

Sus dimensiones no se ajustan a todas las calles y tienen muchos puntos ciegos

Especialistas en transportes cuestionan maniobrabilidad de los buses oruga

FRANCISCO LUCERO

El impresionante resultado del accidente de la madrugada del sábado reabrió un debate: ¿funcionan los buses oruga en Santiago?

Para Ariel López, ingeniero en transporte y tránsito de la UTEM, el hecho de que el bus que cayó a la Autopista Central fuera de este tipo fue clave para que no existieran pasajeros heridos de mayor gravedad.

“La configuración estructural del bus oruga contribuyó a evitar que cayera completamente a la autopista ya que la sección delantera actuó como soporte al chocar la autopista, lo que frenó e impidió que la sección trasera se precipitara. Si se hubiera tratado de un bus rígido probablemente habría caído por completo, con consecuencias potencialmente más graves”, explica.

El doctor en transportes y académico en ingeniería industrial de la PUCV, Franco Basso, presenta una opinión divergente frente a lo propuesto por López.

“Si es que el bus era un poco más largo y eso evitó que cayera,



La parte más pesada de un bus oruga es la trasera.

yo creo que todo eso es casuística. No es algo que pueda guiar ningún tipo de política pública”, reflexiona Basso.

Estos buses son valorados por la capacidad de transportar a un número mayor de personas, pero

su maniobrabilidad es compleja especialmente por sus dimensiones y porque los conductores quedan con muchos puntos ciegos, lo que ha causado accidentes que han costado la vida de peatones.

Estos buses se incluyeron en

el plan original del Transantiago para atravesar grandes avenidas, pero el modelo ha sufrido diversos cambios, incluso de nombre. Así, cuenta Basso, a partir del año 2012 la cantidad de buses oruga presentes en la capital ha ido a la baja.

“Las ventajas que presentan es simplemente un aumento de capacidad, pero no ayudan a la frecuencia. Y por ejemplo en este caso tiene una maniobrabilidad que es más compleja, por lo tanto, en situaciones relacionadas a seguridad vial suelen comportarse peor que otro tipo de bus”, analiza Basso.

Por su parte, López valora la existencia de este tipo de buses para una ciudad como Santiago.

“Los buses articulados son especialmente útiles en ciudades como Santiago, ya que ofrecen una alta capacidad de transporte de pasajeros. Se emplean preferentemente en corredores exclusivos de buses, como el de Avenida Departamental (donde ocurrió el accidente), la alta demanda lo jus-

Pasajeros salieron caminando del bus

Apenas ocurrido el accidente, los pasajeros del bus salieron caminando por sus propios medios del vehículo. Así lo registraron las cámaras de vigilancia de la zona.

El experto en Gestión de Emergencias, Michel de L'Herbe, comentó que la salida de los pasajeros era necesaria y a la vez compleja, pues el quedarse o el salir del bus era un potencial riesgo. “Si bien era necesario, también fue algo instintivo, ocurre por simple impulsividad o la adrenalina, pero también era arriesgado”.

“Por la posición del bus arriesgaba una probable caída. Además el movimiento de los pasajeros también pudo haber provocado un accidente”, explica.

El experto indica que en situaciones como esta, lo primordial es la seguridad, por lo que los pasajeros al salir debieron alejarse del bus y colocarse lo más apegados a la berma posible, para evitar accidentes secundarios, como choques u otros provocados por el combustible del vehículo.