

La realidad que muestra un estudio de la U. de Chile: Metro alcanza densidad de seis pasajeros por metro cuadrado, una de las más altas del mundo

Investigación estableció un modelo para que futuras inversiones incorporen el factor comodidad en el diseño de sistemas de transporte.

MANUEL VALENCIA

Viajar como en una lata de sardinas dentro del metro de Santiago ya no sorprende a Carmen Díaz. Cada mañana inicia su jornada en La Florida. Después de 25 minutos en micro, se baja para combinar con el metro en la estación Vicente Valdés, de la Línea 5.

Ahí despliega diversas técnicas para no ser avasallada por la muchedumbre. Entre ellas, caminar muy cerca e imitando el ritmo de la persona que la antecede ("casi en fila") y seguir el recorrido que casi todos hacen a esa hora, para tomar un tren que la lleve hasta el centro por la Línea 5. "Al principio era terrible, pero después de tanto tiempo ya me acostumbré. A veces espero hasta cinco trenes, hasta tomar uno, pero ya sé que es así y a estas alturas tampoco me molesta", dice. Cuenta que una vez le robaron el celular entre los apretones y que perdió un anillo, así que hoy viaja con lo justo y necesario. Y la cartera, bien firme.

La rutina de Carmen es la misma de miles de usuarios del metro en las horas punta y, perdido el asombro, ya forma parte de la vida cotidiana de Santiago. Según un estudio realizado por la



DEMANDA.— Las estaciones Los Héroes, Baquedano y Tobalaba son las que concentran la mayor cantidad de pasajeros en las horas punta.

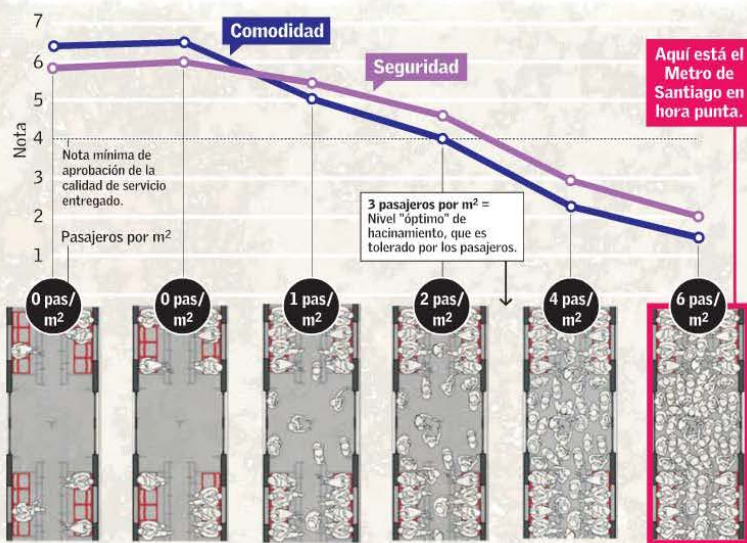
Universidad de Chile, el tren subterráneo de la capital alcanza una densidad de seis pasajeros por metro cuadrado, uno de los niveles de hacinamiento más altos del mundo y lejano a un nivel óptimo (más tolerable) de tres pasajeros por metro cuadrado.

La situación es, según el análisis,

el efecto de la implementación del Transantiago. "El mayor uso del metro se explica por la tarifa integrada, porque la malla de buses se recondicionó para alimentar el metro. Además, los buses dan un estándar de servicio menor al metro y la gente se banca el hacinamiento por un

Comodidad y seguridad según cantidad de pasajeros

Un nivel óptimo para el Metro de Santiago sería de 3 pasajeros por m², de acuerdo al estudio. Hoy el nivel supera los 6 pasajeros por m² en hora punta.



Fuente: Estudio Alejandro Tirachini, Universidad de Chile

EL MERCURIO

tiempo de viaje menor y más confiable", explica el investigador y académico de la U. de Chile **Alejandro Tirachini**.

La misma consecuencia de alta densidad se replica también en los buses. "En el diseño del Transantiago se aplicó la disminución de tiempos de espera como criterio, pero eso se hizo en forma independiente al nivel de hacinamiento. En el diseño del sistema no se asumió como un costo social. Con eso la flota quedó subestimada, con menos buses. Y eso tuvo como efecto también que se hizo conveniente sacarlos asientos a los buses para aumentar su capacidad", añade Tirachini.

¿Comodidad o rapidez?

En el estudio (proyecto Fondecyt en que se entrevistó a 400 personas y en el que tam-

SUPERFICIE
Un pasajero sentado utiliza la misma superficie de tres personas que viajan de pie, según se desprende del estudio.

bien participaron Ricardo Hurtubia, Thijs Dekker y Ricardo Danziano), se comprobó además que los usuarios están dispuestos a generar traslados más largos a cambio de mayor comodidad, que se asocia a viajar sentado.

Así, por ejemplo, la mayor parte de los entrevistados eligieron un viaje de 31 minutos por sobre otro de 19, que ofrecía un traslado en un asiento, en lugar de hacerlo en medio de una multitud en un carro de metro.

La investigación establece

un modelo que permite cuantificar el alto valor que los pasajeros dan a la comodidad en los viajes. Según Tirachini, se hace pertinente incorporar este factor en la evaluación social de proyectos de transporte (ver infografía).

Guillermo Muñoz, director de transporte público metropolitana, dice que estos cambios se observan con atención de cara al rediseño de Transantiago, comprometido por el Gobierno para el próximo año. "Hemos estado mirando la configuración y disposición de asientos en los buses, y lo que plantea el estudio del profesor Tirachini coincide con lo que hemos visto para avanzar en cantidad de asientos y mayor capacidad de los buses. Es importante porque nuestros usuarios valoran mucho esa disponibilidad", afirma.