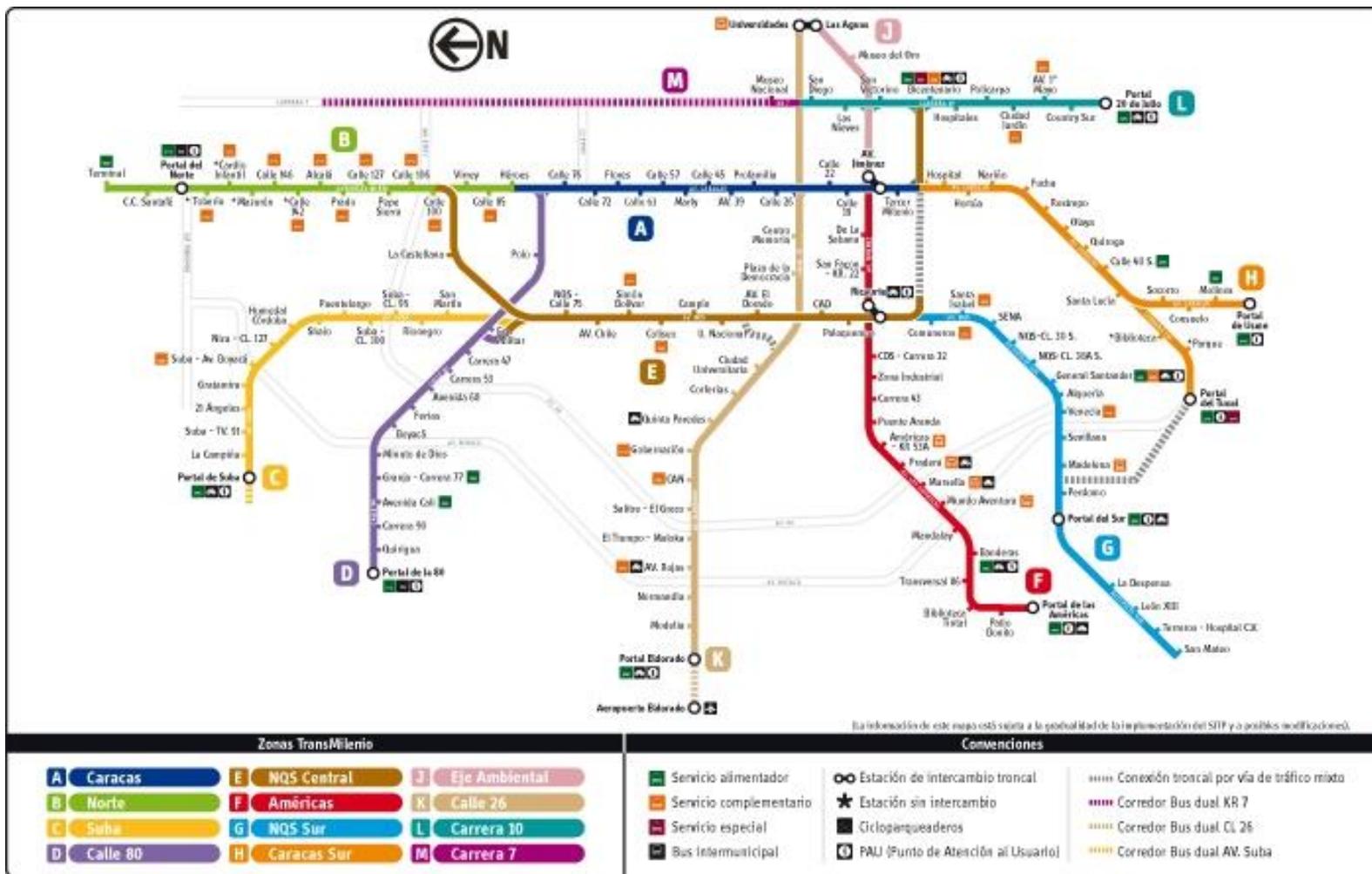
ônibus 90 minutos

metrô 26 minutos

http://s2.glbimg.com/qkHpgHHPDLtw9fOWD14YbkSjraA=/s.glbimg.com/jo/g1/f/original/2014/05/09/aaaaaa_1.png



Bogotá
BRT de muy alta capacidad: 48,000 pphpd



Bogotá, TransMilenio
 11 corredores, 113 km
 2.2+ millones de pasajeros por día (BRTData.org, 2016).







EMBARQUE

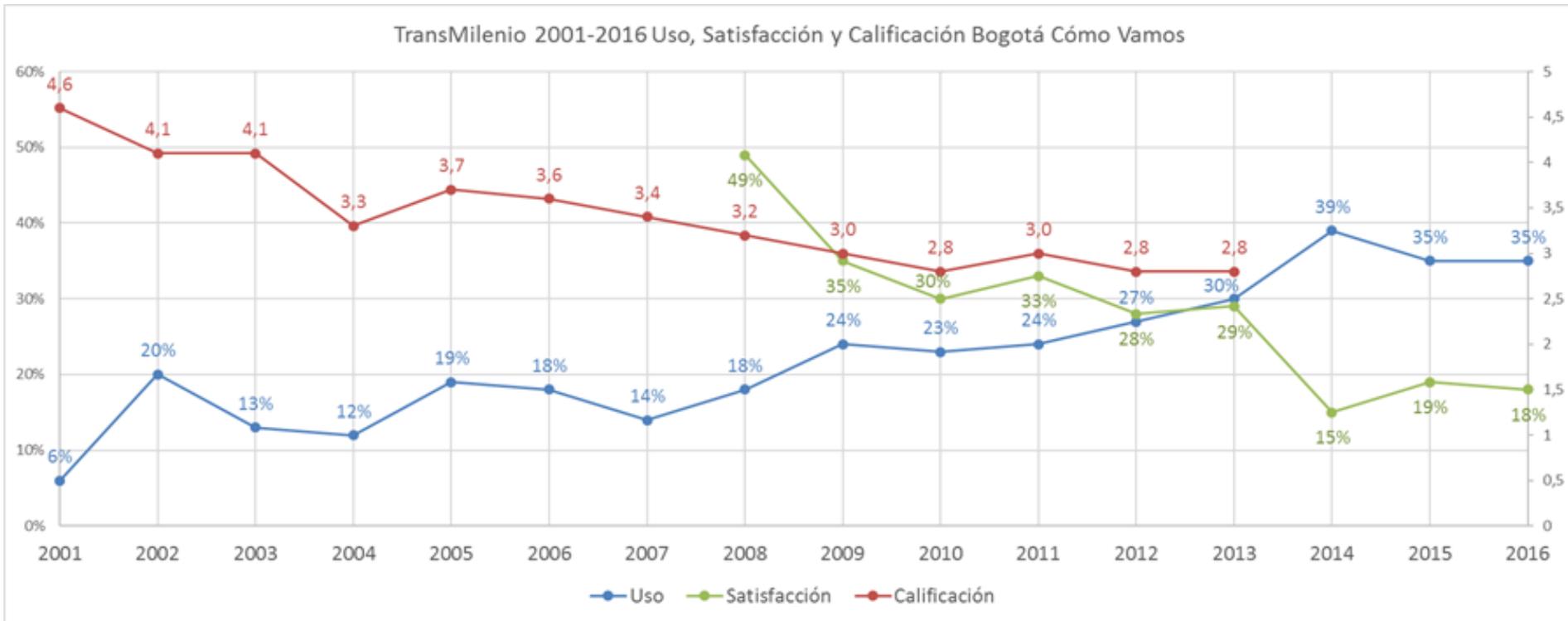


Eje Ambiental Avenida Jiménez

Photo: G. Kash, July 2011

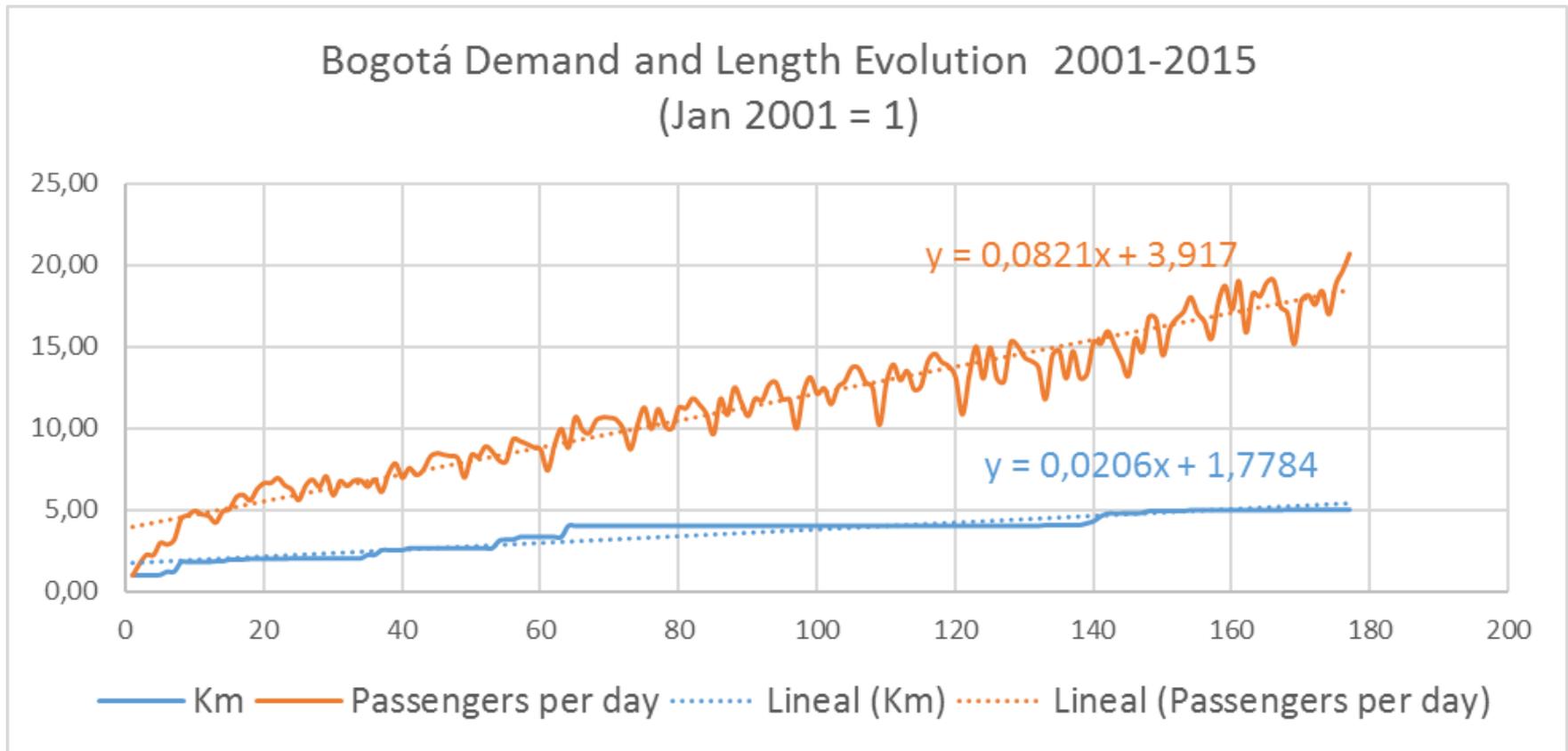


USO Y PERCEPCIÓN 2001-2016



Fuente: User perception survey "Bogotá ¿Cómo Vamos?"

TRANSMILENIO NO SE HA EXPANDIDO DE ACUERDO CON EL PLAN ORIGINAL DEMANDA HA CRECIDO 4 VECES LO QUE HA CRECIDO LA LONGITUD DEL SISTEMA



ALGUNAS RAZONES

- Incremento de costos
 - plan aplazado
- Economía política
- Debilitamiento institucional
- Debates Metro & LRT
 - 1998 Factibilidad Metro
 - 2009 Nuevo alineamiento
 - 2014 Ingeniería básica avanzada subterráneo
 - 2015 Compromiso por USD 5 billones
 - 2016 Revisión para trazado elevado
 - 2017 Compromiso renovado por USD 3 billion Metro USD 2 billones BRT



Source: Instituto de Desarrollo Urbano, Bogotá, 2014

PLAN AMBICIOSO EN MARCHA



OPOSICIÓN DE ALGUNOS GRUPOS EN UN AMBIENTE DE FUERTE POLARIZACIÓN POLÍTICA



http://dingo.care2.com/pictures/petition_images/petition/323/328197-1479313137-wide.jpg



Santiago

14 corredores, 92 km de corredores prioritarios, algunos con segregación completa (pero compartidos con taxis)

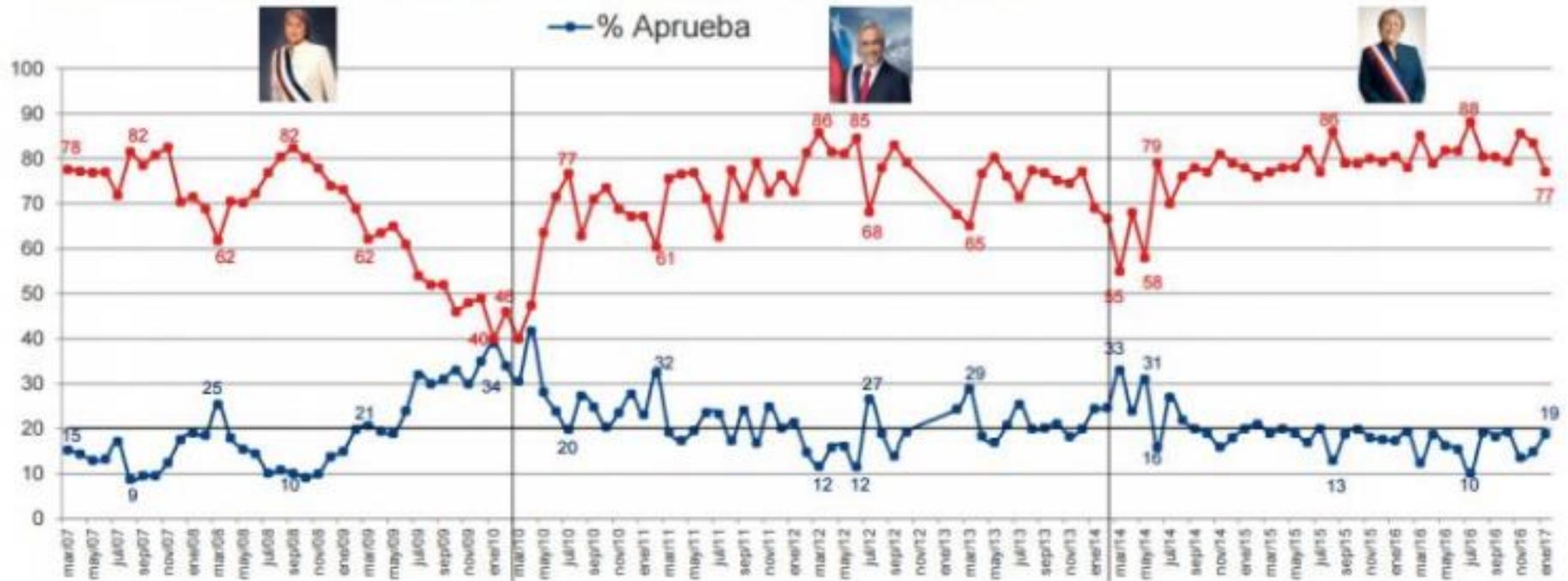
IMPLANTACIÓN INICIAL (2007) FUÉ CAÓTICA; MUCHAS MEJORAS DESPUÉS

- Faltó infraestructura de prioridad
- Paradas, no estaciones con validación
- Sitios de transferencia inadecuados
- Arrancó sin control ni despacho centralizado
- Grandes subsidios (estudiantes, metro y operadores de buses)



IMPACTO DIRECTO EN POPULARIDAD PRESIDENCIAL

Independiente de su posición política, ¿Usted aprueba o desaprueba la forma como (Michelle Bachelet/ Sebastián Piñera) está manejando el Transantiago?



EXPANSIÓN METRO PERMANENTE

Metro en Constante Movimiento



Crecimiento de la red de Metro

años	Kms.	Total al 2015
'70-'80	25	
'80-'90	2	
'90-'00	13	
'00-'10	54	
'11-'15	9	
16-20	40	
21-25	25	

INFRAESTRUCTURA PARA BUSES AVANZA MÁS LENTO - ALAMEDA PROVIDENCIA (12 KM 2019-2021)



AHORA PROPONEN “ELIMINAR TRANSANTIAGO”

POLÍTICA

📅 10:58 hrs. Martes 13, Junio 2017



El proyecto de Piñera para acabar con el Transantiago en 2028

El precandidato de Chile Vamos presentó este lunes su propuesta de transporte público, con un monto de inversión estimado en los US\$7.530 millones.

por JAVIER SAEZ | 🐦





Mexico City
125 km, 1.1 millones de pasajeros día



Quito
69 km, 833,095 millones de pasajeros día
Incialmente trolebuses



Ahmedabad, Janmarg (La vía de las personas),
96 km, 25,000 pasajeros por día

CONCLUSIONES

- Mayoría de sistemas arrancan bien (incluso premiados), Arranque de Transantiago (Big-Bang) fue caótico
- Excitación cae en el tiempo
 - Baja percepción de calidad de servicio – buses y estaciones demasiado llenos – incremento en la evasión (Santiago and Bogotá) – riesgo a mujeres
- Debate BRT vs Metro (& LRT) se mantiene en el centro del debate político; esto ha afectado las mejoras y expansión de BRT y desarrollo del Metro (lento y costoso)
- Los problemas son más un resultado de restricciones institucionales y financieras que product de las características técnicas de los BRT

TODOS LOS SISTEMAS REQUIEREN BUEN MANEJO, MANTENIMIENTO OPORTUNO Y EXPANSIÓN CONTINUA – TAMBIÉN LOS METROS

Why New York City's Transit Crisis Is Only Going To Get Worse



L Train Shutdown Via Brooklyn Vegan

<http://newyorkyimby.com/2017/07/why-new-york-citys-transit-crisis-is-only-going-to-get-worse.html>

Why the Washington DC Metro System Is a Complete Disaster



Topics:
POLITICS

The capital of the world's only superpower has a third world problem.

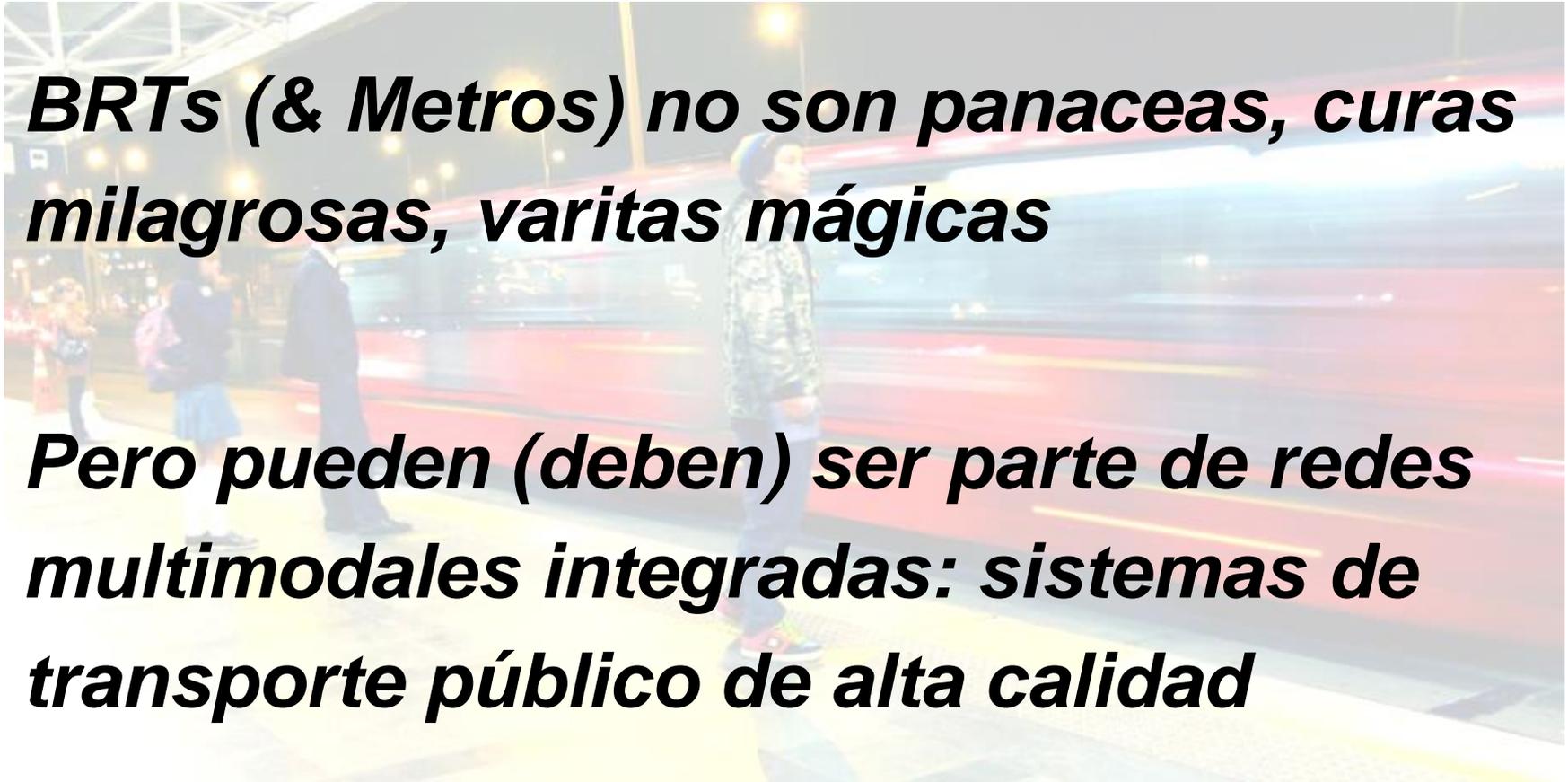
Regions:

Charles Hoskinson

<http://nationalinterest.org/feature/why-the-washington-dc-metro-system-complete-disaster-20346>

MIRANDO EL FUTURO – PARA UNA RELACIÓN SERIA, ESTABLE Y DURADERA

- Reducir estándar de ocupación – 6 pasajeros por metro cuadrado NO es aceptable
- Establecer mecanismos de fondeo permanente más allá de los pasajes (calidad requiere subsidio – ¿desarrollo orientado al transporte sostenible?)
- Innovación: Buses eléctricos, control operacional dinámico, integración e información vía móviles inteligentes (app)
- Mejor consideración de integración urbana y participación comunitaria efectiva



BRTs (& Metros) no son panaceas, curas milagrosas, varitas mágicas

Pero pueden (deben) ser parte de redes multimodales integradas: sistemas de transporte público de alta calidad



¡Muchas Gracias!

dhidalgo@wri.org