

Luz roja: ¿por qué en Valparaíso hay congestión vehicular a diario?

Conductores y choferes profesionales reclaman por constantes tacs que se ocasionan en una comuna que cuenta con 115 intersecciones semaforizadas. Radiografía a los “puntos calientes” y medidas. Opinan la UOCT, autoridades y expertos.



SE BUSCA UN MAYOR FLUJO VEHICULAR EN HORAS PUNTAS.

Guillermo Ávila Nieves
 La Estrella de Valparaíso

“Cada día hay más vehículos y la infraestructura es la misma en Valparaíso: hay calles que no se pueden ensanchar más. La congestión en horas punta en Errázuriz, a la altura de avenida Francia; y también en Yolanda fue arma de doble filo: el taco que allí se forma es más que antes debido al semáforo”, afirma Kevin Silva, conductor de aplicación agrupado en Drivers Quinta Región, quien con años de oficio en el rubro de las app de transportes, conoce las rutas en la ciudad puerto tan bien como la palma de su mano.

Y es que el tráfico vehicular en una urbe como la capital regional en ocasiones se hace insostenible, de acuerdo a quienes diariamente se desplazan por la comuna. Claudia Marchant es de esas al volante app. “Hay ciertas zonas en que los tacs se tornan kilométricos. No sé si es por señalética, falta de semáforos o mala sincronización, ubicación o qué”, comenta con fastidio.

La conductora profesional Soledad Ávila concuerda en que la congestión vial en horas punta es un problema que se repite a diario. Para agilizar el flujo au-

tomotriz, avala “mejorar el mantenimiento de la señalética y optimizar la sincronización de los semáforos”. También que ayudaría “habilitar vías reversibles o carriles exclusivos en ciertos tramos estratégicos en los horarios más críticos”.

Con experiencia en locomoción y chofer de Uber, DiDi y Cabify, identifica “puntos calientes” o conflictivos de tacs: “avenida Argentina, hasta la conexión con Santos Ossa. Sector Yolanda y avenida España, por el alto flujo hacia y desde Viña del Mar, en horas de entrada y salida laboral. Accesos a Placilla y Curauma por Ruta 68 hacia el centro”, puntualiza Ávila.

Respecto al nuevo semáforo en el sector de Yolanda, donde estaba una estación de servicio, por avenida España, su aporte, ahonda la piloto, “dependerá de que esté bien sincronizado con los cercanos: puede terminar generando más detenciones”, advierte. Lo mismo, apunta, “ocurre en la avenida Washington, al final de la avenida Argentina: la idea es ordenar, pero si no hay coordinación con el resto de los semáforos, el beneficio es limitado”, plantea la chofer.

UOCT Y MUNICIPIO

Así, para saber en profun-



LA AVENIDA ESPAÑA ES FOCO DE ATOCHAMIENTO VIAL, EN ESPECIAL EL SECTOR DE YOLANDA EN DONDE SE UBICA UN NUEVO SEMÁFORO.

PARQUE AUTOMOTRIZ Y SEMÁFOROS

En 2022, la Región de Valparaíso concentraba el 9,2% del parque automotriz nacional, de acuerdo a la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC). Ya para el 2024, la región concentraba un 10,9% en Chile, con un total de 714.307 permisos de circulación, y que además la comuna de Valparaíso, contaba con un total de vehículos en circulación (motorizados y no motorizados) de 73.575, según el Instituto Nacional de Estadísticas (INE). El experto en transportes, Franco Basso, dice: “Cuando hay falta de señalética (como semáforos), hay problemas de seguridad y mayores tiempos de viaje. Es relevante cuidar este tipo de infraestructura. Y en caso de destrozo, los encargados, que son los municipios, puedan resolverlo”.

dad acerca de la gestión del tránsito en la comuna de Valparaíso, La Estrella contactó a la Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT) regional, dependiente del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y quienes fiscalizan el comportamiento de tránsito y semáforos, atendieron preguntas al tema.

Acerca de cuántos cru-

ces semaforizados de la comuna de Valparaíso están integrados a la UOCT, contestaron que cuenta con 105 intersecciones integradas al Sistema de Control de Tránsito regional, lo que, en términos sencillos, nueve de cada 10 cruces de la ciudad están controlados de forma remota.

En tanto, sobre las vías con mayor congestión en

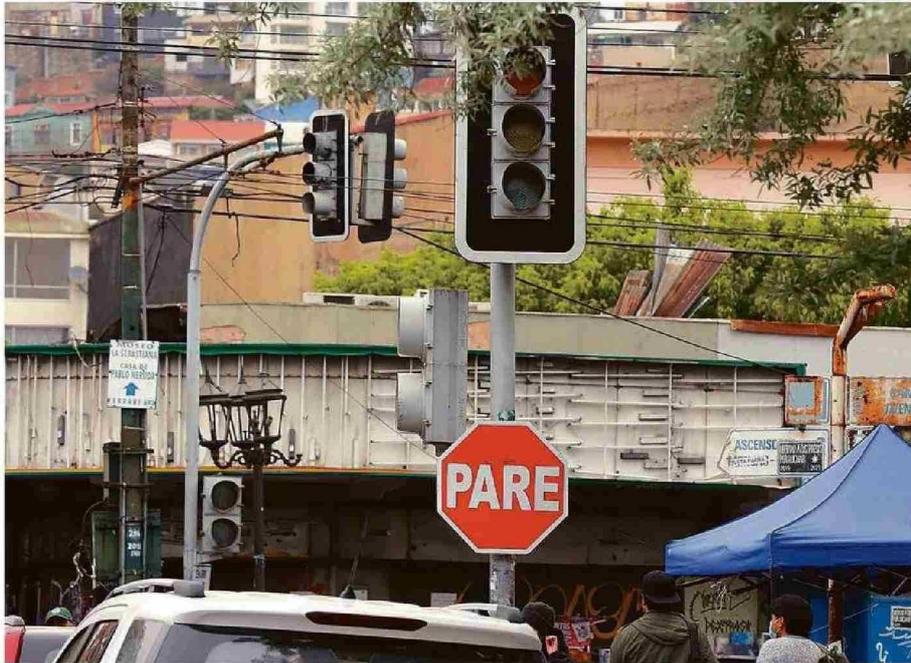
horario punta en la comuna, según el monitoreo de las cámaras de la Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT), en Valparaíso, puntualizan, las mayores congestiones en horario punta de la mañana se registran en el acceso desde la Ruta 68 por Santos Ossa, la bajada de calle Washington y Santa Elena, que convergen en una única vía principal: la avenida Argentina. Desde allí, especifican, el flujo se distribuye hacia las avenidas Pedro Montt, Colón y España. En la denominada punta tarde, la congestión se produce en el sentido inverso.

Ahora bien, la congestión, según la UOCT, es un fenómeno que responde a múltiples factores, lo que vale para la Joya del Pacífico. Por ejemplo, explican que en ciudades con un constante crecimiento demográfico, el desarrollo in-

mobiliario y el incremento sostenido del parque vehicular, sino se incorpora una adecuada planificación, genera un impacto en la movilidad, lo cual se refleja en baja oferta de vías, o bien, calles no suficientes para la carga vehicular que se genera en dichas urbes.

Por ello, a nivel gubernamental, argumentan, se han trabajado diferentes acciones que buscan integrar soluciones sobre esta realidad, siendo ejemplos concretos la promoción del transporte público (especialmente para reducir la carga vial, proponiendo una amplia oferta de modos) (como la bicicleta), así como una constante revisión de la gestión de tránsito que se ejecuta a través del trabajo de la UOCT.

A esto, remarcan, se debe sumar la coordinación de políticas de uso de suelo,



NUEVE DE CADA 10 CRUCES DE LA COMUNA DE VALPARAÍSO ESTÁN CONTROLADOS DE FORMA REMOTA E INTEGRADOS A LA UOCT.

inversión en obras viales y mejoras en conectividad, de modo que el crecimiento urbano vaya acompañado de soluciones de movilidad eficiente, segura y resilientes en el tiempo.

Ya en específico sobre “puntos calientes” en Valparaíso, de la Unidad Operativa de Control de Tránsito, explican que el semáforo del sector Yolanda, ubicado en la intersección de avenida España con Amalia Paz, fue instalado en 2024 como parte de las medidas de mitigación asociadas a obras ejecutadas por la Dirección de Obras Hidráulicas. Enfatizan que actualmente es administrado por la Municipalidad de Valparaíso, que solicitó su operación para regular un acceso seguro desde el sector de cerro Los Placeres hacia avenida España, mejorando las condiciones de seguridad para quienes se incorporan a esta vía principal.

En cuanto al semáforo de la avenida Washington, sostienen que se trata de un proyecto entregado por la UOCT al municipio. Por tanto, su eventual construcción requiere que la propia alcaldía avance en los estudios técnicos y gestiones administrativas a fin de evaluar su viabilidad y financiamiento, siempre con el objetivo de garantizar un acceso seguro para quienes transitan desde Washington hacia la avenida Argentina.

Ahora bien, detallan que para la ejecución de cualquier proyecto semafórico, se considera dos actores: un técnico (UOCT), encargado del diseño y análisis de su factibilidad, y otro administrativo (municipalidades, SERVIU, MOP, Gobiernos Regionales, entre otros), que deben velar por su posterior financiamiento y construcción, siempre guiados por la revisión previa realizada por la UOCT.

En este punto, desde la Municipalidad de Valparaíso,

informaron a este medio que actualmente “la ciudad cuenta con 115 intersecciones semaforizadas, siendo la más reciente la del sector Yolanda con Avenida España, encontrándose todos operativos, salvo el de la intersección Canciani con avda. Colón, que está apagado por un proyecto a desarrollar”.

Como municipio “mantenemos un contrato de mantención ante fallas o apagones, que son causados principalmente por cortes de energía y, en menor medida, choques o actos vandálicos”.

Además, “se trabaja de forma coordinada con la UOCT, responsable de ajustar las programaciones en función del flujo vehicular y situaciones de contingencia: eventos deportivos, época estival, trabajos de largo aliento o fines de semana largo”, sostuvo el municipio porteño.

LICITACIÓN Y MEDIDAS

Por su parte, el seremi de Transportes y Telecomunicaciones, Benigno Retamal, interrogado tras los crecientes problemas de congestión vehicular y sobre medidas y acciones en materia de movilidad pensadas con urgencia para un flujo más expedito y seguro en una urbe como Valparaíso,

DIAGNÓSTICO Y BÚSQUEDA DE SOLUCIÓN

Rafael Delpiano, doctor en Transporte y académico de la Facultad de Ingeniería UANDES dice que “para atacar” la congestión en Valparaíso, propone: “Fomento al transporte público y promoción del uso racional del automóvil”. A su juicio, hay medidas que pasan por un diagnóstico “que a veces no es tan sencillo, que es saber dónde y cuáles son los puntos críticos o grandes cuellos de botella”. Después, “hay medidas de gestión de tránsito que están súper estudiadas”. Y suma: “Para desincentivar los viajes en auto: reducir el número de estacionamientos, eliminarlos tiene la potencialidad de agregar una pista extra y eso aumenta la capacidad, la cantidad de viajes por unidad de tiempo, la cantidad de autos de vehículos por hora que pueden pasar por una intersección”. Además, “hay que estudiar una buena programación de semáforos: se debiera prohibir los giros a la izquierda -o a contraflujo- son los que más consumen capacidad”, además de “incentivar el metro como medio de transporte”, afirma Delpiano.

raíso, puso en el tapete la licitación del transporte público local, publicada el 1 de julio pasado.

“Destacamos la licitación del Gran Valparaíso que busca redefinir de forma estructural la movilidad en la región, apuntando a mejorar la calidad y optimización de los servicios para así incentivar al usuario a utilizar el transporte público, disminuyendo el uso de vehículos particulares, que es uno de los factores más importantes en lo que respecta a la congestión vehicular”.

El proyecto, reitera, “considera la incorporación de una flota equivalente a

un tercio del sistema y beneficiará a más de un millón de habitantes a través de cerca de 600 buses de alto estándar, de los cuales un 40% será eléctrico”.

En esta línea, el seremi Retamal centra que “la licitación considera 39 recorridos en las cinco comunas del Gran Valparaíso, mecanismo de pago integrado, nuevos recorridos -incluyendo una malla nocturna de buses-, que mejorarán la conectividad intraregional y la calidad del transporte público en Valparaíso, Viña del Mar, Concón, Villa Alemana y Quilpué”.

Sin embargo, para el dirigente transportista Óscar

Cantero, presidente de la Confederación Nacional de Conductores, Región de Valparaíso, “es imposible salir a la calle a conducir: es muy estresante y falta señalética”. El dardo desde su gremio: “Desde años hemos propuesto a las autoridades tener vías exclusivas y una restricción vehicular por congestión, pero hacen oídos sordos”.

Cantero pone hincapié en que en cualquier lugar de la ciudad, “tenemos puntos calientes de atochamientos y tacos”. Y argumenta: “En Valparaíso, el parque automotriz aumentó en 50% en los últimos años y sin ninguna restricción vehicular que lo pueda evitar”. Además, dice que “son las mismas calles hace más de 50 años. Por la geografía es imposible diseñar más calles o vías para tener alternativas”.

Para el experto en transportes Franco Basso, académico de Ingeniería Industrial de la PUCV, en Valparaíso -y la región- existen “crecientes problemas de congestión vial debido a un transporte público de baja calidad” y además “falta de infraestructura hace que trasladarse entre distintos lugares tengan pocas opciones”. Cita ejemplos: “avenida España genera tacos kilómetros,

105

intersecciones, están integradas al Sistema de Control de Tránsito regional en Valparaíso, de acuerdo a la UOCT.

con accidentes o panas”. También “avenida Argentina y en zonas del plan hay problemas de congestión. La mala noticia: no hay una simple solución”.

A su juicio, se tiene que avanzar en una mayor infraestructura: “tener por fin autopistas urbanas idealmente soterradas de buen estándar y mejorar el transporte público”. En este sentido, apuesta a la licitación del transporte público del Gran Valparaíso: “debe ser una ventaja: permitiría integrar distintos modos de transporte, mejorar los servicios y la calidad”, acuña Basso.

En esa línea, Rafael Delpiano, doctor en Transporte y académico de la Facultad de Ingeniería UANDES, subraya que un problema específico de Valparaíso es la escasez de espacio, “toda la parte plana ya está edificada, con tasas de motorización altas y eso es receta para la alta demanda y probabilidades de congestión”. También dice que influye “la concentración de fuentes de trabajo que hay en Valparaíso”, pero sobre todo “las restricciones de espacio comunicante”. Y ahonda: “Lo mismo con las entradas a Valparaíso, que son conectores de viajes... ahí entremedio de los cerros la capacidad es limitada”.

Para el chofer de aplicaciones de transportes, Kevin Silva, una medida sería la restricción vehicular como en Santiago: “Hay días que para el interior, Quilpué y Villa Alemana, la mayoría de gente viene a Valparaíso. Cada día más vehículos en la calle y la infraestructura es la misma”.

En resumen, la conductora profesional Soledad Ávila concluye su clave al tema: “Una gestión inteligente del tránsito y la coordinación efectiva de los semáforos para no perder tiempo en detenciones innecesarias”, cierra. ☘