

LOS DECISES Y EL TRANSPORTE METROPOLITANO EN SANTIAGO

Arquitecto **JUAN PARROCHIA BEGUIN**
Santiago — Julio 1978

Entre los años 1964 y 1969 se realizó el estudio del Plan Regulador de Transporte Metropolitano de Santiago, el que se caracterizó por su realismo, su criterio económico, su sentido humanista, su enfoque científico y técnico y su respeto a la estructura legal, dentro del contexto de un Urbanismo Metropolitano Integral. Dicho Plan tuvo el propósito de coordinar y optimizar los esfuerzos e inversiones del sector Público y del Sector Privado a escala de nuestra realidad, posibilitando lograr el mejoramiento del Transporte Metropolitano, a partir de cualquier política económica y social, que no estuviera reñida con el bien común y el desarrollo del país y de la Comunidad Nacional.

Este Plan de Transporte Metropolitano fue uno de los primeros estudios integrales y sistemáticos realizado en el mundo y sirvió de ejemplo a numerosas ciudades, en muchos países, para enfrentar sus propios problemas. Su mayor valor reside en haberlo depurado de toda influencia utópica, surrealista y folklórica por un lado y haberlo mantenido alejado de los fáciles caminos demagógicos, populistas y mercantiles, como también de todos los mezquinos intereses contrarios al servicio público y que sólo buscan el beneficio personal y la plusvalía especulativa derivada de la inversión del Estado.

En 1969, de acuerdo a dicho Plan y en el contexto de la solución adoptada por el gobierno de Chile, se determinó resolver el Problema de Transporte Metropolitano de personas en Santiago, con un sistema de Metro combinado con un transporte superficial de buses y una red racionalizada de vialidad urbana.

Todas las obras de Transporte realizadas en Santiago, a partir de 1965, forman parte de este solo y mismo plan, programado para cubrir las necesidades de los 30 años comprendidos entre 1969 y 1999 y no para el siglo XXI, como algunos suponen.

Transcurrido el primer tercio del período, vemos con satisfacción, que a pesar de los variados cambios de gobierno y de política, se ha cumplido globalmente el tercio de las metas programadas inicialmente, dentro de los mismos costos actualizados que se establecieron en el Plan original.

El tiempo y las personas pasan. No hay tiempo, ni interés, para

“Tres años después de su inauguración, el Metro de Santiago es todavía uno de los más completos del mundo del punto de vista operacional. . . Pero lo que más nos ha impresionado es el matrimonio perfecto que se ha logrado entre las obras civiles y las necesidades operacionales. Creemos que eso se debe a la coherencia general de la concepción de la obra. . . Consideramos que Uds. son muy afortunados, las instalaciones del Metro de Santiago tienen un sentido funcional que le es muy propio y característico” . . .

Renán Moreira da Silva
Ingeniero Jefe Metro de Río de Janeiro.

‘El Mercurio’, Marzo 1978.

informarse. No hay tiempo para profundizar las razones, ni los principios básicos de los proyectos de largo aliento. Sólo hay tiempo para improvisar, con mucho sentido común, a pesar de que hacen ya muchos años, que el conocimiento humano y la acción de las instituciones han sobrepasado ese nivel intelectual.

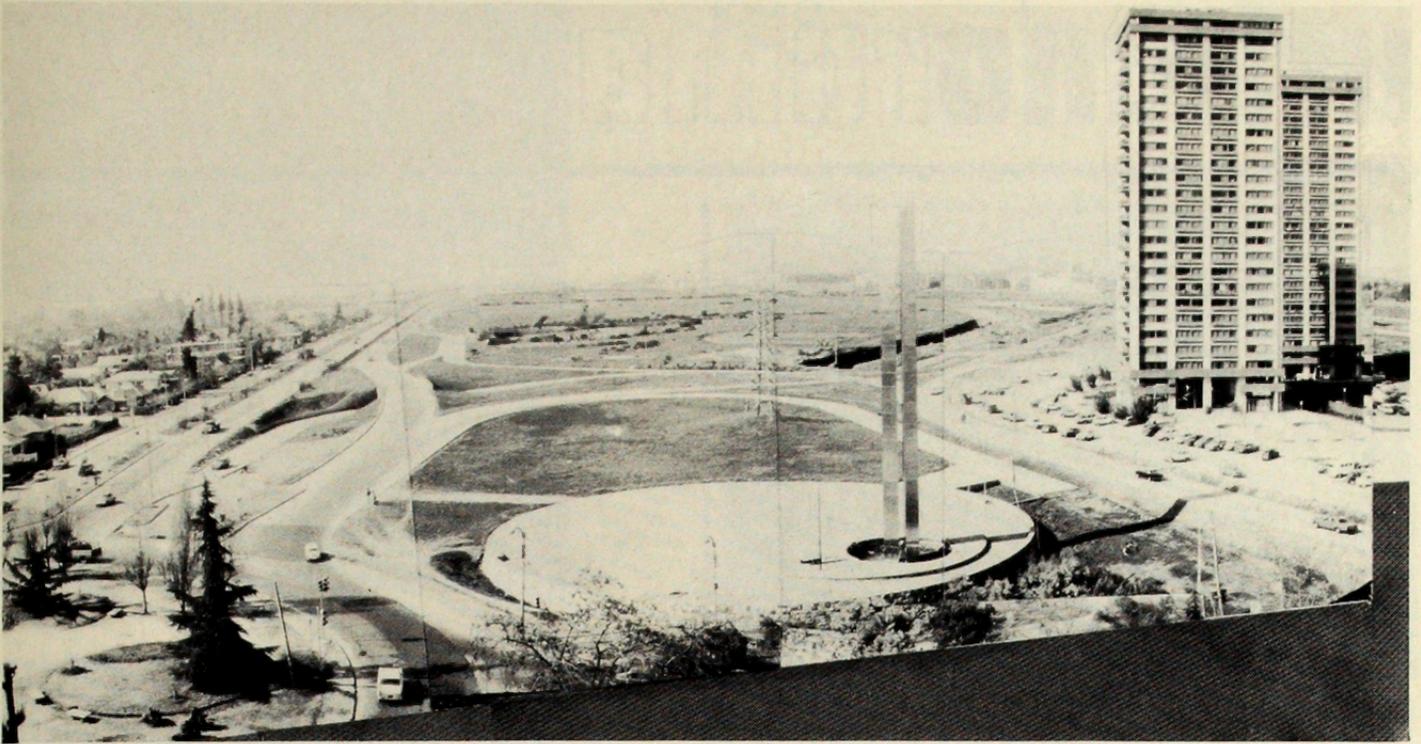
Se paralizan las obras y poco tiempo después se culpa de ello a otras personas o a supuestos vicios ancestrales nacionales. Se aseveran argumentos falsos, partiendo de la base que a fuerza de repetirlos pasarán a ser axiomas, sobre los cuales se podrán posteriormente, montar ideologías y mitos útiles.

Se quiere clavar el desarrollo futuro del Transporte Metropolitano al año 1980. Todo el resto sería futurismo insensato. Es futurismo lejano constatar que Santiago tendrá 6 millones de habitantes en los próximos 10 años y que llegará a 8 millones a fines del siglo. Es futurismo descubrir que nuestra ciudad tiene uno de los más complejos y grandes problemas de transporte colectivo de pasajeros cautivos en el mundo.

Se olvida que el año 2000 es mañana y que está tan cercano de nosotros como el año 1957. Sólo faltan 21 años para ese año 2000 y los niños que nacen hoy, apenas tendrán mayoría de edad en esa fecha. Es poco lo que se ha realizado en Chile en los últimos 21 años. ¿cuánto más se hará en los próximos?

Se asegura que el único Metro del mundo que da utilidades es el de Hamburgo y pertenece a una empresa privada. No se dice que prácticamente todos los Metros del mundo pertenecieron alguna vez a la empresa privada y fracasaron. No se dice que la tarifa de los medios de Transportes Metropolitanos representa una ínfima parte de las ganancias reales que dan esos medios. La mayor parte queda incorporada como plusvalía, como calidad de vida, como ahorro de combustible fósil, como disminución del nivel de ruido, como reducción de la polución atmosférica, como ganancia de tiempo, como disminución de accidentes, etc., etc. Obviamente estas ganancias no son fáciles de captar por una empresa privada, aunque ello también se intenta.

Se asegura que el actual Metro de Santiago no se financia. Ello es posible, pero debemos preguntarnos, en igual sentido, cuántas



Remodelación San Luis, densidad programada 500 habitantes por hectárea.

familias residen en un edificio en obra gruesa en Providencia, cuántas oficinas están ocupadas en un edificio inconcluso en Pedro de Valdivia Norte, cuántos locales funcionan en un caracol desfinanciado en Vitacura, cuanta agua capta un tranque paralizado en Aconcagua, cuántos vehículos circulan por el medio Túnel del Cristo de Los Andes, etc., etc.

Un proyecto a medio construir obviamente no produce renta, ni beneficio real. Dentro de estas circunstancias, es interesante que el Metro de Santiago, lejos aún de haberse completado el proyecto mínimo financiable, esté dando un importante servicio a la población y financiando sus gastos directos de explotación.

No parece, sin embargo, tan brillante ni beneficioso para nadie, que una situación desfavorable provisoria, se pretenda hacer permanente, manteniendo la obra inconclusa para siempre.

Para no seguir elucubrando en el vacío es imprescindible que el Metro de Santiago dé pronto un informe detallado y contable de sus entradas y gastos de operación.

Se dice que el trazado de la Línea Nº 1 por Providencia y Apoquindo es más económico y sirve a más habitantes. No se dice que el trazado por Costanera, propuesto por el Metro en 1974, cuesta casi la mitad y que hace ya dos años hubiera estado construido hasta el centro de Las Condes. Ahora 4 años han pasado y recién los habitantes y el Comercio de Providencia pueden vislumbrar como serán las perspectivas de los próximos 3 años en esa Avenida, con los primeros trabajos de cambios de servicios que se inician.

No se sabe que los estacionamientos de Salvador están ocupados con más de un 90 o/o de automóviles de Las Condes y La Reina. No se dice, que en el solo conjunto de los tres edificios que enfrentan al monumento del General Schneider en Kennedy y Vespucio, habitan sobre 2.000 habitantes, lo que es más que todos los habitantes residentes en toda la faja de 200 metros, a cada lado de Apoquindo, entre Tobalaba y la Escuela Militar.

No se dice que las áreas residenciales tradicionales de Las Condes no sobrepasan los 50 habitantes por hectáreas y que ello no justifica una Línea de Metro. Pero tampoco se dice que la Remodela-

ción San Luis está programada con más de 500 habitantes por hectárea a pesar de las amplias áreas libres que en ella se consultan. Ello sí justifica una línea de Metro y además permite el estacionamiento de miles de automóviles al mínimo costo. Nadie podría aceptar un razonamiento que parta de la base que la remodelación San Luis quedará eriza per secula.

¡Se dice que el Metro es un gran gasto para nuestro país!

No se advierte que la inversión realizada en el transporte en buses en los últimos 15 años ha sido mayor que la realizada en el Metro, sin que por ello se haya notado un real mejoramiento en aquel.

Cuando se trata de "quemar" divisas y se programa la adquisición de televisores en colores por montos de US\$ 400 millones, ello no llama la atención, seguramente por la utilidad que ello reporta a la población.

Cuando se trata de subsidiar la industria del salitre, de construir edificios públicos y clubes, de pagar asignaciones especiales, de convenir caros créditos a corto plazo, de financiar gastos de representación y viajes, etc., etc., los recursos parecen no contar tanto, ni importar su no recuperación.

La mediocre solución de transporte de buses tradicionales de Santiago, la que no aprovecha en nada las economías de escala, pero si sus deseconomías, sí bien es una de las soluciones más onerosas para el país y más degradantes para sus habitantes, presenta ciertas ventajas marginales de interés. Ella diluye su gran inversión y sus pérdidas entre múltiples empresarios. Por otra parte, con discreción, deja al Estado la responsabilidad de la construcción y conservación de la infraestructura, de la señalización, del aseo, de la policía, etc., sin mencionar otros variados tipos de subsidios históricamente concebidos en diferentes formas al sector privado.

Se dice que la inversión realizada en infraestructura de Transporte en Santiago y, en general, en Chile es exagerada.

Esa inversión en infraestructura se refleja en las cifras dadas por el informe económico de El Mercurio en el mes de marzo de 1978, al referirse a la inversión efectiva realizada por el Ministerio de Obras Públicas, gran parte de la cual está orientada a la infraestructura del transporte Urbano y Rural.

urbanorama



Vialidad Urbana: rotonda Pérez Zujovid

Resumen total de Inversión MOP (Millones de US\$).

	1974	1975	1976
CHILE	318	176	40
Area Metropolitana	153	107	8

(El año 1975 no incluye inversiones de D. Riego, ni de D.G. de Agua).

Para los años siguientes se exponen Planes y Programas más optimistas, pero aún no inversiones reales.

La cámara de la Construcción y el propio Ministerio de Obras Públicas, han realizado varios estudios en los últimos 20 años sobre la mínima inversión posible para Chile, ya sea por comparación con países de semejante estructura económica y social, ya sea por necesidad simple de conservación y reparación de nuestro patrimonio de infraestructura. Se llega así a que esa inversión de OO.PP. no puede bajar, hoy, de 400 millones de dólares al año. Cualquier suma inferior significa descapitalizar el país.

La inversión en infraestructura de Vialidad Urbana Nacional no llega para todo el país, a 3 millones de dólares al año, entre 1976 y 1978. Por otra parte, entre 1976 y 77 se ha impulsado la inversión privada en superestructura de transporte individual (automóviles), recargando esa misma infraestructura, en cifras del orden de 450 millones de dólares para ese bienio. De esa suma, 300 millones de dólares han representado entradas fiscales en impuestos.

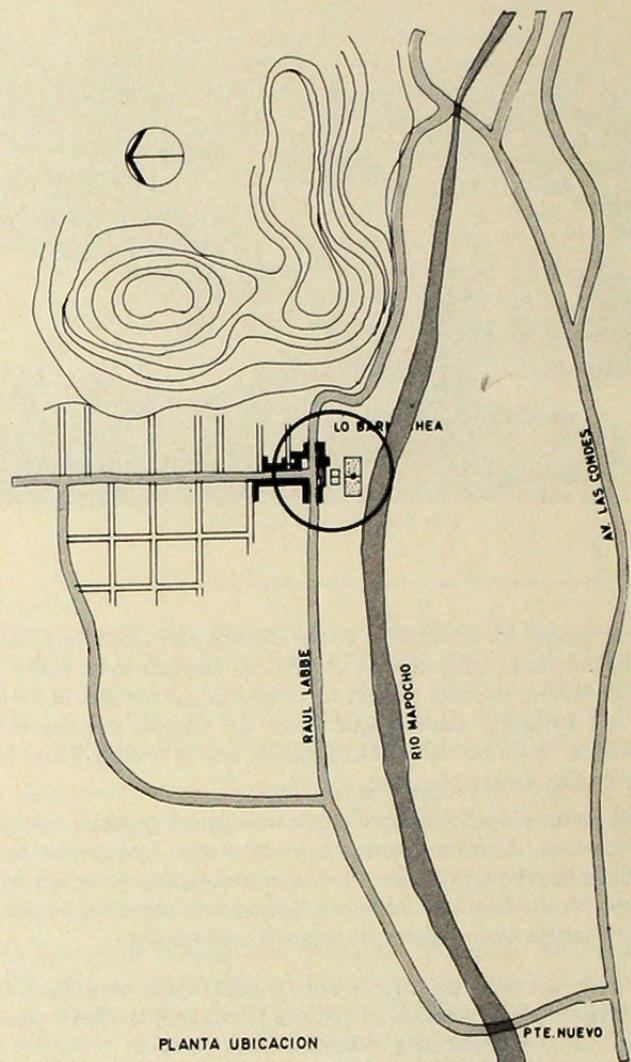
¿Qué porcentaje del impuesto a la Bencina, cuya ley indica que su uso deberá destinarse a calles y caminos, realmente recae en dicho propósito?

Dicho impuesto rindió, sólo en 1977, una suma aproximada de 400 millones de dólares.

No mencionaremos otras entradas originales en el transporte como son los impuestos sobre lubricantes, las patentes, los peajes, las tarifas de locomoción, las multas, los cobros de estacionamiento, los impuestos sobre repuestos, etc.

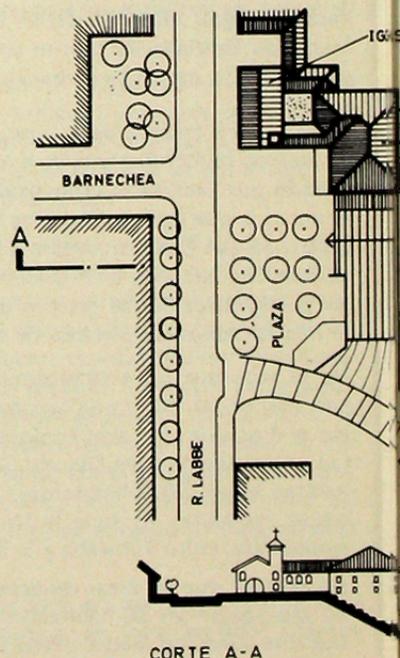
Con todo ello los habitantes de Chile tienen diez veces cancelado de antemano, el derecho a contar con buenas vías y eficiente transporte.

UN AÑO CUMPLE FERIA LO BARNECHEA



PLANTA UBICACION

Nace, inevitablemente, en la confluencia del camino de acceso con la calle espina dorsal del pueblo. Continuando el eje de la calle Barnechea, la plaza, — con su escala doméstica contenida por la Iglesia y la escuela — abriéndose panorámicamente preside el valle que remata en los cerros de la precordillera cayendo por la ladera en graderías a una explanada de juegos que bordea el cajón del río Mapocho.



CORTE A-A