



REVERSIBILIDAD DE AVENIDA ANDRÉS BELLO EN EL TRAMO DE LA COMUNA DE PROVIDENCIA

Las vías reversibles varían su sentido de tránsito habitual en determinados momentos del día para favorecer el desplazamiento de los autos. Estas vías operan de lunes a viernes, exceptuando los días festivos.

FUENTE: Ministerio de Transporte

- LA TERCERA

Providencia solicitará fin de reversibilidad vial en Avenida Andrés Bello

Medida que facilita viajes de autos de oriente a poniente, estaría obsoleta ya que hoy la mayoría necesita moverse en sentido contrario para ir a trabajar.

Ximena Bertin

Terminar con la reversibilidad del tránsito en Av. Andrés Bello es lo que solicitará el municipio de Providencia al Ministerio de Transportes, luego de que el concejal Tomás Echiburú expusiera en el último consejo la inconveniencia de mantenerla vigente. La medida, implementada hace 40 años cuando se construía el Metro a Tajo abierto y se necesitaba una vía alternativa, implica hasta hoy que en cierto horario en las mañanas, todo el tránsito por Andrés Bello baja en dirección oriente/poniente, y durante la tarde todo el tránsito sube (ver infografía). Según Echiburú, quien es presidente de la comisión de medio ambiente de Providencia, esta medida se tomó sin ningún estudio previo, porque se entendía que la

mayoría de la gente que ocupaba automóvil venía del sector oriente y trabajaba en el centro y luego volvía a su casa en las tardes. "Pero hoy los puestos de trabajo se desplazaron al oriente, tenemos mucha más gente en las tardes bajando hacia el centro, pero seguimos manteniendo una medida que mueve todos los autos hacia arriba desde hace 40 años, sin siquiera cuestionarnos si tiene sentido o no", señala Echiburú. A su juicio, la reversibilidad genera "al menos un accidente al mes, cuando los conductores ingresan sin ver el reloj, lo que podríamos evitar". Sus argumentos ya habían sido respaldados técnicamente por la Dirección de Tránsito en un estudio de la administración anterior, y sacados a la luz tras los últimos choques frontales registrados a la hora del cambio de flujo. "Entre las 17 y las

CUESTIONAMIENTO



"Esta medida se tomó hace 40 años, sin cuestionarnos si hoy tiene sentido o no"

TOMAS ECHIBURU
CONCEJAL DE PROVIDENCIA

"En la mañana, antes del inicio de la reversibilidad, el flujo es mayor al oriente"

ALEJANDRO TIRACHINI
EXPERTO EN TRANSPORTE

17.15 queda la escoba con los autos que doblan en contra del tránsito. La gente no aprende", advierte el concejal Julio Jung. La concejala Pilar Fernández, presidenta de la comisión de urbanismo, agrega que "si bien el parque automotriz ha aumentado, hoy está operativa Providencia y Nueva Providencia, y Costanera Norte que no existían hace 40 años. El panorama urbano es muy distinto y amerita reevaluar la reversibilidad". Debido a esto, la alcaldesa Evelyn Matthei accedió a reactivar la solicitud al Ministerio de Transportes para que presente un estudio sobre las ventajas actuales de mantener esta medida. "Además le solicitaremos [al Ministerio de Transportes] estar presente a través de nuestra Dirección de Tránsito y de algunos concejales", señaló Matthei. Al respecto, el Ministerio de

Transportes informó que "por ahora no se eliminará la reversibilidad en dicho eje", no obstante estaría dispuesto a analizarlo a futuro.

Visión de expertos

Alejandro Tirachini, coordinador del Magister en Ingeniería de Transporte de la U. de Chile, cree que terminar con la reversibilidad en Andrés Bello es lo correcto por el alto número de viajes que se registra en las mañanas de poniente oriente, y en la tarde de oriente a poniente. "En la mañana, justo antes del inicio de la reversibilidad, el flujo vehicular es mayor hacia el oriente que al poniente. Además en la tarde el flujo de bicicletas por la ciclovia hacia el poniente es más del doble que hacia el oriente, contrario a la reversibilidad de ese periodo", dice Tirachini. Para Rodrigo Quiroz, vocero del movimiento Furiosos Ciclistas, Andrés Bello "responde a la típica supremacía del auto en la distribución del espacio vial. Perfectamente se podría entregar una de las siete pistas para las bicicletas a generar ahí un corredor de buses para que la gente que sube a trabajar llegue más rápido". Juan Carlos Muñoz, director del Centro de Desarrollo Urbano Sustentable (Cedeus) de la UC sostiene que "es fundamental hacer una reevaluación de la conveniencia de la reversibilidad, porque la medida también afecta al transporte público. Los autos que van hacia el sector oriente y no pueden usar Andrés Bello, se

ven forzados a tomar las otras avenidas cercanas, afectando la velocidad del transporte público en esas vías". Agrega que si bien en Andrés Bello no circula transporte público, las otras vías reversibles en que sí hay buses benefician al transporte privado. Sobre la reversibilidad de Andrés Bello, puntualiza que "sobre todo beneficia a la gente que vive en el sector oriente de la ciudad, al entregarles todas las vías para su viaje. Es una medida desde el punto de vista democrático bien difícil de sustentar aquí el centro de actividades hace rato dejó de estar concentrado solo en la comuna de Santiago". Javier Vergara, director de Ciudad Emergente, sostiene que la medida debe ser analizada caso a caso, relevando en el caso de Andrés Bello su alto potencial para conducir transporte público. "El accento debe ponerse en cómo optimizar los recursos de Andrés Bello como calle 'completa', es decir que involucre distintos modos de transporte: buses, bicicletas, peatones - y no esté solo dedicada al uso del auto", dice Vergara. Sobre los accidentes derivados exclusivamente de la reversibilidad en Andrés Bello, Carabineros aclaró que son mínimos, "pero pasa también que los conductores se arreglan entre ellos y no nos llaman. Generalmente son gente de fuera de Santiago los que ingresan contra el tránsito", dijo el capitán Néstor Vega, jefe de la sección Desarrollo Ingeniería y Seguridad Vial del OS 2 de Carabineros.