



## Miradas de regiones sobre el transporte público

**La ciudad crece, aumenta su segregación y dificulta el contacto entre las personas. Dos investigadores del ISCI del grupo de Concepción, han estudiado este problema y cada uno ha llegado a conclusiones similares, hay que darle más valor al factor humano.**

### El aporte a los vínculos del transporte público

Cuenta el investigador Juan Antonio Carrasco, que para su estudio sobre el transporte público, no bastaba con entender cómo las personas se mueven al trabajo y a sus compras, era necesario reconocer el valor de los viajes sociales, en su cantidad y en la importancia que tienen para quien los hace.

“Teníamos que comprender las características de las redes sociales de las personas. Eso nos permite vincular transporte con otras preguntas claves, por ejemplo, de calidad de vida y relaciones sociales en la ciudad”, dice este profesor de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Concepción.

En distintas etapas, junto a su equipo estudió 8 barrios de la ciudad penquista, que daban muestra de una diversidad de ingresos, así como distancias con respecto al centro.

Observando la tendencia de las personas de ir a vivir a condominios cerrados, cada vez más a las afueras, se demostró que sobre todo en casos de personas de estratos socioeconómicos medio-altos, sus redes sociales emocionales importantes, no se encuentran en los mismos barrios en que viven, presentando además un nivel de interacción social con sus vecinos cada vez más bajo a medida que se escala en el nivel de ingresos.

### El rol del transporte público

En un contexto como este, quienes poseen auto propio, tienen mejores posibilidades de mantener sus relaciones importantes y por

ende procurarse apoyo emocional. “Eso tiene que ver con que el transporte público, no ha sido capaz de tornarse en una alternativa atractiva en estos viajes donde las redes sociales no necesariamente están cerca de la residencia”, dice.

El estudio también afirmó que para las personas de ingresos más bajos, sus redes son mucho más locales, dando al barrio y a los vecinos un valor mucho mayor. Sin embargo, esto tiene sus salvedades. “El auto está privatizando la interacción social y se están generando de cierta manera, dos ciudades distintas; la ciudad de los que acceden a través del transporte público, donde el alcance geográfico es menor, mucho más local, y los que tienen automóvil, que pueden acceder a redes sociales a mayor distancia y entonces viven otra ciudad mucho más lejos”, dice Carrasco.

Para Juan Antonio Carrasco, es fundamental que las autoridades comprendan que el transporte público como parte de la movilidad cotidiana, resulta un factor vital en la interacción de las personas, si queremos que se mantenga una consciencia de comunidad en las ciudades.

### Personas que usan el transporte público, esa es la cuestión

“Una de las causas del fallo en la planificación y la gestión del transporte es no considerar todas las dimensiones que explican la conducta de los usuarios”, dice Alejandro Tudela, profesor de la Universidad de Concepción y presidente de la Sociedad Chilena de Ingeniería de Transporte (Sochitran).



©Macarena Achurra

### Alejandro Tudela

Investigador del grupo, Transporte.  
Profesor de la Universidad de Concepción.

Según este investigador, los sistemas de transporte suelen fallar por errores de planificación y gestión, que tienen como base el obsoleto paradigma que dice que las personas actúan siempre en forma racional, tomando la decisión más conveniente para ellos.

“Del punto de vista económico y racional, uno esperaría que el individuo cuando toma una decisión sopesa por ejemplo los tiempos de viaje versus el costo, etc –dice Tudela y agrega– pero la experiencia muestra que hay otros factores que pueden ser más relevantes incluso que los dos anteriores para que una persona decida si usa o no el transporte público o el automóvil”, dice.

Cada pensamiento humano se ve influido por una serie de factores que a veces decantan en decisiones aparentemente irracionales. Obviar este detalle, significa perderse de variables que afectan el comportamiento de las personas, y que pueden significar el fracaso de ciertas medidas de transporte.

### Mal visto

El mejor ejemplo de esto, sería la percepción de los usuarios del Transantiago como un mal servicio, a pesar de que esta ha tenido mejoras y es muy distinto al de sus inicios.

Tudela, cuenta que en los modelos para la previsión del comportamiento habituales en que se consideraban variables como tiempo y costo, y factores sociodemográficos de los in-



©Macarena Achurra

### Juan Antonio Carrasco

Investigador del grupo, Transporte.  
Profesor de la Universidad de Concepción.

dividuos, ahora se les están sumando otros elementos más humanos. “Están entrando con mucha fuerza las variables psicosociales, que tienen que ver con factores actitudinales, emocionales y sociales, de los usuarios”, dice.

Estos pueden determinar la predisposición de las personas hacia ciertas políticas, por ejemplo, que las inviten a dejar el auto por la bicicleta. También demuestran que hay usuarios que pagarían un poco más por su pasaje si pudieran viajar más cómodos.

Modificar hábitos de una gran cantidad de personas, según explica Tudela, demanda utilizar técnicas de la psicología social, entregando información que las hagan concientes de aquellos aspectos que a veces no consideran o en los que mantienen visiones negativas basadas en prejuicios.

Sin embargo, sabe que al final de estos modelos están las decisiones políticas. “Estamos al deber en definir una imagen objetivo de la ciudad que queremos, y a partir de ello comenzar a hacer políticas en esa dirección”, dijo en una entrevista en radio Futuro.

Ciertamente, el transporte público, constituye un factor que afecta a la calidad de vida de las personas y contar con un buen servicio es un desafío para las ciudades que aspiran a una mejor habitabilidad.