

Los “Con Auto”

Pistas sobre desigualdad, tenencia y uso de auto en el Gran Santiago

Marzo, 2019

Destacados:

- 1 de cada 2 jefxs de hogar que tienen auto usan otro medio para ir al trabajo.
- El 16.7% del total de lxs jefxs de hogar realiza actividades laborales, posee automóvil y lo utiliza como medio principal para ir al trabajo.
- Mientras que en el 20% de los hogares con mayores ingresos la mayoría de quienes tienen automóvil los utilizan para ir a trabajar, en el 80% más pobre la mayor parte lo deja en casa.

Citar como:

Valenzuela-Levi, N. (2019). Los “Con Auto”. Pistas sobre desigualdad, tenencia y uso de auto en el Gran Santiago. *Documento de Trabajo*. Vol. 1. No. 1. Corporación Ciudad Común, Santiago de Chile.



Los “Con Auto”: Pistas sobre desigualdad, tenencia y uso de auto en el Gran Santiago

Autor: Nicolás Valenzuela Levi, Corporación Ciudad Común

Contacto: nv284@cam.ac.uk | twitter: @valenzuelalevi

Hay dos cosas que suelen asumirse sobre la tenencia y uso de automóviles. La primera es que a mayores ingresos de un país, de una familia o de un individuo, mayor probabilidad de tener automóviles. La segunda es que tener un automóvil implica usarlo. Ambos suposiciones justifican la idea de planificar ciudades para el automóvil, especialmente si se trata de una ciudad como el Gran Santiago, capital de un país “en vías de desarrollo”. Dado que existe crecimiento económico, concentrado en esta ciudad, tendría cierta lógica diseñar la ciudad para esos cientos de miles de automóviles que “naturalmente” están por venir. Esta lógica, llamada predict and provide, ha sido ampliamente estudiada -y también criticada- en la literatura existente.

Por otro lado, la evidencia internacional muestra la paradoja de que en países ricos como Holanda o Alemania, se cuenta tanto con las mayores tasas de motorización (medida de tenencia de automóviles por cada 1,000 habitantes), como también altos niveles de uso de transporte público y bicicletas. En esos casos la riqueza estaría relacionada efectivamente con poseer automóviles, pero aquello no implicaría necesariamente utilizarlos en el día a día. En dichos ejemplos, los altos niveles de tenencia de vehículos motorizados privados no ocurre en ciudades diseñadas principalmente para el automóvil. Estos casos, sin embargo, son vistos como “excepciones” a la regla. La idea preponderante, especialmente sobre los países “en vías de desarrollo” o de “ingresos medios”, es que el aumento de la presencia y preponderancia de los automóviles privados es parte de su “naturaleza”.

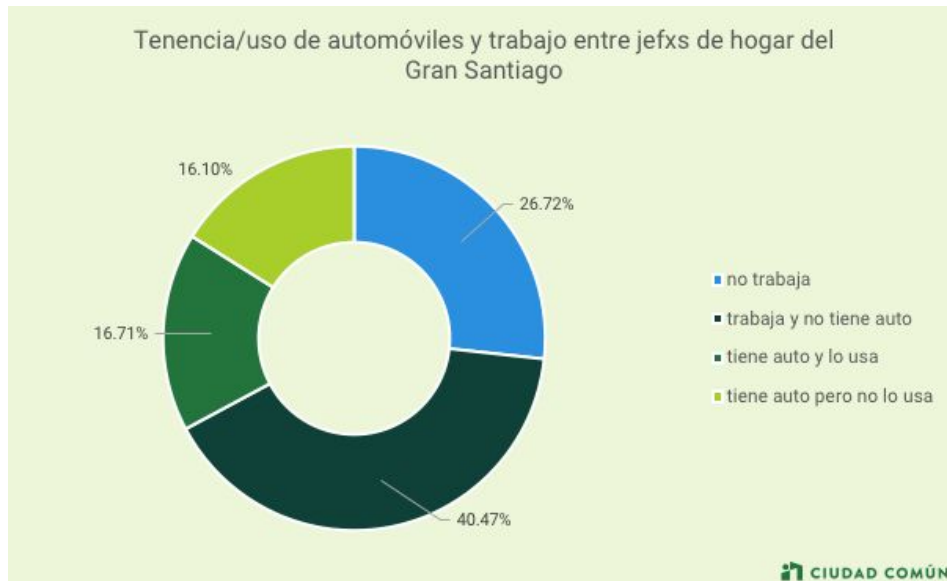
En el presente informe entregamos pistas sobre los “Con Auto” en el Gran Santiago, a través de un análisis descriptivo de datos de jefatura de hogares en las 36 comunas del Área Metropolitana. Este análisis utiliza los datos de la encuesta de Caracterización Socio Económica Nacional (CASEN) del año 2015¹. A continuación se presentan los principales hallazgos, los cuales son brevemente desarrollados luego a través de un conjunto de gráficos.

Principales hallazgos

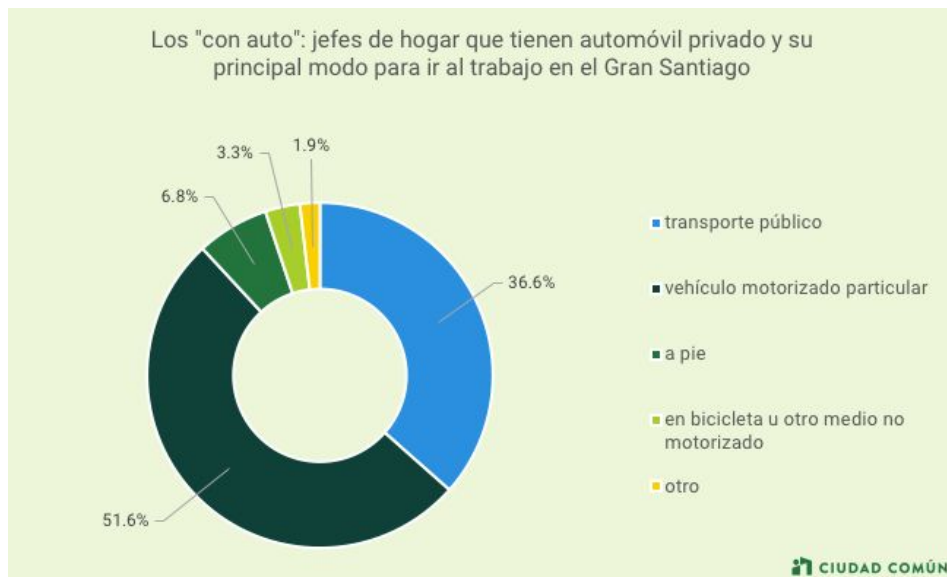
En el Gran Santiago, quienes realizan actividades laborales y utilizan el automóvil como modo principal para llegar a su trabajo son apenas el 16.71% del total de los hogares.

¹ Se utiliza esta versión de manera exploratoria puesto que en 2015 por primera vez se incorporaron preguntas sobre transporte al trabajo. Adicionalmente, esta versión fue diseñada para garantizar la representatividad comunal de datos de hogares en 139 de las 345 municipalidades de Chile, en las cuales vive más del 80% de la población nacional. Al basar los presentes análisis en esta base de datos, esperamos poder generar otras exploraciones futuras que puedan sacar ventaja de dichas representatividades comunales.





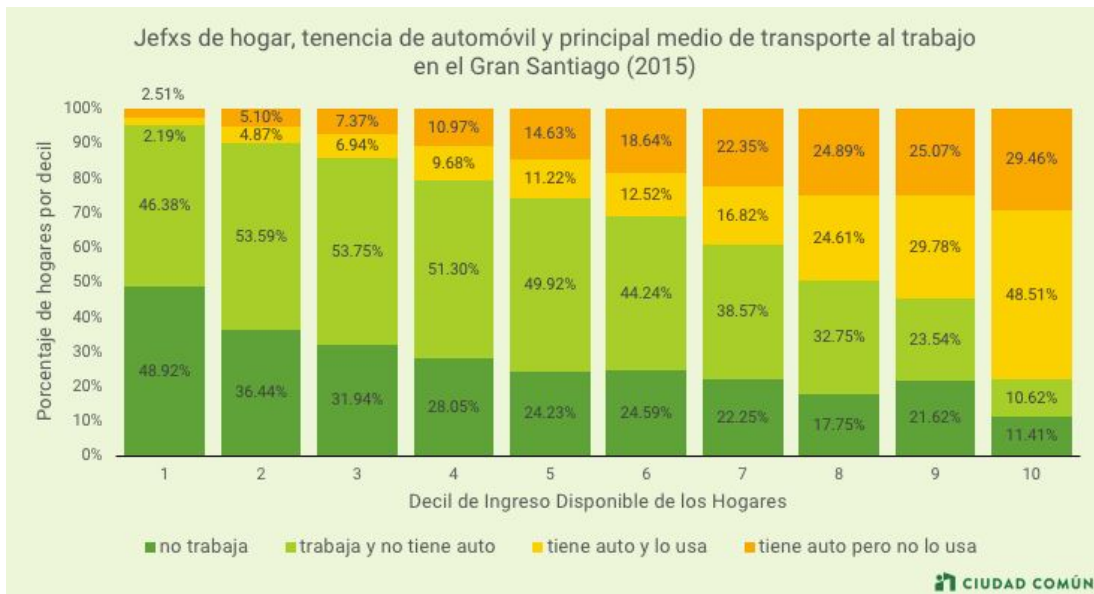
De lxs jefxs de hogar que poseen automóviles y realizan actividades laborales, el 51.6% lo utiliza como medio principal para ir al trabajo. En otras palabras, 1 de cada 2 utilizan otro medio, a pesar de poseer automóvil.



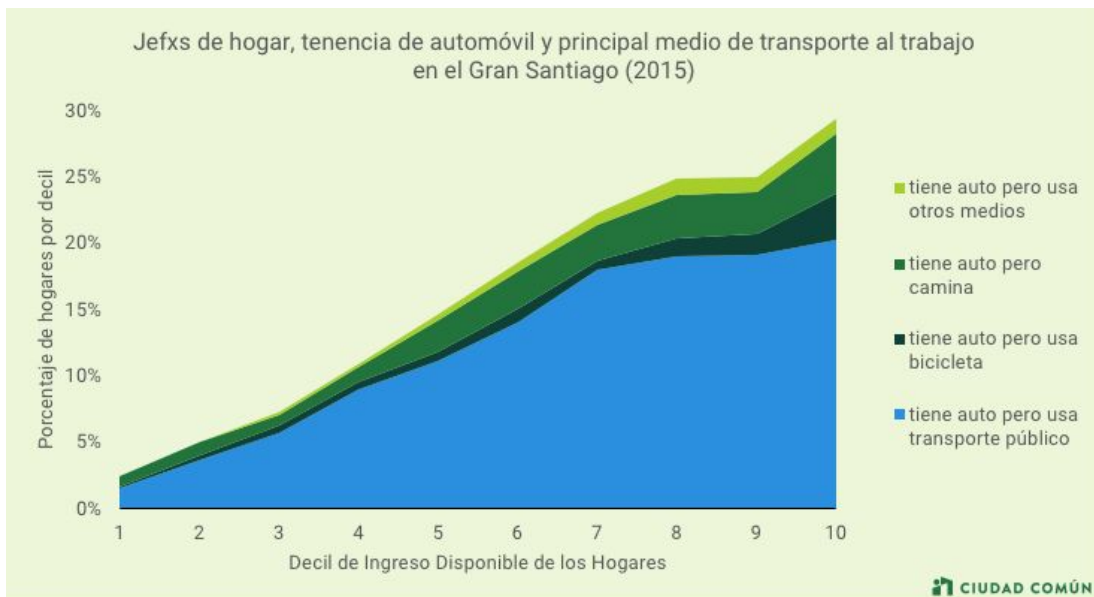
De lxs jefxs de hogar que poseen automóviles y requieren movilizarse diariamente al trabajo, el 36.6% ocupa el transporte público (bus, microbus o metro), siendo el segundo modo más utilizado en este grupo.

Mientras que en el 20% de los hogares con mayores ingresos (deciles 9 y 10) la mayoría de quienes tienen automóvil los utilizan para ir a trabajar, en el 80% más pobre la mayor parte lo deja en casa (deciles 1 a 8).



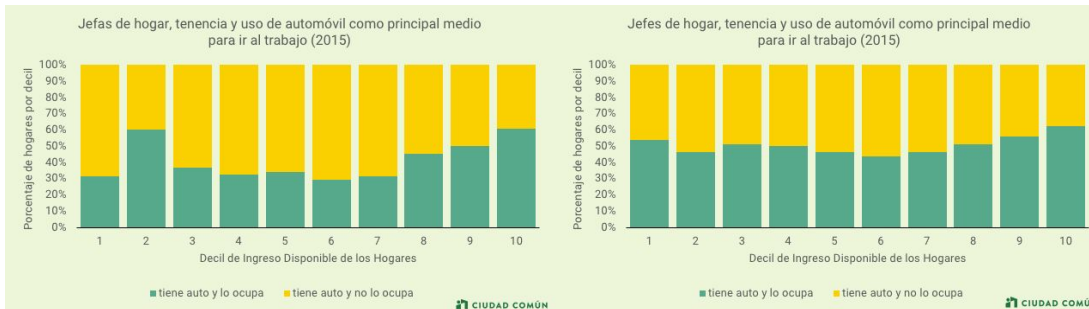
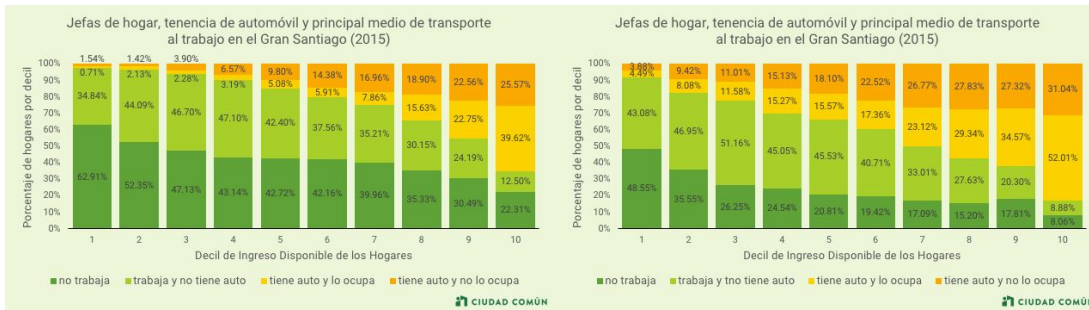


Aunque entre los jefxs de hogar, el modo “alternativo” más común para quienes tienen auto a nivel general es el transporte público, quienes usan su auto aumentan en el 30% más rico, en detrimento de microbuses, buses y metro. La bicicleta aumenta notablemente su preponderancia en el decil 10 (de mayores ingresos).

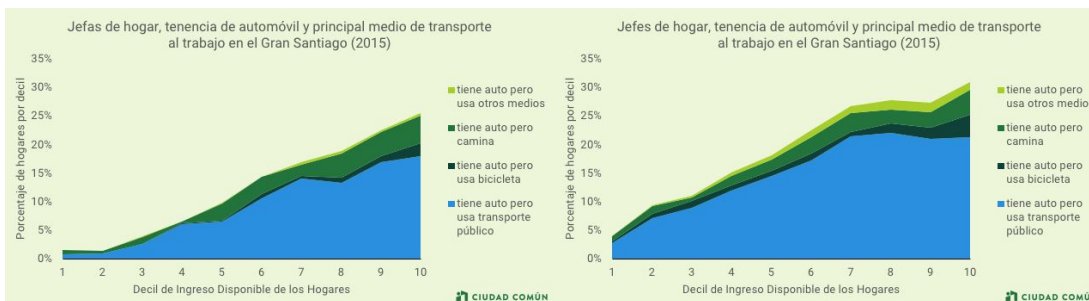


Las jefas de hogar dejan su auto en la casa para ir al trabajo en mayor proporción que los jefes de hogar, en prácticamente todos los deciles de ingreso (a excepción del 2).

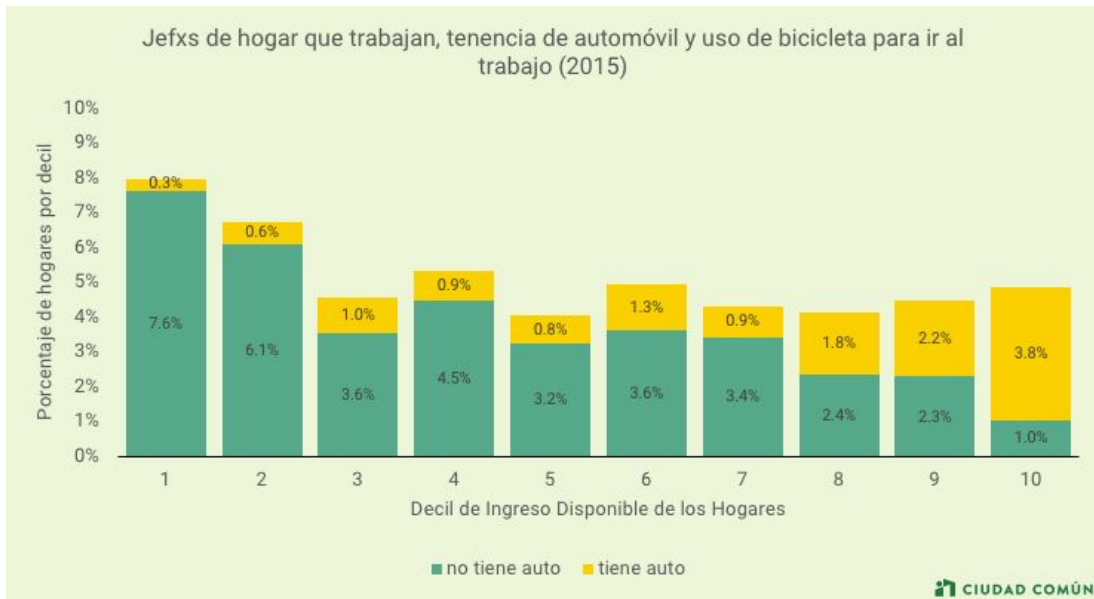




La bicicleta, como modo alternativo para jefxs de hogar con auto, es más fuerte entre hombres que mujeres.



Entre lxs jefxs de hogar que trabajan, existe un claro contraste entre usos de bicicleta y tenencia de automóviles por nivel de ingreso. La bicicleta alcanza su mayor uso relativo entre los jefxs de hogar que trabajan en los deciles 1 y 2. En dichos grupos, la gran mayoría de lxs jefxs de hogar ciclistas no tienen automóvil. Entre quienes pedalean en el 90% más pobre de la población, la mayoría no tiene auto. Sin embargo, en el 10% más rico, la gran mayoría de lxs jefxs de hogar que pedalean tiene auto y lo dejó en la casa.



¿Qué nuevo aportan estos datos?

El análisis presentado tiene la limitante de corresponder sólo a lxs jefxs de hogar y los viajes al trabajo. Esto no considera, por ejemplo, los viajes relacionados con trabajo no remunerado (cuidados), estudios y ocio, entre otros. Sin embargo, presenta pistas que pueden orientar el debate, y se trata de cifras a las que se puede hacer seguimiento en las sucesivas encuestas CASEN.

Esperando generar discusión, señalamos algunos puntos de interés:

- Primero, el carácter fuertemente elitista del uso del automóvil para ir al trabajo, correspondiente apenas al 16.7% del total de lxs jefxs de hogar. Este hecho debiera servir para cuestionar la prioridad que se le da al automóvil, puesto que va en el detrimento del resto de la población, la gran mayoría de la cual usa transporte público y otros modos.
- Segundo, que a excepción del 20% más rico, en el 80% restante de la población, la mayoría de lxs jefxs de hogar que tienen auto lo dejan en la casa para ir al trabajo. Este hecho debiera hacernos pensar que casos como Holanda o Alemania, donde tener un auto no significa necesariamente usarlo, no son “excepciones” del mundo “desarrollado” sino que es la realidad de buena parte de los hogares del Gran Santiago.
- Tercero, que la relación entre la tenencia de autos y el transporte al trabajo de lxs jefxs de hogar es diferente por género. Las jefas de hogar tienden a dejar más el auto en la casa que los hombres. Al mismo tiempo, la alternativa del uso de la bicicleta, que ha crecido recientemente en importancia, es mucho más utilizada por hombres que por mujeres jefxs de hogar que trabajan.
- Cuarto, que quienes tienen auto pero lo dejan para pedalear es una realidad, probablemente reciente, que prevalece en el 10% más rico. Sin embargo, en el resto de los grupos de ingreso, y especialmente entre los más pobres donde la bicicleta gana importancia, probablemente se pedalea netamente por necesidad.