



► Como ya es tradicional, se esperan altos niveles de congestión en la capital para este primer lunes de marzo.

Con 24 trenes extras del Metro y 250 mil vehículos adicionales: así se prepara Santiago para el “superlunes”

Con la llegada de marzo vuelve la rutina y, aunque la mayoría de los colegios retorna el miércoles, expertos y autoridades advierten un aumento significativo en los flujos de personas y vehículos desde este lunes. Por ello, las autoridades implementaron un plan especial.

Carlos Montes

El primer lunes de marzo es temido por muchos. Se conoce como “superlunes”, ya que es el día en el que “oficialmente” comienza la congestión y los tacos en Santiago, luego de dos meses de descanso en la materia.

Por un lado, la gran mayoría de los chilenos termina su período de vacaciones, a lo que se suma el retorno de los colegios e instituciones educacionales. Y aunque hay varios establecimientos que inician clases ese día, para la gran mayoría el retorno está fijado para el miércoles 4 de marzo.

Debido a lo anterior, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones señala que como cada febrero, trabajaron en el Plan Marzo, que tiene como fin adaptar las ciudades al retorno progresivo de sus niveles de movilidad normal.

Por otra parte, sostiene la autoridad, “una de las novedades que traerá consigo este mes es el mejoramiento del transporte en regiones, destacando ciudades como Copiapó o Talca, las cuales enfrentarán marzo por primera vez con sistemas regulados, permitiendo optimizar su oferta”.

Eso sí, desde la cartera advierten que el retorno no es abrupto: “El proceso de normalización de la movilidad de las ciudades funciona de forma progresiva y escalonada, producto de varios factores. Por ejemplo, muchas personas no retornan de forma inmediata a trabajar”.

O bien, agregan, “el calendario escolar y universitario presenta ciertas distancias entre sí. Todo esto significa que las ciudades y sus principales avenidas, en general, no presentan situaciones particularmente críticas, sino más bien una recuperación de tráfico que va avanzando semana a se-

mana, hasta llegar a los niveles que seguirán durante casi todo el año”.

“El retorno progresivo tiene como principal ventaja el ajuste de tiempos semafóricos y otras medidas de gestión, las cuales permiten tomar acciones tácticas específicas, siempre apostando a la mejor movilidad posible”, sostienen desde el Ministerio de Transportes.

Plan de contingencia y aumento del Metro

La Subsecretaría del Ministerio de Obras Públicas (MOP) detalla a La Tercera la existencia de un Plan de Contingencia con las concesionarias, y con la ciudadanía en líneas generales, de manera tal de estar preparados para este aumento en la congestión.

► El servicio de Metro fue reforzado.

“Se han identificado por lo menos 39 puntos de posibles congestiones vehiculares, las cuales se estarán monitoreando 24/7 (Túnel Lo Ruiz en General Velásquez y obras AVO II, por ejemplo). En caso de emergencia, se ha dispuesto una flota de 70 vehículos, entre ambulancias, grúas y patrulleras, a cargo de las concesionarias de las distintas carreteras urbanas de Santiago, para atender contingencias y accidentes en las rutas”, sostiene esta última.

Para ello, este Plan de Contingencia considera avisos y alertas en paneles de mensajería variable, monitoreo constante mediante centrales de control de tráfico que cada autopista posee, concesionarias informan permanentemente por redes sociales, información actualizada a través de Radio Carabineros de Chile y 70 vehículos de distinta naturaleza para apoyo y rescate en emergencias (grúas, ambulancias, motos, patrullas).

Por su parte, Metro de Santiago aumentará la oferta de transporte para enfrentar la alta demanda prevista a partir de este lunes.

Además, el regreso a la rutina coincide con el inicio de la operación de puertas de andén en la estación San Pablo de Línea 1.

Felipe Bravo, gerente general de Metro, explica que el inicio de la operación de puertas de andén se enmarca en un despliegue operacional más amplio para enfrentar el aumento de demanda del mes de marzo. “Estamos iniciando el año operacional con una reducción cercana al 12% en los tiempos de espera y un aumento del 14% en la oferta de transporte, con 24 trenes adicionales en circulación. Este esfuerzo permite mejorar la experiencia de viaje y preparar la red para el retorno masivo de usuarios”.

Francisco Vergara, director del Núcleo de Investigación Centro de Producción del Espacio de la Universidad de las Américas, señala que un “superlunes” es un problema operacional, “pero también una expresión del diseño de un urbanismo desigual que concentra empleo, servicios y oportunidades en ciertas áreas específicas, obligando a millones a converger al mismo tiempo hacia pocos spots metropolitanos”.

“Claro que la preparación debe buscar que el sistema funcione, pero también es bueno reflexionar sobre cómo está organizada la ciudad. Esto se suele abordar con coordinación estatal mediante gestión de



tránsito, priorización semafórica, manejo de incidentes con celeridad (es decir, alta disponibilidad de personal de seguridad vial) y acuerdos para escalonar horarios de entrada y salida en lugares de trabajo y colegios, principalmente”, añade el investigador de la UDLA.

“En la ciudad de Santiago tenemos cerca de 2.400.000 de autos, es decir, si los ponemos todos en un solo taco sería una fila de cerca de 12.000 kilómetros de largo, que sería lo mismo como una fila de autos en línea desde Santiago hasta París (Francia) o hasta Alaska”, revela Vergara.

“Si bien se producen turnos para cambios de veraneantes, actualmente quienes estamos en Santiago vemos que hay poco tráfico con respecto a lo normal y hace que la ciudad sea muy agradable. Pero para el lunes debiéramos ver un aumento de un 20%, que podríamos contabilizarlo como 250.000 vehículos más en la calle de lo que estamos viendo actualmente, pero

además en horas peak, con lo que se puede decir que vuelve el estrés a la ciudad”, indica este último.

Eje Alameda-Providencia

Vergara indica que en Santiago, los puntos de mayor confluencia se explican por la superposición entre nodos de intercambio del transporte público y ejes estructurantes de empleo y servicios. “Por eso, los corredores del eje Alameda-Providencia y los principales puntos de combinación de Metro y buses tienden a concentrar flujos. En comparación, otras ciudades también tienen puntos rojos, pero suelen operar a otra escala y con lógicas distintas: más dependencia del automóvil, menos alternativas de red, y cuellos de botella en accesos o puentes”.

“Santiago es un caso particularmente intenso por su centralidad histórica, por la cantidad de habitantes y por la distancia entre lugares de residencia y lugares

de trabajo. En términos simples, el barrio de origen sigue determinando cuánto de tu día se consume en trasladarte”, señala Vergara.

El director del Núcleo de Investigación Centro de Producción del Espacio de la Universidad de las Américas recomienda, en lo inmediato, “anticipar o retrasar la salida desde la casa, evitar el peak si se puede, preferir modos de transporte con prioridad y reducir transbordos. Si tiene infraestructura apropiada cerca, irse en bicicleta es una gran alternativa en épocas de buen clima como ahora”.

Así como, sostiene Vergara, “especialmente se pide flexibilidad a empleadores, que contribuyan en la planificación de horarios escalonados, empatizando con quienes se mueven en transporte público o facilitando incluso mediante teletrabajo. En el largo plazo, generar nuevas subcentralidades en la metrópolis para que los desplazamientos sean menores”. ●