

# Cinco años después de la destrucción del metro

“...el inicio de los incendios lo vimos, junto al comité de crisis, desde el centro de operaciones. La impotencia, incredulidad y pena de parte de las personas que se encontraban observando, resultaron devastadoras...”.

LOUIS DE GRANGE C.

Decano Facultad de Ingeniería y Ciencias, UDP  
Expresidente de Metro (2018-2022)

El viernes 18 se cumplen cinco años del día más triste en la historia del metro de Santiago, y veo necesario recapitular lo sucedido y reconocer a quienes hicieron posible volver a levantarlo.

El viernes 18 de octubre de 2019 comenzó, desde muy temprano, y como había sido la tónica durante los días previos, una escalada en las manifestaciones dentro de las estaciones. Esto no solo afectó el funcionamiento del metro, sino que puso en riesgo a sus pasajeros y trabajadores. Manifestantes lanzaban objetos contundentes al interior de las vías, generaban puentes eléctricos e impedían la circulación de los trenes. Después vinieron los destrozos a las boleterías, la circulación de personas en las vías, y las agresiones a los equipos de Metro.

Esto empeoraba con el pasar de las horas, lo que obligó a los equipos técnicos de Metro a cerrar progresivamente estaciones y tramos. Llegó un momento en que los trenes ya no podían circular y estaba en riesgo la vida de las personas. Finalmente, la empresa que yo presidía debió cerrar toda su red por primera vez en su historia. Era imposible que el metro operara y existía un enorme riesgo al que estaban expuestos los pasajeros y los equipos de estaciones. Esa decisión, sin duda



alguna, permitió salvar vidas.

El nivel de violencia fue aumentando con las horas, y los equipos de trabajadores de las estaciones fueron completamente superados. Carabineros tampoco disponía de la capacidad para hacer frente a este nivel de agresiones. El inicio de los incendios lo vimos, junto al comité de crisis, desde el centro de operaciones. La impotencia, incredulidad y pena de parte de las personas que se encontraban observando, resultaron devastadoras. Recuerdo sus rostros con lágrimas frente a las imágenes que transmitía la televisión.

El sábado 19 de octubre nos repartimos entre las diferentes estaciones para evaluar en terreno el nivel de daño. La destrucción era brutal. La violencia en las calles nos imposibilitó hacer un recorrido más extenso. El domingo 20 de octubre seguimos levantando información sobre la magnitud de la destrucción, sin saber cuándo podríamos volver a operar Metro ni siquiera parcialmente.

Pero ese domingo ocurrió algo increíble, inesperado, difícil de olvidar. Un grupo de cerca de 40 vecinos de la Estación San Pablo, de la Línea 1, con valentía y generosidad, llegaron a la estación completamente quemada para ayudar a su recuperación. Se aproximaron con equipamientos básicos (escobas, bolsas de basura, herramientas, palas, guantes) y, sobre todo, con las ganas de ayudar para recuperar una estación que consideraban como propia. Trabajaron todo el día en conjunto con los equipos de Metro. Al finalizar el día, la gente cantó el himno nacional. Ese fue, sin

duda, el momento que más ha impactado mi vida profesional.

Esa misma noche, de vuelta en el centro de control de Metro, tomamos la arriesgada decisión de que abríramos 21 estaciones de la Línea 1 el siguiente lunes. Ahí empezó el proceso de reconstrucción del metro, que tardó 11 meses, y le costó al país 256 millones de dólares. La destrucción del metro dejó sin movilidad a millones de personas durante meses. Vecinos de Puente Alto, San Bernardo o Maipú, que cuando utilizaban el metro demoraban 45 minutos en llegar a su destino, pasaron a tardarse dos o tres horas.

Cada semana que pasaba, íbamos reabriendo estaciones y nuevos tramos, hasta que finalmente, en septiembre de 2020, tuvimos operativas el 100% de las estaciones. Sin la ayuda de las comunidades y los vecinos de las estaciones afectadas, y del compromiso, profesionalismo y sacrificio de los equipos de Metro, esto no hubiese sido posible.

Hoy el metro de Santiago cuenta con mejor infraestructura y tecnología para dar mayor seguridad a sus pasajeros y equipos. También el tren subterráneo ha recuperado su alto nivel de aprobación y valoración por parte de la ciudadanía.

Confío en que nunca más se repetirán hechos de violencia de esta magnitud. Sus principales víctimas son las personas más vulnerables. Los que se levantan más temprano y que hacen viajes más largos para ir a trabajar o estudiar. El metro es irremplazable, sobre todo entre los que tienen menos.