

Fecha: 30-06-2025
Medio: La Tercera
Supl.: La Tercera
Tipo: Columnas de Opinión
Título: **COLUMNAS DE OPINIÓN: Metro, el trabajo completo**

Pág.: 38
Cm2: 207,0
VPE: \$ 2.059.026

Tiraje: 78.224
Lectoría: 253.149
Favorabilidad: ☐ No Definida

ESPACIO ABIERTO

Metro, el trabajo completo

Ricardo Abuaud
Decano
Campus Creativo UNAB
y profesor UC



En la Cuenta Pública, el Presidente dio buenas noticias para la movilidad en la capital: la línea A al aeropuerto, una extensión al poniente de Maipú, la línea 10 a Lo Espejo. Esto además de los proyectos en curso, las L7, L8, L9, la L6 a Lo Errázuriz. Un panorama nuevo para los desplazamientos en Santiago.

Pero hay algo en la manera en que se piensan, anuncian y ejecutan estos cambios que es profundamente equivocado, y que, a pesar de que se lleva advirtiendo durante años, permanece igual. ¿Por qué se hacen estos proyectos? Naturalmente para que la población que se be-

neficia con ellos se desplace por la ciudad en menos tiempo, con mayor calidad. Y eso es bueno, pero no es todo. También se hacen, o se deberían hacer, para orientar el crecimiento de la ciudad, para hacer que las zonas afectadas sean más aptas para recibir nuevos proyectos por la accesibilidad con la que contarán. Para que esos predios a lo largo de las líneas puedan recibir la nueva vivienda que debe ejecutarse, y que con frecuencia se ubica en cambio en terrenos distantes y mal equipados. Para crear a lo largo de ellas nuevos polos de centralidad, con empleos, servicios y equipamientos, que repartan mejor las oportunidades. Para que ahí se ubiquen, bien conectados, bibliotecas, recintos deportivos y educacionales, que le den a nuestros jóvenes de sectores complejos alternativas que los alejen de los riesgos de sus barrios.

Pero nada de eso ocurre solo, por arte de magia. Eso ocurrirá si, en vez de anunciar nuevas líneas, se anuncian corredores, proyectos urbanos, en los que, además de la inversión en transporte, se han pensado también cambios en el uso del suelo, inversiones públicas, coordinación entre municipios y ministerios, normas que autoricen una mayor densidad que permita que nuevas perso-

nas accedan a vivir cerca. A esto se le llama planificación integrada de suelos y transporte, así se hace en el mundo desarrollado, pero en Chile algo nos detiene.

¿Qué hacemos nosotros en cambio? Se anuncian las inversiones en desplazamiento, a la espera de que todo lo demás se produzca solo, sin coordinación, si es que alguna vez se produce. ¿Qué va a ocurrir a partir de estos anuncios? Obviamente habrá adquisición de terrenos por parte de desarrolladores que huelan las oportunidades; habrá consejos comunales que reaccionen "protegiendo" a sus votantes al congelar densidades y alturas; el suelo se encarecerá antes de que el Estado decida dónde ubicará estas nuevas centralidades; los cambios normativos, si llegan, lo harán tarde; y la vivienda para los más desfavorecidos, que debe ser prioridad, quedará excluida de estas batallas descoordinadas por el suelo. Todo porque nuestro Estado no está disponible para hacer el trabajo completo.

Los nuevos anuncios son buenos, pero es sólo la mitad de lo que se necesita. La otra mitad, pensar los corredores y usos a lo largo de estas líneas, no está hecha, y, lo más probable es que, cuando quiera hacerse, las mejores oportunidades ya no estén disponibles.