



Columna



Wilfredo Yushimito

Académico Facultad de Ingeniería y Ciencias, U. Adolfo Ibáñez, Ph.D. en Ingeniería de Transporte

Sobre el plan de mejoramiento del tránsito en Viña

Estuve entre los asistentes a la reunión del sábado 23 de marzo en la Universidad de Las Américas, en la que Sectra presentó el avance del plan "Mejoramiento gestión de tránsito Viña del Mar y habilitación subida Miraflores". De la reunión me quedó claro que el plan está aún bajo estudio y no hay ninguna medida ni proyecto definitivo. Sin embargo, dentro de las alternativas y opciones que (aún a nivel de ideas) se presentaron, hay muchas que se basan en algunos principios que requieren un mejor entendimiento de la problemática actual del transporte y social en la zona.

Por ejemplo, la peatonalización de calles bajo el contexto actual requiere más estudios que los típicos análisis que presuponen que peatonalizar llevará automáticamente a un menor uso de autos y a un aumento de modos alternativos ecoamigables (ejemplo, bicicletas). Eso puede ser cierto en contextos en los que hay un sistema de transporte público seguro y eficiente, o donde la informalidad y el comercio ambulante se sanciona, o donde el número de personas de la tercera edad no es significativo o pueden desplazarse peatonalmente, o en zonas donde el comercio formal tiene zonas de carga y descarga para abastecer a los negocios, etc.

O, desde una perspectiva más técnica, entender que la circulación del transporte público en calles con pendientes pronun-

ciadas puede generar más accidentes (la investigación al respecto muestra un aumento de la correlación entre accidentes y pendientes, sobre todo en zonas de descenso largos), sin contar los efectos en la reducción de la velocidad en la zona de ascenso que generan tráfico (en la zona hay un estadio). Hay que analizar bien si se quiere hacer un carril dedicado al transporte público en una vía de tráfico mixto, porque esto no siempre genera un cambio favorable en la partición modal.

En todo caso, uno esperaría que este tipo de análisis y consideraciones se hagan al considerar y proponer alternativas o ideas y no esperar que toda idea posible se tenga que evaluar, puesto que esta lógica impacta en la credibilidad de los planes y proyectos. Por ejemplo, había ideas buenas, como por ejemplo las ligadas al uso de estacionamientos en la vía pública, que se perdieron en la discusión de alternativas que probablemente fallen en la etapa de evaluación con un buen análisis de welfare.

A esto hay que sumarle que la comunicación no ha sido buena. Transparentar la información de algo tan relevante para los vecinos me parece que es algo vital para que cualquier proyecto (aun si está en idea) tenga validez. En este caso, algo falló. Por ejemplo, nunca me quedó claro quién era el responsable de que la información (y las reuniones) de las dos etapas previas llegara a los vecinos: ¿Sectra? ¿La municipalidad? ¿Las juntas de vecinos?