
VÍAS EXCLUSIVAS

SEÑOR DIRECTOR

En relación a la carta del Sr. Renato Schulz publicada el jueves por el uso de vías exclusivas en Américo Vespucio, es cierto que las vías son construidas para ser usadas. Mientras él argumenta que las pistas permanecen vacías, esto es solo una percepción que resulta del concepto de eficiencia en el transporte urbano. Considerando la capacidad de una pista y la tasa de ocupación promedio de un auto y un bus en Santiago, basta que pase un bus cada cuatro minutos para que una pista solo-bus sea más eficiente que una pista de autos. Esto sin considerar factores de equidad social, los que justificarían aún más el hecho de dar prioridad al transporte público por sobre el privado.

El diseño de las ciudades debe ser funcional para mover personas, no para mover vehículos.

Cristóbal Pineda

MSc Transport and City Planning,
UCL

Ricardo Hurtubia

PhD, Académico del Departamento
de Ing. de Transporte, PUC.

VÍAS EXCLUSIVAS

SEÑOR DIRECTOR

Con el criterio expresado en la carta de los señores Pineda y Hurtubia publicada ayer sobre el tema, sería mejor cerrar Santiago al tránsito de vehículos particulares, con tal que por las pistas de circulación pase un bus cada cuatro minutos.

Quiero cerrar la controversia con mi argumento original: hay ciertas vías que se prestan y otras que no a la instalación de pistas exclusivas (solo buses). Vespucio Oriente es claramente una que no se presta porque tiene mucho tránsito de camiones y automóviles (en los que también viajan personas) lo que conduce a un taco permanente (un costo social en tiempo, combustible y contaminación, y porque no, mucho agravio), y no tiene vías alternativas que alivien el flujo.

La autoridad debiera tomar nota y en vez de multar a los infractores de la pista "solo buses" debiera liberarla hasta que la Autopista Vespucio Oriente este disponible.

Renato Schulz

Economista

MSc Reg&Urb Planning, LSE

SEÑOR DIRECTOR

Sin pretender polemizar con Cristóbal Pineda sobre el tema de las vías exclusivas en su carta publicada el martes, quiero aclarar que este no es un asunto de privilegios sino de eficiencia: las pistas de circulación de las vías fueron hechas para ser usadas, no para permanecer vacías.

Si las pistas "solo buses" de una vía no se usan o se usan poco, mientras las otras están atochadas, su uso es ineficiente. Esto es un costo social, al que habría que agregar el costo social de la contaminación que generan los motores funcionando inútilmente en el taco. Si de cuentas se trata, los automovilistas pagan con creces el costo de la infraestructura vial en impuestos a la gasolina y permisos de circulación, mientras el transporte público goza del privilegio de los millones de dólares de pérdidas del Transantiago. Sí, el espacio vial es escaso respecto del número de vehículos que hay en la ciudad, compartamos pues la pena, pero pensemos por qué hay tantos vehículos mientras el Transantiago pierde pasajeros año a año.

Renato Schulz

Economista

MSc Reg&Urbn Planning, LSE

VÍAS EXCLUSIVAS

SEÑOR DIRECTOR

En relación a la carta de Renato Shultz publicada el sábado, donde critica el uso de las vías exclusivas para buses en Amerigo Vespuccio por pasar "largos períodos de tiempo vacía mientras en las otras se agolpan automóviles", quisiera expresarle que la congestión en Santiago no se produce precisamente por falta de infraestructura vial, la cual es de 19% en relación al uso del espacio urbano según CEDEUS y que está en línea con las grandes ciudades del mundo.

La congestión tiene su origen en el explosivo aumento del parque vehicular y del excesivo uso del automóvil para todo tipo de viajes, incluso para viajes de corta distancia. Mientras los automovilistas gozan de muchos privilegios en la ciudad, en forma de autopistas y estacionamientos en superficie, solo por nombrar algunos ejemplos, no sería justo para los usuarios del transporte público que, además de no disponer de estos enormes privilegios, aun siendo enormemente más eficientes en el uso del espacio urbano, también se les obligue a experimentar la nefasta congestión que es producida por los propios automovilistas.

Cristóbal Pineda A.

MSc Transport and City Planning - University
College London

SEÑOR DIRECTOR

Junto con estar absolutamente de acuerdo con Juan Ignacio Brito en su columna del jueves titulada “La ciudad de los flaites”, quisiera agregar otro factor importante que hace la ciudad menos agradable.

Se trata de los tacos: estos no son solo producto del aumento del parque automotriz sino principalmente del mal manejo del escaso espacio vial de la ciudad. Las “pistas solo buses” en arterias sin alternativas como Américo Vespucio, en la que la referida pista pasa largos períodos de tiempo vacía mientras en las otras se agolpan no solo automóviles sino vehículos comerciales y camiones de todo tonelaje, es un uso muy ineficiente del escaso espacio vial. Si en ellas circularan muchos buses tal vez se justificaría la medida, pero los buses pasan espaciados y mientras tanto la pista está vacía, sin uso.

La construcción de la autopista Vespucio Oriente es la solución pero hasta entonces, automovilistas y buses debieran compartir el uso de todas las pistas de la vía. Hay vías de la ciudad que se prestan para “pistas solo buses”, otras no; Vespucio es una de ellas.

Renato Schulz

Economista
