

## DIARIO FINANCIERO

[Inicio](#) > [Economía y Política](#) > [País](#)

País

## Transantiago, ¿el origen del estallido?

En su libro “Siete cabezas, crónica urbana del estallido social” -de los más vendidos de la semana-, el arquitecto y urbanista Iván Poduje indica que la puesta en marcha del Transantiago en 2007 fue uno de los orígenes de las revueltas de 2019: “Los tiempos de viaje se duplicaron y se afectó severamente la calidad de vida y la dignidad de las personas, especialmente las de menos recursos”.

Por: Rocío Montes | Publicado: Viernes 16 de octubre de 2020 a las 04:00 hrs.



Foto: Reuters

Compartir





En los últimos doce meses, Chile ha intentado explicarse desde distintos puntos de vista las razones del estallido social del 18 de octubre de 2019: pensiones, salud, educación, sueldos, isapres, deudas universitarias, sueldos de los políticos, delincuencia, trabajos precarios, corrupción en las Fuerzas Armadas y de Orden, colusiones, desigualdad en el trato, clasismo, vivienda, endeudamiento, relación carnal entre las élites políticas y económicas...

En “Siete cabezas, crónica urbana del estallido social” -uno de los libros más vendidos de la semana-, el arquitecto Iván Poduje, académico y socio de Atisba, analiza el origen urbano de las revueltas de 2019 y los factores territoriales que explican su propagación y la fragilidad que presentó Santiago. Al abordar los orígenes de las revueltas, el urbanista se sitúa en febrero de 2007, cuando en el primer gobierno de Michelle Bachelet las autoridades tomaron la decisión de echar a andar el nuevo sistema de transporte público.

“Con la fractura de Santiago empujada por el Transantiago, aumentaron los territorios bajo dominio de bandas, como las barras bravas y los narcos”.

A juicio del autor, por lo tanto, el Transantiago aparece como una causa directa del malestar que fueron incubando la inmensa mayoría de los chilenos que no pertenece a las élites, el que explotó hace justamente un año. Un asunto que, al menos hasta ahora, no había aparecido como explicación en los últimos meses, aunque han existido investigaciones críticas, como la de 2017 del académico de la Universidad Alberto Hurtado, Sebastián Ureta (“Transantiago o el fallido ensamblaje de una sociedad de clase mundial”).

### La acción de “La cofradía”

Escribe Poduje: “El 10 de febrero de 2007, Santiago sufrió un colapso de proporciones que, a diferencia del estallido del 18 de octubre de 2019, fue tomado con una extraña calma por los cerca de dos millones de personas que salieron a buscar sus paraderos y buses para trasladarse y no los encontraron. Los recorridos habían cambiado de un día para otro. Los tiempos de viaje se duplicaron y se afectó severamente la calidad de vida y la dignidad de las personas, especialmente las de menos recursos que eran los principales usuarios del transporte público y que vivían en los extramuros de la ciudad”.



diseñó el Transantiago, un equipo de profesionales que se conformó a fines de los años ochenta “y que manejó desde entonces las metodologías con las que se evaluaban y diseñaban los proyectos de transporte público en Chile”, según describe en “Siete kabezas, crónica urbana del estallido social”.

El objetivo, indica el autor, era controlar el gasto público mediante la racionalización de la inversión en transporte, comparando el costo con su beneficio social, que se medía por los ahorros en los tiempos de viaje. La paradoja fue que, creyendo en el mercado, terminaron diseñando un sistema de planificación centralizada. De acuerdo al arquitecto, “comenzaron a frenar proyectos que estimaban elefantes blancos -como la red de metro- para impulsar una gran reforma que sería conocida como Transantiago”.

“Pero fue un desastre”, agrega Poduje en conversación con Diario Financiero. Fue un doble error, a juicio del urbanista: “Usar un modelo para predecir la demanda y garantizarla y, por otra parte, para poner una malla optimizada para que la demanda de viaje se ajustara a la oferta de recorrido”. El arquitecto dice que “paradójicamente, ‘La cofradía’ fue convocada a arreglar el sistema por todos los ministros de Transportes de diferentes gobiernos, menos por la ministra actual, Gloria Hutt”.

En estos 13 años, indica, “el Transantiago se ha amarillizado -porque la malla de recorrido original no tenía forma de darle cobertura a los barrios-, pero luego de US\$10 mil millones desembolsados por el Fisco”. Había atributos de las micros amarillas, dice, que eran valorados por las personas, “como la capilaridad de los recorridos o el hecho de que en un solo bus podías recorrer Santiago de punta a cabo y alargar así el sueño de la mañana”.

### Una “humillación”

En clave urbana, escribe Poduje, el origen del malestar que explotó hace un año está en no haber desarmado el sistema y, en vez de eso, que el Estado haya optado por seguir inyectando dinero sin cambiar la lógica: “Fueron años de un mal funcionamiento que afectó la calidad de vida de millones de capitalinos sin que ninguna autoridad tomara el toro por las astas”.

Habla de “la humillación del Transantiago”, en varios pasajes de “Siete kabezas, crónica urbana del estallido social”.

Profundiza: “La gente no podía creer lo que pasaba. Estaba enojada, pero, sobre todo, perpleja. Los atrasos para llegar al trabajo y a la casa eran de horas. Los santiaguinos tenían que caminar



paradero se lo movieron”.

De acuerdo a Poduje, “el Transantiago alejó a la gente de la ciudad donde están los empleos, los servicios, la ciudad moderna. Se alargó el tiempo de viaje al doble y se convirtió en una experiencia tortuosa. Fracturó la urbe”. Añade: “Si ya estabas sufriendo las consecuencias de vivir en una ciudad tan grande, segregada por tu residencia, a partir de 2007 sufrirías por la forma en que viajas al lugar desarrollado. Fue muy fuerte para la gente y mi hipótesis es que ahí parte el problema”.

Hubo un segundo y gran asunto adicional, a juicio del arquitecto: “Con la fractura de Santiago empujada por el Transantiago, aumentaron los territorios bajo dominio de bandas, como las barras bravas y los narcos”.

Pero todo reventó el 18 de octubre de 2019: la distancia entre esas dos ciudades se achicó, dice el autor, porque el centro de la ciudad y las zonas acomodadas vieron por primera vez, probablemente, la violencia que se vive de forma cotidiana en la parte más invisible de la urbe.

Un nuevo elemento, sin duda, para seguir analizando lo que sucedió hace ya justo un año y que marcará el devenir de Chile.



Te Recomendamos