

Columna: De la AVO a la Avenida Las Condes

Jorge Heine y Ricardo Hurtubia | 06 Mayo, 2019

Tags: [américa vespucio](#), [avenida las condes](#), [avo](#), [árboles](#), [Columnas y entrevistas](#), [mop](#)

Fotos: Agencia Uno

Aunque se construya una autopista que ayude a sacar a los autos de Lo Barnechea, éstos igual terminarán en las calles (que ya no pueden crecer) de una ciudad donde la mayoría de las personas se mueve por otros medios. Según la última estadística oficial, sólo un 28% de los viajes que se realizan a diario en Santiago se hacen en auto y sólo el 5% utiliza autopistas urbanas.



Aún no se terminan de despejar los restos de los 1900 árboles echados abajo en Américo Vespucio para la construcción de la autopista Américo Vespucio Oriente (AVO) en el antiguo bandejón verde de la otrora digna avenida, y ya se ha propuesto una segunda autopista urbana en Santiago Oriente. Pese a los reclamos por la masacre arbórea que implicó la AVO y el engaño a la ciudadanía (el argumento del MOP en contra de una vía segregada para buses y de ciclovías fue que éstas obligarían a cortar árboles, los que se talaron igual), los alcaldes de las comunas afectadas insisten en una supuesta solución a la congestión que no es tal. Es más, no solo no resuelve el problema, sino que genera una serie de daños a la ciudad. La reunión de los ediles de Las Condes, Lo Barnechea y Vitacura con el Ministro de Obras Públicas, Juan Andrés Fontaine, para plantearle la posibilidad de una autopista subterránea por la Avenida Las Condes (con lo que el eje sumaría 10 pistas para autos) resulta preocupante, sobre todo por la buena acogida que esta iniciativa parece haber tenido en la autoridad ministerial.

La explosión del parque automotriz en la Región Metropolitana ha llevado a algunos a plantear que la solución para los cada día mayores tacos en la segunda capital más congestionada (y una de las más contaminadas) de Sudamérica estaría en las autopistas urbanas. Grave error. Está demostrado que aumentar la oferta o facilitar el uso de un medio de transporte induce a un mayor uso de éste. De hecho, la alta congestión que se observa en el sector oriente de la capital es producto de un círculo vicioso. Se construyeron nuevos barrios pensados para moverse sólo en auto, seguido de la construcción de infraestructura para el auto, lo que a su vez incentiva a la construcción de nuevos barrios del mismo estilo. Esto genera grandes áreas urbanas en que sus habitantes son usuarios cautivos del automóvil. La autopista Costanera Norte transformó a sectores aislados de la ciudad, no tan valorados para vivir por su relativa lejanía, en "cercanos" (al menos en la percepción inicial), y atractivos para desarrollo residencial. El éxito de los proyectos inmobiliarios en La Dehesa y sus alrededores se explica en gran parte por esta autopista. Algo similar ocurre con Chicureo y la Radial Nororiental hoy en día. Sin embargo, al ser barrios de baja densidad y no haber transporte público de calidad (el poco que hay está atrapado en el mismo taco que los autos), lo que se da es el colapso vial.

Construir otra autopista en Santiago Oriente generará en el corto plazo un incentivo

aun mayor a moverse en auto y, a la larga, inducirá a un mayor crecimiento urbano del sector, pero continuando el patrón de desarrollo ciudadano insostenible (basado en el auto) con el consecuente aumento de la congestión. Esto es predecible: en muchas ciudades alrededor del mundo se observa que, poco tiempo después de construir autopistas urbanas, éstas alcanzan altos niveles de congestión, aumentándola además en el resto de la red urbana. El caso de Seúl (Corea) demostró lo opuesto: demoler una autopista urbana no sólo devolvió un espacio público valioso a la ciudad, sino que además redujo los niveles de congestión en general. Producto de lo anterior, muchas ciudades han demolido o planean demoler sus autopistas urbanas, pues se han dado cuenta de que *lejos de mitigar los tacos, los aumentan*.

Aunque se construya una autopista que ayude a sacar a los autos de Lo Barnechea, éstos igual terminarán en las calles (que ya no pueden crecer) de una ciudad donde la mayoría de las personas se mueve por otros medios. Según la última estadística oficial, sólo un 28% de los viajes que se realizan a diario en Santiago se hacen en auto y sólo el 5% utiliza autopistas urbanas. A modo de comparación, los viajes en bicicleta representan un 4% del total. Sin embargo, no hay proporción alguna entre las enormes cantidades de recursos públicos (US\$ 450 millones de subsidio en el caso de AVO) y espacio (el recurso más escaso de la ciudad) asignados a autopistas, y lo otorgado a facilidades peatonales, ciclovías y transporte público de superficie. Adicionalmente, los proyectos para bicicletas y peatones suelen enfrentar obstáculos y trabas burocráticas, gatilladas por el temor a que entorpezcan el flujo de autos. Esto es no solo injusto, sino que además nos aleja de alcanzar patrones de movilidad urbana sustentables. Un ejemplo de ello fue la amputación del proyecto del Mapocho Pedaleable, que estaba aprobado y financiado, solo por ahorrar una cifra mínima.

Es obvio que seguir haciendo lo mismo que hemos hecho hasta ahora no es la solución. Si en vez de seguir cortando la ciudad con autopistas urbanas, que tanto daño hacen, potenciamos el transporte público, ello crea una alternativa expedita y atractiva, permitiendo viajar en tiempos razonables a los habitantes de estas comunas y a los que trabajan en ellas. Ello también reduciría la demanda por uso del auto y generar incentivos a un desarrollo inmobiliario más sostenible, más denso y menos dependiente del automóvil, creando barrios con más vida de calle. Es esto lo que está ocurriendo en muchas ciudades europeas e incluso en Estados Unidos (un país históricamente automovilista), en que muchos jóvenes no solo no tienen auto, sino que ni siquiera se molestan en sacar licencia de conducir, porque no está en sus planes hacerlo nunca.

El tipo de plataforma más adecuada para esto (Metro, tranvía, corredores de buses de alto estándar u otros) dependerá de los estudios técnicos del caso y de las prioridades fijadas por las autoridades de las comunas y los ministerios involucrados. Hay que tener claro que en esto no hay una "bala de plata" que vaya a resolver este enorme desafío de la noche a la mañana. Soluciones incrementales y que complementan el transporte público (como las bicicletas públicas y los monopatines eléctricos, tan útiles para la "última milla", de la casa al paradero de buses, o de la estación de Metro al lugar de trabajo) han demostrado su efectividad, aunque todavía no sean usadas masivamente. La clave está en fomentar la multimodalidad, lo que requiere de una visión estratégica integrada y que abarque a todo el territorio.

No es posible hacer autopistas y favorecer el transporte público al mismo tiempo. Ello se debe a las obvias limitaciones de espacio (una autopista subterránea elimina la posibilidad de hacer Metro, y sus salidas están demasiado distanciadas como para tener servicios de buses) y de tipo económico (un aumento en la capacidad vial hace que el uso del auto sea más atractivo y depreda la demanda por transporte público, haciéndolo menos viable). Las grandes capitales europeas como Londres, Madrid y París se han dado cuenta que el modelo ciudadano de los cincuenta y sesenta, basado en el automóvil, está obsoleto. Así, excluyen a los autos de los centros de actividades vía tarificación vial y/o disminución del número de estacionamientos. Al mismo tiempo realizan grandes inversiones en transporte público, ciclovías, paseos peatonales y espacios públicos que crean "calles pegajosas" (en la expresión del urbanista canadiense Brent Toderian) que hacen atractivo el caminar e interactuar con otros. El espacio para estas inversiones se obtiene mediante la reducción del espacio para el automóvil. A ello es lo que debemos propender.

El que no haya una autoridad integrada a cargo del transporte en la Región Metropolitana (el Ministerio de Transporte tiene solo potestades normativas, sin presupuesto) no puede significar que sigamos empujando a la capital hacia "soluciones" de parche que solo exacerban los enormes problemas de congestión y contaminación que la afectan, solo porque son un buen negocio, como es el caso de las autopistas urbanas. Se estima que 3000 personas al año mueren en la RM como resultado de la contaminación ambiental, en gran parte causada por fuentes móviles. ¿Queremos acaso que esta cifra siga en aumento?

Como hemos visto en años recientes, el cambio climático es una amenaza real y Chile será uno de los países más afectados. Urge tomar medidas al respecto. El transporte privado es una de las principales fuentes de emisión de CO2. Se ha dicho que, por ser subterránea, la propuesta autopista por la Avenida Las Condes no contaminaría. Ello es falso. Las emisiones saldrán de todas formas a la atmósfera. Lo que es peor, lo harán por chimeneas que se suelen ocultar en protoparques, que exponen a usuarios y vecinos a emisiones concentradas (algo que ocurrirá también en Américo Vespucio con la AVO). No podemos seguir por este camino, que nos está llevando no solo a ignorar, sino que exacerbar un enorme desafío-país.

Llevamos décadas siguiendo un patrón de desarrollo urbano que no es sostenible y debemos hacer algo al respecto. Como dijo Albert Einstein, "la definición de locura es hacer la misma cosa, una y otra vez, pero esperando resultados distintos". Seamos sensatos. Evitemos la locura.

Jorge Heine es abogado y exministro de Estado. Ricardo Hurtubia es Académico del Departamento de Ingeniería del Transporte y de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Católica de Chile.