Transformaciones socioespaciales ante cambios en las infraestructuras de transporte. El caso del mejoramiento del Metro Regional de Valparaíso y la autopista Troncal Sur en las comunas de Viña del Mar, Quilpué y Villa Alemana (1998-2019)

Alejandro Cortés

Doctorado en Arquitectura y Estudios Urbanos
P. Universidad Católica de Chile, *Chile*

alejandro.cortes@uc.cl

Los proyectos de infraestructura de transporte constituyen uno de los elementos fundamentales en la vertebración y articulación del territorio. Suponen el soporte que asegura el acceso a la población a los servicios y equipamientos, conectan los espacios productivos y de relación, conocimiento, formativos y de ocio y a todas las escalas y niveles de organización. La paradoja reside, según Manuel Herce (2009) en el hecho de que la ampliación indiscriminada de estas infraestructuras, fundamentalmente en favor del automóvil, se traduce en un círculo vicioso de mayor dispersión de la ciudad, lo que genera, entre otras cosas, un modelo de desarrollo urbano insostenible, de alto consumo energético y de creciente internalización de costos por amplias capas de población.

Hoy, la aprobación de nuevos proyectos de infraestructura de transporte (sobre todo de autopistas bajo un modelo de concesiones), se realiza sin tener mayores conocimientos de sus impactos urbanos, amparados en un contexto de "necesidad país" que es respaldado por diagnósticos internacionales como los realizados por la OCDE, o los bancos de desarrollo como CAF, BID o Banco Mundial.

Sin embargo, estas mismas instituciones internacionales ponen en evidencia la paradoja de la inversión en infraestructura de transporte como algo vital para la prosperidad de Chile, pero que los beneficios generados sean distribuidos con mayores criterios de equidad, incorporando criterios de sostenibilidad, participación ciudadana y sincronía con las políticas territoriales, tanto de ordenamiento de usos de suelo como sectoriales.

Bajo este escenario, resulta pertinente comprender qué impactos o transformaciones urbanas generan los proyectos de transporte más allá de la reducción en los tiempos de desplazamiento o el incremento en el Producto Interno Bruto (PIB). Un criterio, de creciente atención tanto por la academia como por las instituciones antes mencionadas, corresponde a la accesibilidad, entendida genéricamente como el grado en que el uso del suelo y los sistemas de transporte habilitan a los individuos a alcanzar actividades o destinos mediante una combinación de modos de transporte (Geurs & Van Wee, 2004).

Esta aproximación conceptual y metodológica permite comprender de forma más compleja el aporte de los proyectos de infraestructura de transporte a la mejora de las condiciones de desarrollo urbano bajo un criterio de equidad, así como también de sostenibilidad, tal como es demandado por la ciudadanía como por diversas instituciones públicas.

El trabajo a presentar corresponde a los resultados preliminares de la tesis doctoral del autor, en los cuales presenta evidencia de cómo dos proyectos de infraestructura de transporte de relevancia metropolitana (Mejoramiento del Metro Valparaíso y Autopista Troncal Sur) construidos durante la década del 2000 aportan de forma disímil en la conformación de un modelo de desarrollo urbano sustentable, con valoraciones disímiles. La metodología empleada considera la aplicación de indicadores de accesibilidad y la aplicación de un modelo de precios hedónicos asociado a los entornos de ambas infraestructuras.