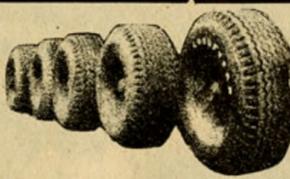


## a la rueda, rueda



**11**  
Textos:  
Margarita Inés Restrepo Santamaría  
Ramiro Velásquez Gómez  
Luz Mercedes Mejía López

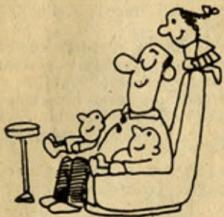
### FAMILIA GASTONA

Si 3 miembros de una familia viajan 2 veces al día, en un bus de \$4.50, encontramos que, en un mes, pueden gastar entre 540 y 560 pesos, que equivalen a cerca del 5.8% del salario mínimo. Si les tocara viajar en TSS, invertirían entre 1.320 y 1.350 pesos por mes; o sea alrededor del 13.5% del salario mínimo.



### ¡AÑOS EN UN DIA!

Siendo optimistas... Suponemos que un total de 1.537.566 viajes-persona día (que es la demanda total de transporte público de buses y busetas en la ciudad, aunque no la demanda satisfecha, corresponde a dos viajes de 768.783 personas y que cada persona espera 20 minutos mientras coge los buses, obtenemos lo siguiente: en un día se pueden perder 256.261 horas... ó 10.677 días... ó 29.2 años. Bonita figura... Pero sigamos. Si quitamos sábados y domingos y días festivos, y dejamos 247 días laborales... se perderían en un año cerca de 7.212 años en la espera de transporte.



En caso de que la decisión de transporte los lleve al diferencial, el gasto mensual ascendería a 1.680 ó 1.720 pesos; el 17.2% del salario mínimo. Si se hicieran cuatro viajes diarios, en TSS o en Diferencial, al final del mes, los gastos en transporte podrían ascender al 27% y 34.4% del salario mínimo.



### DATOS Y ERRORES

En el primer informe de la serie hablábamos del total de viajes-persona-día que se generan en el área metropolitana: 2.444.444... Pero parece que el exceso de cuatros se convirtió en vicio... Y por allá apareció la cifra 2.444.444.444... Esa cifra tan monumental esperamos que jamás se haga realidad... En este Valle ya no cabe más gente.

### DIEZ Y DIEZ

Si cada bus y buseta en capacidad de prestar el servicio (1.796), hiciera diez viajes diarios moviendo 1.000 y 650 pasajeros, respectivamente, se lograría absorber una demanda total de 1.678.050 viajes-persona-día; casi 141 mil viajes-persona más de lo que en la actualidad se estima necesario. La demanda también se atendería si los buses hicieran 10 viajes y las busetas 7.

## Al derecho y al revés

### PASAJEROS DE MADRUGADA

Si consideramos que aproximadamente el 10% de la demanda total de pasajeros, se concentra en la hora pico de la mañana y que el 25% del parque automotor (buses y busetas) está quieto o en reparación; habría 1.796 buses y busetas para atender una demanda de 153.756 viajes-persona. Así, cada vehículo tendrá que movilizar en ese lapso de tiempo, 85.6 pasajeros, cifra que podría absorber en dos viajes.



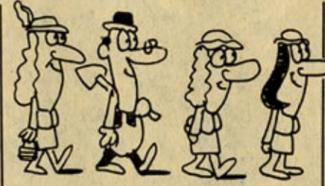
Pensando que del total del parque automotor que está en capacidad de prestar el servicio (o sea de los 1.976 vehículos), sólo trabaja la mitad en ese tiempo (898 buses y busetas), para movilizar la misma demanda, a cada uno le correspondería 171.2 pasajeros, que podría absorber en tres viajes.

### Y REPARADO

Contemos 1.459 buses y 337 busetas en funcionamiento (descontando el 25% quieto o en reparación). Acomodemos el mismo número de pasajeros por viaje en ellos (65 para buseta y cien para bus). Estos atenderían, en 7 viajes, una demanda de 1.174.635 viajes-persona día y quedaría un déficit de 363.031 viajes-persona-día.

### TODOS BUENOS

Bueno... y si el total del parque automotor 450 busetas y 1.945 buses (cifras aproximadas, porque los mismos cálculos del Tránsito difieren), estuviera prestando el servicio durante todo el día. Y si aceptamos que una buseta puede mover 65 pasajeros por viaje (considerando los que suben y bajan en ese recorrido) y un bus, 100 pasajeros (en las mismas circunstancias), atenderían una demanda de 1.566.250 viajes-persona día; un poco más de la demanda que se genera en Medellín, en 7 viajes que cada uno de los vehículos hiciera.



### ¡A CAMINAR SE DIJO!

Si consideramos que en las dos comunas del norte se demandan 770.152 viajes-personas-día. Y si suponemos que estos viajes los hicieran 192.538 personas (cuatro viajes cada uno), que en promedio caminarían 8 cuadras (según datos de algunos estudios) diarios, para el gozar del servicio de bus; cada día, el total de personas caminaría 123.224 kilómetros.



nales de buses, en las horas pico —mañana, mediodía y final de la tarde— y durante la noche.

Una mañana, entre 6:40 y 7:35, observamos paraderos en Bolívar, entre La Paz y Perú. En ese de tiempo contamos:

—36 buses de la ruta Santo Domingo Savio; el 75 de ellos agrupados en las categorías sin subsidio, con una frecuencia promedio de un minuto y 58 segundos.

—58 buses y busetas de rutas de Manrique, 35 de Campo Valdés y

Guayabal y 26 de Aranjuez; con frecuencias promedio de 94 segundos, un minuto y 8 segundos; dos minutos, y un minuto y 8 segundos, respectivamente. En esos cuatro se vio mayoría de buses.

Las frecuencias de las rutas de Castilla, Belén, Prado, Granizal y Floresta fueron 2 minutos y 7 segundos; 8 minutos y 16 segundos; 3 minutos y un segundo; 12 y 7 minutos.

En periodos comprendidos entre 5:30 y 7:30 de la mañana, en terminales de Santo Domingo Savio y el Doce de Octubre, registramos frecuencias promedio de 2 minutos y diez segundos y 3 minutos y medio. En Villa Hermosa, de 2 minutos y 18 segundos y en San Javier de 2 minutos. Casos como el de Aures 1; registraban tiempos de 5 a 15 minutos entre dos buses.

Durante la noche —entre 8:30 y 11:30—, observamos áreas en Castilla en que se contabilizaron hasta 17 minutos entre la salida de dos buses.

En las horas del mediodía observamos frecuencias que varían entre 2 y 5 minutos en rutas de Belén, San Cristóbal, El Salvador, Laureles.

Entre 5:30 y 8:30 p.m., observamos frecuencias que variaban entre 1 minuto y 3 segundos (Manrique) y 11 minutos (Granizal). A partir de las 6:30 se empezaba a percibir mayor lentitud en el servicio y mayor número de buses de tarifas altas, en algunas rutas (Castilla y Santo Domingo, por ejemplo).



### LA DEVUELTA, POR FAVOR

En el caso supuesto de que los buses de la ciudad (1.945, aproximadamente) trabajaran en el sistema de subsidio, con tarifa de 4.50 pesos y movieran cada uno 900 personas al día... Y que los choferes no devolvieran los 50 centavos de todos esos pasajeros, al final del día tendrían recogidos cerca de 880 mil pesos...

### CON FRECUENCIA...

Hicimos un recorrido de observación por varios paraderos y termi-

## INVESTIGACION

# ¿No es negocio?



¿Que el transporte público de pasajeros en el área urbana, no es negocio?

Si usted conversa con empresarios propietarios y estudiosos, encuentra diferentes posiciones.

Algunos insisten que esta actividad dejó de representar un verdadero lucro; pero siguen en ella —afirman—, porque es lo que saben, lo que han hecho siempre, y porque nadie les compra el equipo que poseen—, "si el transporte fuera ese negocio tan bueno como dicen, ¿por qué los grandes inversionistas le sacan el cuerpo?"

Pero otros empresarios consideran que, por ejemplo, un bus bien tenido

y bien administrado —siempre y cuando se salga de la tarifa subsidiada— puede dar entre 60 y 100 mil pesos al mes. Hay quienes conciben que, un bus modelo reciente, subsidiado, puede hacer entre el 2.5% y el 3% del valor del vehículo. Y que hay rutas TSS en las que algunos vehículos pueden hacer el 4% de utilidad, sobre su valor.

No hay acuerdos en lo de negocio... Y tampoco los hay en los análisis de costos que se hacen (bastante escasos por cierto...). Por ejemplo, en estudios de costos de diciembre de 1982 (para buses) se señalaban tarifas resultantes promedio de 7.66 pesos y 2.4 pesos (amplia diferencia).

Si un bus con subsidio mueve cerca de 900 personas, en 7 viajes diarios, durante 23 días al mes, con la tarifa de \$4.50, al final de ese periodo sumaría entradas de 93.150 pesos. Si a ello agregamos un monto de subsidio promedio de 50 mil pesos por mes, las entradas alcanzarían una suma cercana a los 150 mil pesos. De esto habría que empezar a descontar los gastos de mantenimiento y funcionamiento del vehículo; que dependerán de la marca y modelo del mismo, del tipo de ruta y el mismo número de viajes que haga. Proprietarios y conductores hablaban de gastos. Resultaron, básicamente, estos promedios. Gastos diarios: gasolina, entre 2.500 y 3.500 pesos; lavada, entre 200 y 250 pesos; garaje,

unos 120 pesos. Gastos mensuales: aceite, alrededor de 2.200 pesos; llantas entre 10 y 13 mil pesos; conductor alrededor de 20 ó 25 mil pesos; reparaciones, entre 15 y 30 mil pesos; gastos de administración del vehículo entre 3 mil y 4.500 pesos; habría otros costos como impuestos, depreciación y seguro.

Es bueno anotar que no todos estos gastos serían absorbidos por los propietarios. Algunos ahorran el conductor, la lavada, el garaje, por ejemplo, porque ellos mismos se encargan de velar por estas labores; otros no pagan seguros y reparan ellos mismos el vehículo. Además, hay costos que varían según el número de vehículos administrados y la

eficiencia de la administración; quienes tienen varios buses y varias rutas contemplan mejores opciones de ganancia y equilibrio.

En un bus sin subsidio, entra usted también a jugar, con el número de viajes (buscando un término apropiado que no se traduzca, por exceso de pasajeros, en una menor tarifa).

### TAXI, SIGAME!

En general, hay un acuerdo amplio sobre las dificultades económicas que inciden en una menor utilización del servicio de taxi en la actualidad. No obstante, un buen número de personas acepta que a un propietario de este tipo de carro le puede ir bien,

aunque no lo suficiente como para justificar los riesgos que se corren.

Algunos calculan un promedio de 2.500 y 3.500 pesos de entradas diarias (una jornada). Colocan al frente, para descontar, una lista de gastos de funcionamiento y mantenimiento: gasolina, entre 400 y 800 pesos diarios; llantas, unos 3.200 por mes (calculando cambio cada 4 ó 5 meses); 200 diarios de lavado y aseo; 50 por noche de garaje; entre 700 y 3 mil de afiliación mensual y gastos de 10 ó 15 mil pesos en mantenimiento cada mes. A la lista puede sumársele seguro y depreciación. Y las ganancias dependerán igualmente de si usted, maneja o no su propio vehículo y realiza oficios de aseo y mantenimiento para el mismo.