

## ENTREVISTA / INTERVIEW OSCAR FIGUEROA

*Licenciado en Ciencias Económicas e Ingeniero Comercial,  
Universidad de Chile.*

*Doctor en Urbanismo, Universidad de Paris XII.*

*Académico del Instituto de Estudios Urbanos de la Pontificia  
Universidad Católica de Chile.*

*Especialista en transporte urbano e infraestructura en  
Latinoamérica.*

## ECOLOGÍA, URBANISMO Y ECONOMÍA: CONFLUEN- CIAS Y DIVERGENCIAS.

*Otto Lührs.*

*Profesor de Educación Física, Académico del Instituto de  
Filosofía y Estudios Educativos, Universidad Austral  
de Chile.*

*otto.luhrs@gmail.com*



### Resumen

Imaginar una ciudad verde nos hace pensar inmediatamente en el automóvil como un enemigo, sin embargo, Oscar Figueroa nos plantea la estrategia de incluirlo, junto al transporte público, en la red global de transporte de una ciudad. Por otra parte, señala que la utilización de la bicicleta no debe limitarse a las ciclovías, que son siempre insuficientes, sino que debe integrarse a la ciudad completa. Por último, plantea ideas sobre la congestión en Valdivia y posibles soluciones a través de transporte fluvial y un puente sobre el río.

### Abstract

To Imagine a green city makes us immediately think of the car as an enemy. However, Oscar Figueroa raises the strategy of including the car, next to public transport in the global transportation network of a city. On the other hand, points out that the use of the bicycle should not be limited to bike paths, which are always insufficient, but must be integrated into the entire city. Lastly, it raises ideas about Valdivia congestion and possible solutions through river transport and a bridge over the River.

**La “Tragedia de los Comunes” de Garret Hardin, explica cómo las personas toman decisiones haciendo el balance costo-beneficio, con una analogía. Unos ganaderos comparten una pradera sin regular cuántas vacas puede poner cada uno. Por cada vaca el dueño obtiene 100% del beneficio, pero el costo es repartido entre todos. Así, cada uno decide poner más y más vacas hasta que la pradera colapsa. En esta historia, vi las calles urbanas como praderas y a los automovilistas como ganaderos. Me gustaría conocer tu mirada sobre la decisión individual y cómo afecta ésta la calidad de vida comunitaria.**

Las convenciones comunes no necesariamente están fundadas en una racionalidad que sea la mejor, pueden ser fundadas incluso en racionalidades perversas. Las decisiones de algunos perjudican a otros que no están en el mismo juego; ese es un problema que aparece con el automóvil. Tengo ahí dos cuestiones que me parecen importantes. Primero, que se tiende a pensar que la forma de resolver este problema es castigando al automóvil y de eso, no estoy convencido. Además, todos aquellos que se oponen al automóvil tienen muy claro cuáles son las desventajas de la sociedad dominada por el automóvil y las ventajas de la sociedad no dominada por el automóvil, pero nadie sabe cómo se hace para llegar de la una a la otra. La forma de afrontar el automóvil no es pelearse frontalmente con él. Quien quiera moverse en auto, puede hacerlo obteniendo todos sus beneficios (por ejemplo la libertad), pero sin infringir costos a los demás.

En general existe preocupación por la conservación de la materia porque se le concede un valor histórico, agrada saber y llama la atención que esa piedra que se ve hoy estuvo ahí 500 años. Preocupan las formas, y con el paso del tiempo se ha extendido esa preocupación al entorno del monumento y al medio ambiente.

**Para ello, ¿eres más partidario de la regulación o de la desregulación? ¿Cuál es el nivel de regulación que tiene que haber y cómo? ¿El libre mercado va a solucionar el asunto?**

No, el libre mercado de ninguna manera. El asunto es el siguiente: las medidas que se plantean son siempre en el marco de la economía. ¿Qué te dicen los que critican al automóvil? Básicamente peaje y cosas por el estilo: castigo al automóvil. Pero a menudo se olvida que esas son medidas de mercado para combatir a aquellos que lo único que tienen, es plata. Si un señor tiene un auto de 25 millones de pesos en Santiago ¿cuánto le puedo cobrar para que se baje del auto? Si tomas medidas económicas, los pocos que van a ser receptivos a ellas para cambiar sus hábitos, son los más pobres.

**Lentificar el tránsito, ¿podría ser una medida? ¿Ese auto de 25 millones, no tiene nada que ver con desplazarse rápido?**

El usuario no se va a bajar del auto si le bajas la velocidad. Va con música, cómodo, aire acondicionado, vidrios cerrados, va despacio, rico. Otra vez no miramos lo compleja que es la ciudad. Voy a hablar de Santiago porque es de donde más puedo hablar. Un señor que vive en La Dehesa sale una mañana de invierno de su casa. Lo mejor para él es dar dos pasos, subirse a su auto y salir. Si le dijeras que tomara una micro o caminara, lo matas. Primero, porque la micro pasa a 20 cuadras y nunca tendrá el nivel que él espera. Sin embargo, si el señor sale de su casa y va por zonas de la ciudad donde no hay taco, es otra cosa. El problema surge cuando llega a una zona en que hay congestión, donde a él mismo le darían ganas de bajarse del auto y seguir a pie. Pero lo condené a que si partió en auto, llegara en auto. Lo que uno tendría que hacer es generar un sistema que no limite a la gente que usa el auto, sino inducirlo a que cambie en un determinado lugar. Así en vez de tratar de arrinconar al automovilista, tengo que conseguir que se baje del auto allí donde ni para él ni para la ciudad es bueno, por ejemplo ofreciéndole buenos estacionamientos, sistemas integrados con buses.

**Podríamos concebir el transporte público (TP) como la columna vertebral del transporte intermodal. Caminar-TP, bicicleta-TP, auto-TP, distintas intermodalidades.**

Claro, en esta complejidad los viajes tienen que ser complejos. ¿Qué necesitas? Que los autos sean más chicos, que cambie el combustible, puedes reducir las velocidades en las zonas residenciales, además es una oportunidad para hacer cosas bonitas, vías a 20 ó 25 km/hr donde la gente pueda circular por la calle, arreglar los espacios públicos, como en Europa. Pero lo del automóvil es una plaga en todas partes. Dentro de las grandes ciudades, me preocupa no sólo el uso del automóvil, si no qué automóvil. En Santiago lo que más se ve son los 4x4, esas cosas inmensas donde va una sola persona que consume espacio, combustible, que además son carísimos. No tiene sentido. El imperio del automóvil es muy fuerte y nadie tiene soluciones.

**¿Hay un caso feliz que nos puedas contar? Al menos el más logrado ¿quién va dos pasos más adelante?**

Estuve trabajando en Guatemala en la recuperación del Centro Histórico, ahí estaban construyendo un sistema de transporte masivo, como el Transantiago, el Transmilenio, con buses grandes que andan a toda velocidad y que llevan mucha gente. Se producía la gran disputa entre los urbanistas que no querían que entraran al centro y los ingenieros que lo querían a toda costa. Al final llegamos a un acuerdo. Sacamos los autos de una calle del centro y ahí ahora sólo pasa el bus de este sistema. Además, se acabó la separación calzada-acera, dejamos un solo nivel de piso, los buses pasan a 25 km/hr y la gente camina por la calle. Vas a 25 km/hr en vez de a 40 km/hr, la gente camina entremedio, recuperas todo ese espacio que antes era un espanto y hay ganancias por todos lados, manteniendo el sistema. Y el sistema ayuda al mejoramiento de los espacios físicos, no al revés. Experiencia interesante la de Curitiba, con un buen sistema de buses.

Imagen 1\_ El paso de los peatones limitado por la soberanía del automóvil, justamente en el lugar más turístico de la ciudad.





Imagen 2\_ Se busca "proteger" a los peatones de los automóviles a través de rejas, restringiendo así el uso fluido de veredas y calzada, construyendo además, una ciudad visualmente hostil.

Bogotá también es una buena experiencia con un sistema de transporte eficiente, pero el contexto es muy complicado, porque estos sistemas fueron concebidos por los lobbystas de buses como un sistema alternativo a los metros, así se instauró una guerra terrible entre los lobbys de metro y los lobbys de buses, están enfrentados. En Bogotá el sistema demostró todas sus virtudes, pero hoy día también está poniendo en evidencia que necesita construir otras cosas, por ejemplo, un metro.

**Pero quizás ya es un paso adelante, en el sentido de que la lucha ya no es entre transporte privado y público, sino dentro de dos alternativas del transporte público. Eso es un avance, ¿o no?**

Al final se culpa al transporte privado de las incapacidades de hacer un buen transporte público. Transmilenio es bueno, pero al lado tienes 25.000 buses en Bogotá que son un desastre. A menudo el automóvil es la excusa para distraer la puntería a lo que debería preocuparnos: el transporte público. Hace tiempo que hay conciencia de que el transporte público tiene que ser cuidado y desarrollado, pero en todas partes aumenta el uso del auto. La bicicleta está apareciendo fuerte, en Europa es impresionante, en París y Barcelona por ejemplo es una cosa maravillosa. Ese es un ámbito en el cual hay mucho que hacer, pero todavía no hay manifestaciones claras de autoridades de favorecer la bicicleta.

**Si ahora miramos Valdivia ¿qué piensas de la cicloinclusión en esta ciudad?**

Hay un temor con la bicicleta, siempre aparece mucha expectativa de desarrollo de infraestructura para bicicleta y ciclovías, pero nunca podrá haber suficiente ciclovía para soportar todo aquello que pueda ser movilidad en bicicleta, que puede ser muy alto. Lo que habría que trabajar fuertemente es la integración de la bicicleta en el flujo normal.

**John Forester define la ciclovía como un invento del automovilista para sacar al ciclista de su espacio.**

Claro, lo que hay que hacer es ganar espacio, las autoridades debieran de ocuparse de hacer respetar esos espacios, porque a partir de ese momento, vas a cualquier parte.

**Pero ahí hay intereses comerciales fuertes en el sentido de que es mejor negocio las modificaciones de infraestructura que las modificaciones de comportamiento. El determinar Zonas 30 es mucho más barato que construir vías segregadas, lo cual, en vez de ser una ventaja en favor de la integración, es una desventaja, porque lo hace menos lucrativo.**

Puede ser y ni siquiera es menos negocio, es menos obras, y eso siempre es una limitante. Pero la incorporación del ciclista a la vialidad se puede lograr más rápido de lo que uno cree, porque hay mucho empuje por la bicicleta. El que la gente esté esperando a que hagan ciclovías limita, más que impulsa, el uso. Defendería que se construyeran 25 km de ciclovías a la orilla del río, por ejemplo, en algunos lugares en donde sea casi un paseo. Pero a la gente que anda en bicicleta hay que considerarla en todos lados y no los puedes satisfacer con ciclovías, imposible.

**Dame tu opinión sobre el transporte fluvial, Visión Valdivia y lo que eso pueda significar para una ciudad como ésta.**

Me gusta mucho el tema fluvial, me imagino que aquí en el río se pueden hacer cosas maravillosas; transporte local pero también de mayor distancia, hasta Corral. Allí hay un potencial muy grande que no está aprovechado. Se podría hacer algo que fuera no sólo útil si no además muy atractivo, valioso. Ese es un proyecto que a la ciudad le hace falta y que si se hace bien, resolvería una gran cantidad de necesidades de movilidad dentro de la ciudad.

**Podría estar todo integrado, como norma básica de acción, ¿por qué no está sucediendo?**

En primer lugar porque si hicieras un transporte de esa naturaleza afectaría a todos los que están hoy día operando, es complicado enfrentar el lío con ellos. Y en segundo lugar hay un criterio también allí de política, todos nuestros marcos de regulación de transporte incentivan la competencia y no la cooperación, entonces, cualquier iniciativa que tomes tiene que ganarle a las demás. Pero es claro que un sistema fluvial sería un factor de desarrollo del turismo e incluso de crecimiento de la ciudad, solucionando algunos problemas de suelo.



Imagen 3\_Podemos volver el centro de una ciudad amigable, a través de áreas verdes y transporte ecológico.

**Háblame del tema de la conectividad ciudad-Isla Teja, por no llamarle segundo puente necesariamente.**

Dónde poner un puente es de los temas más complicados que hay. No hay ninguna buena solución. Construir un puente en una ciudad construida es un lío.

**Cuando uno empieza a revisar el tema del segundo puente como solución, aparece la inquietud de los tacos que a los cinco años están de regreso, porque aumenta el parque automotriz. ¿Qué vendrá? ¿un tercer, cuarto puente?**

Habrá que ver cuando llegue la situación, la estructura sólo sirve para retardar los problemas y eso pasa todo los días. Mira, tienes un cruce malo, vamos a mejorarlo y si mejora la fluidez ¿qué es lo que sucede? El taco se va a producir en la otra esquina, ¿ves? Siempre es así. Pero de alguna manera, a través de estas intervenciones vas dándole un poco de aire en la espera de las grandes soluciones que son de otro tipo. Lo que no puedes hacer, es no hacerla. Los ingenieros de tránsito, que son una especie que ya ha desaparecido y que dominaba mucho los temas de transporte en los años 40 o 50, pensaban que la congestión era un problema que se autoregulaba. Decían “cuando se congestiona, la gente empieza a cambiar sus decisiones y a buscar otros equilibrios”, es cierto. Pero el espacio de repente se acaba y tienes que otra vez, armar soluciones complejas porque las soluciones simples no sirven. Puedes construir más infraestructura porque inevitablemente se necesita, aunque sepas que no es la solución.

**Los humedales son claves en Valdivia, al evaluar donde colocar un segundo puente, frecuentemente te topas con un humedal.**

Técnicamente, todo tiene solución, el problema es cuánto cuesta. Si tienen ese problema hay que hacer un puente bien hecho, no sería la primera vez que se construya un puente sobre un humedal, lo que pasa es que no hay que pasar por encima del humedal y reventarlo porque hay que saber respetarlo y probablemente eso cuesta el doble, ¿y por qué no puede haber un puente que cueste el doble? El problema es que queremos las soluciones lo más baratas posible y de más corto plazo, porque el sistema de evaluación te indica que la mejor solución es el puente más rasca y donde tenga más impacto social. Pero si se definen las condiciones para que se construya un puente idóneo, y éstas no se atienden porque no es rentable, las ciudades se descapitalizan. Nadie se atrevería a decir “constrúyame el mejor puente posible, una obra de arte”. Pero es lo que hay que hacer. AUS



Imagen 4\_El peatón se ve forzado a caminar en fila india, enrejado, para favorecer el automóvil.



Imagen 5\_Ciclovías mal diseñadas o quizás prepotencia o simple descuido del automovilista.

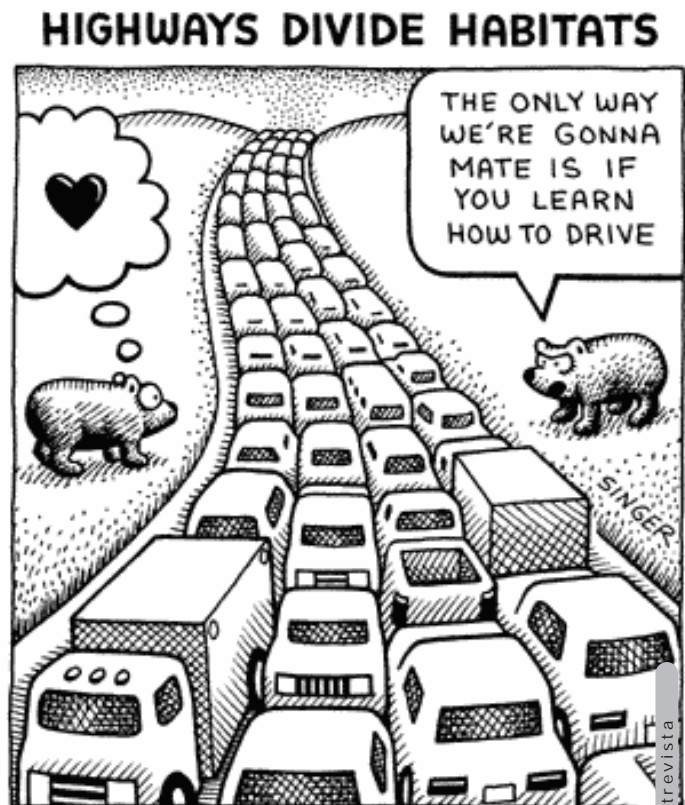


Imagen 6\_No sólo los humanos sufren con la sobrepoblación del parque automotriz.