



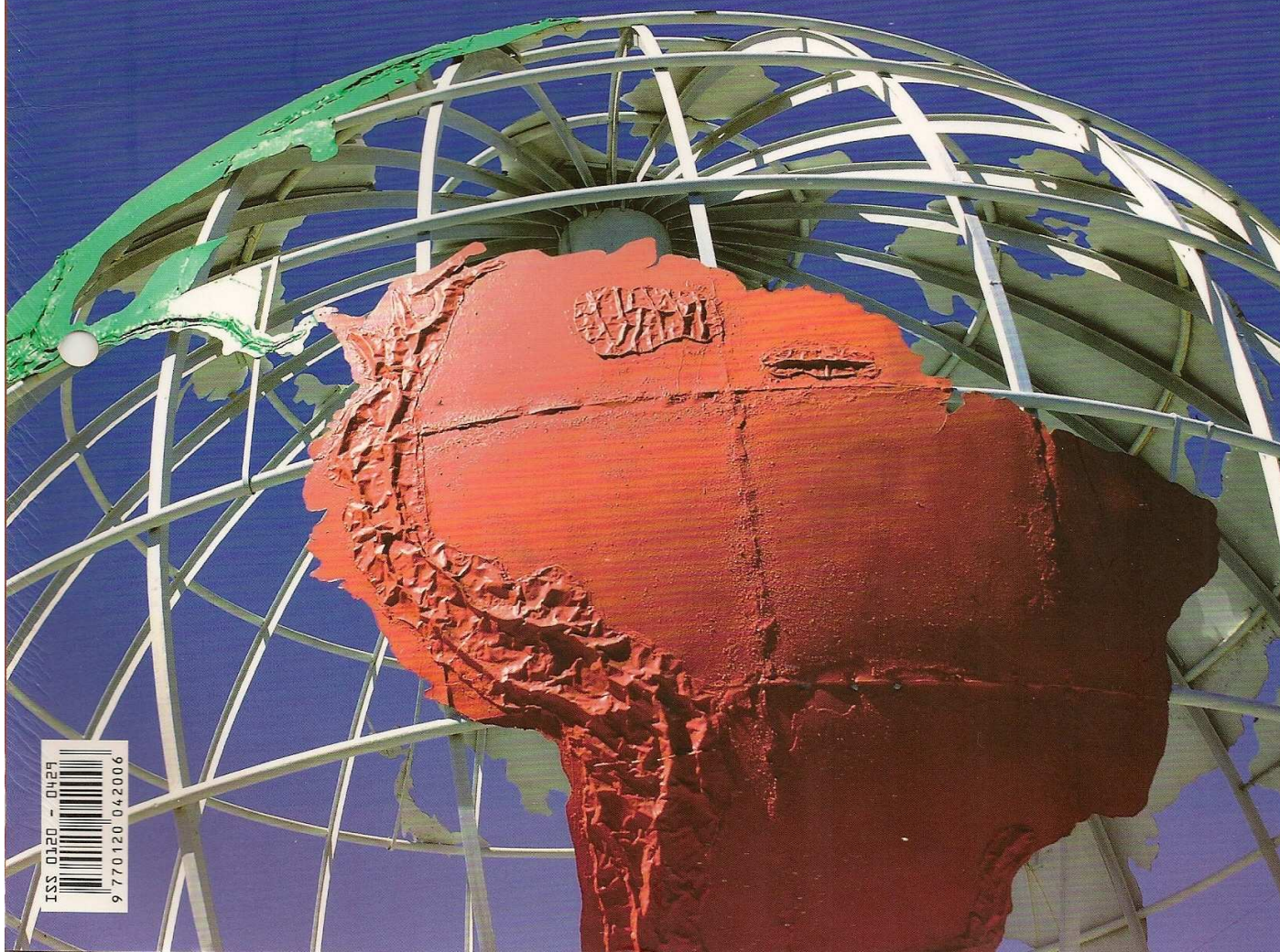
A N A L E S D E INGENIERÍA

Año 122 No. 913 - Enero - Marzo de 2010 - Tarifa postal reducida No. 270 - ISSN 0120-0429

GEOMÁTICA

UNA PROPUESTA
DEL CENTRO DE GEOMÁTICA

EN BUSCA DEL CATASTRO
QUE EL PAÍS NECESITA





¿MOTOS DEBERÍAN PAGAR PEAJE HOY?

EL ASUNTO RESULTA POLÉMICO PERO LA EXPLICACIÓN QUE EXPONE ESTE LECTOR TIENE BASTANTE LÓGICA EN TORNO A UNA PROPUESTA QUE VARIAS VECES SE HA CONSIDERADO PERO QUE NUNCA SE HA EJECUTADO. SIN DUDA ABRE UN DEBATE INTERESANTE EN MOMENTOS EN QUE LAS MOTOS GANAN MÁS PRESENCIA EN LAS VÍAS.



PUEDEN EXISTIR VARIAS FORMAS PARA DETERMINAR CUÁL SERÍA EL PEAJE JUSTO, PERO LA METODOLOGÍA DE LA CARGA DE RUEDA PARECE LA MÁS INDICADA PARA HACER EL CÁLCULO.

POR ING. LUIS GONZALO MEJÍA C.

Con la ayuda de la física y de las matemáticas los ingenieros civiles, ese grupo de profesionales que diseñan y construyen edificios, vías, puentes, aeropuertos, etc., definen la estructura que requiere cada una de esas obras para que durante su vida útil funcione en forma segura y económica. De este vasto campo de obras, con las que el ingeniero civil aporta al progreso del país y al bienestar de la comunidad, el planeamiento y el diseño de la infraestructura vial representa, sin duda alguna, una de las más importantes.

El diseño de una vía requiere la consideración de muchos factores, entre ellos geotécnicos, hidráulicos, ambientales y económicos. A su vez, el diseño del pavimento, ya sea rígido (concreto) o flexible (asfalto), depende de varios factores, siendo el principal la carga de los vehículos que circularán por ella y su repetición, una vez que se garantice que la base sobre la que va el pavimento es la adecuada.

Es aquí, en este punto, en lo referente a las cargas de diseño, que parece conveniente efectuar una reflexión: así como es cierto que la solución matemática de los efectos de la carga en el pavimento son complejas, también es igualmente cierto que el

pavimento no sabe, ni le importa, si la carga que actúa sobre él es debida a la rueda de un automóvil o a la de una motocicleta, pues lo que realmente lo afecta es la magnitud de la carga y su repetición, como ya se dijo.

Aunque la carga de rueda (o eje) utilizada en el diseño de vías es relativamente alta con respecto a la carga debida a un automóvil o una moto, no debe olvidarse que cada vez los automóviles pesan menos y que circulan motocicletas más grandes y pesadas, con lo cual las cargas de rueda de ambos medios de transporte tienden a igualarse. Y por este hecho las motocicletas de más de 100 kilos de peso deberían pagar un peaje.

Pueden existir varias formas para determinar cuál sería el peaje justo, pero la metodología de la carga de rueda parece la más indicada para hacer el cálculo. Si un automóvil paga, por ejemplo, 6.000 pesos de peaje, quiere decir que sufraga 1.500 pesos por rueda, y de ahí que una motocicleta, con dos ruedas, pagaría 3.000 pesos de peaje.

El peaje pagado por los motociclistas se llevaría a una caja aparte y con este recaudo las entidades públicas o los concesionarios construirían carriles solo-motos, exclusivos, como su nombre lo dice, para estos vehículos, disminuyendo drásticamente la accidentalidad, facilitando la conducción vehicular y mejorando sensiblemente su movilidad. 🛡️

