

ESPACIO ABIERTO



Convertir conductores, no alentarlos

Ricardo Abuauad

Decano Campus Creativo UNAB, profesor UC



En los últimos días se anunció un acuerdo entre Las Condes, Vitacura y Lo Barnechea para la reurbanización de Av. Las Condes, con una autopista soterrada y una transformación en superficie.

Para juzgar un proyecto así, hay que identificar primero la ciudad a la que aspiramos, y, a continuación, interrogar este proyecto por su capacidad de acercarnos a ella.

¿A qué ciudad aspirar, entonces? Los planes de movilidad de las mejores ciudades del mun-

do se construyen hoy sobre dos principios: la prioridad de las formas de desplazamiento sustentable, y el desincentivo del uso del automóvil. Madrid (2014) plantea “el reconocimiento de que el espacio público es para las personas, no para los vehículos, con lo que ello implica de restricción de la capacidad viaria de circulación”; entre las medidas se cuentan “las destinadas a disuadir el uso del coche”. En Melbourne (2030) planean que “remover los viajes en auto no indispensables de las calles liberará espacio valioso para hacerlas más seguras, atractivas y eficientes”. El de Londres sostiene que “los autos usan mucho espacio en relación con el número de personas que mueven, y la confianza en ese modo de transporte espacialmente ineficiente ha puesto a las calles de Londres entre las más congestionadas del mundo”. El de París tiene metas: crecimiento de 20% de viajes en transporte público, de 10% de modos activos, y reducción de 2% de viajes motorizados. ¡Hasta el de Los Ángeles (2035), antes paradigma del uso del auto, propone una reducción de kms. en auto de 5% anual! Habitat III lo sintetiza bien: “El objetivo debería ser disminuir la expansión, crear barrios compactos y caminables y reducir los kilómetros per cápita recorridos en auto”. En Chile, al menos en teoría, nuestros planes pos-

tulan las mismas ideas.

Así de claros los principios, evaluemos: ¿desincentiva esta propuesta el uso del automóvil ofreciendo alternativas sostenibles? No, se trata una autopista subterránea que, si mejora el espacio en superficie, lo hace hundiendo autos que tarde o temprano volverán a emerger.

El reporte “Revirtiendo la dependencia del automóvil” (OCDE, 2021) indica la clave: “convertir” conductores a un transporte público que sea una opción real para quien maneja un auto propio. Con las ventas de autos disparadas, y tratándose de comunas que inyectan enormes flujos al sistema, no todas las alternativas son iguales de seductoras para bajarlos de sus vehículos: el proyecto de Metro a La Dehesa, y el de tranvía en superficie por Las Condes (ambos existentes y fruto de la misma coordinación entre estos municipios) son muy superiores en esa capacidad de conversión que los buses que esta propuesta reordena. Sin buenas alternativas no habrá cambios.

Porque este proyecto, al menos en su versión actual, no está pensado para lograr esa conversión: promete en cambio -soterrándolos- un flujo expedito de autos. La triste experiencia enseña que esa promesa es humo, que tiene los días contados y que el costo de ella lo pagamos todos.