

CHILE ATASCADO

EL NÚMERO DE AUTOMÓVILES AUMENTA A UN RITMO DE 7% AL AÑO. MIENTRAS TANTO, LA INFRAESTRUCTURA VIAL PARECE ESTANCADA Y LAS SOLUCIONES EN TRANSPORTE INSUFICIENTES. EL PROBLEMA YA NO ES EXCLUSIVO DE SANTIAGO, SINO TAMBIÉN DE LAS CAPITALS REGIONALES. SI SE MANTIENE LA SITUACIÓN, EN DIEZ AÑOS MÁS LA VELOCIDAD DE TRASLADO EN VEHÍCULOS PODRÍA CAER A LA MITAD.

Por Jorge Velasco_Fotos: Vivi Peláez

Llegó marzo y con él, buena parte de los habitantes del país retomaron sus actividades diarias. Aparecieron los atochamientos vehiculares, “tacos”, que cada día parecen más largos. Los expertos en infraestructura y transportes han manifestado sus observaciones: poca visión de futuro por parte de las autoridades, descoordinación, estudios realizados, pero no aplicados.

Y cada día hay más autos circulando por las calles.

El aumento del parque automotriz tendrá, cada día, efectos más negativos si es que no se aplican medidas. El ritmo de au-

tomóviles que se suman cada año llega al 7% en todo el país. En 2012, 900 mil circularon por Santiago a diario, según la Encuesta Nacional Urbana de Seguridad Ciudadana del INE. En sólo un año, entre marzo de 2012 y 2013, la congestión aumentó entre 10% y 15% en la capital, de acuerdo a Carabineros.

Hoy en Chile la tasa es de 5 personas por auto y otros países de la OCDE –con mayor poder adquisitivo– llegan a 2,5, lo que habla de lo que se viene a futuro. “Lo que está ocurriendo es que el deterioro de los tiempos de viaje y el aumento de los índices de congestión han sido elevados”, dice el arquitecto y urbanista, Iván Poduje. Hoy en Santiago, la velocidad promedio de traslado es de 30 kilómetros por hora, pero podría bajar a la mitad en sólo una década.

El problema va mucho más allá del mero aumento en el número de vehículos. Se extiende también a la falta de obras que permitan responder a esta explosiva alza en la demanda de la construcción vial, y a los inconvenientes para implementar otras gestiones en transporte público. “Ha habido

un estancamiento de proyectos de infraestructura en los últimos años, básicamente en autopistas urbanas subterráneas”, dice el ingeniero y experto en transportes, Louis De Grange, refiriéndose a la situación de Santiago. “Los problemas que hoy tenemos en las ciudades, se deben a que la respuesta a los aumentos de demanda es mucho más lenta de lo que se necesita. Hoy un proyecto de infraestructura, desde que se concibe hasta que se ejecuta, tiene un periodo de maduración de cinco años”, agrega Carlos Piaggio, gerente de infraestructura de la Cámara Chilena de la Construcción.

REGIONES CON DÉFICITS

La crisis no sólo se está dando en la capital, sino también se ha extendido a las principales ciudades del país. “Todas las ciudades con sobre 400 mil habitantes y que han crecido muy rápido en la última década, están teniendo problemas serios de desarrollo y de estándares”, sentencia el arquitecto urbanista, Iván Poduje.

Consciente de esta situación, la CChC

“TODAS LAS CIUDADES CON SOBRE 400 mil habitantes y que han crecido muy rápido en la última década, están teniendo problemas serios de desarrollo y de estándares”, dice el arquitecto, Iván Poduje.

está llevando a cabo un levantamiento de información de los principales problemas que existen en regiones y posibles soluciones para los mismos. Hasta el momento, el estudio ha abarcado las ciudades de Iquique, Copiapó, La Serena, Valparaíso, Rancagua, Concepción, Puerto Montt y Punta Arenas.

En Iquique, por ejemplo, en 2011 había cerca de 69 mil vehículos, sin restricción, sin líneas de locomoción colectiva, y con un Plan de Regeneración Urbana que está transformando calles en paseos peatonales. El MOP está llevando a cabo diversos proyectos para revertir la congestión, como la intervención de las Rutas 1 y 16, el mejoramiento vial de la infraestructura en Costanera, y la ejecución del segundo acceso a Alto Hospicio. Sin embargo, “lo que más falta son medidas de gestión, como en la locomoción colectiva o la restricción del uso de estacionamientos en la vía pública”, comenta Carlos Piaggio.

En Copiapó, en tanto, hay varios ejes transversales y longitudinales con problemas de capacidad. “Las calles que cruzan la ciudad no tienen una continuidad, con pasos bajo nivel y sobre nivel que permitan el tránsito de punta a punta”, dice Piaggio. A este respecto, la CChC propone medidas concretas como el ensanchamiento de la Avenida Copayapu y la Alameda a tres pistas, la ampliación del Acceso Sur, o la generación de estacionamientos subterráneos en las calles céntricas.

Las propuestas de mejoras se extienden a otras latitudes. En la conurbación de La

Serena-Coquimbo, el sector de Ruta 5 desde el Puente Fiscal en La Serena hasta el sector de Las Higueras en Coquimbo, podría concesionarse, lo que implica también rediseñar las vías estructurantes. Al mismo tiempo, en cada una de estas ciudades se deben ejecutar obras de mejoramiento en puntos críticos como Avenida Cuatro Esquinas o el Sector Las Vegas Norte.

En Valparaíso, a su vez, se propone tomar una docena de medidas para resolver los inconvenientes, en sitios como la rotonda y puente sobre el río Aconcagua en Concón, mejoras en el camino del alto que une esta comuna con Reñaca, mejoras en el camino costero entre Las Salinas y el puente Reñaca, o la construcción de estacionamientos en la calle Valparaíso entre Berger y Pedro Montt. “Consideramos, teniendo en cuenta experiencias de todas partes del mundo, que la solución no pasa por aumentar la cantidad de calles, sino que haciendo racional el uso de los medios disponible. Se propone fortalecer el uso de metro regional, Merval, el cual une de oriente a poniente con el Gran Valparaíso. El sentido del flujo laboral es mayoritariamente en este sentido. Para incentivarlo proponemos las siguientes medidas: aumentar espacios de estacionamientos cerca de las estaciones; generar buses de acercamiento a las estaciones, mejorar servicio del metro tren y modificar el recorrido de la movilización colectiva, en función de alimentar al servicio de trenes”, señala el estudio de la CChC.

En Rancagua, por su parte, se presentan inconvenientes en el acceso a Machalí,



debido al auge inmobiliario del sector, se sugiere aumentar a doble vía la Carretera del Cobre, y programar horas de entrada y salida de colegios en el centro. Sin embargo, como medida de fondo se plantea realizar un estudio de tránsito.

Mientras tanto, en Concepción se destacan los problemas vehiculares en las rutas intercomunales, como la Ruta 160 Sur entre San Pedro de la Paz y Coronel, y el Puente Industrial sobre el río BíoBío. Estos



atmi "M. eapiJ.ca la CChC, IOD cont1dem.
 dollIOIIIIO bDÚII para el de-cxm. Sal9ador Alle:a.de. Ad8mí.e, Mp:redl.m
 3U'OI.lo de la yaq e •ee la conezió!>
 con la Pl:mtD.cla de Amlco y ea requedda
 pJ'Úl.dp.lImeDie por el — fa:nlml. pan.
d - - tallio **a***'llertot
 de'l'UQOI!ntM
 yl.lrqúan
 MM al ;, ec PUerto MoaU. la CCIIC
 propone mejorarbau.ceaenla-.dade
 la llulajjyelPuque IDdumla, 811 Slln.dot
 Al1mde con Bemie:u18 y Urm.l:a.8al. m la

Rlml6con Hmadm; yelcrucedeCoawnexa
 el de-cxm. Sal9ador Alle:a.de. Ad8mí.e, Mp:redl.m
 erwd!oa de pre &ctlb!HdM eneleje
 clellll! llM118z — cardoDal. y l!)4rcltn, y
 llila.,; .e!c!n p!L!alac:oaal6n Alea:e-Plilll'
toMO!!!, --obfü.
 Ffneltsymt — Pwlta Anmu a),ICIIIIO
 mú atdco -la tmmtn.cf6n del PwJa.ta
 MtpDanpu..obljipodo de la locclmo-
 d6n colac:lm.qua fue dallrullo .-elalu-
 'rión del rio LuM1ut 111). 2012. ll11110 de

WulllrmmlI•u eá•WD81 rdM9!ldo alju-
 J:IOTTeladwbd.

PRDILEMAS Y SOLUCIONES
PARASANTWID-----

Pe:'o ea lae Cb:lle la q e, oon
 urtercio dala pobladiSn,acapamlaD:UJJO'
dóneD.CWIII!OIII.pcobll:al&del.triuko

cop 1,2cmDI<mnde lo.3miDonee
 de aator...el.pa{a.l.ol p!llldpelel m-
..-rolle

“LOS PROBLEMAS

que hoy tenemos en las ciudades, se deben a que la respuesta a los aumentos de demanda es mucho más lenta de lo que se necesita. Hoy un proyecto de infraestructura, desde que se concibe hasta que se ejecuta, tiene un periodo de maduración de cinco años”, agrega Carlos Piaggio.



Izquierda: Carlos Piaggio, gerente de infraestructura de la CChC. Derecha: el ingeniero Luis de Grange.

como Vicuña Mackenna, Avenida La Florida, Pajaritos y la Panamericana, que comunican comunas densamente pobladas. A ello se suman las rutas que atraviesan los centros urbanos, como Costanera Andrés Bello, Santa María y Los Conquistadores, entre otras. Además, se producen grandes atochamientos en sectores con altos crecimientos inmobiliarios, como en Pedro Fontova en Huechuraba o en comunas con mayor crecimientos de la tasa de motorización, como Puente Alto y Maipú.

“El problema que tiene Santiago es de tipo estructural”, señala De Grange. El 9% del área de la ciudad está destinada a calles, a diferencia de lo que sucede en Buenos Aires, donde llega al 11% y Tokio, París y Londres, en las cuales esta cifra puede alcanzar al 21%. “Hay pocas calles, son angostas y no hay mucho por dónde crecer. Por eso las soluciones debieran ser subterráneas”, agrega.

Lo que se requiere es reforzar la red ferroviaria de transporte: metro, trenes subur-





banos y tranvías. Por ejemplo, la extensión del metro a Los Domínicos hizo que un 6% de sus nuevos viajeros provinieran del automóvil. Y es que el funcionamiento de trenes y metros es independiente a lo que ocurre en las calles, asegurando velocidades, tiempos de viajes predecibles y calidad de servicio. Sin embargo, la red de metro está al debe: en la actualidad tiene poco más de 100 kilómetros; llegará a unos 140 con las nuevas líneas, pero debería extenderse entre 200 y 300 kilómetros, según los expertos. A ello habría que sumarle otros 100 kilómetros más en tranvías.

En forma complementaria, habría que ejecutar corredores de transporte viables, que si bien no aseguran los niveles de servicio de la red ferroviaria, sí mejorarían lo que existe hoy. “La prioridad es Alameda, Providencia y Las Condes. Deberían ir buses por carriles propios, con tiempos de viajes predecibles. Esas avenidas se deben transformar en un gran corredor de buses, que

refuerce la capacidad de movimiento que tiene el Metro”, comenta Iván Poduje. Junto con ello habría que ampliar la red autopistas urbanas, lo que implica construir finalmente proyectos como Américo Vespucio Oriente y Costanera Central, y reforzar las iniciativas que ya existen.

“Esas medidas debieran estar integradas en un solo plan”, afirma Poduje. “Las políticas urbanas debieran estar más coordinadas con las políticas de transporte”, agrega De Grange. En grandes cifras, podrían necesitarse US\$ 8 mil millones para implementar nuevas líneas metro, US\$ 3 mil en autopistas y otros US\$ 2 mil en corredores, sólo para Santiago.

Otras medidas, como aplicar la tarificación vial y la restricción vehicular por congestión a catalíticos, no garantizarían resultados contundentes. De acuerdo a cifras entregadas por De Grange, cuando se presentan restricciones en días de preemergencia al 20% de los catalíticos, su flujo sólo

se reduce en 5,5%, ya que hay gente que utiliza un segundo automóvil.

A su vez, “la tarificación vial está lejos de resolver los problemas de congestión. Si los automovilistas no tienen alternativas reales de transporte, van a pagar. En promedio, a nivel mundial, las políticas de tarificación vial más exitosas han logrado reducir el auto en cerca de 4%”, comenta De Grange. El uso de bicicletas, en tanto, podría ayudar, aunque es difícil que supere el 3% de los viajes. Sí, en cambio, se podría descongestionar fomentando el transporte a pie de las personas. Hoy en Santiago se realizan al día diez millones de viajes caminando, pero muchas veredas son angostas o están en malas condiciones.

En este contexto, el futuro tanto para Santiago como para las otras ciudades se ve, al menos, congestionado en el corto plazo. Las necesidades son muchas y las soluciones deben ejecutarse en un plazo breve y con una alta inversión. ¿Se harán?