

Docentes de Ingeniería de la UdeC

Juicio a plan de transportes penquista

- *Académicos enfatizan importancia de completar red de vías segregadas en el Gran Concepción y extender el recorrido del Biotrén.*
- *Amplio consenso en necesidad de mejorar transporte público y disminuir los tiempos de viaje.*

Por Nello Rolleri V.
nrolleri@diarioelsur.cl

“Si no hace nada, la ciudad se hace invivible”.

“Concepción tiene los problemas propios de una ciudad de tamaño intermedio, que son distintos a los de Santiago”.

“El rol de la autoridad debe ser priorizar el interés de los usuarios, por sobre los intereses económicos de algunos empresarios”.

“Los corredores de transporte existentes -como Paicavihan mostrado sus virtudes. Es necesario extenderlos”.

Estos son algunos de los juicios al sistema de transportes que realizaron cuatro académicos de la Facultad de Ingeniería de la U. de Concepción, expertos en el tema: Mónica Woywood, Alejandro Tudela, Héctor Díaz y Juan Carrasco.

Se trata de profesionales que han dedicado sus esfuerzos académicos a estudiar la planificación y economía del transporte, desde la perspectiva de la ingeniería.

Todos ellos están un poco sorprendidos del impacto que ha tenido a nivel nacional el plan Transantiago y advierten de los negativos efectos que podría tener que la autoridad creyera que lo mejor es “no hacer nada”, por el temor a pagar los costos políticos.

Para Mónica Woywood es delicado hacer hoy una evaluación del Transantiago, porque se trata de un gran cambio, que todavía está en etapa de marcha blanca y en que es necesario corregir sus problemas y deficiencias.

Carrasco añade que también es un error pensar que si algo no está funcionando en Santiago, tampoco es posible aplicarlo en Concepción. “Son proyectos completamente diferentes”.

Para Tudela los problemas del Gran Concepción son todavía manejables, corresponden a los de una ciudad de tamaño intermedio, en que casi todos los viajes convergen al centro.

Advierte, sin embargo, que no es posible quedarse dormido en los laureles, porque debido al sostenido aumento del parque automotriz, si no se hace nada, los tiempos de viaje comienzan a aumentar y la calidad de vida en la ciudad se deteriora.

Jerarquización de las vías

Uno de los problemas que tiene el transporte en el Gran Concepción es la escasa jerarquización de las vías, explican los expertos.

Esto significa que por una misma pista circulan automóviles, camiones, buses, motos y bicicletas. Esta situación ocurre por la falta de vías alternativas, por ello es que se evalúa como positivo las vías exclusivas “Sólo buses” y también la construcción de rutas que permiten separar el tránsito de camiones hacia los puertos, como la Ruta Interportuaria Penco- Talcahuano existente y la construcción del baipás Penco.

En ese mismo sentido sirven las ciclovías, que permiten desplazarse en bicicleta por rutas

exclusivas, donde no deben transitar autos ni peatones.

La ciudad disminuirá sus tiempos de viaje, tendrá menos accidentes de tránsito, y en generar permitirá una mejor calidad de vida a su población en la medida que tenga una jeraquización muy clara de sus vías, asegura Díaz.

Por ello es que es positivo continuar con inversiones que permitan extender y conectar los actuales corredores de transporte público, como por ejemplo el eje Colón-21 de Mayo o el eje Manuel Montt de Coronel, además de construir nuevas vías para el transporte pesado hacia los puertos, como la variante a la Ruta 160 en San Pedro de la Paz y el futuro Puente Industrial.

Contar con rutas “especializadas” para cada tipo de vehículo hará que disminuya la interferencia y sea posible viajar más rápido por ellas.

Injusta evaluación para Biotrén

El Biotrén ha sido injustamente tratado por algunos actores políticos, opinan los académicos de la UdeC.

Añaden que los tres corredores de transporte ferroviario existentes: Concepción- Chiguayante - Hualqui, Concepción - San Pedro de la Paz- Lomas Coloradas; y Concepción - Talcahuano, significaron un gran avance, para diversificar los modos de transporte en la ciudad.

Alejandro Tudela explica que no se puede evaluar el Biotrén sólo por resultados financieros que obtiene EFE de su explotación. Se trata de algo que pasa en todas las ciudades del mundo: el ferrocarril suburbano debe ser subsidiado, porque la ciudad requiere su funcionamiento.

Sea un metro, un tranvía o un tren de superficie; en Londres, en Pekín o en Nueva York, la situación es la misma: el Estado subsidia gran parte de su operación.

Advierte, sin embargo, que el Biotrén sería más eficiente si se completa el plan que planteó Biovías originalmente: que existan tres estaciones de transferencia, con buses alimentadores.

Eso no está funcionando por presiones de los empresarios del transporte, que no quieren perder una “tajada” del negocio.

Tudela agrega que hay oportunidades que EFE no está aprovechando, como la posibilidad de incentivar desarrollos inmobiliarios en sectores por donde hoy pasa el Biotrén y donde la densidad poblacional es muy baja, como la Costanera.

También lamenta que el Biotrén haya empeorado su estándar inicial: “siento que se ha perdido la confiabilidad en frecuencias y horarios”. Menciona aparte son los automotores que se llevaron a Santiago. Insiste en que Concepción debe defender su tren.

Prioridad uno: locomoción colectiva

Para el Gran Concepción la prioridad número uno en materia de transportes debe ser mejorar la locomoción colectiva.

En ello no hay dos opiniones entre los expertos, afirma Héctor Díaz.

“Todos estamos concientes de que el actual sistema es ineficiente”, agrega, esa fue una de las conclusiones de un seminario que organizaron las facultades de Ingeniería y Arquitectura de la UdeC el año pasado.

Para Mónica Woywood los problemas de congestión penquista se originan en que las ciudades de la periferia no son autosuficientes.

La población de Penco, Tomé, Lota, Coronel, Chiguayante, Talcahuano y San Pedro de la Paz, acude masivamente al centro de Concepción durante las mañanas a trabajar y estudiar. El viaje inverso se realiza durante las tardes.

Para Juan Carrasco es inevitable un cambio en el transporte público, para hacerlo más eficiente. “No es sustentable en el tiempo dejar las cosas tal como están”.

Advierte que los cambios en esta área -tal como demuestra el Transantiago- son difíciles y resistidos por la población, que tiene una rutina de viaje preestablecida.

Para una persona que camina hoy tres o cuatro cuadras para tomar un bus, le puede resultar intolerable en el futuro tener que caminar cuatro o seis cuadras, advierte Díaz.

Sin embargo, los penquistas han mostrado que pueden adaptarse, como ha sucedido con las vías exclusivas que se construyeron en Paicaví, Prat Padre Hurtado(Concepción), M. Rodríguez (Chiguayante), y P. A. Cerda (San Pedro).