



EXPANSIÓN.— Con la apertura de la Línea 3, que une a Quilicura con La Reina, Metro consolidó su modelo, que opera en 26 comunas y cuenta con una red de 140 kilómetros, 47% más que los que tenía en 2009.



TRANSFORMACIÓN.— Hace 10 años, las micros aún mantenían los colores originales del Transantiago. Hoy, el sistema incluye vehículos eléctricos rojos, apariencia que tendrá el futuro sistema Red Movilidad.

En los últimos 10 años, Transantiago tuvo cambios de operación y el tren urbano inauguró dos nuevas líneas:

La década en que el metro se convirtió en la columna vertebral del transporte público

JUDITH HERRERA C.

En Santiago, la década de 2010 fue recibida con micros pintadas de blanco y verde y una red de metro que llegaba a los 95 kilómetros. Culminando 2019, el escenario ha cambiado: hoy los buses son de diferentes colores, mientras que las líneas del tren urbano se extienden por 140 km. Además, se convirtió en el pilar del transporte público.

Son transformaciones que no sucedieron de la noche a la mañana, sino que se iniciaron con la implementación del Transantiago en 2007, la que modificó el sistema de buses y aumentó la

demanda de usuarios del metro.

Para la ministra de Transportes, **Gloria Hutt**, el metro "es el eje estructurante del transporte capitalino y ha permitido, durante sus 40 años, democratizar un servicio de transporte de calidad por diversas zonas de la ciudad. Asimismo, ha logrado acercar comunas periféricas a los polos laborales, de estudios y entretenimiento".

Enfatiza en que "con el diseño intermodal del sistema, el metro y los buses se complementan y entregan una completa oferta de movilidad".

En 2010, el tren urbano llegó hasta Los Dominicos y Pudahuel, y movilizaba a 621 millones de pasajeros anuales. Un año después seguiría el crecimiento, con la inclusión de Maipú, lo que elevó el número de usuarios a

640 millones.

También continuó la expansión de la red con el desarrollo de las líneas 6 y 3, que abrieron sus puertas en 2017 y este año, respectivamente. Así, antes de que detonara la crisis social y los ataques al tren urbano, más de 2,7 millones se movían por este medio a diario.

Actualmente, está en carpeta la construcción de otras tres

nuevas líneas —7, 8 y 9—, las cuales harían que la red tenga, en total 215 kilómetros. En un principio, las extensiones estarían listas desde 2026, pero las recientes protestas complican esa programación.

En el caso de las micros, en 2012 se renegociaron los contratos con los operadores, lo que cambió los colores y también los servicios, eliminándose los llama-

mados troncales.

Además, hace unas semanas comenzó la licitación que reemplazará al Transantiago con Red y que permitirá que "los proveedores compitan por precio y financiamiento, y los fabricantes, por precio y calidad de sus productos", apunta la ministra.

A juicio de **Patricia Galilea**, académica de Ingeniería de la UC, "uno de los grandes aportes que hizo el Transantiago fue abrir el metro en términos de equidad social. En cuanto comenzó a funcionar, el metro también se empezó a llenar".

Las aplicaciones cambian los viajes individuales

Si hace 10 años la única posibilidad de moverse, en el caso de quienes no tenían un auto, era con micros, metro, taxis o colectivos, con la llegada de Uber, en 2014, la situación cambió. Se permitió, con una aplicación para teléfonos, solicitar un vehículo, estableciendo un punto de origen y un destino.

A la llegada de la firma estadounidense se sumaron otras, y hoy también operan Cabify, Beat y Didi. La gran mayoría de estas plataformas afirma contar con más de 70 mil conductores y por sobre los 2 millones de usuarios mensuales.

Para Alberto Vignau, gerente general de Uber Chile, la expansión ha sido importante y ha permitido el uso no solo en Santiago, sino que en todo el territorio chileno continental.

"Acercamos esta tecnología a las personas, a nuestros usuarios, y seguimos entregando herramientas que permiten incluso la planificación con el transporte público", asegura, **Gloria Hutt**, agrega que "las aplicaciones reflejan la forma en que las nuevas generaciones prefieren viajar, sin depender de un único modo. Más bien, decidiendo en cada viaje cuál es su mejor alternativa".

Pero no todo ha sido fácil. Existe un conflicto importante con el gremio de taxistas, que ha realiza-



FIRMAS.— El número de aplicaciones ha aumentado en los años y hoy operan Uber, Cabify, Beat y Didi.

do paros y otras manifestaciones en contra de estos servicios tecnológicos a los que acusan de competencia desleal, ya que, al no existir un marco normativo, operan sin regulación.

Alejandro Torres, académico de Ingeniería de la U. Central, dice que es importante que se apruebe el proyecto de ley que normaliza estas tecnologías y que se tramita en el Senado. "Las plataformas móviles son un avance, ofrecen una forma alternativa de transportarse, pero necesitan regulación", plantea.

El impacto de las bicicletas públicas

Aunque hoy es habitual ver un gran número de bicicletas en las calles de Santiago, hace una década recién comenzaba a incrementarse su uso. De hecho, según la Encuesta Origen Destino de 2012, entre 2001 y ese año, los viajes en bicicleta tuvieron una tasa de crecimiento de 6,8% anual.

Un hito que aportó al alza ocurrió en 2013, luego de que Bike Santiago instalara un sistema público de bicicletas compartidas. En julio de 2018, la empresa Tembici adquirió la operación y renovó el sistema, que hoy funciona en 13 comunas.

Bruno Loução, director para América Latina de Tembici, explica que Bike Santiago se instaló "en un momento en el que buscar nuevas alternativas para mejorar la habitualidad de la ciudad era crucial. La bicicleta como tal es uno de los medios de transporte más utilizados en el mundo, y otros sistemas compartidos en varios países habían tenido excelentes resultados, por lo que implementar un sistema así en Santiago era una gran oportunidad".

Actualmente se han sumado otros servicios, como Mobike, además de los *scooters* eléctricos de la mano de empresas como Grid.

Eso sí, a juicio de Karina Muñoz, directora ejecutiva de la ONG Conciencia Vial, pese al aumento de ciclistas —aún más notorio tras la crisis social—, y



ALZA.— En la última década y con las bicicletas públicas, ha crecido el uso de alternativas no motorizadas.

también de otros modos no motorizados, "el avance en cuanto a infraestructura ha sido un poco pobre, lo que se vuelve un desafío para la próxima década".

Advierte que "aún no hay una concepción clara de cómo circular de manera segura por la falta de ciclovías y continuidad en las que existen".