



Colectivos articulados, la forma de viajar que se viene

Continuación de la Pág. 1, Col. 5

y se trasladaría luego a otras arterias.

Al respecto, vale recordar que hay experiencias de unidades articuladas en el interior del país y que, desde hace un año, la línea de colectivos 132, de la empresa Nuevos Rumbos, utiliza ocho unidades de similares características en su recorrido diario entre el barrio de Retiro y el Cementerio de Flores. "Son carrocerías de fabricación nacional y chasis Mercedes-Benz, de origen brasileño, motor de 6 cilindros y 350 hp, y con frenos ABS en cada rueda. Pueden transportar 140 pasajeros -40 de ellos sentados- y su longitud es de 18 metros [seis más que el convencional]. Con un año de experiencia, no hemos tenido puntos conflictivos en su circulación, el pasajero está muy conforme y tenemos cuatro más en preparación", dijo Pablo Barro, vocero de la empresa.

El caso más conocido internacionalmente es el de Curitiba, donde hace más de 15 años se pusieron en funcionamiento los biarticulados de 18 metros y de 25 metros, que lo hacen en carriles exclusivos reservados a los

ómnibus y sin competir con el tránsito diario. Todas las líneas de colectivos se conectan pudiendo los usuarios hacer transbordos pagando un solo boleto, un modelo similar al de los subtes. En una ciudad en la que circulan 1.600.000 automovilistas y residen 1.800.000 personas (más 3.300.000 ingresan desde las afueras de Curitiba), los biarticulados

En Curitiba, hace más de 15 años que circulan biarticulados de 15 y de 25 metros en carriles exclusivos sin competir con el resto del tránsito

-con capacidad para 270 pasajeros-son prioritarios en una red integrada de colectivos que recorre 1100 kilómetros y transporta unos 2.200.000 pasajeros diariamente.

El arquitecto Andrés Borthagaray, director de proyectos en América latina del Instituto para la Ciudad en Movimiento, señaló a LA NACION: "En principio, la idea de tener más capaci-

dad en el sistema de transporte público es buena, interesante, ahora lo que uno observa es que la iniciativa funciona cuando es acompañada por una serie de medidas como las tomadas en Curitiba, por ejemplo, donde el sistema de paradas es realmente muy cómodo, con diseños tubulares que protegen al usuario, el ascenso y descenso a nivel, y además con buenos lugares de combinación de líneas. Si se responde a un plan general de movilidad, con un acuerdo social fuerte, se pueden obtener buenos resultados".

En igual línea de pensamiento se manifestó Ignacio Lorenzo Arana, investigador y urbanista uruguayo: "Pensar en utilizar ómnibus biarticulados para reemplazar las líneas actuales no articuladas, porque se necesitan transportar más pasajeros a menores costos o reducir la tasa de uso de combustible por pasajero, es partir de una hipótesis errónea que podría conducir a una solución más costosa que beneficiosa en el largo plazo. En el caso de Curitiba, la función complementaria de las líneas alimentadoras donde circulan unidades con menor capacidad por los barrios internos permitió que las unidades

especiales más grandes, sobre los ejes estructurales, pudieran desplazar una mayor cantidad de pasajeros en menos tiempo y a distancias mayores. La hipótesis correcta será siempre sistemática y multimodal".

En Bogotá, el proyecto del Transmilenio como ente gestor del sistema de transporte público es el resulta-

La experiencia piloto del sistema Metrobús porteño abarcará los recorridos de las actuales líneas 34 y 166, por la Av. Juan B Justo

do de la combinación de obras de infraestructura y mantenimiento por parte del Estado y la operación, suministro de flota y prestación del servicio de transporte a cargo del sector privado. En la ciudad, se realizan cerca de 1.800.000 viajes en vehículos particulares que movilizan al 23% de la población y 18.469 ómnibus, microómnibus y busetas del sistema

Transmilenio que movilizan el 70% de la población. Al 30 de noviembre de 2008, y desde su implementación hace 8 años, el servicio transportó 2.224.069.896 pasajeros.

"En México, el Metrobús ha sido una buena opción para el usuario, aunque el tránsito en el Distrito Federal no haya bajado un ápice su mala reputación", sostiene Martín Iñiguez, de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). "Con el Corredor Insurgentes-agregó Iñiguez-que une el Norte con el Sur se llega mucho mejor a cualquier punto de la ciudad que empleando el propio carro, aun viajando en las horas pico." Según se estima, el 14% de los usuarios son personas que han decidido dejar el auto, se redujeron un 25% los accidentes en la avenida Insurgentes y un 35% del tiempo habitual de recorrido entre una terminal y otra.

No obstante estas experiencias con óptimos resultados, conviene no pasar por alto los contratiempos vividos por los chilenos con la instrumentación del Transantiago. "En un primer momento, la reacción general fue negativa por dos motivos básicamente: uno fue el déficit de ómnibus en las

N°1 en el trabajo de todos los días.
N°1 en ventas del año.

Por cuarto año consecutivo, líderes en ventas en el mercado de Camiones, Buses y Vans.

Muchas gracias a todos nuestros clientes y a nuestra Red de Concesionarios por haberlo hecho posible.

Datos según potestades registradas en 2008. Fuente: ADIFA.

Mercedes-Benz

Mercedes-Benz
 Mobil
 Mercedes-Benz Financial
 Mercedes-Benz



Curitiba, Taipei, Bogotá y Quito, algunos de los casos exitosos que tiene en cuenta el gobierno de la ciudad para la experiencia piloto local. FOTOS DE ARCHIVO Y GCBA

otas de algunas de las unidades operativas del sistema en el momento de su puesta en marcha. Teniendo en cuenta que estos colectivos estaban programados para el transporte en las líneas troncales, esto tuvo como consecuencia el inicio de operaciones con bajo cumplimiento de los programas proyectados y con mayores tiempos de espera en los puntos de "anclaje", señaló Rossana Forray

Claps, profesora asociada de la Escuela de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica de Chile.

Respecto de la relación de los ómnibus articulados con la estructura urbana, Forray Claps agregó: "En general, los colectivos articulados requieren de un espacio que Santiago no estaba preparada para otorgar. Los servidores troncales son los únicos que cuentan con este tipo de unidades

dentro del sistema y esto se explica por la necesidad de trasladar más usuarios que los servicios menores [alimentadores]. Sin embargo, se ha observado que la mayor eficiencia se logra con los ómnibus rígidos [12 metros, en vez de 18 metros de los articulados], ya que estos últimos tienen mejor desempeño en la estructura urbana actual. Sí, son menos contaminantes que los antiguos colectivos

amarillos, tanto en emisiones de partículas como de ruido".

El futuro servicio de Metrobús de Buenos Aires funcionará con una red troncal que irá por carriles centrales exclusivos, y las unidades articuladas tendrán capacidad para 240 pasajeros, pero la experiencia piloto se iniciaría con las actuales unidades de las líneas 34 y 166, que circulan por Juan B. Justo. Para Borthagaray "pensar soluciones

para evitar la congestión de tránsito creando sólo mayor infraestructura vial a la larga no resuelve el problema. Por eso una de las premisas importantes cuando hablamos de alcanzar un desarrollo urbano moderno es la de integrar las distintas partes que interactúan en un espacio que es de todos. Se logra una mejor calidad urbana cuando los usos de la calle se comparten".

100% Logística.

Compruébelo.

USL
Unidad de Servicios Logísticos

CONOCEMOS EL PAÍS COMO NADIE Y SABEMOS COMO ADMINISTRAR SU STOCK, PREPARAR SUS PEDIDOS Y HACER QUE SU MERCADERÍA LLEGUE ADONDE TENGA QUE LLEGAR Y DE LA MEJOR MANERA.

- ADMINISTRACIÓN DE STOCK
- TECNOLOGÍA DE WAREHOUSING
- DESCONSOLIDACIÓN DE CARGA Y DESPACHO A TODO EL PAÍS
- PICKING & PACKING ESPECIALIZADO

- SISTEMA TRACK & TRACE para el control y seguimiento de la distribución
- OPERADOR LOGÍSTICO DE MEDICAMENTOS (Disposición ANMAT 4613/04)

llámenos al 011 5550 5051 o contáctenos: infologistica@correosargentino.com.ar