

TEMAS DE HOY

DESPLAZAMIENTO EN BUS Y TREN URBANO



► Bus del Transantiago del recorrido 401.

Transantiago: entre particulares y taxis

Paula Yévenes

Vespucio Norte-Escuela Militar

Son las 8.05 horas y corro hasta el paradero para abordar el recorrido 425. A la subida hay dos fiscalizadores que procuran que la gente pague el pasaje. Valido mi tarjeta y apurada avanzo hacia la parte trasera del bus para alcanzar un asiento, pero no lo logro. Sin embargo, voy bastante cómoda.

Comienza el viaje y el bus se detiene en cada paradero. Suben y bajan personas. Mientras, algunos aprovechan de tomar un improvisado desayuno y otros revisan sus celulares. So-

mos cerca de 45 pasajeros a bordo.

A las 8.14 comenzamos a subir por el camino de La Pirámide. El bus avanzaba un poco más lento que los autos y en las curvas se formaban pequeños tacos, propios del camino empinado. Pese a ello, a las 8.19 ya estoy en Vitacura. La gente se baja de a poco en cada paradero y ahora son los semáforos en rojo los que retrasan un poco el camino. No obstante, no se pierde fluidez. Finalmente, a las 8.37 ya estoy en el punto de encuentro fijado, antes que mi compañero. Punto para Transantiago.

Grecia-La Moneda

Partimos a las 12.00. No sé si es cosa

de suerte, pero a las 12.03 ya estoy sentada arriba del bus 516, que me llevará hasta La Moneda. Va casi vacío, hay unos 11 pasajeros y más de 10 asientos disponibles.

Luego de 13 minutos pasamos por un costado del Estadio Nacional. Ahora, la mayoría de los asientos están ocupados, pero queda bastante espacio en la parte delantera del bus. A las 12.27 ya estoy en plena Alameda, y el tránsito se vuelve más lento. Algunos autos particulares y taxis entran a la pista del bus. Escucho bocinazos y gritos. En Santa Lucía sube la primera y única vendedora ambulante de todo el trayecto, pero nadie compra nada. Minutos después, en Universi-

El transporte público rinde examen

La Tercera abordó cuatro trayectos en distintas horas del día. Dos periodistas hicieron los viajes de manera simultánea, uno en Metro y otro en Transantiago. Frecuencia, comodidad y tiempos de espera fueron algunos de los aspectos en la mira. ¿Cómo fue la experiencia?

Por Paula Yévenes y Carlos Reyes

METRO Y BUSES DE TRANSANTIAGO SE MIDEN



► Metro Estación Manquehue, Línea 1.

Metro: andenes y demanda

Carlos Reyes

Vespucio Norte-Escuela Militar

El recorrido comienza a las 8.05 horas en Estación Vespucio Norte del Metro. El acceso por los torniquetes es rápido. Unas 100 personas ingresan. Dos minutos me bastan para tomar el tren ruta roja a Los Héroes. El vagón está a la mitad de su capacidad y por ahora es cómodo. El viaje por la Línea 2 es tranquilo. Algunos pasajeros conversan, otros miran su celular. Un vendedor de accesorios para teléfonos hace su mayor esfuerzo para promover sus productos, pero nadie le compra.

De a poco el tren se llena. A las 8.21 me bajo en Los Héroes con un gran número de personas. Voy directo a tomar la Línea 1.

Ocho minutos y cuatro trenes debieron pasar antes de poder continuar mi viaje. La gente "me sube" al vagón. Con mucho esfuerzo logro ubicarme en un pequeño espacio entre la puerta trasera del tren y los asientos. Los carros están atestados y los rostros de los pasajeros son de incomodidad y resignación.

Son las 8.51 cuando llego a Escuela Militar. Dos minutos más tarde estoy en la entrada de la estación. Mi viaje duró 48 minutos. Pierdo el primer duelo.

Grecia-La Moneda

A las 12.00 inicio el viaje. En menos de tres minutos bajo a la estación e ingreso al tren. No más de 30 personas esperaban junto a mí. Nos detenemos más de lo normal en cada estación. Al rato, el conductor explica: "Señores pasajeros, estaremos detenidos más tiempo en la estación por cambio de frecuencia de los trenes en este horario". El viaje es amenizado por un joven músico que canta canciones "románticas".

A las 12.19 estoy en Tobalaba haciendo la combinación. Debo correr, eso sí, para alcanzar de inmediato el tren. Dejo atrás a una señora mayor que no pudo apurar el

dad de Chile baja la mayoría. A las 12.38 llego a destino. El fallo es estrecho, solo cinco minutos de diferencia. Pierdo en este tramo.

Manquehue-Estación Central

Este es el viaje más agotador. Comenzamos a las 18.30 y solo un minuto después subo al recorrido 401. Veo siete asientos libres. Supongo que será un trayecto lento, así que escojo uno. Seis minutos más tarde solo avanzamos hasta Escuela Militar. Hay bocinas y silbidos de algunos conductores. Sin embargo, dentro del bus todo está en calma.

A las 18.53 llego a Tobalaba. Ya puedo ver algunos pasajeros de pie, pero

no son embarazadas, adultos mayores ni niños. En Salvador el bus se llena. No hay asientos para nadie, decido pararme y ceder el asiento a alguien más cansado. A 40 minutos de eso ni siquiera estoy en la mitad del camino. La gente comienza a apretarme y el ambiente es incómodo.

A las 19.29, cuando por fin el bus llega a la Alameda, el camino se vuelve más expedito. Avanzamos, pero el cansancio del día comienza a notarse y me duelen los pies. Finalmente, a las 19.42 puedo bajar del bus y llego al lugar acordado, luego de una hora y 12 minutos de viaje. Pierdo por mucho, mi compañero hizo el recorrido en la mitad del tiempo.

Plaza Maipú-Las Rejas

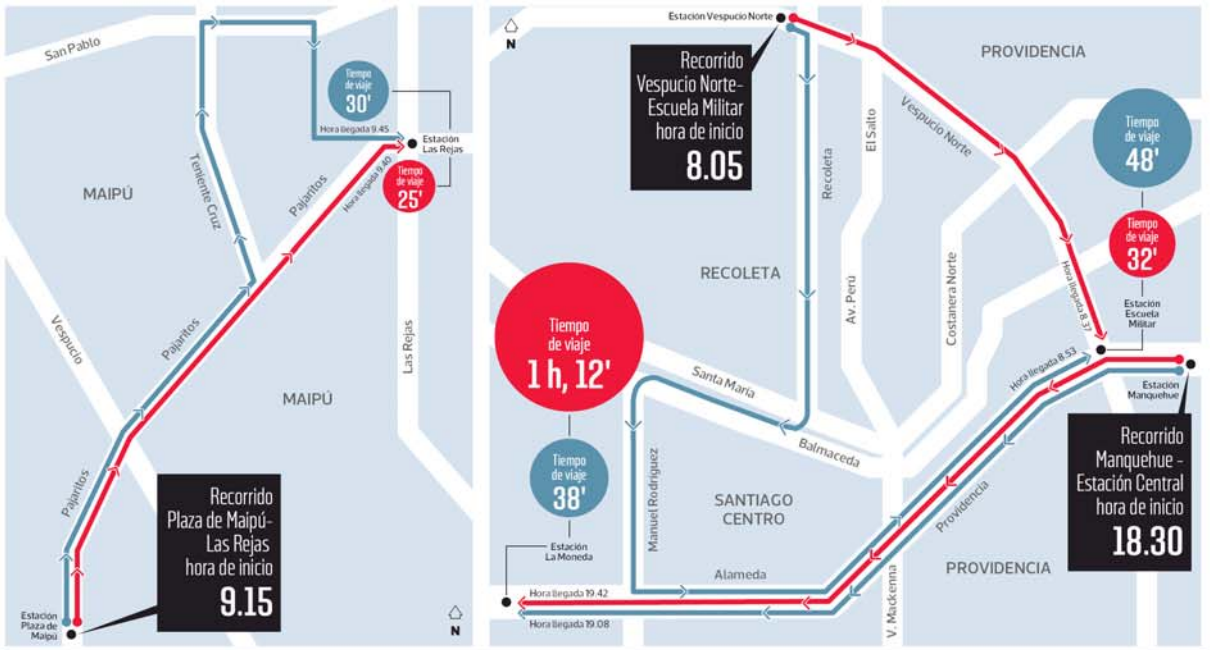
El cuarto trayecto parte a las 9.15. Escucho que un fiscalizador anuncia el recorrido 109, que me lleva directo hasta el destino fijado.

Subo rápidamente y me siento en la parte alta del bus. Hay más asientos, así que me relajo. La gente va en silencio. En 15 minutos de viaje he avanzado más de la mitad del camino. El chofer se detiene casi en todas las paradas. Espera a algunas personas que corren para abordar la micro. Miro por la ventana y sorprendentemente ya estoy llegando.

Bastaron 25 minutos para estar en el destino. Segundo punto para Transantiago. ●



► Periodista de La Tercera en recorrido 401, a las 19 horas.



Hilda Oliva - LA TERCERA

paso. Los vagones tienen mucha gente, así que la esperanza de sentarme antes de que termine mi trayecto es nula. A las 12.32 descendiendo en La Moneda. Un minuto más tarde estoy frente al Palacio. Mi recorrido dura 33 minutos en total y logro el primer punto para Metro.

Manquehue-Estación Central

Este tercer viaje parte justo a las 18.30. Hay al menos cinco grandes filas para poder pasar por los torniquetes, de entre 30 y 40 personas cada una. Avanzan lentamente. Superado el primer escollo, espero seis minutos para poder subir al vagón. Hay tanta gente que los espacios personales

desaparecen, somos una gran masa de gente acalorada a la espera de la próxima estación. Las caras de cansancio de los pasajeros son evidentes.

Tras 16 minutos de viaje llego a Baquedano. Varios usuarios descienden y se libera espacio. Lo mismo ocurre en Los Héroes pocos minutos después.

A las 19.08 llego al destino fijado en Estación Central. El tren queda vacío. Los andenes llenos de pasajeros comienzan a desocuparse a medida que subimos. Los accesos a la estación, sin embargo, están saturados. No es fácil salir, pero lo logro. El trayecto dura 38 minutos. Segundo punto para Metro.

Plaza de Maipú-La Rejas

Mi último viaje se inicia a las 9.15 desde Plaza de Maipú. Cinco minutos tarde en tomar el tren. El viaje se percibe lento. Llegamos a Estación Pudahuel, donde aumenta de forma clara la cantidad de pasajeros.

Me bajo en San Pablo para hacer la combinación a las 9.37. Escaleras y más escaleras me separan de la Línea 1. El flujo peatonal se hace relativamente lento. Logro tomar el nuevo tren de inmediato. Es el inicio del recorrido y va desocupado. Al final, a las 9.45 estoy en mi destino, Las Rejas, pero pierdo y llego cinco minutos después que mi compañera. ●



► Esto ve el periodista en la Estación Tobalaba, a las 7.40.

TEMAS DE HOY

DESPLAZAMIENTO EN BUS Y TREN URBANO

Expertos: "limpiar" vías exclusivas y más información mejorarían calidad de viajes

No contar con rutas y tiempos de desplazamiento sería una razón por la que usuarios no prefieren Transantiago.

Autoridades afirman que el sistema de transporte de Santiago debería funcionar de manera más integrada.

C. Reyes y P. Yévenes

La frecuencia y regularidad son dos de los puntos que más debate han generado entre expertos y usuarios del sistema de transporte público. Tanto para Metro como para el Transantiago la queja común es que el servicio podría ser más eficiente. Una discusión que resurge tras el ejercicio realizado por La Tercera, que si bien no es una medición científica respecto del sistema de transporte de la Región Metropolitana, sí permite tener un acercamiento cualitativo a las sensaciones que experimentan los usuarios.

Plataformas

El sistema en superficie, según el informe de gestión de 2016 del Directorio del Transporte Público Metropolitano (DTPM), cuenta con 72 km de vías segregadas, 31 km de vías exclusivas y 200 km de pistas solo bus. Metro, en tanto, tiene hoy 103,5 kilómetros (distribuidos en Línea 1, Línea 2,

Línea 4, Línea 4A y Línea 5), una flota de 1.093 coches y 108 estaciones. En septiembre se sumará la Línea 6.

Según el último informe de DTPM, la rapidez de los buses llegó a 17,2 km/h el año pasado en la hora punta mañana. Su velocidad promedio fue de 20,2 km/h. Respecto de la experiencia comparada, expertos y autoridades señalaron cuáles son sus diagnósticos en relación a cómo mejorar la experiencia de los pasajeros.

En el caso del Transantiago, los consultados apuntan a que la implementación de las vías exclusivas es un factor que ha mejorado el desempeño del sistema.

"Cuando el servicio de buses utiliza vías priorizadas, como por ejemplo Pajaritos o Av. Grecia, hay una disminución muy importante en los tiempos de traslado y, por lo tanto, avanzar en este tipo de obras, que dedican infraestructura de forma exclusiva para los buses, se nota directamente en una mejora en la calidad del ser-

vicio para las personas", indica Carlos Melo, subsecretario de Transportes.

Una opinión similar tiene el director del DTPM, Guillermo Muñoz, quien explica cómo se ha avanzado en este punto: "Hemos implementado más del doble de vías 'solo buses' de las que había al inicio del gobierno. Y lo que se busca es entregar una mayor velocidad a los traslados. Una mejora en velocidad implica una optimización en la frecuencia".

No obstante, un punto pendiente es la fiscalización de estas vías, pues en la práctica los vehículos particulares también las utilizan. Melo afirma que efectivamente es un área a mejorar para que "logren y alcancen su real potencial".

Alejandro Tirachini, académico de la Universidad de Chile y experto en transporte, consultado por el gran tiempo de viaje que significa, por ejemplo, el trayecto Manquehue y Estación Central, sostiene que se debe a que las vías exclusivas son

utilizadas también por taxis. "Hay que sacar a los taxis de las pistas de 'solo buses' de una vez por todas, y eso es algo que el gobierno aún no se atreve a hacer. Y es algo que no se entiende bien por qué no lo ha hecho", indica.

Al analizar la experiencia de los usuarios de Transantiago, Tirachini afirma que "efectivamente, hay gente que está dispuesta a transar su tiempo por comodidad y, en el fondo, están dando a entender que la comodidad, en cuanto a viajar sentados y no hacinados, es muy importante para ellos".

El subsecretario Melo afirma que el ejercicio de comparar tiempos de viaje permite darse cuenta de "lo clave que es informar a los usuarios de buena manera respecto de las alternativas que ellos tienen para hacer sus viajes, y cuáles son los tiempos asociados".

Guillermo Muñoz complementa que "tenemos 380 servicios de buses y de verdad hemos encontrado que existe una dificultad y un

déficit en la información que podemos entregar. Debemos reforzar la información a los usuarios".

Tirachini agrega que en este punto Metro tiene ventajas, pues "la red subterránea es mucho más sencilla de comprender que los recorridos del Transantiago".

Respecto del desempeño de Metro, el académico de la U. Diego Portales (UDP), Louis de Grange, señala que el ejercicio de analizar dos rutas no es "comparable, porque van por distancias distintas". Se deben medir "cuando van por el mismo trazado y ruta".

Dentro de lo que propone para mejorar el transporte subterráneo está el extender el horario expreso a ciertas líneas. "En las Líneas 2, 4 y 5 si se justifica. Y ampliar este sistema de los servicios expresos es un estudio que debería hacer Metro. Podría estudiarse para ver si se justifica", afirma. Otra de las medidas propuestas por De Grange es que se extienda el horario de tarifa baja. ●

PROYECCIONES



"Cuando los buses usan vías priorizadas disminuyen los tiempos de traslado".

CARLOS MELO
SUBS. DE TRANSPORTES



"Existe una dificultad y un déficit en la información que entregamos".

GUILLERMO MUÑOZ
DIRECTOR DTPM



"Hay gente que está dispuesta a transar su tiempo por más comodidad".

ALEJANDRO TIRACHINI
ACADÉMICO U. DE CHILE



"Ampliar el sistema de los servicios expreso es un estudio que debe hacer Metro".

LOUIS DE GRANGE
ACADÉMICO UDP



▶ Los expertos señalan que la comodidad en el viaje es uno de los puntos importantes para los usuarios.