

Fecha	Fuente	Pag.	Art.	Titulo
-------	--------	------	------	--------

11/02/2013 LA TERCERA - STGO-CHILE 28 4 INFIERNO A UN METRO DEL CIELO

Infierno a un Metro del cielo

**Pablo
Allard**
Arquitecto



El Metro sirve a todos, por lo que sería bueno comprender la complejidad de su diseño y los vecinos asumir que no se trata de una inversión local, sino de un proyecto a escala metropolitana.

Fecha	Fuente	Pag.	Art.	Titulo
-------	--------	------	------	--------

11/02/2013 LA TERCERA - STGO-CHILE 28 5 INFIERNO A UN METRO DEL CIELO

RESULTA insólito que algo tan bueno y deseado por una comunidad, como es la construcción de una línea de Metro, termine en protestas, desalojos y acusaciones cruzadas entre alcaldesas y autoridades de Transportes. Sin embargo, la semana pasada vivimos esta situación en dos de las comunas más ricas y emblemáticas de nuestro país: Providencia y Santiago.

Primero, la inusual protesta de vecinos del sector de Eliodoro Yáñez con Pedro de Valdivia -acompañados por la alcaldesa Josefa Errázuriz- clamando por una estación en dicha esquina. Si bien el sentido común dice que el lugar es un nodo relevante para los viajes al centro y aquellos que atraviesan la comuna en sentido norte-sur, y a pasos del centro cívico comunal, la localización de estaciones responde a una serie de variables más complejas que el deseo de los vecinos.

El diseño y emplazamiento de corredores y estaciones de Metro hay que entenderlos como parte de un

sistema de transportes cada vez más complejo y multidimensional, donde no sólo hay que velar por la disponibilidad de faja y posibles interferencias en superficie, sino también por los tiempos de viaje. En este último es clave el distanciamiento entre estaciones, de manera que queden lo suficientemente lejos como para que el Metro alcance velocidades de desplazamiento que garanticen menores tiempos de viaje, pero lo suficientemente cercanas como para que una persona pueda llegar caminando a una estación, sin tener que tomar otro modo de transporte.

Esta "distancia crítica" se ha definido como un radio de aproximadamente 800 metros, ocho cuadras o 10 minutos caminando. En resumen, la distancia ideal entre estaciones debería estar entre los 1.600 y los 1.900 metros. Con ello, no sólo se garantizan menores tiempos de viaje, sino que, además, se optimiza la inversión, ya que a menor número de estaciones, menor el costo de inversión y operación del sistema.

Desconozco los motivos por los

cuales Metro no ha podido satisfacer la demanda de los vecinos de Providencia. Alguno de los factores antes mencionados de seguro incidirá, y podría asegurar que los técnicos de Metro habrán agotado todas las posibilidades antes de decidir no hacer la estación.

Si el argumento de las autoridades se basa en la rentabilidad social de dicha estación, sería bueno recordar a los vecinos que Metro sólo financia su operación con el cobro de tarifa, que construye su infraestructura con fondos de todos los chilenos, y que cualquier lujo, concesión o favor hacia ellos debe competir con inversión pública en otros programas sociales, o tendrá que ser cofinanciada por el municipio.

Respecto al desalojo del restaurante San Remo en Santiago, es indefendible el error y falta de tacto de Metro por adelantar una medida de fuerza ya innecesaria, dado que los propietarios del recinto estaban dispuestos a dejar el histórico local y reubicarse en las cercanías.

Es hora de traer un poco de cordura a estas discusiones. El Metro sirve a todos, por lo que sería bueno que sus autoridades sean capaces de comunicar debidamente la complejidad de su diseño, evitar errores no forzados, y que los vecinos puedan entender que no se trata de una inversión local, sino de un proyecto a escala metropolitana.

