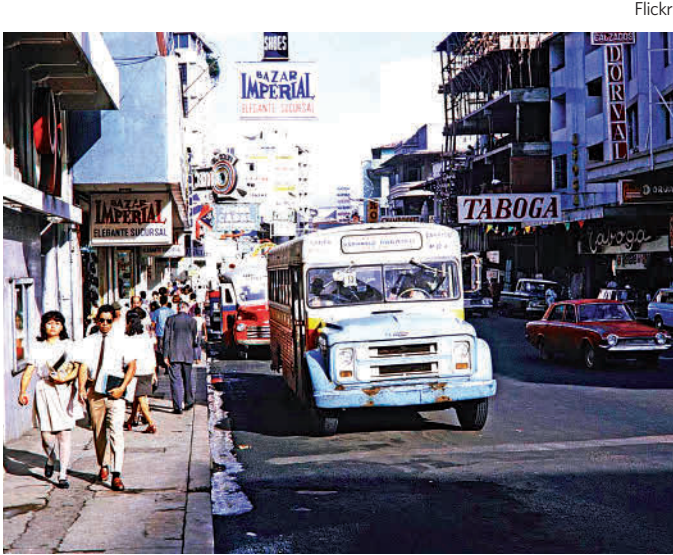


Proyecto Ciudad

laestrella.com.pa | estrellaonline laestrellaonline

El ascenso y declive del MetroBus



‘Chivas’ en la ciudad de Panamá



MetroBus en la ciudad de Panamá



Diablos rojos en la ciudad de Panamá

Carlos Eduardo Rodríguez
colaboradores@laestrella.com.pa
PANAMÁ

En la última década en la ciudad de Panamá se ha experimentado un cambio significativo en el transporte público con la disminución de los icónicos ‘diablos rojos’ y la implementación de un nuevo sistema

Durante la última década, uno de los cambios más definitivos en la ciudad de Panamá ha sido la disminución de la presencia de los ‘diablos rojos’ operando en las calles. Para los foráneos o extranjeros los ‘diablos rojos’ resultaban pintorescos dentro de la escena urbana: unos artefactos folclóricos con toques artísticos, pinturas grafiti y retratos de personajes populares. Sin embargo, para los usuarios que utilizaban este servicio –mayoritariamente población de escasos recursos, trabajadores, estudiantes, jubilados y tercera edad–, viajar allí significaba un verdadero calvario, por muchas razones. Hasta ese momento, uno de los principales problemas de la agenda estatal y ciudadana era la calidad de transporte público: los buses, que hasta ese momento ningún gobierno se había atrevido a resolver. La respuesta llegó tarde porque quizá los políticos, gobernantes y tomadores de decisión son personas que nunca utilizan el transporte público o son ajenas a las peripecias que significa la movilidad en transporte público en la ciudad.

La formalización del sistema de transporte público
El gran éxito de la apertura de la línea 1 y su agencia operadora Metro de Panamá quizás opacó otro gran logro en ese renglón, que fue la creación del MetroBus: la formalización del transporte público en la ciudad. Con la implementación del Metrobus, los pasajeros aún continuaban en el tranque, pero de una manera más cómoda y civilizada dentro de los buses, además de cierta organización en cuanto a su operación que

permitieron algunos cambios y mejoras, como algunos pequeños experimentos de vías exclusivas en algunas calles de la ciudad para su paso expedito por la cinta costera, avenida Justo Arosemena y calle 50, o la aplicación desde el teléfono móvil que permite conocer cuánto tarda en llegar el bus a una parada determinada.

Mejores buses para la ciudad
A nivel cualitativo el principal cambio fue los nuevos buses con características distintas: aire acondicionado, la modernización de las formas de pago, la señalización de las paradas de buses en cuanto al abordaje y desembarque de pasajeros, conductores uniformados contratados por la empresa estatal y un mayor control en la operación. Aunque algunas rutas en su frecuencia seguían siendo lentas y a su máxima capacidad, aun así esto significó un gran cambio.

La red de operación de buses y la integración al Metro de Panamá
En esta fórmula hay distintas agencias, por un lado la ATTT que administra las rutas y el Metrobus que administra los autobuses y provee el servicio. MetroBus continuó operando las rutas que realizaban los ‘diablos rojos’, dictaminadas por la ATTT y no hubo un mayor rediseño. El sistema se estancó en un único modelo o tipología de bus. Hoy se entiende que las rutas troncales están determinadas por la red maestra del Metro de Panamá y en su ausencia las cubre el MetroBus, pero también como el alimentador del sistema hacia lugares

urbanos donde finalizan los viajes de los usuarios. En este sentido, la acción de los gobiernos locales es clave en la adecuación de la infraestructura de la “última milla”: las aceras para caminar, las calles iluminadas, las ciclovías o ciclorrutas para las bicicletas y scooters, etc., la micro-movilidad. Sin embargo, la realidad es otra: se han adicionado muy pocas nuevas rutas que cubran y alcancen áreas urbanas de menor densidad o donde el transporte público formal no llega o es aún operado por el sistema informal de chivas, buses y autos pirata además de los taxis o qué decir de la condición de infraestructura peatonal y ciclista de las comunidades.

Transporte público ‘versus’ movilidad privada: auto particular
Uno de los termómetros que miden la atracción de los usuarios por el transporte público, además de la cantidad de usuarios, es el informe anual de venta de automóviles o la inscripción de autos nuevos que contabiliza la Contraloría de la República. Según cifras del Inec, este número fue cayendo en la variación porcentual con respecto a su año anterior de 7% de 2014/2015, 3% de 2016/2015, -14,7% de 2017/2016, -10,7% de 2018/2017. Esto significa que en esos años, quizá muchas más personas no escogieron la opción de comprar un auto particular y prefirieron el sistema de transporte público, con los nuevos cambios e innovaciones. En cifras recientes de la Asociación de Distribuidores de Autos (Adap), en 2020 se

vendieron 24.091 autos nuevos. En 2021 se vendieron 38.141, 58,3% más que el año anterior. 2022 cerró con un acumulado en ventas de 42.169 autos nuevos, lo que representa un aumento del 10,6% respecto a 2021. Son cifras nacionales, aunque en general puede significar un retroceso en lo atractivo de la opción de movilidad en transporte público *versus* el auto particular en la ciudad. Es obvio que el impacto de la pandemia Covid-19 tuvo una gran repercusión en la percepción de la utilización del transporte público, pero aún hoy, este efecto no se ha revertido.

El nuevo paradigma de la movilidad eléctrica
Recientemente la discusión ha cambiado de tono y se ha enfocado en cómo incorporar más vehículos eléctricos, cuando problemas básicos como el alcance de la red, la eficiencia del servicio, la incorporación de nuevas rutas y el incremento de nuevos usuarios, la modernización y mantenimiento de la flota están cada vez en un estado de retroceso al momento que los ‘diablos rojos’ y el transporte informal crece.

¿Qué dicen los usuarios del sistema?
Es notoria la insatisfacción que hay entre los usuarios, que se evidencia en las redes sociales según quejas en la cuenta @OficialMiBus Transporte Masivo de Panamá –MiBus.– Carolina (@Caroale0715), 14/12/23: ¿Por qué no envían buses a Don Bosco? Yo vivo en Los Caobos y tengo que esperar dos horas para tomar un bus. –Shadowxredx @XredX Fra-

ses) 13/12/23: Si demoran en la ruta Metro Pedregal- Aeropuerto. Hora y media (1:30) esperando, la gente cansada y ni siquiera es una ruta muy larga. ¿Cómo es posible que demore tanto el bus? – Karen Patricia (@patriciajudet02), 12/12/23: La ruta S530 Metro Pedregal-Llano Bonito, pasaba cada 30 minutos y hace un mes la cambiaron a cada hora. Este cambio se entendió por las manifestaciones, pero eso eso ya pasó. – (@Escanor75530251), 7/12/23: Quisiera saber por qué es tan difícil tomar buses de Ricardo J Alfaro-Los Andes. Es una odisea de nunca acabar todas las noches, ruta casi abandonada.

El escenario ideal fuese que distintas agencias privadas operen las rutas y los buses, y que el Metrobus sea la institución que lleve la batuta de la organización bajo el amparo de una entidad metropolitana gestora de la movilidad y que absorba la ATTT. O esto es quizás añadir una burocracia más y hay que solucionar los problemas de raíz. Esto con el objetivo de que también se modernicen los sistemas de buses y el transporte público formal llegue también a las ciudades del interior del país: David, Arraiján, La Chorrera, Santiago, Chitré, etc. Mientras se abanderan estas voluntades, los que utilizan el transporte público en la ciudad desean que el servicio vaya donde los usuarios desean ir; que haya frecuencias suficientes y que no haya que pensar en ello; que el servicio sea razonablemente rápido, confiable y no haya mayores preocupaciones acerca de demoras; que llegar caminando hacia el destino final sea conveniente; que el servicio sea confortable, seguro, y que además sea a un costo accesible. Esta bien puede ser una carta de deseos de Navidad de la ciudad para el año 2024.



Escena urbana en la ciudad de Panamá, 1987. Harrison Forman.