

POR UNOS METROS MÁS

Subirse al tren metropolitano en horas punta es hoy una misión casi imposible. Y, si alguien lo logra, acomodarse adentro junto a otros seis pasajeros en 1 metro cuadrado puede ser igual de sufrido. Así es el Metro modelo Transantiago: mucha más gente, fallas más notorias y una percepción de calidad decreciente. Aunque el futuro no está perdido.

Por Jorge Velasco Cruz • Fotos Alexa Reyes



Comparte tu metro, sugiere un letrero. En él, una joven sonríe y esboza con sus dedos una línea punteada. El dibujo representa un metro cuadrado, un concepto que busca jugar y asimilarse con el otro Metro, el medio de transporte. Al mismo tiempo, un grupo de mimos vestidos de rojo y amarillo se pasea por los andenes. Se ven simpáticos. La gente los esquiva amablemente y hasta les devuelve una que otra sonrisa. Es pleno verano, hace calor y los pasajeros están con la mente en una playa del litoral central o en algún lago del sur. Nadie parece vislumbrar lo que vendrá.

¿Compartir el Metro? ¿Compartir mi metro? ¿Para qué? Si el Metro no falla. Justo a fines de 2006, el ranking de Reputación Corporativa publicado por Hill & Knowlton Captiva y el diario *La Tercera* situaba a la sociedad anónima de propiedad estatal como la empresa chilena mejor evaluada, sólo superada por dos multinacionales: Coca Cola y Nestlé, ambas extranjeras. Poco antes, en octubre, el entonces presidente de Metro S.A., Blas Tomic, había proyectado que los viajes anuales aumentarían de 340 a 717 millones al año, no sin asegurar que “gracias al Transantiago, el doble de santiaguinos podrá disfrutar los elevados estándares de calidad, seguridad y modernidad del mejor transporte del país, lo que representa un gran

avance en la búsqueda de mayor integración y equidad social”.

Claro, por esos días el Metro todavía era garantía. Mantenía altos niveles de seguridad, los tiempos de traslado no eran inciertos y todos gozaban de la comodidad de una tasa de ocupación de 2,5 pasajeros por metro cuadrado en horario valle (después de la hora de punta). En suma, todo parecía funcionar.

Tan sólo un año antes, el ex presidente Ricardo Lagos concluía un ambicioso plan de extensión de la red de ferrocarril metropolitano, con la inauguración de la Línea 4. Y en enero de este año, cuando las cosas seguían siendo tranquilas, la Presidenta Michelle Bachelet daba inicio a las obras de la línea Maipú-Quinta Normal. “Durante la construcción, se nos informó que estas nuevas líneas sólo se justificaban con Transantiago funcionando”, recuerda Sergio Correa, gerente general de Besalco, empresa que edificó un total de 13 estaciones para la Línea 4. Aparentemente, las autoridades estaban tomando las medidas necesarias para anticiparse al nuevo sistema de transporte.

En octubre de 2006, Metro había desarrollado un plan de sesenta puntos que contemplaba, entre otras acciones, la incorporación de once nuevos trenes en 2007, el intercambio de máquinas entre líneas para mejorar la calidad del servicio en horas punta, la entrega de información en tiempo real a los pasajeros y la contratación



Faenas de la Línea 1, a mediados de los años 70.

de 400 personas adicionales de apoyo en las estaciones. Al mismo tiempo, se lanzaba una campaña comunicacional que contenía una frase que por esos días no era más que una lejana novedad, a lo más una incógnita, pero que hoy a muchos les puede sonar casi aterradora: “Preparémonos para Transantiago”.





La red de Metro aún no estaba preparada para el drástico cambio que significaría la aplicación apresurada del nuevo sistema de transporte.

Alejandro Aravena, arquitecto y director ejecutivo del Doing Tank Elemental



EL METRO DEL FUTURO

Para Alejandro Aravena, arquitecto y director ejecutivo del Doing Tank Elemental, la solución al tema del transporte en general, y del Metro en particular, va por un asunto de prioridades. “De febrero 2007 en adelante, ya no hay más dos maneras de moverse en Santiago a través del transporte público, que eran el Metro y la micro. Ahora hay una sola: el Transantiago, que tiene una parte por vías segregadas con andenes y estaciones de trenes, y otra parte por arriba, con las micros. Pero es un único sistema, ya no es más separable. Y, en parte, esto es lo que explica el drama que está viviendo el Metro... Es tal la carga que le pone Transantiago al Metro que es como ponerte una mochila que te quiebra la espalda”, dice.

Aravena indica que de los diez millones de viajes diarios que se realizan en la capital, la mitad se hace en micro y sólo un 10% en Metro, cifra que subió sólo un 3% después de las últimas grandes obras de expansión de la Línea 2 y la construcción de la Línea 4, que costaron aproximadamente US\$ 2.000 millones. Según sus cálculos, un kilómetro de Metro vale sobre los US\$ 40 millones. Y

quizás quede corto. Por ejemplo, extender la Línea 1 hasta Los Dominicos, un trayecto de 3,8 kilómetros, representa una inversión de US\$ 244 millones para una afluencia diaria de 43 mil personas, lo que significa un costo de US\$ 64 millones por kilómetro. “Para compararlo, el Transantiago completo son US\$ 290 millones para cinco millones de viajes diarios”, expone el arquitecto. Dicho en otros términos, para operar de acuerdo a los altos estándares que tenía el Metro antes de febrero de este año, cuando funcionaba separado del Transantiago, el Estado debiera meterse la mano al bolsillo e implementar una altísima inversión y un elevado nivel de subsidio por pasajero.

“¿Puedo yo tener una tasa de ocupación parecida a la de la gente de pie, pero pesando la mitad, como la gente que está sentada? Sí, hay una vía intermedia que es el apoyado”, dice el arquitecto Alejandro Aravena.



La red de Metro aún no estaba preparada para el drástico cambio que significaría la aplicación apresurada del nuevo sistema de transporte.

“El Metro era un sistema ejemplar porque hay una disposición de ponerle una gran cantidad de fondos públicos para que el sistema funcione”, asegura Aravena. “Se decidió poner todas las inversiones en un sistema de transporte que no tiene la cobertura que un país con la distribución de ingreso que tiene Chile necesita... Comparado con otros sistemas, el Metro es socialmente poco rentable. No porque no genere beneficios, sino porque los costos que paga por generar sus beneficios son altísimos”, comenta.

Entonces, ¿debiera continuar el esfuerzo para mejorar el Metro? Sí. “Es claro que, pese a todo, el ferrocarril metropolitano sigue siendo la mejor solución en términos de hacer una ciudad más vivible y de mejorar la calidad de vida de sus habitantes”, afirma Sergio Correa. El gerente de Besalco, sin embargo, considera que los nuevos proyectos relacionados debieran considerar factores como la rentabilidad social y privada, y mantener la calidad del servicio: “No estaría de más una discusión algo más integral de la ciudad en cuanto a su crecimiento y formas de resolver el transporte público, de manera de recuperar una visión de largo plazo, integrando planes reguladores, demanda, fórmulas combinadas también con trenes livianos y, por supuesto, coordinación con el transporte de superficie y sus vías exclusivas”.

Fernando Echeverría coincide: para solucionar los problemas del Metro se necesitan vías segregadas para el transporte público de superficie, paraderos con zonas pagadas y la racionalización de los recorridos, para mini-

BITÁCORA DE UN METRO

4 DE OCTUBRE DE 1968: el presidente Eduardo Frei Montalva firma el decreto que aprueba el Plan Regulador del Transporte Metropolitano de Santiago, que contempla la construcción de un ferrocarril metropolitano.

9 DE MAYO DE 1969: comienzan obras del tramo San Pablo–Moneda de la Línea 1.

15 DE SEPTIEMBRE DE 1975: se inaugura el Metro de Santiago entre las estaciones San Pablo y La Moneda.

MARZO DE 1978: se inaugura el primer tramo de la Línea 2, entre Los Héroes y Franklin.

AGOSTO DE 1980: inauguración del último tramo de la Línea 1, hasta Escuela Militar.

SEPTIEMBRE DE 1987: ampliación de la Línea 2 hasta Puente Cal y Canto.

ABRIL DE 1997: se inaugura la Línea 5, entre la Plaza Baquedano y el Paradero 14 de Vicuña Mackenna.

FEBRERO DE 1998: se inicia la extensión de la Línea 5 hacia el norte (estación Santa Ana).

MAYO DE 2001: se anuncia la construcción de la Línea 4 hasta Puente Alto.

NOVIEMBRE DE 2005: se inaugura la Línea 4 entre Tobalaba y Puente Alto.

LOS NUEVOS PROYECTOS

Actualmente, el Metro tiene faenas activas en dos obras: la construcción de la línea Maipú–Pudahuel–Lo Prado–Quinta Normal y la ampliación de la Línea 1 hasta la plaza Los Dominicos.

LÍNEA MAIPÚ–QUINTA NORMAL: Tiene una longitud de 14,2 kilómetros y un total de 11 estaciones. La inversión estimada es de US\$ 670,1 millones. Su construcción comenzó en enero de este año y se espera que sea inaugurada a fines de 2010.

EXTENSIÓN LÍNEA 1 AL ORIENTE: El proyecto contempla una extensión de 3,8 kilómetros y tres estaciones. La puesta en servicio está contemplada para noviembre de 2009. La inversión requerida es de US\$ 244 millones, de los cuales US\$ 50 millones serán aportados por la Municipalidad de Las Condes.



Primer mapa infográfico de la red de Metro, año 1975.

mizar los transbordos. Ideas que al Metro le han ayudado en su funcionamiento. “¿Qué es lo que hace que el Metro sea bueno, más allá de que sea limpio y seguro? Desde el punto de vista del transporte, son dos factores. Uno es que tú conoces y garantizas los tiempos de traslado entre un punto y otro. Y eso se logra por disponer (el Metro) una vía exclusiva. El otro es que en la estación tú pagas tu boleto al entrar al andén y no al entrar a la máquina propiamente tal”, afirma Aravena. Para el arquitecto, asegurando estas dos variables, el tipo de medio de transporte utilizado podría resultar incluso secundario.

Bajo esta perspectiva, el Metro del futuro podría ser muy diferente al actual. Para Aravena, sólo con una fracción o parte del costo que se utiliza para construir una nueva línea, en Chile podría ingeniarse un nuevo tipo de vehículo híbrido más económico, un “Metro de bajo costo” que pueda adaptarse a la superficie (combustión) o al subterráneo (electricidad). ¿Una locura? Quizás no. A comienzos del siglo XX, Bombardier, una empresa quebequesa de trineos motorizados, gracias a una política de Estado comenzó a fabricar trenes de metro. Hoy es el mayor fabricante del mundo en este rubro.

Mientras soluciones como ésta se discuten a todo nivel, ya existen otras, más económicas y más tangibles, que podrían complementar la automatización y la incorporación de más trenes y más carros. Una de ellas, como propone Aravena, es promover cambios en el acondicionamiento interior de los carros para que los pasajeros viajen apoyados en vez de parados o sentados. El pasajero apoyado ocupa sólo 1,5 veces el espacio de una persona de pie, y la mitad del que utiliza un pasajero sentado. Los pasajeros apoyados podrían descansar (ya que reparten su peso) y ocupar sus manos para realizar alguna otra función, como leer. Se podría incrementar en un 300% la tasa de comodidad, reduciendo la eficiencia en sólo un 25%. Con ello se alcanzaría una tasa de ocupación de cinco pasajeros por metro cuadrado. Un poco menos que lo que Clemente Pérez y Metro están buscando actualmente. **EC**

Según Clemente Pérez, presidente de Metro S.A., el 85% de los ingresos de Transantiago provienen del Metro. De esa cifra, el 45% de lo recaudado queda en sus propias arcas. La diferencia se entrega mensualmente a Transantiago.

(Fuente: Diario Financiero, 15/06/07)