

Las estimaciones de diversas instancias sectoriales y centros de investigación lo dicen todo: más de 3 millones de vehículos se esperan para Santiago para el año 2025. Sólo pensar en ese aumento deja las cosas claras sin ser un experto: la capital colapsa.

Pedro de Valdivia quiso fundar Santiago cerca de lo que hoy se conoce como Melipilla cuando llegó en 1541, pero le torcieron la mano. Inés de Suárez quedó “encandilada” con la vista de la cordillera y optó por algo más “céntrico”.

Nunca imaginaron que el humo de las fogatas picunches, que podían apreciarse a distancia, sería siglos más tarde el principal componente de algo totalmente desconocido para la época: el smog.

Así, entre una infraestructura insuficiente para el aumento del parque automotriz y en medio de un complejo ambiente contaminado, la capital del país exhibe un perfil poco grato. Para el arquitecto y secretario ejecutivo de la Corporación Sur, Alfredo Rodríguez, “la ciudad -mirada de cerca- aparece distanciada, Santiago es una ciudad esencialmente fracturada”.



En una investigación realizada por la citada entidad, se señala que Santiago vive una paradoja intensa: al borde del colapso en lo físico y amenazada de perderse como espacio público. En ese doble riesgo, según la organización de estudios, la capital no ofrece respuestas adecuadas ni como un espacio que entregue respuestas efectivas a los desafíos actuales ni como sociedad política.

“No se trata de realidades separadas, ya que una ciudad si no ofrece alternativas en esta doble esfera genera una permanente sensación de inseguridad”, dice la investigación.

### **El alma urbana**

Y es que Santiago se encuentra en la cornisa de los desafíos. Por una parte, debido a su situación geográfica, es incapaz de eliminar en forma expedita y natural los agentes contaminantes. Encajonada por cordones cordilleranos, Santiago es un verdadero hoyo en la tierra.

Ante eso, la solución aparece casi imposible: disminuir las emisiones contaminantes. Sin considerar el “aporte” industrial a este tema, y sólo observando el intenso aumento de la motorización, es encontrarse con otro hoyo, pero esta vez en el alma de la urbe.

Boyd Cohen, profesor de la Universidad del Desarrollo, subraya que “el 80% del gasto energético y

emisiones se produce en las ciudades, por lo que deben ser capaces de desarrollar estrategias que eviten el efecto invernadero”.

Se trata de un tema vital para los habitantes urbanos. Más de tres millones de usuarios de redes sociales hablan en la capital sobre los problemas urbanos. Quieren ser escuchados y es necesario hacerlo para desarrollar políticas que ataquen los problemas que les afectan directamente.

Pero el auto es para el santiaguino la fuente de las paradojas. El ciudadano habla y opina de los desafíos de la urbe. Pero no se baja de los automóviles.

Y quienes sí lo hacen, deben sufrir con la improvisación de un sistema de transporte público que -a una década de su instauración- aún sigue siendo fuente de problemas y no proveedor de soluciones.

De hecho, probablemente ha sido esa incapacidad del sistema público lo que ha estimulado el aumento del parque automotriz.



### **Como la tele de los años 60**

Jorge Ossandón, ingeniero en tránsito de la Utem, señala que la forma en que se relaciona el santiaguino con los autos es “compleja y emocional”. Dice que, en promedio, más de 500 automóviles diarios se suman a la calle, desarrollándose expansiones temporales y espaciales de los tacos.

“Cada sector tiene los suyos propios, pero también cada día se forman nuevos espacios y nuevos horarios. Hoy es difícil programarse. El aumento del parque automotriz y la falta de respuestas en la infraestructura vial generan una verdadera caja de Pandora para los automovilistas”, apunta.

Los modelos de auto más vendidos son los livianos (automóviles y SUV, todoterreno ligeros), con cifras que aumentan cada año. Más de la mitad del parque automotriz tiene menos de una década de antigüedad.

“Eso quiere decir que la compra de autos ha sido continua y permanente. La actual baja probablemente sea algo estacional y en ningún caso va a implicar que las calles sean más transitables que antes. Santiago ya está colapsado”, apunta el experto Ossandón.

Para el analista, lo que es peor es que el automovilista está extendiendo su vida al vehículo. “Hay estudios que indican que al 2030 la velocidad de tránsito en los autos por Santiago disminuirá un 20%, mientras que del sistema público un 10%. A ello se suman otros que indican que la demora entre 30 minutos y una

hora en un taco es considerada aceptable por el 80% de los usuarios. Así las cosas, los santiaguinos ven el uso de su auto como parte de sus existencias”, indica.

Como un televisor a principios de los años 60, el auto hoy es para el santiaguino una joya difícil de abandonar.



### **\* Ojo con... I**

#### ***Tiempo en el auto, fragmentos urbanos***

Si el auto es la joyita del santiaguino, entonces hay que integrarlo a la vida diaria. ¿Se pierde una hora en un taco? No importa, se aprovecha de enviar mensajes, ver el correo electrónico, llamar a alguien por teléfono hasta incluso leer. Y lo mejor: conversar con la familia. Si el desayuno es una experiencia vertiginosa, el tránsito en el auto es la instancia propicia para dialogar.

La psicóloga de la Universidad de Las Américas, Ximena Peña, apunta a que esa dinámica profundiza aún más la fragmentación de Santiago. “Los estudios indican que casi la tercera parte de los automovilistas no comparten el viaje con extraños, ni con vecinos ni con compañeros de trabajo. O sea, la separación que ya implica la actual disposición urbana se sigue marcando con el uso del auto”, destaca.

La situación es más compleja si se considera que más del 50% de los usuarios de grandes autopistas lo hacen solos. Es decir, sin acompañantes. “Hay en esa experiencia algo más complejo. Los espacios de intimidad que no dan ni el trabajo ni la casa, los estaría dando el uso del automóvil”, comenta la psicóloga.



### **Ojo con... II**

#### ***El fácil acceso a un auto***

La llegada de los llamados “city cars” tuvo su máximo momento en el año 2011, aumentando sus ventas en más del 100%. Para el ingeniero en tránsito de la Utem, Jorge Ossandón, el hecho tiene dos variantes: una, que este tipo de autos es económico y otra que son una buena alternativa en períodos de crisis. Por lo tanto, “son una respuesta dinámica del mercado a la necesidad de las personas por adquirir automóviles”.

El experto considera que su presencia profundiza el colapso de las calles y ayuda al aumento de la

contaminación. “Mientras Santiago no ofrezca mejores respuestas viales, lo que implica fuertes inversiones públicas y privadas en mejores carreteras urbanas, mejor señalización vial, coordinación de semáforos y planes viales coordinados entre los municipios, los city car serán como una plaga”, señala.

Adquirir un auto hoy es mucho más fácil que hace una década. Las propias distribuidoras cuentan con planes de financiamiento y todas las entidades bancarias lo ofrecen.