

Entrevista Gerardo Fercovic

Es sabido que Providencia es una de las comunas con mayor tasa de motorización en Santiago, y también cantidad de población flotante, durante la semana hábil. ¿Cómo describiría usted la política que Providencia tiene para hacerse cargo de la movilidad en la comuna? Concretamente pensando en las personas que no se desplazan en vehículos motorizados privados.

Bueno, es un tremendo tema, que me va a costar resumir. Yo te diría, primero me gustaría partir por un ángulo de la respuesta que tiene que ver con que este es un tema absolutamente en desarrollo. Las cosas no están cien por ciento definidas, ni siquiera a nivel estratégico.

Yo quisiera tener otro discurso, y decirte “esto está planificado completamente”, pero eso no es exacto. Lo que ha habido es un “olfato” para darle un rol que se merece a la movilidad peatonal y ciclista. Y ese movimiento ya lleva bastante tiempo. Yo te diría que partió el año 2007 con bastante fuerza, con los primeros diseños de ciclovía. Esto fue respaldado por la respuesta de la comunidad a través de una consulta pública, que valoró la posibilidad de interconectar los parques.

Eso se concretó a través de la ciclovía de Pocuro, que es del año '98. Ciclovía que a la fecha tiene bastantes cuestionamientos respecto de su diseño, por parte de los ciclistas. De manera que sus características de diseño y operativas están siendo en este momento re-evaluadas por la Municipalidad, porque tenemos ahora una mirada retrospectiva y actualizada. Como diciendo “mira, lo que hemos hecho durante los últimos 15 años puede ser valioso, pero presenta carencias que te pueden afectar el objetivo”. Objetivo que es justamente el de promover la movilidad sustentable.

Mencionábamos antes el proyecto de bicicletas públicas, que es un proyecto mucho más reciente. Entre el '97 y '98, se siguió avanzando en generar mayor oferta ciclovial, pero el 2008 se tomó la decisión de partir con un proyecto pequeño, que es el que tenemos, de bicicletas públicas.

Uno de los ángulos del proyecto es justamente ver que en varias ciudades del mundo estaban operando sistemas de bicicletas públicas, con mucho éxito. Sin embargo, esos proyectos eran de gran tamaño, y nosotros no estábamos en condiciones de ejecutar algo así, a menos que se hubiese seguido el mismo modelo de negocios que se seguía en estos países, europeos sobre todo. Esto consideraba el financiamiento de las bicicletas públicas a través de explotación publicitaria.

Aquí concretamente se recibió una oferta de parte de una de las multinacionales que se dedica a esto. En el mundo son fundamentalmente dos: Jean-Claude Decaux, y Clear Channel. Clear Channel vino; tuvo una participación muy activa, y propuso una red de 50 estaciones y 700 bicicletas. Esto, para el tamaño de Providencia, que tiene una población residente del orden de

140.000 personas, y flotante de 600.000 personas, ese tamaño propuesto era bastante razonable.

Sin embargo, ellos requerían liberar una cantidad de metros cuadrados para explotación publicitaria, que el Municipio no estaba dispuesto a conceder. Entonces ese modelo, planteado de esa forma, no se pudo implementar. Chocaba con un valor que el Municipio le asigna gran importancia: la imagen urbana, la pulcritud, la austeridad.

Esa línea, entonces, se desechó. Se buscó una propuesta mucho más modesta; que tuviera 10 estaciones de distribución en ese momento, y en el transcurso del primero contrato, que duró dos años, crecimos a 15 estaciones. Luego se re-licitó el servicio y se aumentó a 18 estaciones. Ahora evidentemente queremos seguir creciendo, porque para el tamaño de Providencia y su población flotante, 18 estaciones con 180 bicicletas es una cantidad realmente exigua.

El objetivo es contribuir a que la gente cambie su forma de viajar. Es un objetivo absolutamente manifiesto. El disponer de bicicletas públicas es un mecanismo, entendemos, para avanzar hacia ese objetivo. Pero el objetivo final es el cambio en la partición modal. Las bicicletas no son un objetivo en sí. Son un medio.

Porque perfectamente podría ocurrir que una herramienta más efectiva fuera la densificación de la infraestructura ciclovial, y seguir una ruta diferente. Podría ser. En este momento trabajamos con las dos herramientas. En infraestructura de ciclovías, precisamente, se está trabajando un proyecto interesante, que es la consolidación de la senda ciclista del Parque Uruguay. Estrictamente no es una ciclovía, sino que más bien el aprovechamiento de una senda que es utilizada por ciclistas y peatones, dotándola de ciertas herramientas de regulación formales. Regulación de semáforos, demarcación correspondiente, señalización, solución de ciertas zonas de conflicto a nivel de accidentalidad, etc. De manera que, en un par de meses, eso estará completamente operativo y constituirá, de hecho, una ciclovía.

Respecto de la red de ciclovías, y concretamente, su articulación con el sistema de bicicletas públicas, ¿cómo ven ustedes que se ha percibido ese servicio?

Hay varias encuestas que se han realizado. Una de ellas es la encuesta Adimark, y otra es una consulta digital propia que hizo el Municipio. En ambas el servicio de bicicletas públicas aparece con una alta valoración. Yo te diría con una nota del orden de un 5.5.

Aspectos negativos se constituyen por la baja cobertura de la red de estaciones. Eso es explícitamente cuestionado por el público, que considera que todavía tenemos una irrigación carente. Por lo tanto, tenemos que crecer.

Hay otros aspectos, que hablan de un servicio que no es óptimo todavía. Por ejemplo, la cantidad de bicicletas no da respuesta a la concentración de demanda que se da en horario punta de la mañana en ciertos puntos.

Porque las bicicletas se van retirando a una velocidad impresionante. O sea, tienes una estación llena, y en cuestión de quince minutos te queda totalmente vacía. Y eso coincide con el horario punta de la mañana. Y la reposición de las bicicletas, trasladarlas en vehículo de carga, no es un asunto simple de resolver.

Es interesante que uno de los momentos de mayor demanda sea en la mañana. O sea, estas bicicletas no se ocupan necesariamente para pasear digamos, sino que para ir al trabajo.

Ah, no, pero ahí hay un aprendizaje que es absolutamente nítido. El horario de mayor uso de las bicicletas coincide plenamente con los horarios punta de la ciudad. Plenamente.

O sea, no hay ni la más remota duda de que esto no se usa por razones recreacionales o deportivas. Es tanto así, que durante el primer contrato que tuvimos, las bicicletas se usaban todos los días. Sábado, domingo y festivos.

La demanda registrada en esos días de feriado era tan pequeña, que en el segundo contrato se terminó eso y se dejó solamente día hábil y día sábado en la mañana. Es decir, se reconoció un hecho medible, que es que la demanda se concentra en los momentos en que la gente viaja por razones de estudio, trabajo, y gestiones.

En general, sobre todo en términos de cobertura, estamos carentes. Estamos trabajando para producir un cambio importante a nivel local, que es llegar a un orden de 25 estaciones. Esa sería una meta razonable para el próximo año.

Para eso, hicimos un cambio en el segundo contrato. Establecimos la posibilidad de incluir publicidad en las bicicletas. Cosa que no estaba permitida en el primer contrato. Queremos buscar un sistema híbrido; que el Municipio siga financiando, pero recibir un aporte de privados para ayudarnos a crecer.

Nosotros sabemos que los tamaños de este servicio en el mundo son del orden de 5.000 bicicletas. París tiene 20.000. Nosotros con 180, digamos...es evidente que no podemos jugar un rol relevante a la hora de modificar la partición modal. Es una cosa casi simbólica, a pesar de que ha movilizadounos 700 viajes al día. En días fríos y con riesgo de lluvia, baja al orden de 500 viajes. En condiciones óptimas, pasa de 800.

¿Se sabe de otras comunas interesadas en implementar proyectos parecidos? ¿Se han visualizado alianzas en ese sentido?

Absolutamente. Hay muchos esfuerzos en generar réplicas del proyecto en otras comunas. Esfuerzos desde las mismas comunas.

Las Condes está muy interesada. Estamos viendo ahí una posibilidad que está alojada en este momento en la Dirección Jurídica de la Municipalidad. Eso, para ver si la propuesta del alcalde De la Maza es factible desde un punto de vista legal.

De todas maneras, hay una iniciativa totalmente manifiesta de Las Condes para extender el servicio de bicicletas públicas de Providencia hacia Las Condes. Esa es la propuesta de ellos, muy concreta.

Además, la comuna de Santiago ha estado trabajando bastante este tema. Ellos recibieron una propuesta técnica de Brasil, que tuvieron un sistema en Brasilia. No sé si sigue operativo. La idea es replicarlo en Santiago, pero todavía eso no ha ocurrido.

Además hay otras comunas en Chile, no sólo en Santiago. Está La Serena, Rancagua...Eso a nivel de las comunas. Pero a nivel de la ciudad de Santiago, hay un estudio que encargó el Gobierno Regional a una consulta que es Sapag & Sapag, para evaluar la factibilidad de implementar un sistema de bicicletas públicas para la ciudad completa. Ese estudio está muy avanzado. Deberíamos tener los resultados en un mes más.

Sin embargo, ya tenemos resultados preliminares. Se identificó un área de la ciudad que ellos denominan una "tripa central", que va desde Las Condes hasta Estación Central, tomando todas las comunas que están entre medio. Además define dos comunas "isla", que son Maipú y La Florida, que ellos consideran que es completamente factible implementar desde ya servicios de bicicletas públicas.

En ese estudio, ¿se considera la interconectividad con el transporte público?

Absolutamente. La condición intermodal es una premisa del proyecto.

Respecto de la ubicación de las estaciones, se da algo bien curioso. Efectivamente la definición de las estaciones siempre se consideró en relación a los centros atractores y generadores de viajes, como el barrio universitario, y las estaciones intermodales, como es por ejemplo el sector de la estación de metro Manuel Montt.

Había un tercer criterio, que era que tuviera accesibilidad ciclovial. Pero el problema es que con una red ciclovial tan pequeña todavía, si tu aplicas estrictamente esa condición, probablemente no ibas a poder poner todas las estaciones que quisieras. Entonces tuvimos una situación muy particular, que se dio en el sector de Lota con Ricardo Lyon. Ahí no puedes acceder con ninguna facilidad ciclovial. El gran debate, entonces, era ese. ¿Era un punto adecuado para instalar una estación de bicicletas públicas?

Tiene condiciones positivas, que es alta visibilidad, cercanía al metro, al transporte colectivo de superficie. Pero no tiene accesibilidad ciclovial. El Municipio sabía que estábamos prontos a inaugurar un proyecto de ciclovía de alto estándar en Ricardo Lyon, así que anticipó a la oferta que iba a estar ahí, y se puso la estación.

Lo paradójal es que es una de las estaciones más usadas. La gente llega igual. Ahora, esto no es simple, porque probablemente muchos de esos ciclistas que llegan a esa estación lo hacen a través de la vereda. Y eso es una infracción. No solamente eso, sino que genera conflictos con los peatones, y se supone que en la escala de movilidad sustentable, el peatón es el rey. Hay que resguardarlo a como dé lugar. Entonces tenemos ahí un choque de dos valores que sonpreciados.

Pero estamos tratando de avanzar. En realidad, si nos hubiésemos quedado inactivos frente al primer problema que tuvimos en todo este desarrollo, nos habríamos quedado eternamente detenidos, porque esto es inherentemente conflictivo. Lo que hemos hecho, en el fondo, es avanzar igual.

Te menciono esto porque está, por ejemplo, el tema de los cascos. Pero si tú amarras rígidamente el préstamo de la bicicleta al uso del casco, probablemente vas a renunciar a tres cuartas partes de la demanda. Es decir, no vas a lograr, a través de esa imposición, modificar la cultura de los usuarios. Entonces el Municipio, en 2008, dijo “soltemos las cosas”. Que cada usuario se comprometa por su seguridad a través de un contrato, pero si el tipo no quiere usar el casco nosotros igual le vamos a pasar la bicicleta. Es un tema súper discutible, porque siendo una entidad pública tenemos que respetar la ley. Pero estaba el enorme riesgo de que si tu imponías el uso del casco, la demanda no habría sido probablemente de 800 viajes al día, sino que tal vez de 200.

Ahora bien, la obligación de usar casco es un aspecto que se discute en el mundo. En los países que han llegado a altos estándares de movilidad sustentable, como Holanda o Dinamarca, el uso del casco es estricto para los niños. Pero no para los adultos. Y ellos tienen una accidentalidad bajísima.

En ese sentido, ¿cómo se enfrenta en el Municipio ese problema? Concretamente el encuentro entre el ciclista y el vehículo motorizado.

Ahí hay harto que decir. Primero, en Chile la accidentalidad de tránsito es muy alta. Sin embargo, la accidentalidad asociada a bicicletas públicas es muy baja.

Cuando nosotros estábamos pensando el proyecto, ese era uno de nuestros principales temores. Bueno, ese es uno de los resultados más impresionantes y alentadores, porque en tres año y medio hemos tenido entre 6 y 8 accidentes. El más grave es una fractura de tobillo.

Por cierto que eso es grave, para nosotros lo es. Pero si tú miras que tienes 800 viajes al día, en tres año y medio, una fractura de tobillo, aunque suene brutal decirlo, es poca cosa. Ahí tenemos un hecho alentador.

Tenemos un tremendo conflicto, por otro lado, que es el de peatón y ciclista. Hay muchos ciclistas que no se atreven a andar en la calzada, pudiendo hacerlo. Y también tenemos el problema que hablábamos antes de la red ciclovial tan carente que tenemos.

Aquí afuera, en Pedro de Valdivia, hemos estado haciendo el ejercicio de contar los ciclistas que andan en la vereda. Tenemos 160 ciclistas por hora, en el horario punta de la mañana. En Pucuro tenemos 300. O sea, más de la mitad de los ciclistas que andan en una ciclovía formal, andan en infracción, en vereda. Y eso te pone en conflicto con los peatones. Ahí salen accidentes graves.

Providencia es una comuna con muchos viejos. Es una maravilla, desde el punto de vista de la movilidad sustentable, que un señor o una señora decida ir caminando a comprar, y volver caminando a su casa con dos bolsas. Pero resulta que viene un ciclista, y le pasa a llevar la bolsa, y le produce una torsión, y la persona cae al suelo y se fractura la clavícula. Ahí tenemos un conflicto muy severo. ¿En qué estamos pensando? En densificar la red ciclovial.

Ahora, la gran decisión es generar una ciclovía basada en un nuevo paradigma de diseño, en Ricardo Lyon. Es decir, mirar todo lo que hemos hecho en ciclovías, ver en qué nos hemos equivocado, escuchar a los ciclistas. O sea, no ver esto desde la óptica vertical del diseño urbano. ¿Qué hemos hecho nosotros? Nos juntamos con los ciclistas. Llamamos a las organizaciones, y ellos han venido. Siempre consideran que la interacción es poca. Siempre quieren tener más participación. Probablemente todavía hay más holgura para que así sea.

Con todo, lo que hemos escuchado de ellos ha sido relevante para modificar ciertas prácticas de diseño. Por ejemplo, ellos dicen que muchos de los ciclistas activos no andan por la ciclovía. Porque les resulta molesto, lento y peligroso. ¡O sea, si a ti un usuario te dice eso, lo menos que puedes hacer es considerar que has fracasado en tu esfuerzo de diseño!

¿Pero por qué? Si tú tienes una ciclovía que va teniendo cambio de trazado, con recovecos en las esquinas, pretendes disminuir la velocidad del ciclista en la esquina y mejorar su seguridad. Pero se ha producido exactamente el efecto inverso. Porque el ciclista, con ese cambio de dirección, pierde contacto visual con el automovilista, y éste no respeta su derecho preferente de paso. Te cito sólo este aspecto, entre muchos otros.

Entonces, el Municipio dice “conforme, las nuevas ciclovías no cometerán este error”. El proyecto de Ricardo Lyon parte en el límite comunal, que es Lautaro Ferrer por el sur, y llega hasta Coyancura (no puede todavía empalmar con Parque Uruguay; eso queda para una segunda etapa). Pero tienes un trayecto de unos 2,2 kilómetros en que el ciclista no experimenta absolutamente ningún cambio en su eje de desplazamiento. Ninguno. En ninguna parte de toda esa trayectoria. Entonces, con eso le damos una jerarquía a la movilidad ciclista, que es la que se merece.

Hay muchos otros aspectos. Esta ciclovía de Ricardo Lyon se construye, en su primera pista poniente, sobre lo que hoy es estacionamiento de vehículos motorizados. Es decir, se genera infraestructura ciclovial a partir del reciclaje de la infraestructura motorizada, y no se le quita ni al peatón ni al área de recreación, como un parque. Se construye en plena calzada.

Eso por supuesto tiene un costo, porque tienes un montón de reservados legales concedidos, estacionamientos para hoteles, que se tienen que reubicar. Pero la infraestructura nace de la calzada.

¿Hay alguna ciudad o país, europeo o latinoamericano, que ustedes ven como un buen referente para la comuna?

Sí, claro. Justamente tuvimos la posibilidad de viajar a Copenhague el año pasado. Hace cinco años atrás la Intendencia Metropolitana estableció un convenio con la cooperación holandesa, para la ciclo inclusión en Chile. De ahí tomamos muchas experiencias.

Ellos vinieron, nos visitaron. Tuvieron una mirada crítica respecto del diseño de las ciclovías de Providencia. Objetaron el tema del trazado. A nivel técnico ha habido una cooperación muy fuerte.

El año pasado en Dinamarca vimos muchos elementos funcionando, con resultados absolutamente maravillosos en términos de sustentabilidad urbana. Porque en el gran Copenhague la partición modal tiene un 37% de viajes en bicicleta. Nosotros, en 2001, teníamos un 1,84%. Entonces, el desfase que hay es gigantesco. Son otras ciudades.

Se habla de que en 2008 ya teníamos como un 5%. Tenemos razones para creer que ese cambio modal se está acentuando.

Respecto del transporte público, posiblemente en la comuna existe un uso muy intensivo. Son sistemas que han tenido crisis, que se han visto muy desafiados. ¿Cómo se ha vivido eso en Providencia? ¿Cuáles han sido los principales desafíos?

Ese es un tremendo tema, muy difícil de acotar. Pero primero un auto-cuestionamiento. En Providencia no ha habido, hasta la fecha y a mi juicio, una línea estratégica clara en relación a promover de manera efectiva el uso del transporte público motorizado. No ha habido una política manifiesta.

En este momento hay un replanteamiento en Providencia, en que todo esto se está conversando. Digo esto porque nosotros interactuamos mucho con Transantiago. Con Metro también, pero en general las cosas con Metro vienen más “cortadas”. Digamos, en los proyectos Metro, en términos generales, se conciben en Metro y llegan a la comuna sin mucha participación local. Ha habido poco diálogo.

Ahora hemos estado reuniéndonos con Metro, y se observan síntomas un poco diferentes. Ellos están muy abiertos a generar diseños más armónicos en relación a las estaciones. Pero por ejemplo ellos han definido que van a tener una estación en la Plaza Pedro de Valdivia, y la próxima estaría en Los Leones. O sea, ahí tú tienes dos kilómetros sin estación. Y eso es un problema.

El Metro dice que no hay demanda que justifique una estación intermedia. Y a nosotros nos complica en demasía aceptar ese argumento. Cuando el estándar internacional que el mismo Metro declara es que las estaciones no deberían estar a más de 1.5 kilómetros entre sí.

El Municipio le hizo ver esto a Metro, y se respondió que como la demanda no justifica la estación, ustedes tendrían que participar del financiamiento. Es un tema en desarrollo, pero los proyectos de Metro son de montos gigantescos. Entonces, para el Municipio este requerimiento es muy difícil. Todavía existen alternativas intermedias, como por ejemplo dejar construida la estación en obra gruesa y no habilitarla de inmediato. El problema es que el 80% del costo de la estación es la obra gruesa.

Ahora, respecto del Transantiago, hay una interacción permanente. Pero ahí yo noto que el Municipio nunca los ha considerado, en términos genuinos, como un socio estratégico relevante. Lo ha visto como una entidad externa que viene a pedir cosas. Un poco eso hasta la fecha.

Cuestión que, como les decía, está en plena discusión hoy en Providencia, porque así no vamos a construir una ciudad más sustentable. Dado que el rol que tiene el transporte público motorizado es absolutamente central.

El nuevo paradigma, de lo que se puede hacer desde la perspectiva comunal para generar un sistema de transporte colectivo óptimo, es algo en lo que nos falta mucho camino por recorrer. Se ha trabajado en términos muy puntuales, para resolver el día a día. Transantiago pide un nuevo paradero, y el Municipio dice “conforme, pero ponlo después del semáforo por tales razones”, etc.

No digo que no haya habido una concepción espacial de la comuna; sí la ha habido. Pero no ha habido una línea estratégica única en la que estemos todos alineados, y en la que le demos a Transantiago el rol que merece.

Entonces el otro día en una reunión de movilidad sustentable, dijimos: “Bueno, en la escala de modos de transporte de mayor a menor sustentabilidad, primero está el peatón, después el ciclista, luego el transporte colectivo, el privado compartido, y luego el individual motorizado”. Si esa es la escala, ¿cómo estamos trabajando en concordancia con ella? ¿Las políticas de movilidad son concordantes con esa escala? Muchas veces se ha privilegiado la fluidez de la movilidad motorizada en contra de la peatonal. Eso es una incoherencia. ¿Y qué hacemos? Bueno, en esa discusión estamos. Y esa es una cosa absolutamente en desarrollo que yo no sé en qué va a terminar.

¿Y esa conversación busca incluir en la planificación estratégica comunal estos elementos?

Claro. Curiosamente, lo que es la planificación de las ciclovías ha seguido una línea estratégica, pero no necesariamente ha sido una planificación estratégica de todo el Municipio para todos los modos de transporte. Eso no ha habido. Si hubiese habido, la interacción con Transantiago habría sido distinta.

Muchas veces la actitud que ha tenido el Municipio frente a un nuevo requerimiento del Transantiago ha sido como que el Transantiago nos ha estado imponiendo una visión de ellos. Cuando en realidad lo que tú tienes que hacer, si lo consideras un genuino socio estratégico, es empatizar con sus requerimientos. Hay ahí una cuestión de cultura organizacional que hay que cambiar. Es ver al otro, en este caso Transantiago, como socio. No lo hemos visto como socio.

Uno de los proyectos más polémicos y conocidos en Santiago actualmente es el de Costanera Center. Concretamente, uno de los principales temores que levanta es el que tiene que ver con los impactos que el complejo tendrá sobre la movilidad cotidiana de las personas en Providencia. ¿Son infundados estos temores? ¿Qué impactos estiman que existirán sobre la movilidad de las personas, y qué medidas se han tomado o se tomarán para enfrentarlos?

Son varios temas. Antes de entrar a responder, te aclaro que no soy yo el profesional que está más metido en el tema de las mitigaciones. Hay un equipo especializado que tiene esa función, y que podría darte una respuesta mucho más contundente.

Haciendo esa salvedad, yo te diría que las aprehensiones son fundadas. Porque hay cuestiones objetivas, que tienen que ver con la dimensión del edificio. Y esa dimensión está asociada a una demanda. Y resulta que la capacidad de la accesibilidad es limitada. Por lo tanto, hay ciertas variables bastante objetivas que justifican una cierta aprehensión.

Por otro lado, los modelos de análisis siempre van a tener un porcentaje de error que puede ser relevante. Ya sea porque los datos no son genuinos, porque hay variables no consideradas, o porque los modelos tengan fallas. La imposibilidad de predecir lo que va a ocurrir, para mí, es un hecho. O sea, nadie puede predecir lo que va a ocurrir.

En lo personal, estoy convencido de que las personas toman decisiones de viaje muy rápido. Si los primeros días existen problemas de movilidad que son relevantes, se va a producir un cambio radical en las decisiones de viaje de las personas afectadas. Lo vimos cuando se implementó Transantiago. El primer día de Transantiago, un tiempo de viaje que duraba por ejemplo 45 minutos, tomó dos horas.

Sin embargo, al segundo día se provocó un fenómeno conductual extraordinario. Esa persona que había demorado dos horas dijo “Yo por ningún motivo voy a padecer lo mismo mañana”, y modificó su viaje de manera radical. Sea yéndose más temprano, o yéndose más tarde, o cambiando su trazado, o cambiando de modo. Ese cambio tan volátil en la decisión de viaje, creo que juega un rol relevante acá. No sé cuál es el impacto.

Respecto de las mitigaciones, éstas están asociadas a las etapas de servicio del edificio. El edificio no parte a plena capacidad de inmediato. En adición a ello, el Municipio, no solamente con el titular del proyecto, sino que con el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Obras

Públicas, y la Unidad Operativa de Control de Tránsito; ha convenido otras medidas de mitigación. Y la empresa las ha aceptado.

¿Esas medidas están diseñadas para mitigación de los impactos más bien para los automovilistas, o para los viajeros que no andan en auto?

Ambas cosas. El proyecto contempla una ciclovía para llegar al mall, por un lado. Además, ellos están pidiendo que el Municipio materialice una estación de bicicletas públicas en el entorno del mall, cosa que no estaba establecida en un origen. Después tienes el dimensionamiento de las veredas, que será generoso porque se espera una gran demanda peatonal.

Pero esto está en un contexto, de todas formas, en que la movilidad motorizada privada juega un rol crítico, y hay efectivamente una preocupación especial en ese sentido. En relación a la movilidad motorizada pública, Transantiago tiene una propuesta de llegar al mall directamente, con buses, cambiando el trazado de dos recorridos. Esa es una cuestión que está aceptada parcialmente. Se va a permitir que los buses lleguen, pero se va a observar el comportamiento de la operación.

Y a su juicio, ¿quién debería tener la responsabilidad de responder por los problemas viales de peatones y ciclistas generados por el proyecto?

Todos. Por cierto que tiene que ser compartido.

Pero creo que este proyecto nos enseña que la forma en que esto se ha abordado, por parte del Estado chileno, tiene carencias. Eso tiene que movilizar un cambio.

Existe en el Estado una ventanilla única, que la lleva la Seremi de Transportes. El titular de un proyecto inmobiliario presenta un estudio de impacto sobre el sistema de transporte urbano, y ahí participan las entidades estatales: la municipalidad afectada, la UOCT, en algunos casos el MOP, y el MINVU. Estas entidades analizan la propuesta que hace el consultor que contrata el mandante. Ya ahí hay un cuestionamiento. ¿Serán fidedignos los datos que el consultor va a aportar? ¿Habrán medido correctamente? Porque hay una cuestión perversa. Yo no estoy diciendo que ocurra, pero el consultor podría alterar los datos en beneficio de reducir las mitigaciones.

O sea, ya el sistema que venimos utilizando en Chile, desde un punto de vista conceptual, tiene reparos. Ahora, puede ocurrir que esta coyuntura que estamos viviendo movilice un cambio. Puede que haga evidente que no podemos seguir operando con el mismo sistema. Porque tiene muchas partes incompletas, o que no contempla a todos los actores que debería contemplar.

Entonces, en este proyecto particular, la Municipalidad logró acordar con la empresa mandante algunas mitigaciones previas, organizadas por etapas. Pero reconoce, además, que los impactos verdaderos no son conocidos. Por lo tanto, tendría que haber un cierto grado de fluidez en reaccionar, dada la reacción de la ciudadanía y de lo que se observe después, para quizás cambiar o modificar las mitigaciones.

Absolutamente. Eso es así. En esa dirección, el Municipio contrató un estudio de tiempos de viaje en el área de influencia. Esto, sobre vehículos motorizados. Además, en paralelo, el titular hará un estudio de medición de peatones. Esto, con una tecnología nueva que tiene una empresa se llama Eco Counter, que se especializa en contar peatones y ciclistas.

Ese estudio de medición de tiempo de viajes de vehículos motorizados contempla la medición antes del inicio de Costanera Center, y después. Lo mismo tiene que hacerse desde un punto de vista peatonal.

Pero me gustaría volver a destacar un par de cosas. Yo creo que en movilidad sustentable hemos hecho muchos esfuerzos que han tratado de ser coherentes. No han tenido cien por ciento de coherencia, pero tratamos de que sean plenamente concordantes, bajo el alero de una línea más nítida.

Respecto de esta coyuntura que se nos viene encima, yo creo que puede constituir un golpe, un remezón muy grande, que permita re-pensar todo. Yo lo veo en términos positivos en ese sentido. Yo personalmente, como ciudadano, soy contrario a la idea del mall. Creo que hay alternativas que te permiten vivir la ciudad de modo mucho más sustentable que concentrando las ofertas.

No obstante, en vista de que esto ya está hecho, yo tiendo a mirar esto por el lado positivo, que puede generar un gran cambio para todo Chile. Que cambie las reglas del juego para todo Chile, de manera de poder impedir que esto vuelva a ocurrir en estos términos.