LITORALPRESS

Fecha: 24-09-2022
Medio: La Tercera
Supl. : La Tercera
Tipo: Opinión - Cartas
Título: LECCIONES DEL PLEBISCITO PARA LA PLANIFICACIÓN URBANA

Pág. : 2
Cm2: 232,2
VPE: $ 2.310.151

Tiraje: 78.224
Lectoría: 253.149
Favorabilidad: Positiva

LECCIONES DEL PLEBISCITO PARA LA PLANIFICACIÓN URBANA

Por **Ricardo Hurtubia**

Ante el pronóstico de que un número récord de personas asistiría a votar, el plebiscito pasado presentaba un desafío mayúsculo para el sistema de transporte del país. Sin embargo, su funcionamiento fue ejemplar, con un expedito acceso a las urnas. Esto se explica por dos razones principales.

Primero, el trabajo de planificación del MTT, que logró contar con más conductores de buses y planificó una operación con la mayor flota posible en los periodos de mayor afluencia. Se permitió el ingreso en bicicleta a los locales y se desplegó a personal del ministerio en labores de fiscalización y manejo de contingencias en distintos lugares del país.

Segundo, la reasignación por parte del Servel de locales de votación, acercándolos al domicilio de cada persona. A modo de ejemplo, en la Región Metropolitana la distancia promedio se redujo a la mitad (de 2,3 a 1,1 km) mientras en otras comunas urbanas importantes, como Concepción y Viña del Mar, esto fue incluso mayor (70%), reduciendo el largo promedio del viaje a votar a unas pocas cuadras. Esto permitió que muchos fueran a votar caminando o en bicicleta y que, a pesar del aumento en la afluencia, el flujo vehicular y la congestión disminuyeran. La UOCT estimó una reducción de 16% del flujo motorizado en Santiago respecto de la última elección, lo que además permitió que el transporte público fluyera mejor.

En resumen: acercar las actividades a los domicilios de las personas facilitó una mayor participación, disminuyó la congestión y aumentó la eficiencia del transporte público. Cabe preguntarse entonces ¿por qué no podemos aplicar este mismo enfoque a otros aspectos relevantes de nuestras vidas, como son el acceso a la educación, salud, servicios y trabajo? Mientras vemos los beneficios de planificar la distribución espacial de actividades en una elección, pareciéramos ignorar los efectos nocivos de la falta de planificación urbana que, a modo de ejemplo, permite un desplazamiento del centro de actividades de Santiago hacia el oriente (alejándolo de la mayoría de la población), al mismo tiempo que permite desarrollos inmobiliarios en zonas periféricas que se transforman en barrios dependientes del automóvil.

Ciudades más eficientes y sostenibles requieren de un cambio de paradigma, que permita planificar, regular y crear incentivos que ordenen lo que el mercado genera de forma espontánea. Lo ocurrido en el plebiscito es solo una muestra de lo que se puede lograr si se avanza en esa dirección.

Académico de la Escuela de Arquitectura y el Departamento de Ingeniería de Transporte UC. Investigador principal del Centro de Desarrollo Urbano Sustentable (Cedeus).