



## Avanza plan de desarrollo del Metro de Santiago

*El presidente del Directorio de la empresa estatal, Aldo González, confirmó que las líneas 3 y 6 quedarán operativas en 2018 y adelantó que se encuentran estudiando la construcción de nuevas líneas y la extensión de aquellas que presentan mayor demanda de pasajeros.*

“El Metro como eje estructurante de la ciudad”, fue el tema central que abordaron 20 expertos convocados por el Consejo de Políticas Públicas en Infraestructura (CPI), para participar en la sexta versión de su ciclo Diálogos, realizada el 2 de octubre pasado.

El expositor principal fue el presidente del Directorio del Metro de Santiago, Aldo González, quien ofreció un panorama de la situación y de los desafíos que enfrenta la red del tren subterráneo. Entre ellos, el desarrollo de su plan estratégico, los proyectos de expansión en marcha –líneas 3 y 6- y el proceso de integración con el sistema de transporte urbano de superficie y con el Plan Regulador Metropolitano.

Entre otros participantes, estuvieron Gisèle Labarthe, secretaria ejecutiva de Sectra; Sonia Tschorne, ex ministra y actual directora ejecutiva de Neourbanismo; Pablo Contrucci, director de la División de Desarrollo Urbano del Ministerio de Vivienda y Urbanismo (Minvu); Marcelo Longas, jefe del Departamento de Obras Urbanas del Minvu; Louis de Grange, docente e investigador de la Universidad Diego Portales; Fernando Herrera, presidente de la Comisión de Urbanismo, de la Cámara Chilena de la Construcción; y Carlos Cruz, secretario ejecutivo de CPI.

# Sexto Diálogo



Aldo González se refirió a los problemas más graves que enfrenta el sistema, tales como el aumento de la densidad de pasajeros, que en horas punta llega o supera los seis pasajeros por metro cuadrado en algunas líneas; el crecimiento sostenido de la demanda a tasas promedio de 2% anual, que obliga a nuevas inversiones para mantener la calidad del servicio; y la baja cobertura del Metro en algunas zonas de Santiago, principalmente norponiente y surponiente, aunque esto último mejorará con la Línea 6.

González adelantó que la empresa se encuentra estudiando el desarrollo de nuevas líneas, tanto para reducir el atochamiento en las existentes, como para ampliar la red hacia las zonas donde el Metro no llega, en función de las proyecciones de expansión urbana.

## Líneas subterráneas

Mencionó alternativas de nuevas líneas y aseguró que tanto la expansión de las existentes, como la construcción de las nuevas, "deben ser subterráneas, porque de este modo se asegura que el ferrocarril metropolitano sea una alternativa eficaz al transporte de superficie". "Creo que es necesario que gastemos un poco más, pero

que entreguemos una solución eficiente", subrayó el ejecutivo.

Luego añadió que los cambios en el Plan Regulador de la Región Metropolitana van a sumar nuevas áreas de desarrollo urbano y habitacional, sobre todo en la zona norponiente y sur. "Se van a agregar unas 663.000 viviendas, y el aeropuerto es también un polo de desarrollo que generará una demanda por viajes, lo que hace pensar en la factibilidad de una línea hacia el aeropuerto", destacó González.

El presidente del Metro manifestó que en la actualidad su empresa se encuentra ejecutando la mayor inversión sectorial en transporte del país, por US\$ 2.758 millones. Junto con ello ratificó que las líneas 3 y 6 estarán operativas en 2018.

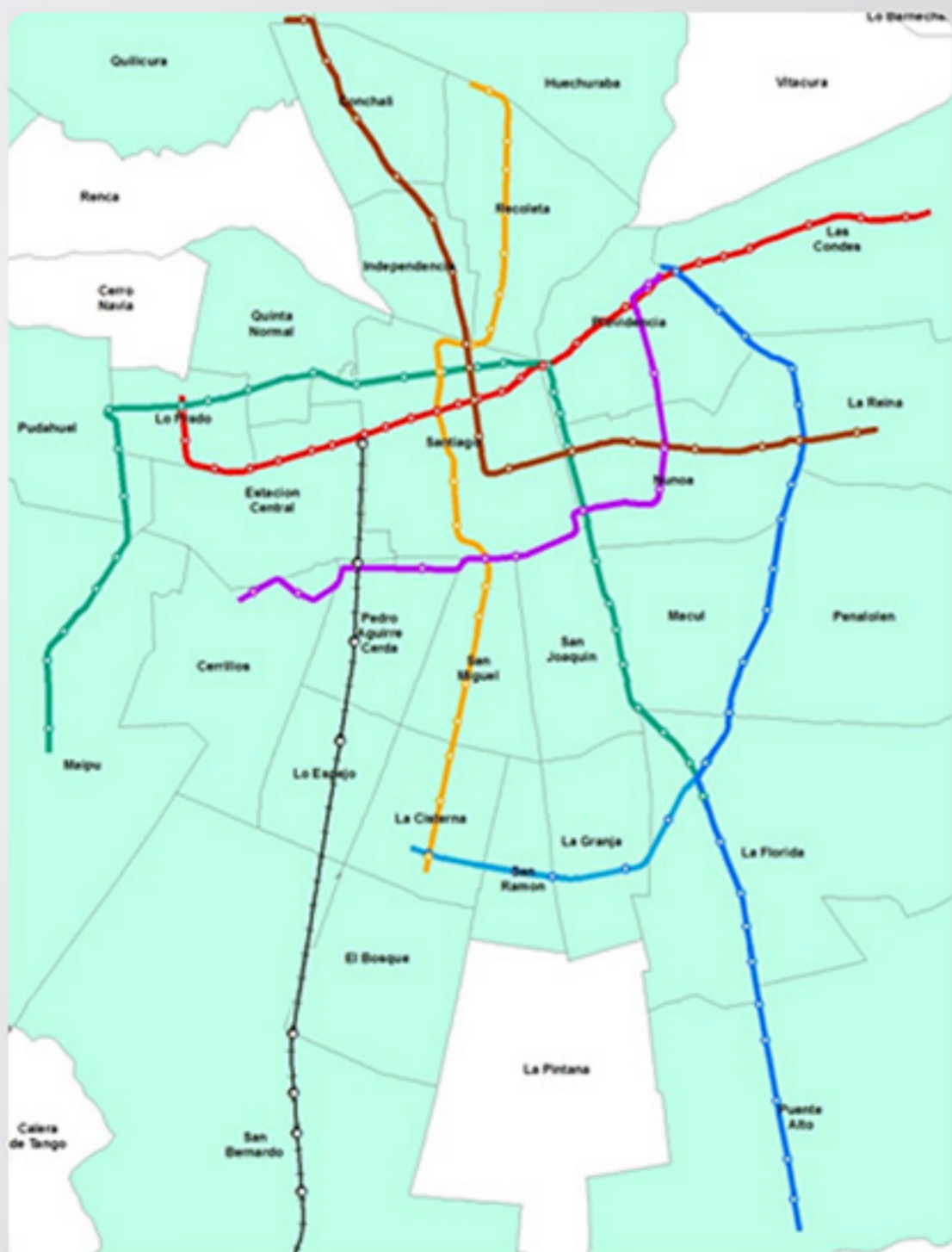
Respecto de las fuentes de financiamiento, Aldo González sostuvo que el esquema tradicional es que el 70% provenga del Estado y el 30% restante de ingresos operacionales de la empresa.

"Tenemos alguna capacidad de endeudamiento, pero no la suficiente respecto de los montos que se requieren, por eso estamos utilizando fuentes de financiamiento

*Tanto la expansión de las líneas existentes, como la construcción de las nuevas, “deben ser subterráneas, porque de este modo se asegura que el ferrocarril metropolitano sea una alternativa eficaz al transporte de superficie”*

que van desde el arriendo de espacios y la publicidad en las estaciones, hasta la posibilidad de ofrecer el servicio de buses eléctricos como alimentadores del Metro, que es lo que permite actualmente, por ley, el giro de la empresa”, dijo González.

Otra de las posibles fuentes de financiamiento que mencionó el ejecutivo es el uso de la tarjeta BIP! para efectuar diversas operaciones o transacciones, cuando se apruebe la ley de ampliación de los medios de pago, que se tramita en el Congreso.



Proyecto de Expansión de Metro  
Cobertura Comunal Gran Santiago 2018

## CPI entrevista a Marcelo Longas, jefe Departamento Obras Urbanas en Ministerio de Vivienda y Urbanismo: “La expansión de la ciudad es un fenómeno inevitable”

**Algunos plantean que es un error seguir expandiendo la superficie urbana, y que es mejor densificar. ¿A mayor densidad, menor requerimiento de medios de locomoción?**

En mi opinión, creo que esta es una visión un poco utópica, porque las redes de transporte no son para densificar; son medios de apoyo para las personas. Así, dependiendo de qué ciudad queremos habrá zonas más densas que otras, porque la sociedad, la ciudadanía, es diversa y a la vez dispersa. En promedio, la Región Metropolitana tiene entre 80 y 90 habitantes por hectárea y el Plan Regulador que se hizo por allá por 1994, proponía subir a 100 habitantes por hectárea. Pero hay zonas con 600 habitantes por hectárea, como por ejemplo la villa El Volcán, en Puente Alto, que ha sido una experiencia desastrosa, desde el punto de vista social y urbano. Creo que llegar a un promedio de 100 habitantes por hectárea es una cifra razonable y prudente en la densidad urbana. La expansión de la ciudad es un fenómeno inevitable.

**¿Cómo conversa el desarrollo urbano con el sistema de transporte en la ciudad y cuál debiera ser la manera más eficaz de integrar éste?**

El sistema de transporte debemos considerarlo esencialmente como un sistema de apoyo para el funcionamiento de la ciudad, en todos sus aspectos, social, comercial, cultural, recreacional, etc. Por lo tanto, es razonable preguntarse qué es primero, si el tema de la planificación urbana, es decir, qué ciudad queremos, o el sistema de transporte. La experiencia indica que tenemos que tener la capacidad para ir moldeando, combinando o integrando estas dos miradas y preguntarnos siempre, qué ciudad tenemos, qué ciudad queremos y hacia dónde queremos evolucionar como habitantes o vecinos. Tenemos que preguntarnos frecuentemente qué problemas necesitamos resolver para lograr lo que queremos alcanzar. Todo esto nos obliga a actuar con flexibilidad y mucho criterio al momento de resolver los problemas.



Marcelo Longas,  
jefe Departamento Obras Urbanas en Ministerio de Vivienda y Urbanismo

# Puntos de Vista



## Una mirada desde Antofagasta

Carlos Cruz Lorenzen

Secretario Ejecutivo Consejo de Políticas de Infraestructura

Una crítica histórica y bien fundamentada es la que se hace al excesivo centralismo en Chile. Efectivamente el poder y la decisión parecieran estar concentradas en la Región Metropolitana, olvidándose muchas veces la enorme importancia que tiene para el país, la larga cadena de regiones que lo componen. Por esa razón y habida cuenta del éxito de los Diálogos impulsados por el CPI, en octubre llevamos a cabo nuestra primera reunión en la ciudad de Antofagasta.

Es imprescindible reconocer y hacer visible que el desarrollo de una infraestructura de calidad tiene impacto directo en la vida de miles de chilenos, en especial en la consecución de objetivos cotidianos altamente valorados. En este sentido, se requiere, hacer un seguimiento permanente de la infraestructura que Chile y sus habitantes necesitan para vivir mejor. Para ese efecto, creemos que es fundamental elaborar una política pública que se haga cargo de este desafío, asegurar niveles de inversión que la sustenten y diseñar una institucionalidad que facilite llevar

a la práctica las obras comprometidas y entregue retroalimentación sobre el proceso.

El I Diálogo Regional efectuado en las nuevas dependencias de la Cámara Chilena de la Construcción de Antofagasta, contó con una importante asistencia, particularmente con la presencia de las autoridades regionales del MOP, Vivienda, Economía, CORFO, SERVIU y también de las universidades Católica del Norte y Antofagasta. Particular presencia de CREO Antofagasta, entidad que reúne a las principales fuerzas y profesionales de la comunidad para un Plan Maestro de la ciudad.

De la reunión sostenida resultan destacables los siguientes puntos:

1. La buena disposición de las autoridades regionales para trabajar entre sí, unidas por un objetivo común. Sin embargo la institucionalidad y coordinación entre ellas muchas veces resultan ser un escollo para avanzar en buenos proyectos.
2. Al menos en esta ocasión, el sector privado no estuvo presente como deseáramos para avanzar

decididamente en los acuerdos público privados que la región requiere. La infraestructura es un tema país, por lo que reiteramos la invitación a que gremios, empresarios sectoriales y universidades, se sumen al esfuerzo de pensar en grande los proyectos que la región necesita.

3. Percibimos un interesante foco en la ciudad de Antofagasta, sin embargo, nos parece clave ampliar la mirada a lo que sucede en la región, el destino del puerto de Mejillones, las obras de conectividad con Argentina y Bolivia, el futuro de la ciudad de Calama, el importante aumento de tráfico aéreo, son algunos hitos que hay que observar detenidamente.

La región de Antofagasta ha adquirido un peso específico importante para el desarrollo nacional, esta realidad hace necesario destinar un gran esfuerzo público privado en el diseño de la política pública necesaria para dotarla de una infraestructura de calidad que le de solidez al explosivo crecimiento que ha tenido en la última década.