

Autos versus Transporte Público (III)

Evitar un Santiago ‘automovilizado’

También publicada en:

[Transporte Público y Ciudad del Siglo
http://revistatranvia.web1000.com/tv19/index.html](http://revistatranvia.web1000.com/tv19/index.html)

Dr. Francisco J. Martínez

Departamento de Ingeniería Civil, Universidad de Chile

El problema de planificar ciudades que aseguren la calidad de vida a sus actuales y futuros habitantes es uno de los desafíos complejos e inevitables que enfrenta la sociedad del siglo XXI. Para ello, Santiago ha definido un plan cuya aplicación enfrenta hoy una de sus conocidas dificultades: el conflicto con los empresarios de buses.

Existen suficientes estudios internacionales que nos permiten apoyar con gran decisión el enfoque que inspira el Plan de Transporte Urbano de Santiago, PTUS, enfoque que se expresa con claridad en la meta autoasignada de mantener la proporción de viajes motorizados observada por la encuesta de viajes de 1991: 68% en transporte público (bus más metro) y sólo 32% en automóvil (incluidos los taxis). Como se sabe, en países desarrollados esta proporción es más bien la inversa – entre 10% y 30% en transporte público y 70% a 90% en privado–. Hacia allá tiende toda sociedad de altos ingresos sin un plan oportuno. Por ello, muchos pensamos que la tarea era muy difícil y sería un éxito si en el largo plazo se logra una proporción estable de uso del transporte público por sobre el 50%. Pues bien, la reciente encuesta de viajes en Santiago muestra que en el año 2001 los viajes en transporte público y privado está balanceados, alcanzando sólo un 49,5% de los viajes motorizados en transporte público. Además los viajes totales motorizados aumentaron en un 70% en el mismo período y el número de autos por hogar desde una tasa más bien estable que varió de 0,32 a 0,36 en el período 1977-1991 a 0,56 en los diez años siguientes. Esta es una tendencia estructural que marca un claro camino hacia la ciudad del automóvil y que lo estamos recorriendo a gran velocidad, podríamos decir sin respeto a las señales camineras que a continuación expongo.

Uno de esos estudios internacionales, tras analizar 68 ciudades de EE.UU. en el período 1990-1999, permite observar lo que ocurre en las ciudades que se basan en el uso del automóvil: para combatir la congestión, se aumentó la infraestructura vial en un 14,8% como promedio, porcentaje que supera el aumento de la población, que fue de sólo un 11,4%. A pesar de ello, los resultados son claramente negativos: el tiempo de viaje creció en un 7% en hora punta, y también aumentaron en un 50% las horas congestionadas: llegaron a 5 ó 6 al día. Es decir, una vez más se verificó la conocida situación en que el aumento de la capacidad vial generó, en el mediano plazo, un aumento de la congestión. Otros datos indican que el transporte en automóvil utiliza entre 8 y 11 veces más espacio que el transporte público, y que si el resto del mundo iguala la actual tasa de 0,77 autos por habitante de EE.UU. –en Santiago es de 0,16–, se necesitaría un estacionamiento de igual tamaño que la superficie de Inglaterra o Grecia. Esta tendencia a la automovilización conduce a la ciudad a un círculo maligno, que curiosamente refuerza esta tendencia: aumento de ingreso, aumento de la posesión y el uso de automóviles, aumento de la congestión y espacios de estacionamiento, lo que a su vez induce a un aumento de la infraestructura vial; al mismo tiempo disminuye el uso del transporte público y, por lo tanto, disminuye también su frecuencia y sube su tarifa, todo lo cual desincentiva a sus usuarios.

Este fenómeno, que tiene una dinámica natural en un mercado desregulado con ingreso creciente, explica por qué en muchos países desarrollados se llegó a un uso tan generalizado del automóvil.

Cabe preguntarse, entonces, qué ciudad queremos. Un antecedente a esta interrogante es que el camino desde el actual 70% de los viajes en transporte público al probable 30% requiere simplemente dejar que el ingreso crezca. En cambio, el camino de retorno bajo ingreso creciente significa dejar el auto y subirse al transporte público, lo que no es bien conocido pero seguro que requiere de una gran energía política y económica, o bien una crisis ambiental de grandes proporciones. Así se reconoció en el cierre de la Conferencia Mundial de Investigaciones en Transporte (WCTR, Sydney, 1995), al observar lo tardío que resulta esta conclusión para la mayoría de las naciones desarrolladas. Por el contrario, ésta es una buena noticia para Santiago, ya que aún puede elegir su futuro aunque ya no puede demorarse.

Otro antecedente interesante proviene de la experiencia en la ciudad de Cambridge, Inglaterra, donde por plebiscito se prefirió una ciudad basada en el transporte público, que permite mantener su actual carácter de ciudad histórica y tranquila, por sobre aquella del

automóvil, a pesar de que esta última mostraba mejores resultados económicos basados en el bienestar individual. Así, vemos que la pregunta planteada tiene profundas implicancias sobre el tipo de vida que queremos legar a nuestros hijos, porque la ciudad del automóvil y la del transporte público son muy distintas, así como lo es la forma en que conviven sus ciudadanos. Si la respuesta a esta pregunta es que se desea vivir en un Santiago similar al actual, pero con una mejor calidad de vida en cuanto a congestión y contaminación, y con un mejor espacio para las actividades públicas, resulta necesario actuar oportunamente, aprovechando nuestro aún menor nivel de desarrollo que, al menos en este caso, constituye una gran ventaja.

El PTUS es una clara decisión de Santiago por ser una ciudad que respete el medio ambiente y apueste por una mejor calidad de vida para hoy y también para mañana. Este plan aprovecha la red del Metro como una columna vertebral del sistema, por su gran capacidad de transporte, su demostrada confiabilidad y eficiencia y sus bajos tiempos de viajes (15 minutos en promedio). Sin embargo, no es posible soslayar que la cobertura del sistema para ofrecer un transporte puerta a puerta se basa en el sistema de buses, que hoy ofrece muy bajos tiempos de acceso (caminata y espera), pero con un tiempo de viaje demasiado alto (51 minutos en promedio en hora punta), además de una calidad general del servicio que no se compara con el Metro y el automóvil. Por esto, pienso que la piedra angular del plan es, por mucho, la modernización del sistema de buses, proceso del cual depende el cumplimiento de la meta de uso del transporte público propuesta en el PTUS.

Es decir, desde todo punto de vista –uso del espacio urbano, control de la congestión y la contaminación–, es claramente racional apoyar decididamente este plan con su objetivo global de mantener un uso mayoritario del transporte público. Al parecer existe un amplio consenso en esto, pero la dificultad aparece en su aplicación, particularmente en lo que es fundamental: la modernización del sistema de buses. Para superar estas dificultades coyunturales es conveniente lo siguiente:

- Que los dueños de buses reconozcan la necesidad de avanzar en este plan y se sumen a esta iniciativa. Que tomen decididamente el camino de la empresarización, para poder competir eficazmente en las nuevas condiciones del mercado, con una adecuada capacidad administrativa, legal y técnica.
- Que el gobierno ofrezca ciertas garantías, como: un compromiso claro de inversiones en infraestructura (vías exclusivas, terminales de intercambio, paraderos y sistema de

integración tarifaria); la responsabilidad sobre el control de las condiciones operacionales, a las que se comprometerán los empresarios, y, por cierto, las tarifas máximas esperadas.

- Que los parlamentarios, los partidos políticos y las municipalidades cumplan su tarea de representar a la población defendiendo su interés en que este plan se ejecute, por el bien del ciudadano presente y futuro. Llama la atención el bajo interés mostrado por aquellos hasta ahora.

El país tiene en este plan una gran oportunidad, que consiste en dar muestras de una nación madura, no sólo en cuanto a su administración macroeconómica, como cree haberlo hecho cual jaguar, sino además avanzando a nuevas formas de organización social acordes con su realidad socioeconómica y cultural. Ése sería un logro por el cual estaríamos orgullosos y por el cual, por cierto, seríamos muy respetados.