



PAPEL DIGITAL

ver aquí



INICIO > DF MAS > Personaje

>> Personaje

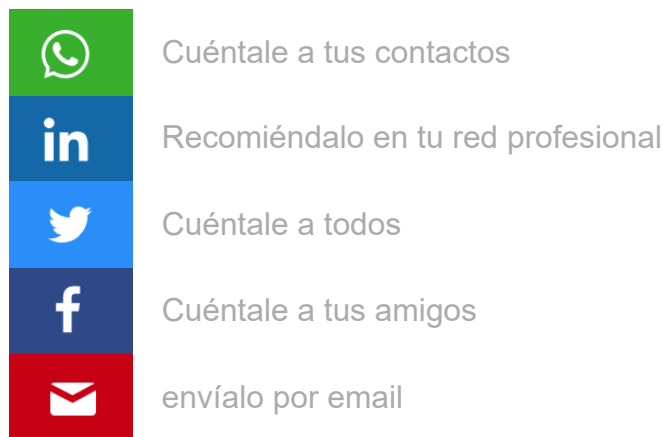
El chileno que busca replicar (lo bueno) del Transantiago en Ciudad de México



Fue un máster en el MIT lo que hizo a Rodrigo Díaz González llegar a México. Ahí se casó, tuvo sus hijos, y en 2019 se transformó en subsecretario de movilidad de la capital del país. Ahora está en un proceso para unificar los 15 mil dueños de pequeños buses e integrarlos a una sola red de transporte.

Por: Nicolás Durante | Publicado: Sábado 3 de septiembre de 2022 a las 21:00

T+ T-  



Un letrero del Transantiago pegado en la pared, con el recorrido 519 que pasa por la Alameda, Vicuña Mackenna, Estadio Nacional y Avenida Grecia. En la mesa, un ejemplar de la propuesta de Constitución chilena. Y por el ventanal gigante frente a su escritorio, una vista imponente de la Ciudad de México.

Desde el piso 9 de un edificio en la colonia Roma, Rodrigo Díaz González (chileno, 51 años, casado, dos hijos) ocupa la espaciosa oficina de subsecretario de Planeación, Políticas y Regulación de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, la entidad capital del país federal.

Desde ahí, tiene en sus hombros organizar una ciudad de casi 30 millones de habitantes y que solo en junio de este año movió a 135 millones de pasajeros. Seis veces la cantidad de toda la población de Chile.

El MIT, el amor y un blog

Díaz, arquitecto de profesión, cuenta que en 2006 salió de Chile a estudiar un master en planeación urbana al MIT, en Estados Unidos, hizo su tesis en México sobre la propiedad ejidal. **Los ejidos son tierras de propiedad comunitaria que vienen de antes de la Colonia y se reforzaron con una reforma territorial impulsada por la Revolución Mexicana de principios del 1900.** Hoy, todavía, la mitad del territorio mexicano es propiedad ejidal.

Eso lo hizo visitar varias veces las tierras aztecas, y terminó enamorándose de México. Literal. Por entonces conoció a la que es su esposa, concluyó el máster y se fue en 2008 a Ciudad de México “a probar suerte”, dice.

En Chile había trabajado en el Ministerio de Vivienda, **en los inicios del programa Chile Barrio, que buscaba erradicar campamentos durante el gobierno de Ricardo Lagos.** En México fue colaborador de Infonavit, una hipotecaria mixta, con participación del Estado, empresarios y trabajadores y que financia créditos hipotecarios. En ese entonces entregaba medio millón de créditos anuales.

Y desde ahí fue haciendo un proceso de reconversión personal para llegar a dedicarse al sector movilidad. “En gran medida, porque hubo un problema serio de vivienda abandonada, la gente compraba las casas que estaban en la ultra periferia y después de vivir un tiempo, las dejaba. Era más barato botar las viviendas, que seguir viviendo ahí”, explica.

Empezó a escribir en 2009 sobre el tema en un blog, Ciudad Pedestre se llama. **“Era mi manera de pensar un montón de cosas, de sacarlas”**, afirma. El sitio, aún en línea, tiene 500 entradas publicadas hasta el 2019, cuando su poco tiempo libre como subsecretario no le dejó seguir con sus reflexiones en línea.

“Justo coincidió cuando el tema de movilidad empezó a hablarse en todas partes. Aparecieron redes sociales como Twitter, donde podía publicitar mis artículos, no era la odiosidad que es hoy, se podía dialogar con gente, tener un tema de conversación y generar contacto con expertos de otros países. Ahí conocí por ejemplo al actual ministro de Transporte chileno, Juan Carlos Muñoz”, relata.

Se empezó a hacer más conocido, escribió en casi todos los diarios y revistas de México como experto en movilidad, se fue a trabajar a una ONG, el Centro de Transporte Sustentable. Estuvo tres años, viajó por el mundo, se lo leyó todo. “Mi formación es arquitecto, no soy ingeniero en transporte, así que soy un tipo que se ha más bien autoformado en temas de movilidad, pero me gusta esa visión holística de las ciudades”.



Allí pudo identificar los puntos más críticos de una ciudad. Lo principal, son los tiempos de viajes. “Cuando son largos, implican tiempo perdido, improductividad, pero también congestión, emisiones contaminantes. A ello hay que agregar seguridad, que llegues a destino, así como seguridad como peatón y pasajero. **El tercero es el medio ambiente, y no es menor: en Ciudad de México, tres cuartos de la emisión de gases de efecto invernadero son del transporte**”.

La cuarta perspectiva es equidad. “Cuando tienes gente en la periferia que no puede acceder a los beneficios que la misma ciudad ofrece, claramente tienes un problema de desigualdad. Y lo más importante, la movilidad como mejora de la calidad de vida. Eso me mueve a mí”, dice.

Luego hizo consultoría privada, en otra ONG, y entonces en 2019 desde el Gobierno de Ciudad de México, liderado por Claudia Sheinbaum, le pidieron ser Subsecretario de Planeación, Políticas y Regulación.

“Uno dice que sí no más. Era una oportunidad histórica de poder influir en las políticas públicas y en cómo la gente se mueve a diario. No lo pensé en su momento. Es cansador, me ha envejecido 10 años, pero no me arrepiento en lo absoluto, es una experiencia invaluable”.

Y el desafío no era menor.

El “Transantiago” chilango

Ciudad de México en los años ‘60 se transformó de una ciudad de 3 millones en una de 20 millones de habitantes, sin tener las inversiones en transporte necesarias.

“Eso lo diferencia de otras grandes ciudades como Sao Paulo o Buenos Aires, que tiene una red de trenes interurbanos muy densa, acá no. Crecieron las periferias sin tener

redes de transporte masivo, como el metro al Estado de México, que se hizo recién en los años '80-'90. Hay una deuda histórica con las periferias. La periferia se pobló, sin tener las condiciones”, diagnostica.

Y lo que están haciendo ahora es algo que suena conocido en Santiago de Chile. Integrar las decenas de redes y subredes de transporte. Hay metro, buses grandes, buses pequeños llamados camiones, hay trolebuses, tranvías, y todos tenían un sistema de pago distinto, con tarifas variables y calidades distintas y no había una continuidad en los recorridos entre cada sistema.

“Hoy son operados por privados, pero gestionados por el sector público. Es lo más parecido a la red de transporte de Santiago, que es operado por una cabeza pública, pero los buses son privados. Ciudad de México era un poco el Santiago de los años '80. **Tenía un Metro, y una serie de servicios privados de buses que no dialogaban entre ellos, todos confluían en el centro, y se regían solo por oferta/demanda. Eso lo estamos cambiando”.**

Por ello confiesa que le gustaría replicar el modelo del Transantiago, aunque solo lo bueno. ¿Y lo malo? Son lecciones aprendidas, reflexiona.

“El Transantiago, con todo lo que digan, fue un avance gigantesco, con todos los problemas que tuvo. Hoy lo que tienes es un servicio de concesiones con empresas, que operan profesionalmente, cumplen con estándares, tienen un sistema financiero unificado. Nosotros en Ciudad de México estamos metidos en eso, pero el grado de complejidad es mucho mayor”, apunta.

“Vamos para eso”, continúa. **“Pero el problema es que el Transantiago lo hizo de manera brutal, de la noche a la mañana. Ya nadie más lo hará así en el mundo. Pero**

una vez que pasaste todos los problemas, tienes una estructura de gobernanza que te permite hacer muchas cosas. En Santiago, cuando te subes a una micro o al metro, entras a una red que te lleva a destino. En Ciudad de México aún vamos camino a eso”.

Y así como en el Chile de hace dos décadas, hoy el gran problema que tiene Ciudad de México es que hay un sistema atomizado de pequeños buses, con más de 15 mil dueños, aunque en verdad nadie sabe en realidad cuántos son. Lo que están haciendo es buscar que estos propietarios formen empresas, que se formalicen. **“No se puede avanzar si cada micro hace el mismo recorrido peleando por un pasajero, como las micros amarillas”.**

También están centralizando el sistema de pago, para que el chofer sea un profesional y no vaya peleando por un pasaje arriesgando su vida y de sus pasajeros.

Otra de las innovaciones de la actual administración es que hicieron un **teleférico, que se llama Cablebus, y se usa como medio de transporte en zonas muy periféricas y con altas pendientes, que quedaban aislados de las redes troncales de transporte.** Mueve 75 mil pasajeros diarios, casi como una red de metro.

Además potenciaron las bicicletas, y las entienden como parte de la red de transporte público y está integrada, hay miles de estaciones para recoger y dejar la bicicleta de propiedad pública (EcoBici) y también tienen estacionamientos para dejar la bici propia en estaciones de metro y seguir el recorrido. La cantidad de ciclovías en Ciudad de México es de alto impacto.



Transporte gratis en Chile

“Hay un tema esencial, y que en Chile se está hablando: el transporte digno. Los sistemas de transporte tienen que respetar tu dignidad como habitante de la ciudad, te tienen que tratar de manera respetuosa y ser un motor para que accedas a los beneficios que la ciudad ofrece”, explica el chileno-chilango, como se autodenomina Rodrigo Díaz.

El actual ministro de Transporte chileno “es un lujo. Ha armado un equipo muy bueno. Llegó con un discurso principalmente enfocado en la equidad”, apunta.

En abril pasado, de hecho, Díaz visitó Chile y pasó a saludarlo a su oficina, donde intercambiaron experiencias.

“El transporte público gratuito ha sido propuesto incluso por el mismo Muñoz. Cuando lo propusieron en 2015 lo trataron pésimo, pero Gabriel Boric agarró el concepto, y yo creo que por eso invitó a Juan Carlos al gabinete, para incluir el transporte público al servicio público, tal como lo es la salud y la educación. En el caso chileno hay una estructura organizacional que te permite hacer eso, y el enfoque es hacerlo con pilotos, ver cómo reacciona y evaluar. Ya tienen el Transantiago como antecedente y saben que en su momento fallaron en la velocidad”.

-¿Volverías a Chile?

-(Silencio) Si me ofrecen algo... pero de momento, estoy trabajando aquí feliz.

-¿Cómo votas para el plebiscito?

-Apruebo. Es una constitución perfectible, claramente, pero tiende a nivelar la cancha.