

Hipnotizados por el auto

Cada vez pasamos más tiempo arriba del auto y los tacos no son razón suficiente para dejarlo en la casa. De hecho, hoy son una extensión del hogar: nos ponemos al día con la familia o aprovechamos de adelantar trabajo, leer correos o mandar mensajes con el teléfono. Los estamos equipando para pasarlo bien adentro e incluso estamos innovando en gustos: hoy también los preferimos amarillos y naranjos. **TEXTO: Jennifer Abate/ José Miguel Jaque**

El 56% de los conductores declara sentir siempre y casi siempre que cuando va a un sitio importante debe llegar en auto.

Casi la mitad de quienes tienen auto son primera generación de conductores: ni sus papás ni sus abuelos tuvieron auto.

UNOS 200 mil automóviles regresarán a Santiago este domingo y una cifra similar ya lo hizo hace una semana. Sabemos lo que eso significa: caos vial. A medida que la gente vuelve a su trabajo y los colegios comienzan las clases, las calles dejan atrás la imagen de una ciudad fantasma, una postal típica de febrero, cuando el 30% del parque automotor está de vacaciones.

Los primeros días de marzo son un indicador de lo que espera a los automovilistas el resto del año. ¿A qué hora hay que salir de la casa para que los niños lleguen puntualmente al colegio? ¿Habrá que levantarse más temprano? ¿Cuánto demora la ruta de la casa al trabajo este año? Las preguntas se repetirán en todos los hogares y los pronósticos no son alegres. En la Unidad Operativa de Control de Tránsito estiman que el flujo vehicular se incrementará alrededor de un 5% respecto de marzo del año pasado. “Entran 500 autos nuevos cada día y hay una expansión temporal y espacial de los tacos: son cada vez en nuevos horarios y nuevos lugares”, dice Louis de Grange, experto en transportes de la Universidad Diego Portales. Pero esto no desvela a quienes sueñan con un auto cero kilómetro.

En 2013 se vendieron casi cuatrocientos mil vehículos livianos (automóviles y SUV, todoterreno ligeros), lo que significa un aumento de 12% respecto a 2012, según datos de la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC). La baja en el precio de los autos y las alternativas de financiamiento han servido de gancho para este aumento. “Hoy el acceso a un auto nuevo es más fácil que antes. La gente llega pidiendo financiamiento automotor. La mitad de mis ventas de sala son a través de créditos de nuestra marca, porque están asociados a descuentos. Pero, además, pueden hacerlo a través de su banco”, dice Ariel Sepúlveda, gerente de ventas de Hyundai Valenzuela & Delarze. Eso explica por qué el 58% de los vehículos que transitan por las carreteras del país tienen menos de 10 años de antigüedad.

Con más autos en las calles, los pronósticos más pesimistas en cuanto a los tacos

parecen tener razón. El estudio “Perspectivas del Sistema del Transporte Urbano Santiago 2030”, de la Asociación Helmholtz (de Alemania), las universidades de Chile y Católica y Cepal, llegó a la conclusión de que al 2030 la velocidad de los autos en Santiago disminuirá un 20%, y la del transporte público en un 10%.

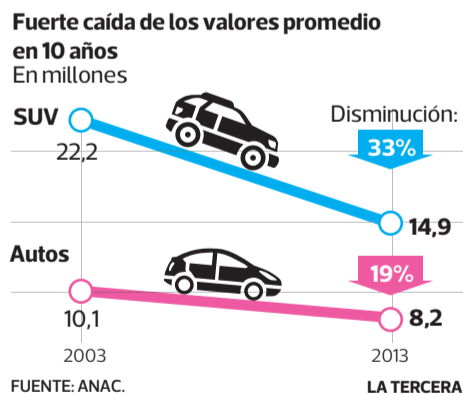
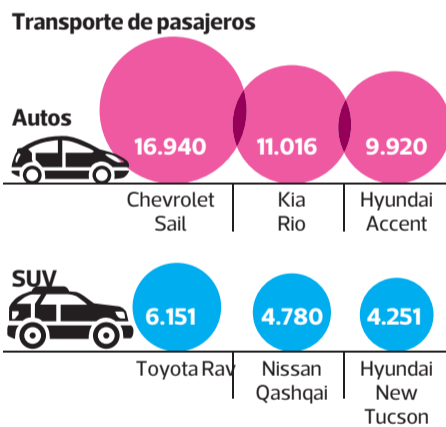
Pero esos son números y la gente no se va a bajar del auto aunque los lea cien veces. El uso del auto no tiene que ver con consideraciones racionales, sino con las gratificaciones que entrega, dice Sergio España, socio de la consultora Subjetiva que realizó una encuesta a los usuarios de la Autopista Central. “La gente no siente que está perdiendo plata porque sube la bencina o el TAG, sino que está invirtiendo en tiempo, comodidad y en calidad de vida”, dice. El auto sigue siendo “la joyita” para los chilenos. Como el primer televisor que llegaba a la casa, al que se le ponía un mantel tejido a crochet encima. Tanto es el aprecio que le tenemos, que incluso hemos hecho concesiones en todo ámbito para mantenerlo lo más cerca posible.

La vida arriba del auto

Para un santiaguino de mediados de los 80, cuando el parque automotor de la capital no superaba los 400 mil vehículos, la imagen de una ciudad congestionada y lenta, que hoy supera el millón y medio de autos, hubiera parecido de pesadilla. Sin embargo, los capitalinos encontramos la forma de acostumbrarnos a esta realidad, al punto que “nuestras estadísticas dicen que el 80% de las personas que se demoran entre media hora y una hora en un taco estiman que es un tiempo aceptable, cuando en realidad, es hartito tiempo”, dice Sergio España. “La gente ha encontrado la forma de hacer la pérdida. Nos estamos acostumbrando a los tacos”.

La razón para esta aparente ceguera sobre la enorme cantidad de tiempo perdido en los embotellamientos está en todas las actividades con las que hemos llenado ese espacio. Según Paola Jirón, directora de investigación de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile, “la gente pasa mucho tiempo en el auto, pero no se trata de tiempo muerto”.

Los más vendidos de 2013



Jirón es una de las investigadoras responsables de Santiago se mueve, una iniciativa que busca analizar la dinámica urbana de la capital. De acuerdo con sus resultados, que analizan los desplazamientos en transporte público y privado de los capitalinos, el auto es hoy una extensión de la tradicional mesa del desayuno. O de la comida de la noche. Ante la falta de tiempo de familias que deben salir cada vez más temprano para llegar a la hora y que vuelven cada vez más tarde al hogar, el auto se ha convertido en una instancia clave para ponerse al día con la pareja, preguntarles a los niños cómo les ha ido en el colegio y hacer la vida familiar que casi no cabe a otra hora de lunes a viernes.

Es precisamente esa la razón de que no

les haga gracia compartir el auto con personas ajenas a la dinámica de la familia. En la encuesta de Subjetiva a usuarios de la Autopista Central, el 31% aseguró que jamás compartiría el auto con desconocidos, el 13% que no lo haría con los vecinos y el 7% dijo estar en desacuerdo incluso con compartir el viaje con los compañeros de curso de sus hijos.

Eso explica el fracaso de algunos planes para reducir o desincentivar el uso de vehículos en Santiago. En los 90 se establecieron vías exclusivas en la avenida Andrés Bello para quienes compartieran el auto, pero la medida no provocó un cambio en el patrón de comportamiento de los choferes. “No fue un incentivo suficientemente fuerte, porque hoy el auto es tu espacio”, dice De Grange. Cuando Joaquín Lavín era alcalde de Las Condes dispuso buses ejecutivos que transportaban gente desde Estoril al barrio El Golf. Incluso, entregaba diario y café. “El problema es que la gente no mantenía la intimidad que te entrega el auto y debías sumarle el costo de llegar a ese lugar. Menos iba a funcionar”, agrega De Grange.

Quienes viajan solos, que según el estudio de Subjetiva corresponden al 55% de los usuarios, buscan precisamente eso: intimidad. Sergio España dice que ellos usan el auto como una extensión del baño de la casa. “El viaje es el minuto en que la gente se maquilla o que va cantando como en la ducha. Ahí encuentras un lugar que a lo mejor no tienes en tu casa porque son cada vez menos los espacios privados que uno tiene”.

También nos hemos acostumbrado a ser productivos arriba del auto. Según Jirón, “si los conductores salen a las 8 de la mañana, empiezan a trabajar desde antes de llegar a la oficina con el manos libres”. Datos de otras encuestas corroboran esa tendencia. Según el perfil de los conductores del Gran Santiago, elaborado por Automóvil Club de Chile en 2013, más del 60% de los encuestados escribe y responde mails siempre o frecuentemente, revisa Facebook, Twitter, realiza o responde llamadas por teléfono celular y aprovecha el tiempo revisando WhatsApp.

Imprudentes y poco solidarios

Hasta hace no más de 15 años el tema de



MARZO 2013



FEBRERO 2014

►► Más de 200 mil automóviles volverán a Santiago este lunes, cambiando radicalmente el paisaje.

la congestión y los tacos parecía propiedad exclusiva de Santiago. Hoy, sin embargo, Iquique, Antofagasta, Viña del Mar, Concepción y Valdivia enfrentan el mismo problema, debido al crecimiento del parque automotor en todo el país. Muchas son las razones que explican la creciente fiebre por comprar un auto, además de las facilidades en el acceso. Según Jirón, la desigual repartición de colegios de calidad dentro de las ciudades ha hecho que muchas familias decidan recorrer largos trayectos para poner a sus hijos en uno de su preferencia. A esto se suma el crecimiento natural de las ciudades y un sistema de transporte que no ha sabido responder de manera eficiente a las demandas de usuarios que tienen sus lugares de trabajo cada día más lejos. “El auto tiene tantas ventajas desde el punto de vista de la movilidad, que lo único que puede hacerle el peso es una oferta de transporte público competitivo. Y mundialmente se ha demostrado

Desorden vial desde el comienzo

Aunque el primer auto llegó a Chile en 1902, sólo a fines de la década siguiente empieza a masificarse cuando aumentan las tasas de importación. En 1918 había 3.500 automóviles en Santiago y para 1920, una tasa de 170 personas por auto. Hasta 1915, el auto es un objeto excéntrico que despierta el espíritu aventurero, pero poco a poco se vuelve más atractivo para que la élite se muestre por la Alameda, la Quinta Normal o el Parque O'Higgins. Desde el principio hubo pocos mecanismos de control de las autoridades, comenta Tomás Errázuriz, historiador y autor de la publicación *El asalto de los motorizados*. Los primeros reglamentos exigen hacer un curso técnico de conducción, circular por la derecha, andar a una cierta velocidad (30 km/hora en el radio urbano, pero un auto

podía alcanzar los 90 km/hora) y tocar la bocina en todas las bocacalles, normativas copiadas de otros países. “Hubo un tiempo en que en Santiago se circulaba por la derecha y en Valparaíso por la izquierda. La gran pregunta es qué pasaba cuando se encontraban a mitad de camino”, dice. Errázuriz cuenta que el aumento de automóviles fue de la mano con el número de accidentes “sin color social”. La pelea por la calle era fuerte: el tranvía chocaba a los autos y especialmente a los autobuses, su competencia, para sacarlos del camino. En 1927, el gobierno de Carlos Ibáñez asume un rol más protagónico. Hasta entonces, gran parte de la tarea de poner señalética en las calles y de educar a la población estaba a cargo de asociaciones de automovilistas de la época.

Si en 2010 un auto viajaba a 29,4 kilómetros por hora, en 2030 lo hará a 23,8 kilómetros por hora.

“Casi el 55% de los accidentes pasan por la imprudencia de los conductores y peatones”.

JAIME BRAVO
Ingeniero en tránsito.

que el único transporte público competitivo es el metro, ni los buses ni los taxis”, dice Pablo Allard, decano de la Facultad de Arquitectura y Arte de la Universidad del Desarrollo.

Sin embargo, en el caso chileno, uno de los aspectos cruciales que explica la “autodependencia” tiene que ver más con lo emocional que con lo racional. Juan Carlos Muñoz, experto en tránsito de la Pontificia Universidad Católica de Chile, dice: “Mi percepción es que la gente entiende al auto como una extensión de sí misma a veces, y una vez que logra esa conexión le cuesta imaginarse viajes que podrían ser más cómodos de otra forma y se olvida que todavía tiene dos pies para caminar y que el transporte público en otras ocasiones es más conveniente. Sacar al automovilista de esa hipnosis es muy complicado”. La razón, dice Adriana Palacios, psicóloga social de la Universidad del Desarrollo, tiene que ver con el estatus que todavía nos da el auto, a pesar de que hoy está al alcance de muchas más personas. “El auto es un objeto de deseo porque le muestra al mundo lo que somos. La gente busca mucho el respeto y el reconocimiento en la mirada de los otros”, dice.

No por nada, un estudio de 2013 de Automóvil Club de Chile refleja que el 56% de los conductores declara sentir siempre y casi siempre que cuando va a un sitio importante debe llegar en auto. Este fenómeno está cruzado por nuestra historia reciente. Según Jorge Larraín, sociólogo y prorector de la Universidad Alberto Hurtado, “en los chilenos está el asunto indudable del logro de haber llegado a tener un auto”. Pablo Allard recuerda un punto de inflexión en este proceso: la publicidad del “Cómprate un auto, Perico” en los 80. “Por primera vez se estigmatiza al ciclista porque, para conquistar a Delfina Guzmán, Perico tiene que comprarse un auto. El mensaje es ‘vas a ser mejor si andas en automóvil’. Lo interesante es que hoy se está revirtiendo ese discurso”, comenta.

El acceso masivo a créditos es un fenómeno relativamente reciente en nuestro

FOTOS: NATALIA ESPINA Y JULIAN RUS



83% de los conductores de Santiago manda mails siempre o frecuentemente, 80% revisa Facebook, el 68% realiza o responde llamadas.

►► La mayoría de los conductores reconoce utilizar el auto como un espacio personal.



FOTOS: PATRICIO FUENTES Y REINALDO UBILLA

país (donde, según datos de la Asociación Nacional Automotriz de Chile, el segmento que más incrementa sus compras es la clase media), por lo que mucha gente aún no puede desprenderse del orgullo de “tener acceso a algo a lo que su familia no tuvo”, dice Larraín. Obviamente, nadie quiere renunciar a ese privilegio, algo que provoca que la mayoría de la gente que maneja diga que va a ir en auto a “todas partes”, y que el 50% confiese que aunque mejorara el transporte público, no abandonaría el auto.

Según cifras de Automóvil Club, cerca de la mitad de los que tienen auto son lo que se llama primera generación de conductores. “Ni sus padres ni sus abuelos tuvieron auto”, dice Alberto Escobar, especialista en seguridad vial de esta institución. Para esos conductores, no existe una relación estrecha con la conducción de la década de los 60 o 70, cuando era más respetuosa y menos estresada. “Ellos tienen un acercamiento al aprender a manejar en la calle tal como es hoy, con congestión y estrés. Y hoy nos gusta la ley del más fuerte. El peatón se queja del ciclista, el ciclista se queja del automovilista y los automovilistas del camión”.

Escobar explica que eso nos ha convertido en los conductores más agresivos de la región, algo que se ve claramente en que nueve de cada 10 choferes ha tenido altercados mientras conduce en los últimos tres años. Incluso un cuarto de ellos se define a sí mismo como nervioso o agresivo a la hora de manejar. “Además, el chileno siempre ha sido malo para compartir el espacio público, porque cree que es de él. Como no sabemos compartir el espacio y hoy hay mucho acceso al automóvil y lo que necesitamos es compartir la calle, comienzan a aparecer nuestras peores virtudes”.

“La gente vive como conduce o viceversa”, dice Jaime Bravo, ingeniero en tránsito y socio fundador de la Asociación Latinoamericana de Capacitación e Ingeniería Vial. “La descortesía, la falta de solidaridad, la indiferencia. Esos son los factores más importantes del conductor chileno. Siempre nos dicen que los accidentes se producen por dos factores: el alcohol y la velocidad. Pero las estadísticas dicen que la principal causa es la imprudencia. Casi el 55% de los accidentes pasan por la imprudencia y gran parte de eso se podría mejorar con una mejor acti-

tud de parte de los conductores”, explica.

El nuevo consumidor chileno

Más tiempo arriba del auto y la necesidad creciente de aparentar frente a los demás han tenido como consecuencia un cambio significativo en las preferencias de los conductores chilenos. De partida, el auto debe ser nuevo. Alberto Escobar dice que “antes se partía comprando un auto usado, la gente llegaba al automóvil vía segunda mano”. Hoy, en cambio, los usados, que tienen un precio muy parecido a los modelos chinos y coreanos nuevos, son adquiridos casi exclusivamente por los segmentos de menores ingresos, sobre todo en regiones.

En segundo lugar, el auto, al igual que el emperador, no sólo debe ser seguro y confortable, sino también parecerlo ante los demás. Ariel Sepúlveda, de Hyundai Valenzuela & Delarze, dice que “hoy se busca el estatus y la seguridad más que antes. La gente te puede ver en un auto increíble y no tiene cómo saber que lo vas a tener que pagar en los próximos 48 meses”.

Así también lo explica Paul Cheetham, Executive Marketing Manager de Toyota Chile: “El look más estético y atractivo es fundamental a la hora de tomar una decisión. Los clientes ya no quieren comprar el modelo básico, como ocurría hace 10 años. Hoy prefieren invertir un poco más y tener un auto con más equipamiento”.

Según Sergio España, el 53% de los conductores que hoy recorren la Autopista Central declara mantener su auto *full* equipado siempre o casi siempre. Esto incluye no sólo el cuidado por las cuestiones más obvias, sino también tenerlo equipado con dispositivos para colocar el tazón de café o incluso enfriar bebidas. “La idea es hacer que el auto sea un espacio confortable”. Esa es la razón de que 39% de los usuarios diga que disfruta estando en el auto a pesar de la congestión. “La gente ha entendido que el taco le da la oportunidad de tener el auto

dispuesto para ese goce. Sabemos, además, que esto no va a mejorar sustantivamente: la mitad de los conductores dice que en 2020 va a haber las mismas autopistas y que vamos a estar igual de congestionados”, dice España.

En estas elecciones, dice Alan Bolomey, gerente de ventas Chevrolet de Salfa, hay algunas diferencias entre hombres y mujeres: “en la mayoría de los casos, el hombre busca tecnología, estilo y potencia, preguntando siempre por la ficha técnica, antes de hacer cualquier otra pregunta. Por otro lado, la mujer, cuando elige un vehículo, pregunta por la seguridad, el espacio y la funcionalidad. En la mayoría de los casos son mujeres con familia, por lo que el auto le debe servir tanto a ella como al resto del grupo familiar”.

La masividad y la posibilidad de comprarse más de un auto a lo largo de la vida también han comenzado a alterar el eterno conservadurismo de los chilenos en lo que a colores atañe. Bolomey asegura que históricamente los colores de

autos más vendidos en Chile han sido el blanco y el plata, pero que poco a poco se está pasando a un abanico más surtido de colores.

En MG, por ejemplo, explican que comenzaron a ver un aumento significativo en la demanda por autos de colores en 2012, cuando empezaron a resaltar elecciones no tradicionales como el amarillo, el azul metálico, el naranja y los bicolors.

Se espera que la tendencia siga creciendo. En 2012, los colores “no tradicionales” representaban el 30% de las ventas de esta marca, y han seguido creciendo. En Mitsubishi aseguran que dependiendo del modelo o segmento etario, los autos de colores pueden llegar a representar entre el 60% y el 70% de las ventas. Y del total autos en Chile, según datos cruzados para **Tendencias** con la herramienta SegmentCar de Equifax, el 44% de los autos cuyos dueños tienen entre 25 y 34 años corresponden a vehículos de colores distintos del gris/plateado y el blanco. 1

Casi tres meses lleva el nuevo examen práctico para conducir. Se han rendido 50.207 y la tasa de aprobación es de 79,7%.

Los planes para dejar el auto en la casa

★ **RESTRICCIÓN VEHICULAR.** El objetivo siempre fue reducir la contaminación, pero con el tiempo se pensó en su efecto secundario para disminuir la congestión. Sin embargo, hoy la restricción normal para los autos sin sello verde tiene nulo efecto estadístico en los flujos, dice Louis de Grange, experto en transportes de la Universidad Diego Portales.

★ **AUTO COMPARTIDO.** En los 90 se establecieron vías exclusivas para los autos compartidos en la avenida Andrés Bello. Sin embargo, esta medida no tuvo fuerza para cambiar el patrón de comportamiento de los usuarios, dice De Grange. “Finalmente, tenías tres pistas saturadas con tacos y una subutilizada”, complementa Pablo Allard, decano de la Facultad de Arquitectura y Arte de la Universidad del

Desarrollo. Duró menos de un año.

★ **BUSES EJECUTIVOS.** Una de las ideas de Joaquín Lavín cuando era alcalde de Las Condes: buses ejecutivos que acercaba a quienes trabajan en el barrio El Golf y que partían en Estoril. En vez de manejar, proponía irse cómodamente sentado leyendo el diario y tomando café. La gente prefirió la intimidad de su auto.

★ **NO MÁS ESTACIONAMIENTOS.** En 2012, los ministerios de Vivienda y de Transportes anunciaron un proyecto de ley para limitar la construcción de estacionamientos en zonas de alta congestión, con el propósito de disminuir los atochamientos vehiculares. “Esta puede ser una política potente”, dice De Grange. El proyecto está en la comisión de Vivienda del Senado, según el Minvu.