

Urbano

10

Acerca del trazado de la Línea 5 del Metro: un nuevo y conflictivo debate sobre el medio ambiente urbano de Santiago.

En agosto de 1992, después de cinco años de conflicto, la definición del trazado de la línea 5 del Metro permanecía en medio de ásperas polémicas entre los actores sociales que pretendían su trazado por el Parque Bustamante y aquellos que se negaban terminantemente a aceptar este recorrido. La amenaza de destruir esta vasta área verde de Santiago había encendido de parte de los vecinos y de la Municipalidad de Providencia una fuerte presión, una oposición cerrada que permaneció por mucho tiempo en la opinión pública nacional.

El 29 de agosto de 1992, Oscar Guillermo Garretón, Director General del Metro, señalaba que una Comisión Interministerial presidida por el Ministro de Transportes debía resolver el trazado de la línea 5. La proposición inicial había sido que el Metro se extendiera hacia el sur, por las calles Arturo Prat, Matta y Vicuña Mackenna, a partir de la Estación Universidad de Chile. Sin embargo por razones técnicas la idea se había desechado. Después de estudiar cuatro variantes, se escogió en principio, extender la vía por el Parque Bustamante. A través de un análisis botánico y forestal realizado por un equipo de académicos de la Universidad de Chile se había determinado que la vegetación del parque tenía "un valor relativo, excepto especies como los cipreses, las araucarias australianas y otras especies escasas". En cambio, "por Vicuña Mackenna existen 163 plátanos orientales, que viven cerca de 400 años", señalaba Garretón.

Otra perspectiva del asunto tenía la Municipalidad de Providencia. En esa oportunidad Jorge Herrera, alcalde subrogante, entregaba la posición oficial del municipio señalando "no aceptaremos la construcción del Metro a través del parque". "No corresponde por el daño ecológico que produciría eliminar ese pulmón santiaguino. Tampoco porque va contra la esencia residencial del sector y, finalmente, porque todos los vecinos se oponen al proyecto".

Así, en octubre de 1992 los vecinos de Providencia encabezados por la alcaldesa Carmen Grez presentaron al Presidente de la República Patricio Aylwin cinco mil firmas solicitando que la Línea 5 del Metro no fuera construida por el Parque Bustamante. En la oportunidad la alcaldesa señalaba "no son consideraciones sentimentales. Estamos defendiendo el medio ambiente y la ecología, y un árbol demora mucho en crecer".

En una carta al editor de El Mercurio aparecida el 13 de noviembre de 1992 la alcaldesa de Providencia Carmen Grez aclaraba que la tarea de lograr 5 mil firmas de apoyo es el resultado de un laborioso y sistemático trabajo de la Unión Comunal de Juntas de Vecinos de Providencia, encabezada por su presidente el doctor Darío Verdugo. Además, afirmaba que mantenía "grandes esperanzas de que se reconsidere el trazado de la Línea 5 del Metro y su construcción no sea por el Parque Bustamante, como lo hemos planteado reiteradamente con fundamentos técnicos, urbanísticos y económicos a las instancias que deban decidir sobre este importante proyecto".

Por su parte, Sergio Saavedra, gerente general del proyecto, afirmaba a la prensa que no existía una gran diferencia en los costos que significaría trazar la línea 5 por Bustamante o por Vicuña Mackenna. Además, precisaba que la decisión no había sido adoptada pero le pareció probable que "finalmente se opte por Vicuña Mackenna". Por otro lado, el alcalde de Santiago Jaime Ravinet señalaba que el trazado por Vicuña Mackenna "es desde el punto de vista del mediano y largo plazo sin duda la solución más adecuada, porque significa robustecer la actividad comercial de Vicuña Mackenna".

La polémica en torno al trazado de la línea 5 del metro se reactivó con mayor fuerza a fines de 1992. El 15 de diciembre la Comisión de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente del Colegio de Arquitectos envió al Presidente de la República un estudio que desarrollaba la alternativa de trazar la línea 5 por Arturo Prat ya que permitía "el desarrollo y revalorización de un sector de Santiago que se encuentra muy deteriorado, revitalizando calles como avenida Matta, Arturo Prat y San Diego. Además posibilita el paso del Metro hacia el centro fundacional (Plaza de Armas) y las comunas del norte de la capital: Independencia, Recoleta y Huechuraba". Estimaban asimismo que la actual propuesta de trazado por Bustamante iba a generar un innecesario recargo de la línea 1 en el tramo entre las estaciones Baquedano y Universidad de Chile.

Para los arquitectos miembros de la Comisión, Juan Honold, Jorge Abarca y Miguel Prieto, las alternativas por Vicuña Mackenna y Bustamante carecían de una fundamentación adecuada desde el punto de vista del urbanismo "principalmente porque se adoptan criterios de menor inversión, sin tomar en cuenta los beneficios de renovación urbana". Según el estudio presentado "el trazado por Arturo Prat tendría un alargamiento de 1.4 kilómetros respecto a la extensión del trazado por Vicuña Mackenna o por Parque Bustamante, que es de 11.5 kilómetros. Esto significaría aumentar la inversión en 40 millones de dólares. El costo total del proyecto Línea 5 del Metro es de 260 millones de dólares".

En respuesta el Ministro de la Vivienda Alberto Etchegaray señaló que la propuesta hecha por el Colegio de Arquitectos "es superior a las otras dos alternativas en potencialidad urbana, porque permite la recuperación y revalorización de una zona deteriorada de la ciudad". No obstante afirmó que "el costo de este trazado resulta mayor y que puede ser favorable la posibilidad de extensión por Monjitas hacia Plaza de Armas que ofrecen las otras dos alternativas".

Por su parte, el Alcalde de Santiago Jaime Ravinet se opuso al proyecto del Colegio de Arquitectos, pues ese trazado "dejaría abandonado el sector norte de la ciudad" planteando que la solución sería empalmar la Línea 5 con la estación Cal y Canto, la que tendría diversos accesos y combinación con el metrobús. A su juicio, este trazado permitiría realizar una circunvalación del centro de Santiago, solucionando el congestionamiento de tránsito que hay en el sector y potenciando el desarrollo urbano de los sectores aledaños a la Cárcel Pública y la Estación Mapocho.

El 19 de diciembre la alcaldesa de Providencia informaba que presentaría al Presidente Aylwin tres mil firmas en contra del trazado del Metro por Bustamante. Por su parte, el presidente de la Asociación Gremial de Dueños de Establecimientos Comerciales junto a dirigentes de la Comuna de Providencia se pronunciaban enfáticamente a favor de que la Línea 5 fuera trazada por Arturo Prat, manifestando su

preocupación por el deterioro del barrio sur de la Comuna de Santiago "lo cual se revertiría con el paso del Metro por esta calle".

Unos días después, un vecino de La Reina señalaba en una carta al director de La Época que "en relación con la polémica decisión con respecto al trazado de la futura línea 5 del Metro de Santiago, me permito sugerir a la opinión pública, solamente con el ánimo de aportar algo nuevo, y que podría ser solución a este candente problema. La solución propuesta sería la de utilizar el Canal San Carlos que corre desde Puente Alto por todo Santiago a través de la avenida Tobalaba. Solamente se podría desviar el Río Maipo o bien profundizar el lecho de este, para construir en la superficie la futura línea 5, sin tener que destruir el Parque Bustamante o entrar en costosas expropiaciones".

No obstante, el ahorro de 40 millones de dólares parecía que iba a ser determinante en la decisión presidencial respecto de la línea 5. En esta perspectiva, el director del proyecto Línea 5 del Metro, Sergio Saavedra señalaba el siguiente argumento "si se puede transportar el mismo número de personas y gastar menos ¿por qué adoptar alternativas más caras?".

El arquitecto Juan Honold, refutando esta afirmación, estimaba que "el trazado por Arturo Prat atraería la inversión privada en una zona de 200 hectáreas y el área se remodelaría radicalmente. En un plazo de diez años, por la vía de los ingresos por tributación, se recuperaría con creces el gasto adicional que implica la alternativa que presentamos, (...) que supone no sólo la eficacia del transporte, sino también el desarrollo de áreas periféricas, la renovación de zonas más obsoletas y la revalorización del suelo".

Pero Sergio Saavedra contestaba que "la revalorización urbanística del área de Avenida Matta, que según el Colegio de Arquitectos se produciría automáticamente, es cuestionada por empresarios de la Línea 5 y algunos expertos en transporte". Por su parte, Pedro Fernández, de la Secretaría Ejecutiva de la Comisión de Planificación de Inversiones en Infraestructura de Transportes (SECTRA), afirmaba "son apuestas que no se pueden probar" y Claudio Hohmann, del Ministerio de Transportes, señalaba "¿pero que pasa si esto no sucede? ... perderíamos los 90 millones de dólares". En otra oportunidad, Fernández señalaba que el "barrio Alameda Oriente, la Gran Avenida y la Norte Sur no han tenido ningún desarrollo urbano aún teniendo el Metro. El paso del ferrocarril metropolitano no es requisito sine qua non para la renovación de la zona".

Por su parte, la alcaldesa de Providencia Carmen Grez se manifestaba molesta pues nadie había tomado en cuenta el municipio. Desde enero de 1992 había reunido casi diez mil firmas, realizado estudios, enviado oficios sin lograr respuestas. "Todo lo supimos de oídas" alegaba la alcaldesa, añadiendo que no hubo invitación para debatir el tema y que incluso conocieron los estudios, extraoficialmente, por un "folleto publicitario".

No obstante el conflicto, el Ministro de Transportes Germán Molina anunció oficialmente el día 30 de diciembre de 1992 que el trazado de la Línea 5 del Metro se haría por Bustamante, según lo había dispuesto el Presidente Aylwin. La evaluación técnica de las tres alternativas había determinado que esta era la opción más adecuada desde las perspectivas económicas, sociales, urbanísticas y ambientales.

El Ministro informaba además que para el traslado de los árboles del parque afectados se había establecido un ítem de dos millones de dólares que serían administrados por una Corporación presidida por el Intendente Metropolitano e integrada por los alcaldes de Santiago, Ñuñoa y Providencia, con asesoría de urbanistas y paisajistas[1].

Otro argumento era que la posibilidad de extender la Línea 5 por el Parque Forestal o Monjitas hasta la Estación Cal y Canto o la Plaza de Armas permitiría el acceso de esta línea hacia el centro de Santiago además de la descongestión de la Línea 1 entre las estaciones Baquedano y Universidad de Chile.

Al día siguiente la alcaldesa de Providencia entregó un memorial de oposición al trazado rebatiendo las conclusiones del informe del gobierno que justificaba la alternativa por Ramón Carnicer. Entre su argumentación se consideraba que la zona de Bustamante era fundamentalmente residencial y no de servicios, como debería ser una zona por la cual pasaría el Metro, que se atentaría contra el patrimonio verde del Parque Bustamante y que la rentabilidad calculada para las tres alternativas era al menos discutible.

Durante el mes de enero de 1993 la polémica medida adoptada por el Presidente Aylwin fue tema obligado de los periódicos del país. En un artículo de El Mercurio el Ministro de Transportes Germán Molina afirmaba que se había desestimado la alternativa de Arturo Prat por que implicaba gastar 90 millones de dólares adicionales. Asimismo, se había desestimado la alternativa de Vicuña Mackenna "porque habría aumentado la emisión de monóxido de carbono al derivar el tránsito por otras variantes y se habría producido un gasto en litros combustibles y horas hombres ocho veces mayor que por Ramón Carnicer".

Respecto de esta alternativa, los estudios realizados consideraron que el 90% de los llamados árboles "patrimoniales" no serían tocados por el Metro o que podrían ser transplantados. Un estudio realizado por un equipo de profesores de la Universidad de Chile encabezados por Rodolfo Gajardo, de los 588 árboles afectados, sólo 16 eran de categoría relevantes y 111 interesantes, los cuales serían trasplantados manteniendo intacto el patrimonio vegetal del parque. Además, según el mismo estudio, más árboles serían destruidos si el Metro se traza por Vicuña Mackenna.

Ante la cerrada oposición de la alcaldesa de Providencia, los alcaldes de 5 comunas del Gran Santiago, vinculados a los partidos de la Concertación, calificaron de "política" la posición de Carmen Grez y llamaron a respaldar la decisión presidencial que calificaron de "visionaria" y avalada por "importantes estudios urbanísticos, ambientales y de impacto ecológico". En su opinión si bien era "comprensible que existiese tal preocupación por una área verde tan importante como el Parque Bustamante, tal preocupación no puede dejar de lado el necesario progreso en bien de miles de habitantes".

En defensa de la alcaldesa el diputado Alberto Espina estimaba que el problema que se generaba en el sector del Parque Bustamante por la construcción de la Línea 5 del Metro iba mucho más allá de los árboles, "no se trata de dos o menos, sino de la calidad de vida de esta zona residencial". En su opinión se alterarían de tal forma las condiciones de vida que "será imposible que vuelvan a recuperarse" por lo que, en su

opinión, el trazado debía ser por calle Arturo Prat o por avenida Vicuña Mackenna. En esta perspectiva iba a solicitar al Presidente de la República la reconsideración de la medida.

Por su parte, la alcaldesa de Providencia contraatacaba señalando que el caso de la línea 5 del Metro era una clara demostración de la falta de autonomía municipal. Asimismo estimaba que no era lógico que SECTRA jamás hubiese consultado al municipio ni a los vecinos mientras preparaba el informe técnico, así como que tampoco se invitara a los profesionales de la municipalidad a participar en los estudios realizados. Por otra parte, rechazaba categóricamente que su posición tuviese un trasfondo político, tal como lo habían señalado días atrás cinco alcaldes de la Concertación.

Los arquitectos por su parte insistieron en que la Línea 5 del Metro fuese trazada por Arturo Prat y Matta pues un mayor número de comunas del Gran Santiago se verían beneficiadas por esta alternativa que respondía a un planteamiento integral de urbanismo. Por un lado el área centro sur de Santiago estaría beneficiada por el proceso de renovación urbana que generaría el Metro. Por otro las comunas del área norte se verían directamente beneficiadas con la prolongación de la Línea 5 en esa dirección. Asimismo, las comunas del oriente no sufrirían los inconvenientes que iba a provocar la congestión provocada por los pasajeros provenientes de La Florida en estación Baquedano.

Además, como ya se señaló, estimaban que la probable renovación de 200 hectáreas en el área central de la metrópoli significaba una economía de 800 hectáreas de tierras agrícolas de la periferia de Santiago. En su opinión las alternativas originadas por los trazados que concurren a Plaza Baquedano eran completamente disfuncionales pues no pasaban por el eje histórico de la ciudad que es el área de destino de gran parte de los usuarios provenientes de La Florida.

Apoyando esta moción, el 12 de enero de 1993, el Presidente de la Cámara Nacional del Comercio, Juan Carlos Délano, hizo un llamado al gobierno para que escuchase la opinión de los distintos sectores de la comunidad que podían verse afectados por el trazado de la Línea 5 del Metro. En la práctica, la Cámara Nacional del Comercio coincidía con la postura del Colegio de Arquitectos y apoyaba la construcción del Metro por Arturo Prat y avenida Matta pues aunque esta opción era más costosa "ofrece una rentabilidad económica y social en el largo plazo".

Asimismo, el 26 de enero de 1993 la alcaldesa de Providencia y los concejales de esa comuna solicitaron nuevamente al Presidente de la República Patricio Aylwin que reconsiderara su decisión. No obstante, en esa oportunidad el Ministro de Transportes señaló que no existían posibilidades de modificar la decisión presidencial ya que no había ninguna argumentación nueva para cambiarla.

El 1 de febrero de 1993 se realizó la recepción de las propuestas económicas y la apertura de las propuestas técnicas de material rodante para la Línea 5, correspondientes a tres de los cuatro consorcios internacionales preclasificados para la construcción de la extensión del Metro hasta La Florida, pues luego de presentarse siete propuestas, en agosto de 1992, habían preclasificado el Consorcio Siemens, Duewag, Ferrostal de Alemania; la empresa Gec Alsthom de Francia; A.B.B. de Inglaterra y Bombardier S.A. de C.V. de México con colaboración de Bombardier Inc. de Canadá. Esta última entidad

había declinado participar en la licitación a través de una carta fechada el 19 de enero en la que adujo razones internas.

En la ocasión se encontraban presentes el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones subrogante Sergio González y el Gerente General del Proyecto Línea 5 del Metro Sergio Saavedra. Las alternativas técnicas iban a ser estudiadas en los siguientes 45 días, durante los cuales los antecedentes económicos serían guardados en la caja de fondos de la gerencia del proyecto Línea 5. Luego serían estudiadas las propuestas con todos sus datos por otros 60 días para, alrededor del 15 de mayo entregar los resultados de esta licitación.

El 22 de Marzo de ese año se realizó la apertura de dos propuestas económicas. En el primer lugar de clasificación técnica había quedado la empresa francesa Gec Alsthom y en segundo el consorcio alemán Santiago Metro Ligero. La oferta económica de A.A.B Transportation Limitada se devolvió sin abrir pues no había cumplido con los requisitos básicos de las bases técnicas. En la oportunidad, Sergio Saavedra anunció que en julio de 1993 comenzarían los trabajos de trasplante y traslado de árboles del Parque Bustamante. Además explicó que el recorrido de la Línea por Vicuña Mackenna sería por una vía elevada, apoyada en pilares de 40 metros, como una especie de "gran puente", aún cuando reconoció que "provocará una contaminación visual", cosa que se evitaría si "fuésemos un país más rico que pudiera pagar un túnel que cuesta 3 o 4 millones más por kilómetro".

El 27 de julio de 1993, en una ceremonia presidida por el Ministro de Transportes Germán Molina y el embajador de Francia Gerard Gross, se firmó un contrato por 82 millones de dólares para el suministro de 10 trenes de última generación, entre las máximas autoridades de la empresa Metro S.A. y los representantes de Gec-Alsthom. En la ocasión, Daniel Fernández, señaló que existía un convenio con la Municipalidad de Providencia para el traslado de los árboles, "es decir nosotros hacemos lo que la Municipalidad quiere que se haga".

Por otra parte los vecinos que tanto se habían esforzado por parar la obra ya estaban resignados. La Segunda de ese día entrevistó a Carmen Narvaéz, Presidenta de la Junta Vecinal N1 16 del sector quien "con la voz quebrada por la impotencia y la amargura" explicaba que en la sesión municipal del 20 de abril de 1993 se había aprobado la construcción de la Línea 5 en esa área. Así, la dirigente vecinal señalaba al diario que "la alcaldesa nos llamó y con mucho dolor nos dijo que habíamos perdido la pelea, en el fondo para que no siguiéramos como quien dice luchando por esto".

El 13 de agosto de 1993 se inició el traslado de los árboles de los sectores del Parque Bustamante que se verían comprometidos con la construcción de la Línea 5 del Metro. Según explicaba la empresa Araucaria el trozo de tierra alrededor de cada árbol sería envuelto en una rejilla metálica, posteriormente la grúa debía tomar cada árbol por su tronco y ubicarlo a bordo de un camión acostado, "para evitar que se enrede con los cables", con el objetivo de llevarlo a una pileta rellena con un "colchón" de paja y arena.

Entonces una nueva polémica estalló a raíz de la construcción en altura de la Línea 5 del Metro. En efecto, el 27 de agosto de 1993, el alcalde de Ñuñoa Jaime Castillo, basado en un demoledor estudio realizado por la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile, anticipaba que el proyecto provocaría un efecto

negativo por unos 10 millones de dólares. Tal cifra constituía la repercusión inmediata de la iniciativa pues habría una depreciación económica de la zona al alejarse el interés de los inversionistas por construir edificios y polos comerciales en el lugar.

En este sentido, el alcalde Castillo afirmaba: "basta observar lo que pasó en el centro de París, donde junto a los soportes se acumulan basurales y delincuencia". En contraste, el tren subterráneo provocaría un intenso desarrollo urbano al potenciar el área de San Eugenio y colaborar en la construcción de un nuevo polo urbano que descongestione el centro histórico de la ciudad por la vía de la localización de nuevos empleos y servicios.

Al respecto Pedro Fernández señaló "son posiciones que no tienen sustento técnico porque planteamientos como que la estación no tenga cochera o talleres es literalmente un cuerpo sin riñones. El tema del viaducto es de costos y cualquier modificación al proyecto traería costos adicionales enormes".

En fin, sepultando toda esperanza de cambio en las decisiones tomadas, el 6 de octubre de 1993, la Primera Sala de la Corte de Apelaciones de Santiago rechazó por unanimidad el recurso de protección interpuesto por los vecinos del Parque Bustamante en contra del Ministerio de Transportes y de la Dirección General del Metro por la construcción de la Línea 5 del Ferrocarril Metropolitano. La resolución de la corte señalaba "se infiere que la decisión presidencial, lejos de ser improvisada, producto del capricho o sin fundamento razonable, fue la culminación de antecedentes técnicos que evaluaron las diversas alternativas viables para el proyecto, todo lo cual impide el reproche de arbitrariedad en el actuar gubernamental".

Los trabajos se iniciaron el 27 de enero de 1994 con un acto encabezado por el Presidente Aylwin. Comprendían básicamente la reestructuración del alcantarillado y el inicio de un método constructivo en túnel sin abrir la superficie para no destruir las áreas verdes.

Sólo el transcurso de los años y el juicio que la opinión pública y técnica emita sobre los resultados urbanísticos obtenidos a partir de la ejecución del proyecto podrán definir quien tenía la razón en este conflicto, pues sólo en 20 o 30 años más será posible evaluar con perspectiva la resolución de construir la línea 5 por Ramón Carnicer. Por el momento solamente podemos presentar los argumentos que los diferentes actores esgrimieron en torno a este polémico asunto

[1] Juan de Dios Jiménez, Secretario Metropolitano del Colegio de Profesores, fue uno de los pocos que discutió esta decisión señalando en una carta al Director de la Segunda fechada el 1 de febrero de 1993: "¿es racional gastar dos millones de dólares en este traslado, en circunstancias que con dicha cantidad se podrían plantar cientos de miles de árboles y en sectores que realmente lo necesitan como imperativo moral y ecológico?, me refiero a Renca, Huechuraba, Cerro Navia, La Pintana, Lo Espejo, etc. ¿Acaso la estética del Parque Bustamante es cualitativamente más importante que las necesidades biológicas y psicológicas de los habitantes del resto de la ciudad?"