

EL PATIO 29  
REVELA SUS SECRETO

LO QUE VIENE

**APS**



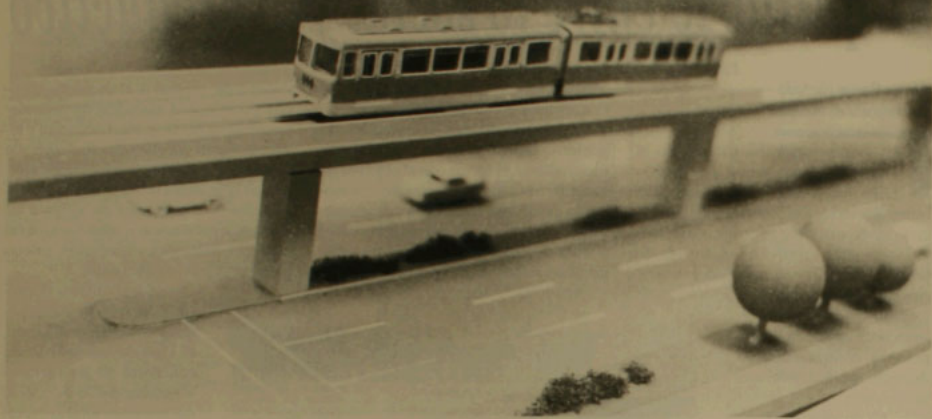
EL 22 de septiembre de 1991 Año XV \$ 680 (IVA incluido). Recargo flete L II, XII regiones \$40



Entrevista exclusiva  
Francisco Javier  
Errázuriz:  
"EL  
GOBIERNO  
TIENE  
PANICO A  
LA DERECHA  
Y A LOS  
MILITARES"



**EL "FERIADO"  
DEL 11**



## Línea 5 del Metro

# La Florida en unos minutos

Diego Álvarez

Si todo funciona como el gobierno ha estado previendo, los habitantes de La Florida podrán, hacia 1996, disponer de una hora libre suplementaria para estar con su familia, mirar la tele o jugar a la pelota. Y no pasarse entre dos o tres horas diarias apretujados en micros que cada día forman una larga y tediosa procesión a través de la congestionadísima Avenida Vicuña Mackenna. Porque después de más de un año y medio de estudios, debates, avances y retrocesos, la famosa Línea 5 ha sido anunciada junto al Megaplan de Infraestructura con que el Presidente Aylwin dio el viernes 30 de agosto el vamos a la etapa realizadora de su gobierno.

La verdad de las cosas es que, más allá de la polémica, lo normal hubiera sido que, desde hace mucho tiempo, San-

tiago contara con más líneas del Metro. El Plan de Transporte Urbano, definido en 1968 por el gobierno de Eduardo Frei, había contemplado la construcción de 5 líneas del Metro, 3 urbanas y 2 suburbanas. Un conjunto de acciones de envergadura en materia de vialidad y un rediseño de recorridos de locomoción colectiva en función del Metro, debían servir para enfrentar un previsible crecimiento explosivo de nuestra capital. La filosofía de base de aquel proyecto, hoy considerado visionario, era que sólo un sistema integrado y ordenado evitaría la catástrofe que enfrenta cotidianamente el 38 por ciento de los chilenos que vive en la Región Metropolitana.

En este marco, siempre estuvo claro que el Metro no tenía sentido sólo con un par de líneas y que, al igual que en todas las grandes ciudades, su aporte sólo

se hacía sentir a partir del momento en que tres o más líneas empezaban a producir un "efecto red" que efectivamente permitía lo que dos líneas son incapaces de lograr.

Igual, el actual Ferrocarril Metroropolitano, con sus 14 millones de pasajeros mensuales, contribuye de modo significativo a que la contaminación y la congestión de Santiago no vayan más allá de los niveles actuales. Si las dos serpientes mecánicas azules no se arrastraran por las entrañas capitalinas, en la superficie se necesitarían más de 6 mil microbuses suplementarios. Los efectos son fáciles de imaginar. Sobre todo cuando el régimen de libertad de recorridos implantado durante el gobierno anterior produjo uno de los caos más alucinantes que sea posible imaginar en materia de transporte de pasajeros.

Un caos que empezó a valorizar el

factor tiempo como un elemento de calidad de vida que, junto con las esperanzas de que disminuya la contaminación, fueron dando progresivamente al Metro una ventaja comparativa poderosa, cuya ponderación ha sido determinante en la definición de la rentabilidad social de la Línea 5.

## LAS TRAMPAS DEL "LIBERALISMO URBANO"

Más allá de que el gobierno militar haya cosechado lo sembrado por los gobiernos de Frei y Allende, inaugurando el servicio del Metro en septiembre de 1975, según los técnicos del Metro "las políticas del régimen militar desnaturalizaron su contenido, dejando al Metro abandonado a su suerte, operando en un contexto para el cual no fue diseñado". El crecimiento anárquico de la ciudad, otro producto de la desregulación a ultranza, fue poco a poco dejando obsoletos los proyectos origina-

les y haciendo cada vez más difícil el retorno a una situación racional, sin el grotesco espectáculo que ofrece la Alameda en la que, a ciertas horas, pasan (más de 1500 micros por hora), pese a que, bajo ellas, corra el ferrocarril subterráneo. Paralelamente, el plan original de construcción de nuevas líneas se vio afectado por otras razones que —válidas según unos, pretexto según otros— postergaron nuevas líneas. Fue así como, el 11 de marzo de 1985, el gobierno anunciaba la suspensión del proyecto de la Línea 3, que debía unir la Plaza Chacabuco, en el norte de la capital, con la Plaza Egaña, en el límite oriente de Ñuñoa.

## NACE LA LÍNEA 5

"El Metro se larga con la Línea 3" titulaba *La Segunda* del 10 de abril de 1990, poco tiempo después de que asumiera la presidencia del directorio del Metro su actual titular, Oscar Guillermo Garratón. El anuncio encantó a muchos. En particular a aquellos que aparecían beneficiados con la posibilidad de esta nueva línea: los habitantes del sur oriente de la capital. El Estudio Estratégico de

Transporte Urbano de Santiago (ESTRAUS), realizado entre 1986 y 1989, había revelado la explosión experimentada por La Florida y otras comunas del sector, cuya vía principal de comunicación con el centro de Santiago era la avenida Vicuña Mackenna. Rápidamente, la idea de una línea del Metro que ayudara a asumir una demanda de viajes estimada en 15 mil pasajeros por hora y por sentido, había parecido evidente. Sobre todo por el hecho de que las proyecciones para el año 2000, la hacían subir a 40 mil pasajeros. La confirmación vino de Odeplan, que estimó que el proyecto arrojaba una mayor rentabilidad relativa con "tasas superiores a las exigi-

bre de la ecología, del regionalismo, de necesidades más urgentes, del cólera, del antisemitismo o de concepciones de transporte que no quieren saber nada del Metro, se organizaron foros, campañas, peticiones, llamados solemnes a Patricio Aylwin e interpelaciones formales en el Parlamento. En el otro sentido, las "fuerzas vivas" de las comunas beneficiarias también se agitaban. El socialista Carlos Montes posaba "de la mano" del UDI Jaime Orpiz, completamente reconciliados por la Línea 5. Gustavo Alessandri inundaba de panfletos la primera semifinal entre Boca Juniors y Colo Colo. El senador Eduardo Frei recordaba el proyecto visionario de su padre. Y Jaime

Estévez aplaudía si dejar de pensar en el viejo proyecto que llegaba hasta Puente Alto. La Línea 5 provocaba de todo. Menos indiferencia. Decir que la comunidad floridana se movilizó activamente, sería poco.

En el capítulo ecológico el que más selució fue el responsable de la Comisión

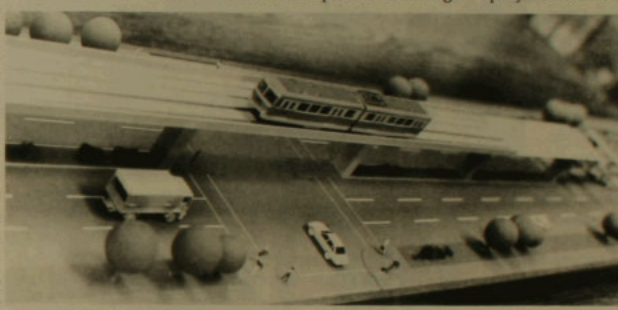
de Medio Ambiente del PPD, Guido Girardi, quien afirmó que el país tenía problemas más urgentes, como el saneamiento sanitario. Una opinión refutada por la propia Comisión de Transportes del PPD que afirmó que tales opiniones evidenciaban "una falta de información", porque los créditos disponibles eran sólo para el Metro. En el capítulo regional, lo más agresivo vino de la llamada Corporación para la Regionalización de Chile, cuyo presidente, el penquista Claudio Lapóstel, afirmó que "las actuales Líneas 1 y 2 son una excelente solución para el transporte de un sector de pasajeros en la capital, pero para el país constituyen un lujo y dan fe de una inversión errada que Chile nunca debió efectuar". Junto con criticar los créditos atados por caros y la eficacia del Metro por nula, Lapóstel terminaba dando una larga lista de proyectos regionales que, a su juicio, no sólo eran preferibles por razones de rentabilidad, sino también de elemental justicia para con las regiones.

El que no estuvo nada de contento con el anuncio fue el flamante ministro de Transportes, Germán Correa, quien desde Concepción desmintió que hubiera una decisión y criticó el "apresuramiento de las autoridades (del Metro) al dar por prácticamente decididas cosas que recién están en fase de estudio". Rápidamente, éstas replicaron que jamás habían dado la cosa por hecha y que se habían limitado a señalar que, "tal como lo pidiera el gobierno, el proyecto, larga y minuciosamente preparado por los técnicos del Metro, con la asistencia de los ingenieros de Cade-IDEPE y Sofretu, estaba listo y a disposición de quienes debían tomar la decisión definitiva: el Ministerio de Transportes y, en última instancia, el Presidente de la República".

El incidente inauguró lo que sería, durante 16 meses, una apasionada batalla que llegó a los ámbitos más insospechados. Desde la plaza pública y los grandes titulares hasta lo más recóndito de los gabinetes ministeriales. En nom-

bre de la ecología, del regionalismo, de necesidades más urgentes, del cólera, del antisemitismo o de concepciones de transporte que no quieren saber nada del Metro, se organizaron foros, campañas, peticiones, llamados solemnes a Patricio Aylwin e interpelaciones formales en el Parlamento. En el otro sentido, las "fuerzas vivas" de las comunas beneficiarias también se agitaban. El socialista Carlos Montes posaba "de la mano" del UDI Jaime Orpiz, completamente reconciliados por la Línea 5. Gustavo Alessandri inundaba de panfletos la primera semifinal entre Boca Juniors y Colo Colo. El senador Eduardo Frei recordaba el proyecto visionario de su padre. Y Jaime Estévez aplaudía si dejar de pensar en el viejo proyecto que llegaba hasta Puente Alto. La Línea 5 provocaba de todo. Menos indiferencia. Decir que la comunidad floridana se movilizó activamente, sería poco.

La respuesta de los santiaguinos en general y de los floridianos en particular, no se hizo esperar: la inversión real del Ministerio de Obras Públicas entre



1982 y 1990, había ido en un 77,3 por ciento a las regiones. Según el Catastro de Proyectos Públicos y Privados para el período 90-95, sólo un 11,4 por ciento de los proyectos beneficiaba a la Región Metropolitana en la que, mal que mal, alegaban, vive el 38 por ciento de la población nacional.

Simultáneamente, en los medios "iniciados", técnicos e ingenieros de transporte se enfrentaban en nombre de concepciones encontradas en materia de medios de locomoción urbanos. El propio subsecretario de Transportes y miembro del Directorio del Metro, Sergio González, declaraba públicamente que la rentabilidad del proyecto de la Línea 5 era "dudosa". Algunos técnicos lanzaban la idea de una fórmula de "buses-acoplados" llamada UBahn mientras otros, simplemente, resolvían la cuestión mediante la creación de corredores reservados por donde autobuses modernos se desplazarían ordenadamente solucionando así los problemas de congestión.

Pero, uno a uno, estos proyectos fueron perdiendo fuerza, frente a la evidencia de que sólo la solución Metro garantizaba los resultados buscados: descongestionar Vicuña Mackenna y terminar con el contrasentido que significaba que, después de la creación del Metro y en términos de tiempo de transporte, Rancagua estaba más "cerca" del centro de Santiago que Puente Alto. Las ventajas comparativas del Metro aparecían además avaladas por la experiencia de los que usan día a día las líneas existentes.

Sin duda la competencia entre grandes empresas europeas interesadas en la Línea 5 también contribuyó a inclinar la balanza en favor de la "opción Metro".

**DE METROS, ANTES DE QUE EL GOBIERNO CHILENO TOMARA LA DECISIÓN SOBRE LA CONSTRUCCIÓN DE LA NUEVA LÍNEA, SE INSTALARON EN SANTIAGO DOS GRANDES CONGLOMERADOS DE SOLUCIONES DE TRANSPORTE METRO O "TI-**



Estación Pirque en Plaza Italia: antiguamente un tren conectaba a Santiago y Puente Alto

po Metro". Los intereses en competencia, según expertos internacionales, determinarían no sólo la suerte del eventual mercado chileno, sino la de otros mercados, más significativos que el nuestro, que esperarían el resultado de quién gana en Santiago antes de decidirse a optar por una u otra solución.

Una alternativa es la presentada por el consorcio alemán-mexicano integrado por Siemens, Ferrostaal y Concaril. Se trata del llamado Metro ligero que, entre otras particularidades, tiene ruedas de hierro que, según sus partidarios, permiten concebir un sistema más flexible y en definitiva más rentable. El financiamiento vendría íntegramente de Alemania a través del Banco KfW.

El otro conglomerado en competencia es el francés, liderado por el grupo Alstom, quien propone una alternativa que, en lo fundamental, es la evolución del actual sistema, sobre neumáticos, construido por los propios franceses. La solución que proponen es el Meteor, "última generación" de trenes, actualmente en construcción para el Metro de París. La oferta gala contempla un crédito blando del Tesoro Francés.

Sin duda alguna las autoridades de transporte y gubernamentales se

encuentran frente a una opción estratégica, más allá de una simple decisión de tecnología, precio o financiamiento. Optar por el sistema francés con ruedas de goma implicaría "casarse" con esa tecnología irreversiblemente a largo plazo. Optar por otras tecnologías permitiría competencia en las futuras expansiones de la red del Metro y hasta conexiones con los ferrocarriles.

Finalmente – y a nadie podría extrañarle – en las últimas semanas han llegado señales de interés del grupo japonés Sumitomo, que si bien no ha materializado propuesta, parece muy decidido a no dejar que los europeos se sientan seguros de poder mantener el mercado del transporte ferroviario al margen de la agresividad nipona.

La Línea 5 va, y en la comuna de La Florida la noticia es recibida con alegría y esperanzas de una mejor calidad de vida para sus miles de habitantes que se verán beneficiados por la inversión anunciada por el Presidente Aylwin.

Lo que aún está por verse es qué solución técnica, cuál proyecto, si francés, alemán-mexicano o japonés será el que se alce con los méritos para satisfacer las expectativas tan largamente cultivadas por los miles de viajeros que día a día van y vienen de ese populoso sector de nuestra capital. •