

Columna de opinión / Movilidad en el Gran Valparaíso

jueves, 31 de marzo de 2022, Fuente: Asiva



Por Gonzalo Tellería Olmos Arquitecto – UV Magister (c) en Economía Urbana y PUR – UVM En las últimas semanas se ha vuelto a poner en varios medios locales el tema de la movilidad de los ciudadanos de nuestro Gran Valparaíso. Se escuchan temas como largos trayectos, déficit de conductores, posibilidad de disminuir tiempos de viaje donde la infraestructura lo permita y un largo etcétera. Gonzalo Tellería Olmos. Desde tiempo lejanos, la movilidad ha sido una preocupación de los ciudadanos para ahorrar tiempo en sus desplazamientos. Baste recordar las gestiones en tiempos del Imperio Romano donde se emplazaron 45 puntos de distribución de alimentos -para los 200.000 pobres censados- en los tiempos de Claudio (año 41 d.C.), de tal forma que los habitantes beneficiados no tuvieran que hacer largas caminatas ni aglomerarse esperando. Una forma de “acercar” la ciudad a los pobladores de la misma. Nuestra área metropolitana, como una exponente de ciudad difusa o dispersa (desde 1979) con leves concentraciones moderadas, presenta variadas dificultades que en el tema movilidad se observan; largas distancias a recorrer entre las zonas habitacionales (Peñablanca y Limache, p.e.) y las laborales (principalmente Valparaíso y Viña del Mar); topografía que obliga al uso de taxibuses por sobre ómnibuses y trolebuses, y de taxis colectivos que conectan los cerros entre ellos y el plan; transporte no integrado entre Merval, Locomoción colectiva y Ascensores; mala calidad del transporte público (en la eterna espera del Transvalparaíso) y falta de modos de transporte (tranvías, ciclovías, ascensores en desuso, etc.); desprolijidad en su funcionamiento y horarios donde sencillamente no se encuentran buses disponibles, y una larga lista de factores que no invitan a usar estos medios masivos, que se han aumentado por la posibilidad de contagios con la epidemia del Covid 19. Considerando el sostenido aumento del ingreso per capita del chileno, y, la facilidad de adquirir un automóvil, sumado a lo expuesto precedentemente, en la última Encuesta Origen Destino (EOD) de 2014 se observa claramente como ha bajado el uso del transporte público (-37.08% menos que en 1998) y el aumento del uso del automóvil (+86.06%), dejando a éste último como el medio principal del transporte en nuestro Gran Valparaíso, con un total de viajes diarios de 2.295.100. (ver cuadro 1). Cuadro 1: Comparativo EOD 2014, SECTRA, Ministerio Transportes y Telecomunicaciones. Señalábamos que las principales urbes de nuestro Gran Valparaíso son ciudades difusas, un modelo que se caracteriza por un desarrollo extensivo en el territorio, y usos de suelo y funcionalidades exclusivas que como consecuencia derivan en una segregación, existiendo aún muchos sitios eriazos -en zonas cercanas a los centros urbanos- degradados y sin estímulo alguno para su desarrollo. Así las cosas, la red de transporte y el transporte privado son los grandes privilegiados en importancia, y que se muestran en el número de viajes y los destinos de los mismos, por ejemplo: se vive en Peñablanca y se trabaja en Valparaíso, se compra en Viña del Mar y se pasea por Concón. La exclusividad de zonas del territorio trae otras consecuencias, propias de la segregación espacial; terrenos abandonados o deteriorados en el periurbano, áreas financieras abandonadas en el fin de semana, localidades gastronómicas sin vida fuera del horario de sus funciones, etc. Con todo lo expuesto es fácil concluir que, para tener una mejor calidad de vida en una ciudad, la movilidad es fundamental. No sólo genera un ordenamiento al territorio, mejora la calidad del espacio público, permite desplazamientos en tiempos razonables para los ciudadanos y estando integrado a la planificación de la ciudad logra el objetivo de desarrollo sostenible y orgánico. A pesar del crecimiento sostenido en nuestra economía la gran deuda está justamente en nuestra movilidad y “me permito agregar- en los espacios públicos, lugares de esparcimiento y encuentro, que son instancias de convivencia social y resultan la base en la cual todos podemos ser iguales en cuanto a la calidad del ambiente que nos rodea. Y la calidad del ambiente es clave para los tiempos que estamos viviendo. No debemos olvidar que Chile firmó el acuerdo de París (2015) a lo cual nos obligamos con claras estrategias de disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero, que, si bien hemos avanzado en varios tópicos, la situación de nuestra movilidad post-pandemia, a simple vista, podría estar generando un retroceso en ello. Si a lo anterior adicionamos las alzas sostenida del petróleo y derivados y la compleja situación económica del país, urge, entonces, generar de manera urgente una movilidad urbana sostenible para el Gran Valparaíso. Las medidas para una movilidad urbana sostenible deben reducir el volumen de tráfico generado por el uso del vehículo particular, incentivando el paso de una parte significativa de los usuarios hacia el transporte público, y los desplazamientos a pie o en bicicleta. En simple, debemos hacer todo lo posible “desde las políticas públicas- para que dejemos el automóvil en casa. Un asunto relevante en las ciudades del mundo que han resuelto exitosamente el tema (Berlín y Auckland) corresponde a la gestión y administración de los sistemas de movilidad, un asunto que estamos muy débiles y que daría para un artículo completo, sin embargo, es necesario relevar. Es necesario avanzar en un tipo de urbanismo y arquitectura que brinde acceso y facilidades a los peatones circulando por las aceras tradicionales, los paseos peatonales y las vías con templado de tráfico, los caminos rurales, los paseos de bordes de río, esteros y mar, lo que ayudará a que se incrementen los desplazamientos a pie por nuestras ciudades. (Foto principal: alahora.cl)