Febrero 2015

EL AEROBÚS, ¿PROMESA DE CAMÁÑA? O ¿LA SOLUCIÓN AL CAOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN GUAYAQUIL?

Abg. Carlos Alcívar Trejo. M.D.C. [1]
Ing. Juan T. Calderón Cisneros. Msc.[2]
Srta. Tania Villacrés Garófalo. [3]
[1]Catedrático a tiempo completo de la Universidad Tecnológica ECOTEC, Guayaquil, Ecuador
[1]Catedrático medio tiempo en la Universidad de Guayaquil, (FACSO-TURISMO)
[2] Catedrático a tiempo completo de la Universidad Tecnológica ECOTEC, Catedrático medio tiempo de la Universidad de Guayaquil (FACSO) y Asesor Estadístico Informático de Empresas Guayaquil, Ecuador
[3] Estudiante de la carrera de Turismo- Universidad de Guayaquil (FACSO). Guayaquil, Ecuador
[1]calcivar@ecotec.edu.ec
[2] jcalderon@ecotec.edu.ec
[3] tanvillacres@gmail.com

Resumen

En este artículo se pone a consideración de los lectores una de las alternativas propuesta por el Municipio de Guayaquil, encabezado por el alcalde Jaime Nebot, como posible solución al creciente problema de transporte público masivo en la cuidad, el bus aerodeslizable. Los sistemas actuales de transporte no logran satisfacer la demanda de usuarios, y en ocasiones contribuyen a entorpecer la circulación vehicular, por lo cual un medio que no utilice las calles de la ciudad para su movilización sería un gran alivio al caos vehicular que produce en ciertas zonas.

A través de un análisis histórico del desarrollo y evolución del transporte público, podremos determinar si esta novedosa propuesta es viable y lograra cumplir con los objetivos planteados por las autoridades municipales. El proyecto se encuentra aún en fase de estudio.

Palabras claves

Trafico – Buses – Transporte – Publico - Guayaquil – Metrovía - Aerobús - Aerosuspendido

Abstract

This article is brought to the attention of readers of the alternatives proposed by the Municipality of Guayaquil, headed by Mayor Jaime Nebot, as a possible solution to the growing problem of mass transit in the city, the aerodeslizable bus. Current transport systems fail to meet the demand of users, and sometimes contribute to hinder the traffic flow, so a medium not use the city streets for their mobilization would be a great relief to traffic chaos that occurs in certain areas.

Through a historical analysis of the development and evolution of public transport, we can determine if this new proposal is viable and managed to meet the objectives set by the municipal authorities. The project is still under study.

Key Words

Traffic - Buses - Transportation - Public - Guayaquil - Metrovía – Airbus – Air suspended.

I. Introducción:

Guayaquil es el principal puerto del Ecuador y su ciudad más grande. Se extiende a lo largo de la ribera occidental del río Guayas, cerca de 32 kilómetros del Océano Pacífico.

El transporte urbano ha estado íntimamente ligado al crecimiento de la ciudad desde hace 125 años, a raíz del incremento de su población y de su economía a fines del siglo XIX.

Según cifras de la Comisión de Tránsito y de la Empresa Municipal de Transporte, el parque automotor de Guayaquil es de 343249 vehículos. Un 90% de los guayaquileños utiliza el transporte público para su movilización habitual. Y la Metrovía, a lo largo de los 46 kilómetros de sus tres troncales (87 paradas y 4 terminales), moviliza alrededor de 550000 pasajeros al día.

La ciudad requiere de un nuevo sistema de transportación de pasajeros, que sea alterno del que presta el sistema Metrovía. El alcalde Jaime Nebot ordeno un estudio que definiría el contenido del nuevo sistema de transporte masivo, que sirva a los habitantes de poblaciones aledañas y cuya tarifa sea accesible a la población. El objetivo es el de integrar al noroeste de Guayaquil con los cantones vecinos Durán, Samborondón y Daule, cuyos habitantes se trasladan al puerto en automóviles propios o en buses de las cooperativas intercantonales, congestionando el tránsito vehicular y peatonal del Puerto.

La meta es mejorar la movilidad de al menos 300 mil habitantes de esas jurisdicciones vecinas que a diario visitan Guayaquil para asuntos de negocios, diversión, trabajo o estudios.

II. Antecedentes

La evolución del transporte público en Guayaquil

La primera operación ferroviaria de Guayaquil fue una línea a tracción animal que la Empresa del Salado abrió a lo largo de la Av. 9 de Octubre, desde la Plaza Rocafuerte hasta un parque en el estero Salado, el 20 de julio de 1873. La trocha era de 760 mm (30”) y los carros del tranvía fueron construidos por la John Stephenson Co. en Nueva York.

La Empresa de Carros Urbanos (ECU), fundada el 20 de noviembre de 1883, adquirió las líneas del Salado y ordenó un surtido de carros de tranvía desde la John Stephenson de Nueva York –tanto de uno como de dos pisos, y de trochas de 762 mm (30”) y 1.435 mm (56.5”) (“standard”). La mayor parte de las rutas de tranvías de Guayaquil eran “circulares” bajando por una calle, regresando por una calle paralela unas pocas cuadras más allá.

Paralelo al tranvía, surgió El Ferrocarril de Aduana de Guayaquil, un ferrocarril de carga impulsado a vapor que corría a lo largo de la ribera del río, desde el centro de la ciudad hasta la aduana, cerca de la Plaza Colón. Su operación comenzó el 1 de abril de 1888 y la trocha era de 1219 mm (48”).

La ECU comenzó a construir carros a tracción animal en sus talleres en 1894 y hacia 1900 tenía 17 rutas tranviarias. En 1909, la ECU compró 16 locomotoras a vapor “de juguete” –12 desde H.K. Porter de Pittsburgh y cuatro desde Orenstein & Koppel de Berlín. Las locomotoras reemplazaron a los caballos en las principales líneas de trocha estándar.

La Empresa de Luz y Fuerza Eléctrica, fundada en 1904, obtuvo en 1906 permiso para operar un tranvía eléctrico y ordenó 10 carros eléctricos desde Ateliers Métallurgiques de Nivelles, Bélgica. Ellos fueron modelos convertibles con lados removibles. El servicio fue inaugurado el 15 de enero de 1910. La primera ruta corría por las calles Chile y Eloy Alfaro hasta los talleres de la ELFE en el extremo sur de la ciudad. El 12 de febrero abrió otra línea eléctrica que corría hacia el norte por Rocafuerte hasta la Plaza Colón, luego hacia el sur por el Malecón. La tercera línea de la ELFE, que abrió el 30 de abril de 1910, corría hacia el oeste por las calles Sucre y Colón hasta Ejército, volviendo al este por Vélez. Estas tres líneas circulares, que se extendían al sur, al norte y al oeste, comprendieron la red básica del sistema de tranvías eléctricos de Guayaquil durante 40 años.

En 1920 había vías de tranvía, para carros de tracción animal y eléctrica y locomotoras, en casi todas las calles del centro de Guayaquil.

Los primeros autobuses aparecieron en las calles de Guayaquil en 1922 y la Empresa de Carros Urbanos comenzó a cerrar algunas de sus líneas a tracción animal. Unas pocas continuaron operando durante la década de 1930.

En 1925 la ELFE fue adquirida por el conglomerado norteamericano Electric Bond & Share Co. ("Ebasco"), que separó la operación tranviaria en la nueva Compañía de Tranvías de Guayaquil. En 1929 los nuevos dueños norteamericanos cerraron la ruta Malecón – Rocafuerte e importaron una docena de carros tipo "Birney" desde el sistema de Trenton, Nueva Jersey, EE.UU. Construidos por la American Car Co. en 1919, los carros fueron modificados desde la trocha de Trenton de 1575 mm (62") a la trocha de 1435 mm (56,5") para su uso en Guayaquil.

Los tranvías tirados por caballos y locomotoras desaparecieron en la década de 1930 y los últimos tranvías eléctricos corrieron hasta alrededor de 1950. Autobuses a gasolina han proporcionado todo el transporte urbano desde esa fecha. En el año 2006 la ciudad inauguró una vía exclusiva para autobuses a lo largo del río llamada Metrovía, que se asemeja a la vía exclusiva para trolebuses que fue abierta en Quito en 1996. Desde entonces, Metrovía se ha extendido por toda la ciudad.

Tabla 1. Evolución del Transporte Terrestre en Guayaquil

1861	Solo existían 2 coches, pero si habían muchas carreteras de mulas
1866	Funcionaba el ómnibus del Salado, que iba sobre rieles
1879	Pocos paseos en coche, prohibida su circulación cuando llueve para que no se estropeen las calles.
1880	Carros urbanos halados por mulas.
1884	Carros imperiales con una banca doble en el techo.
1904	Se anuncia automóvil Reo.
1906	Existían 56 líneas de carros urbanos que recorren en conjunto una extensión de 33.000 metros.
1910	La empresa de coches la Equitativa tenía 60 coches, 150 caballos y dos carrozas.
1911	En servicios los carros eléctricos.
1915	La empresa de Luz y Fuerza Eléctrica disponía de 25 tranvías. La Empresa de Carros Urbanos estaba compuesta por 87 vehículos.
1920	La ciudad contaba con 200 automóviles de alquiler y otros tantos particulares.

1927	Rodolfo Baquerizo Moreno importó los primeros camiones para el servicio público y al poco tiempo dos autobuses para pasajeros, que posteriormente los incrementó en ocho unidades.
1936	Autobuses eran armados con madera sobre un chasis de camión, forrado de planchas de metal y acondicionados con ventanas móviles.
1950	Había 15 líneas para toda la ciudad, las cuales no abastecían por lo que llevaban pasajeros de pie y apretados. Apareció el término colectivos.
1984	Se inaugura un servicio de ´Sólo sentados´ dividiendo de esta manera el transporte urbano de dos categorías: Popular y Ejecutivo.
1991	Buses articulados; el servicio era manejado por la Comisión de Tránsito del Guayas (CTG), pero duró un poco más de un año, por el poco mantenimiento que se daba a las unidades.
1992	Las furgonetas recorren toda la ciudad con rutas más cortas y con mayor frecuencia y horario. Pero su capacidad era de solo 12 pasajeros, resultando caóticas para el tráfico en las zonas más convulsionadas.
2001	El Consejo Nacional de Tránsito (CNT) y la Comisión de Tránsito del Guayas (CTG) resuelven que desde el 13 de abril del 2001, las furgonetas dejarán de brindar el servicio de transporte público.
2003	La CTG y el alcalde de Guayaquil, Jaime Nebot, promueven el cambio de colores e imagen en los buses de transporte urbano, servicio popular celeste y blanco y el especial azul y blanco.
2006	El Municipio de Guayaquil, creó la idea de implementar El Sistema Integral de Transporte Masivo Urbano “Metrovía”.

Fuente: Diario El Universo. Guayaquil 9 de Octubre del 2003

III. El transporte público actual

Buses Urbanos

Los primeros autobuses datan de 1922. Estos fueron importados por don Rodolfo Baquerizo Moreno, para 30 pasajeros sentados y el pasaje costaba cinco centavos. Para 1929 nació la primera empresa de autobuses con una tarifa de diez centavos.

En 1940 creció el parque automotor de buses y en 1950 ya había 145 unidades.

En 1947 aparecieron los colectivos; la primera versión fueron los Station Wagon en que iban seis personas sentadas y el pasaje costaba un sucre. Como la demanda aumentó se adaptaron carrocerías para convertirlos en vehículos tipo micro para 16 personas.

El crecimiento de los buses y colectivos no fue igual. En 1976 se igualó el precio del pasaje de ambos, lo que provocó el incremento del segundo.

En la década del cincuenta los colectivos aumentaron en el 179% con relación a los buses (78%); y en los 60, el primero aumentó en 528% y los buses disminuyeron en el 3%. Ambos tuvieron un importante papel en la proliferación de asentamientos populares.
En la década del setenta, surgió la furgoneta; consistía en una camioneta Pick Up con caseta y tenía recorridos más directos, el pasaje era de dos sucres. Pero los transportistas de colectivo adquirieron unidades tipo busetas para 30 personas sentadas y hacían recorridos más cortos que el bus y colectivo.

En 1975 ya existían 27 rutas de busetas y diez años después era el parque automotor más alto de la ciudad (31%). Un año antes, en 1984, surgieron los colectivos especiales “solo sentados”; la tarifa fue de ocho sucres, con relación a los buses cuya tarifa era de cinco sucres. Desde mediados de la década de los ochenta hasta fines de los noventa, las diferentes líneas de colectivos eran de tipo Ejecutivo y se distinguían entre sí por sus llamativos colores.

La tarifa a fines de la década del noventa era de mil sucres, subió hasta 1.400 antes de la dolarización (año 2000); luego el pasaje se fijó en 20 centavos en diciembre del mismo año; tres años después subió a 25 centavos.

Un hecho aparte fueron los buses articulados en 1991; el servicio era manejado por la Comisión de Tránsito del Guayas (CTG), pero el servicio duró un poco más de un año, por el poco mantenimiento que se daba a las unidades.

El transporte público es ofrecido por unas 4000 unidades de alrededor, de 90 cooperativas de transportación urbana (2013).

Pero, el bus urbano tradicional sigue atendiendo zonas de la ciudad, especialmente en los barrios populares. En sectores populares como las diversas cooperativas surgidas como invasión, hacia el noroeste de la Perimetral, así como en la isla Trinitaria y en la parroquia urbana de Pascuales, el servicio de transporte en mototaxi es masivoEn sitios como la Isla Trinitaria, en el sur, o la parroquia Pascuales, en el norte, la gente se mueve dentro de sus zonas en tricimotos. En sitios como el noroeste de la Perimetral, además de buses, los moradores recurren a pequeñas furgonetas que dan un servicio informal. E incluso hay sectores donde, entre USD 0,25 y 0,50 según la distancia, se ofrece traslado en motos.

Pasajeros claman mejor servicio en los buses urbanos

“¡No ha mejorado nada, el servicio sigue igual!”, exclamó María Bazurto. El lunes pasado, ella se retrasó a su destino porque el bus en el que se trasladaba fue detenido por uniformados de la Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE) que ejecutaban un operativo de control para citar a conductores o retirar de circulación a unidades en malas condiciones.

La mujer, de 50 años, dijo no estar de acuerdo con las intenciones de los dirigentes de la transportación urbana que plantean un incremento en la tarifa del pasaje. Pidió una mejora en la atención en las cerca de mil unidades de la ciudad.

“El servicio es malo, uno se sube al transporte y a uno –el chofer– lo trata mal”, detalló Bazurto, quien se dirigía a la cooperativa Sergio Toral, en el noroeste de Guayaquil.

Ese mismo día, la dirigencia de la transportación nacional reiteró el pedido al presidente Rafael Correa –en una reunión en el Palacio de Carondelet, en Quito– para que se revise el costo del pasaje para taxis y buses interprovinciales y urbanos.

El presidente de la Federación Nacional de Transportistas Urbanos del Ecuador y asambleísta de Alianza PAIS, Alberto Arias, manifestó, horas antes de participar de esta reunión, que una de las preocupaciones del gremio se centra en el deber de los municipios para fijar las tarifas en el servicio urbano. “Es hora de hacer una revisión tarifaria. Pero no nos olvidemos que los municipios que asumieron las competencias están en la responsabilidad de hacer un análisis para que se analice el tema tarifario (...). El estudio de hace dos años fijaba el pasaje en $ 0,30”, dijo.

En Guayaquil, esta lectura que también defiende la ministra de Transporte, Paola Carvajal, no es compartida por el alcalde Jaime Nebot. “Ahora son futbolistas, también les encanta pasar la pelota (...); quiero ser claro, yo no tengo esa competencia, pero los problemas hay que resolverlos. Cada cual tiene que matar sus propias pulgas”, indicó ayer en una entrevista.

En el norte y en el sur de la urbe los usuarios se quejaron ayer, una vez más, de este servicio. En la avenida Juan Tanca Marengo, cerca del colegio Americano, Eliana Espinoza contó que ha observado a choferes que apuran a

los adultos mayores para que se suban al bus; también que no paran bien cuando dejan a los usuarios.

En la ciudadela La Pradera 2, Marcelo Sotomayor refirió que conductores de micros “andan disparados y no respetan”. Dijo que teme que con un eventual incremento del pasaje se eleven los precios de los productos de primera necesidad.

0,35
dólares es la propuesta de cobro de pasaje de transportistas.

Transportistas urbanos

Pedido
El presidente de la Unión Provincial de Cooperativas de Transporte Urbano del Guayas, Édgar Loaiza, manifestó que el pasaje debe fijarse en $ 0,35. Aseguró que el gremio está trabajando con pérdidas debido al aumento del precio de insumos.

Costo de una llanta

Loaiza dijo que en el 2010 una llanta costaba $ 150 y ahora se la compra en $ 500.[1]

Sistema Metrovía

El Sistema Integral de Transporte Masivo Urbano de Guayaquil Metrovía es un sistema de transporte masivo de pasajeros inaugurado el 30 de Julio del 2006, bajo la Alcaldía del Ab. Jaime Nebot. El sistema fue creado con el fin de ordenar y brindar seguridad y eficiencia al transporte público de la ciudad.

La Fundación Municipal Transporte Masivo Urbano de Guayaquil es el ente encargado de controlar, gestionar y supervisar en su totalidad la operación del Sistema Metrovía.

Su diseño se basa en el modelo BRT (Bus Rapid Transit) o sistema de autobús expreso. Tiene como objetivo combinar los carriles de autobuses con estaciones de autobuses de alta calidad, vehículos, servicios y marcas para lograr el rendimiento y la calidad de un tren ligero o un sistema de metro, con la flexibilidad, el costo y la simplicidad de un sistema de autobuses.

[1] Diario El Universo. Miércoles, 3 de septiembre, 2014

Entre sus características principales están:

- Sistema tronco-alimentado, integrado con todas las troncales.
- Carriles exclusivos.
- Paradas elevadas (90 cm.)
- Terminales y Paradas de Integración.
- Señalización y semaforización que priorizan la operación de flota.
- Tarjeta electrónica (sin contacto) recargable para multiviajes.
- Botonera virtual para pasaje unitario.
- Red de fibra óptica –recaudo, VoIp, CCTV, etc.-.
- Bajo costo en construcción.

El sistema consta de siete troncales, dividido en dos fases:

Fase I: Implementación de tres troncales:

- Guasmo-Río Daule
- Bastión-Centro
- 25 de Julio-Río Daule

Fase II: Implementación de cuatro troncales (próximamente):

- Batallón del Suburbio-Centro.
- Puente Portete-Centro.
- Orquídeas-Centro.
- Prosperina-Centro.

Ilustración 1. Fuente: http://www.metrovia-gye.com.ec/

Las "Terminales de Integración" son las estaciones principales de la Metrovía, de las cuales parten y terminan sus recorridos los diferentes buses articulados y alimentadores de dicho sistema de transporte. Están ubicadas en los extremos de la ciudad: Río Daule, El Guasmo, Bastión Popular y Av. 25 de julio.

Las "Paradas de Integración", a diferencia de las terminales, son de menor tamaño y sirven como eje de cruces entre las varias troncales. La Parada de Integración I.E.S.S. y la de la Biblioteca Municipal sirven para integrar las troncales 1 y 3; mientras que las estaciones Iglesia La Victoria y Plaza La Victoria conectan las troncales 2 y 3; finalmente la estación Pradera 1 sirve como enlace entre las troncales 1 y 2.

IV. Países con el Sistema de Aerobús. Schwebebahn

La ciudad de Wuppertal, en Alemania, con 375.000 habitantes, fue la primera en el mundo con el sistema aéreo de monorriel, El Schwebebahn. Luego se diseñaron algunos similares en Francia, Japón, Suiza y Estados Unidos.

Su construcción comenzó en 1898 y la primera línea se inauguró en marzo de 1901. El sistema opera con dos vagones de 24 metros de largo y cuatro puertas. El tren está suspendido de un riel sostenido por 472 arcos en hierro.

Estructura: 486 pilares de sustentaciones colocadas cada 25 cm. Con 20 estaciones para un recorrido de 13,3 km.

Peso: 33,5 toneladas

Dimensiones: 9.7x2.2x2.7m

Lleva 48 pasajeros sentados y 130 de pie.

Funciona desde las 5:20 a.m. hasta las 11 p.m., pasa cada cinco minutos y moviliza 70 mil pasajeros al día.

Por casi cien años fue uno de los sistemas de transporte más seguros, pero un accidente en 1999 le quitó el récord, con un saldo de tres muertos y 40 heridos. Este ha sido el único incidente grave en un siglo.

V.- Bus Aero-suspendido (Aerobús)

El Sistema de Transporte Aerosuspendido es un modelo de transporte que utiliza el espacio aéreo sobre las principales vías metropolitanas o intermunicipales, permitiendo el desplazamiento a lugares donde el terreno impide la instalación de otros modelos de transporte masivo. Estos sistemas están diseñados con características especiales que los hacen superior frente a los modos de transporte convencional como los Autobuses, Trolebuses, sistemas Metro, los Trenes metropolitanos y la Aviación continental.

Se propone como la solución al creciente problema del transporte público en la ciudad. Ofrece un servicio a través de vagones suspendidos en el aire, mediante cables de acero. Así se evitaría tener problemas en el tránsito vehicular.

El Sistema Aerobús resulta considerablemente económico en términos de construcción en comparación con otros sistemas de transporte masivo.

A través de un estudio se determinará si este nuevo sistema de transportación es viable para mejorar las condiciones de circulación en Guayaquil y sus cantones de influencia: Daule, Durán y Samborondón. De darse esta nueva forma de transportación, el Aerobús circularía por vías como la autopista Terminal Terrestre - Pascuales, av. Francisco de Orellana, vías Daule, La Aurora, Samborondón y Durán.

> El objetivo es que quienes viven en las diferentes urbanizaciones de esos cantones -que vienen a Guayaquil por trabajo, comercio, estudios, gestiones u otro tipo de actividad- dejen sus carros particulares en casa y utilicen el nuevo sistema. Esto

ayudará a aliviar la carga de transporte que soporta la ciudad. (Federico Von Buchwald, 2014)[2]

El estudio también incluye encuestas a los habitantes de la zona, que mueve alrededor de unas 300 000 personas. Esto ayudar a establecer si la propuesta es viable, especialmente por el costo del pasaje que aunque no está fijado aún, podría oscilar entre los $ 0,50. a $1,50. Otro tema de consulta en el estudio es si los ciudadanos estarían dispuestos a priorizar el uso de un transporte público más cómodo y seguro, a cambio de no utilizar sus autos particulares.

Entre los objetivos dispuestos por el municipio que deberá aplicar la empresa que se encargue del servicio, están: que el traslado comprenda desde el centro de Guayaquil hasta la terminal río Daule de la Metrovía, en el norte, y de ahí con conexiones a Daule, Samborondón y Durán; y que cada vagón transporte al menos a 60 pasajeros por viaje.

Ilustración 2. Fuente: http://www.guayaquil.gov.ec/content/alcalde-nebot-firma-contrato-de-estudios-para-sistema-aerosuspendido-de-transporte-de

En 5 meses se sabrá ruta de bus aerosuspendido

La contratista Arias & Villagómez está a cargo, a partir de ayer, de elaborar los estudios de factibilidad para determinar el mejor trayecto que cubrirían los vagones del sistema de transporte aerosuspendido que impulsa el Municipio de Guayaquil.

Ayer se firmó el contrato entre el Cabildo y esta consultora privada que tiene un plazo de 150 días para entregar la información estructurada al Municipio.

[2] Presidente de la Fundación Municipal Metrovía
Boletín de prensa - M. I. Municipalidad de Guayaquil (13 de Octubre, 2014)

"No es sustitutivo de la Metrovía, sino complementario de la misma. Este contrato tiene por objeto estudiar la mejor de las rutas posibles, el modelo de gestión a emplearse, costos eventuales –que dependen de origen y destino y de la demanda, del volumen– dentro de la gama de transporte aerosuspendido", explicó el alcalde Jaime Nebot.

Con este sistema, el Cabildo plantea sumar una opción de movilidad para los guayaquileños, vagones que recorrerán parte de la ciudad a una altura determinada.

"Lo bueno es que quienes van a hacer los estudios tienen experiencia en eso. Incluso la parte nacional, porque también hay extranjeros, la parte nacional es quien por las Naciones Unidas trabajaron en la primera troncal y en el concepto general de la Metrovía", indicó el gerente de la Autoridad de Tránsito Municipal (ATM), Andrés Roche.

El personero comentó que muchos países están migrando de sistemas de transportación eficientes, pero insostenibles en la parte económica, a este tipo de medios.

Además, el alcalde Nebot anunció en esta firma de contrato que en los próximos días exhibirá los estudios y diseños de los dos puentes que unirán a Guayaquil con Samborondón y con Daule.

Después de esta actividad, Nebot inauguró la pavimentación de cerca de 70 cuadras en Bastión Popular. Esta obra costó casi $ 4 millones.

504 mil dólares

Es el costo del contrato para elaborar los estudios de la ruta del proyecto de sistema aerosuspendido.[3]

VI. Competencia Municipal del Tránsito, Transporte Y Seguridad Vial

El 12 de septiembre de este año el Gobierno decidió, vía resolución, que el 15 del mismo mes, transferiría la competencia total del tránsito al Municipio de Guayaquil, con 30 millones de dólares, de acuerdo a lo establecido en el Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización (COOTAD).

- **ANÁLISIS LEGAL:**

[3] Diario El Universo. Miércoles, 15 de octubre, 2014

CONSTITUCIÓN DEL ECUADOR.
Capítulo tercero
Gobiernos autónomos descentralizados y regímenes especiales.

Art. 254.- Cada distrito metropolitano autónomo tendrá un concejo elegido por votación popular. La alcaldesa o alcalde metropolitano será su máxima autoridad administrativa y presidirá el concejo con voto dirimente.
Los distritos metropolitanos autónomos establecerán regímenes que permitan su funcionamiento descentralizado o desconcentrado.

Capítulo cuarto
Régimen de competencias
Art. 260.- El ejercicio de las competencias exclusivas no excluirá el ejercicio concurrente de la gestión en la prestación de servicios públicos y actividades de colaboración y complementariedad entre los distintos niveles de gobierno.

Art. 262.- Los gobiernos regionales autónomos tendrán las siguientes competencias exclusivas, sin perjuicio de las otras que determine la ley que regule el sistema nacional de competencias:

1. Planificar el desarrollo regional y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, provincial, cantonal y parroquial.

3. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte regional y el cantonal en tanto no lo asuman las municipalidades.

4. Planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito regional.

Así como también los artículos **55, 125, 130 literal f) y 154 literal a) del COOTAD**, corresponde al municipio la planificación, regulación y control del tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal conforme lo determine el Consejo Nacional de Competencias. Esta transferencia es de carácter obligatoria y progresiva. La Ley de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial, en su capítulo IV, también hace referencia a la competencia por parte de los Gobiernos Municipales.[4]

El Cabildo ha decidido no aceptar la transferencia ni los fondos hasta que se fije una estructura tarifaria y se entregue el subsidio de 15 millones de dólares que el gobierno daba a los transportistas para evitar subir pasajes, basándose en el Artículo 273 de la Constitución donde se indica que las competencias que asuman los gobiernos autónomos descentralizados serán transferidas con los correspondientes recursos, y en la resolución 006 del Consejo Nacional de Competencias de abril del 2012 que expresa en el caso que la política tarifaria incluya subsidios, el Gobierno central continuará aplicándolos.

[4] Consejo Nacional de Competencias

El presidente ha dicho en sus enlaces radiales que el Gobierno Central no tiene la obligación de subsidiar competencias municipales.

Por otra parte, La Ley de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial establece cuales son las sanciones para los delitos y contravenciones, de acuerdo a cada categoría. Estos pueden ir desde trabajos comunitarios, reducción de puntos o suspensión de la licencia, multas y prisión de hasta 5 años para delitos graves. Corresponde al Juez de Contravenciones de Transito pronunciar las sentencias en contra de los infractores.[5]

Conclusiones

- La necesidad de movilización y transporte, ha llevado a las personas a crear diferentes medios que permitan realizarlo de una forma más eficiente y que esté al alcance de todos.
- El aumento del parque automotor de la ciudad de Guayaquil, ha llevado a las autoridades locales a buscar una forma de aliviar la congestión vehicular dado que el actual método de transporte masivo Metrovía no logra satisfacer las necesidades de los usuarios. Tampoco el transporte público resulta ser eficiente y muchas veces es el causante del caos en las calles.
- El municipio de Guayaquil apunta al cielo para encontrar vías alternativas de movilización, en especial de los sectores aledaños a la ciudad, con el objetivo de descongestionar la entrada a la ciudad. Los ciudadanos ven con entusiasmo la idea de contar en la ciudad con un novedoso transporte aerosuspendido.
- La ventaja de utilizar otro tipo de transportación pública sería que se puede evitar todo el congestionamiento vehicular que se presenta a la entrada a Guayaquil, especialmente a través del Puente de la Unidad Nacional. Y justamente ese es uno de los focos de caos vehicular más fuertes que hay en la ciudad, pues a una misma calle -la av. Pedro Menéndez- se derivan los vehículos que viajan desde Durán, La Puntilla y el sector de La Aurora, y de las ciudadelas del norte de la urbe.
- Solo el tiempo dirá si esta es o no la mejor solución o si es necesario implementar otras medidas.

Recomendaciones:

- Ningún cambio podrá ser totalmente viable, si la conducta y cultura de los choferes, transportistas no aprenden a conducir de mejor manera, dejando atrás el ‘manejo a

[5] Ley de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial

la ofensiva" y procurando salir siempre a tiempo para no poner como excusa "voy atrasado".

- Otras medidas no solo podrían ayudar a descongestionar el tráfico vehicular sino a reducir la contaminación ambiental, como compartir vehículos para trasladarse en grupos a determinado lugar.
- Establecer el sistema de caja común en los buses de transporte urbano ayudaría a evitar la competencia que existe entre choferes por acaparar pasajeros que lleva a la congestión vehicular y al irrespeto de ciertas normas de tránsito, como invadir el carril exclusivo de la Metrovía, bloquear intercesiones o parar para recoger/dejar pasajeros en cualquier lugar.

Bibliografía:

- Casal Carrillo, J – Romero Caicedo, J (2009). *Sistema Integral de Transporte Masivo Urbano Metrovía: Integración del servicio al sector turístico*. (Tesis de Grado, Escuela Superior Politécnica del Litoral) Recuperado de http://www.dspace.espol.edu.ec/bitstream/123456789/21305/1/D-92448.pdf
- Consejo Nacional de Competencias (s/f). *Tránsito, transporte y seguridad vial*. Recuperado de http://www.competencias.gob.ec/descentralizacion/competencias/ttsv-competencias
- Diario El comercio (s/f). *Guayaquil analiza el sistema de Aerobús*. Recuperado de http://edicionimpresa.elcomercio.com/es/0823165659540dc0-9bcf-4e55-ab4a-a5374218afaa
- Diario El Universo (2006, 30 de julio). *La transportación masiva en la historia de la ciudad*. Recuperado de http://www.eluniverso.com/2006/07/30/0001/18/6558F1B2644E49BB9BF4B0D535B23C6B.html
- Diario El Universo (2014, 3 de septiembre). *Pasajeros claman mejor servicio en buses urbanos*. Recuperado de http://www.eluniverso.com/noticias/2014/09/03/nota/3675356/pasajeros-claman-mejor-servicio-buses-urbanos
- Diario El Universo (2014, 28 de Septiembre). *Competencia sobre el tránsito en Ecuador*. Recuperado de http://www.eluniverso.com/noticias/2014/09/28/nota/4036726/competencia-sobre-transito

- Diario El Universo (2014, 15 de octubre). *En 5 meses se sabrá ruta de bus aerosuspendido.* Recuperado de http://www.eluniverso.com/noticias/2014/10/15/nota/4104811/5-meses-se-sabra-ruta-bus-aerosuspendido
- Explored (2013, 6 de Julio). *Aerobús en lugar de vehículos.* Recuperado de http://www.explored.com.ec/noticias-ecuador/aerobus-en-lugar-de-vehiculos-585330.html
- Farías, L (2011, Abril). *SUBA Sistema Urbano Aerosuspendido Transxrails (ruta intermunicipal Edo. Táchira)*. Recuperado de http://es.slideshare.net/balofarias/suba-sistema-urbano-aerosuspendido-transxrails-ruta-intermunicipal-edo-tachira?related=1
- Fundación Metrovía (s/n). Recuperado de http://www.metrovia-gye.com.ec/
- Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial (2008). Recuperado de http://www.sbs.gob.ec/medios/PORTALDOCS/downloads/normativa/SOAT/Nueva_Ley_transporte_terrestre.pdf
- M. I. Municipalidad de Guayaquil (2014, 13 de Octubre). Boletín de prensa: *Alcalde Nebot firma contrato de estudios para sistema aerosuspendido de transporte de pasajeros el martes 14 de octubre*. Recuperado de http://www.guayaquil.gov.ec/content/alcalde-nebot-firma-contrato-de-estudios-para-sistema-aerosuspendido-de-transporte-de
- Morrison, Allen (2008). *Los Tranvías de Guayaquil*. Recuperado de http://www.tramz.com/ec/g/gs.html
- Proyecto Pragmalia (2009, 6 de Octubre). *Implementar el sistema de transporte aerosuspendido*. Recuperado de http://proyectopragmalia.blogspot.com/2009/06/74-implementar-el-sistema-de-transporte.html
- Terra Colombia (2006, 10 de Marzo). *Un caleño quiere poner 'a volar' a los colombianos con el aeroferro, un tren "patas arriba".* Recuperado de http://eltiempo.terra.com.co/REVISTAS/carr/2006-03-10/ARTICULO-WEB-_NOTA_INTERIOR-2777676.html