

INVERSIONES EN VIALIDAD URBANA Y USO DEL AUTOMOVIL

Se ha producido un cierto interés en torno a mis expresiones respecto a la relación que existiría entre los montos invertidos en obras viales en las ciudades y la evolución, por un lado, del número de automóviles por hogar, y por otro, de los hábitos de uso de esos automóviles por parte de la población para realizar sus viajes.

Creo percibir en las reacciones que se han hecho públicas un error de diagnóstico. Si bien comparto la tesis de que "lo deseable es que más personas puedan desplazarse, no que sólo unas pocas puedan hacerlo", que aparece escrita en la página editorial de El Mercurio del día 19 de marzo de 1994, no veo cómo puede desprenderse de allí que la forma más adecuada para llevar a cabo los desplazamientos es que toda la población utilice sus automóviles particulares intensivamente para realizar todos o la mayor parte de sus viajes. La posesión de vehículos, que puede ser una aspiración importante para muchas familias, no es, en sí misma, un problema. La cuestión es cómo se usan esos vehículos.

Nada sería más fácil para mí que sostener la idea que la congestión se resuelve, fundamentalmente, con más inversiones, idea que ha estado arraigada en nuestro país por muchísimos años, e inaugurar unas cuantas obras viales que podrían aparecer, en este contexto, como el inicio de

la solución de la congestión vía apertura de nuevas calles y ampliación de algunas calles existentes. Pero "lo que el país necesita es resolver problemas para poder desplazarse mejor" (El Mercurio, 19 de marzo de 1994), **lo cual incluye obras viales, pero estas obras no son lo más importante.** Y aquí está toda la diferencia.

Si se toma como ejemplo la ciudad de Santiago, en que hay un poco más de un millón de hogares y alrededor de un 30% de ellos disponen de automóvil, y se propone que todos los hogares tengan al menos un automóvil, el medio millón de vehículos existentes actualmente se encumbraría sobre el millón y medio. Eso significa que, de acuerdo a la hipótesis que los problemas de congestión se resuelven **fundamentalmente** con la construcción de más infraestructura, el número de pistas de las calles que actualmente sufren problemas de congestión debería triplicarse, y si ello no fuera posible, las pistas faltantes deberían proveerse mediante la apertura de nuevas vías. ¿Es eso físicamente posible, es decir, hay suficiente espacio en la ciudad para acomodar esas ampliaciones? ¿Es eso financieramente viable para el país? ¿Se mejora con esas medidas la calidad de la vida de los habitantes de la ciudad? Y, más importante aun, ¿se resuelve con ello los problemas de congestión? El caso de Ciudad de México es una demostración de que inmensas inversiones viales no sólo no "resuelven" los problemas de congestión, sino que ni siquiera son capaces de detener un proceso de deterioro grave de las condiciones de desplazamiento de los vehículos.

Lo cierto es que, junto con el aumento de los ingresos familiares, aumenta también el número de hogares que disponen de vehículos particulares para realizar sus viajes. Este

comportamiento, que me parece perfectamente legítimo, contiene una paradoja, porque conduce a una situación completamente contraria a la que guió los esfuerzos de las familias que adquirieron un vehículo por primera vez o aumentaron el número de vehículos en el hogar, que es la de facilitar sus desplazamientos. Salvo que se produjera un cambio radical en la forma en que se utilizan los automóviles, y por eso es tan importante la ley de tarificación vial que fue enviada al Congreso durante el gobierno del Presidente Aylwin.

Sería irresponsable y demagógico participar de este proceso desde una posición de responsabilidad en el gobierno y no intentar cambiar su rumbo y conducir un nuevo proceso, que lleve hacia una situación que sea viable financieramente y efectivamente mejore las condiciones de desplazamiento de las personas. Si ése es el objetivo, es indudable que en una ciudad como Santiago el énfasis debe ser puesto en el transporte público, en crear una infraestructura vial exclusiva para él, allí donde sea necesario, y en elevar significativamente sus características de comodidad y confiabilidad. Ese fue el planteamiento del programa del actual gobierno, y ese será el objetivo de esta administración.

Es obvio que el hecho de poner el énfasis en el transporte público no significa que no habrá más obras viales en las ciudades. De hecho, bajo este punto de vista compartido, el gobierno del Presidente Aylwin incrementó las inversiones en vialidad urbana a nivel nacional desde 15,1 a 25,2 millones de dólares al año, y en Santiago esta cifra pasó de 9,1 a 12,0 millones de dólares anuales. No debería haber, por lo tanto, ningún motivo de preocupación por parte de aquellos que promueven el aumento de las inversiones en obras viales. Lo que ocurre es que,

en el largo plazo, eso no basta. Si bien es cierto que hoy las velocidades promedio en nuestras ciudades son, todavía, razonables, no lo serán en el futuro, y ningún plan de obras resolverá, por sí solo, las dificultades que hoy enfrentan los desplazamientos.

Para clarificar aun más el punto, que sólo cierta dosis de prejuicios pudo convertir en un malentendido de esta magnitud, el gobierno del Presidente Frei propone aumentar el gasto en vialidad urbana muy por sobre los promedios históricos, varias veces por sobre lo que fue el promedio de los últimos años de la dictadura militar. Sin embargo, no creemos que esto sea suficiente para "resolver" los problemas de congestión de nuestras ciudades. Y no sólo no es suficiente: no está allí la clave de la solución que proponemos.