



FUENTE: FESUR

MARÍA DE LOS ANGELES MORENO • DIARIO CONCEPCIÓN

Ximena Valenzuela Cifuentes
ximena.valenzuela@diarioconcepcion.cl

Aunque pocos se han atrevido a pronunciarlo en voz alta, por los costos que implica, el anhelo de un Metro que permita conectar bajo tierra a los penquistas, y hacerse cargo de trasladar a los usuarios del Biotrén hacia la urbe, está muy latente. Un proyecto que mejoraría la conectividad y los tiempos de desplazamiento para los habitantes del Gran Concepción.

Sin embargo, en la semana esta senda aspiración sufrió un duro golpe, cuando el presidente de Fesur, Víctor Lobos, aseguró que la zona no cuenta con la población necesaria para tener un Metro y que la mala calidad de suelos implicaría cavar hasta zonas más profundas y utilizar otro tipo de infraestructura.

La opinión de Lobos resultó llamativa, sobre todo, al considerar que en diciembre de 2012, cuando era intendente del Bío Bío, aseguró que el Gobierno priorizaría soterrar calle Chacabuco, desde el puente Bicentenario hasta Collao, para descongestionar el centro y aumentar la conectividad.

De hecho, en ese momento detalló en exclusiva a Diario Concepción que soterrarían la vía en trinchera, similar a la obra recién inaugurada en la rotonda Bonilla. "La idea es mantener la trama urbana en base a puentes que la crucen (...), enterrar Chacabuco y poner ahí cuatro pistas de autos que aumenten la velocidad con salidas mucho más distanciadas", dijo.

Ahora, tras la polémica generada por sus dichos, Lobos retrocedió, o tal vez aclaró lo expuesto, asegurando que en ningún caso cierra la puerta a tener un Metro, pero que antes de ello se debe contar con el puente ferroviario y el soterramiento de la vía férrea.

A ello se suma una estación intermodal, que incluya una conexión al centro penquista a O'Higgins, avenida que, según los estudios de Fesur, era la más adecuada para el paso del tren subterráneo. Todo lo anterior para no abandonar la posibilidad de que el Gran Concepción tenga un sistema de transporte subterráneo, como las grandes

PRIMERO SE DEBE CONTAR CON NUEVOS TRENES, PUENTE FERROVIARIO, SOTERRAMIENTO DE VÍA

El camino a recorrer para que Concepción tenga un Metro

Especialistas aseguraron que no existen restricciones técnicas para realizar el proyecto. Presidente de Fesur comprometió actualizar los estudios hechos en 2015.

Estación intermodal que se construirá para el soterramiento de la vía férrea contará con conexión hacia el centro penquista.

urbes del planeta. Planteó eso sí que la estación intermodal debería ser un gran edificio, que sirva para la operación del tren, comercio y el sector público.

Anticipándose a posibles críticas, aclaró que la propuesta de soterrar Chacabuco es distinta a la de un Metro, pues la primera sólo necesita cinco metros de profundidad, en cambio la segunda requiere de ocho, tema, a su juicio, complicado por el costo. "Un kilómetro de metro cuesta US\$100 millones, pero acá debido a las napas resultaría más oneroso".

Sostuvo que no es posible aspirar a un Metro en dos o cuatro años, pero sí, tal vez, en 15. "Puede haber una decisión política, de algún Presidente, que tome el proyecto como propio y decida hacerlo (...). El compromiso del Presidente Piñera es incentivar los ferrocarriles de pasajeros y carga".

Explicó que los informes de Fesur condicionan la creación de un metro al

aumento del flujo de pasajeros del Biotrén, lo que se podría lograr con la llegada del servicio a Lota y el nuevo puente ferroviario que permitirá aumentar la frecuencia de los trenes.

Agregó que lo primero es realizar estudios, que podrían ser costeados con los fondos espejo del Transantiago. "Lo conversamos con la ministra Gloria Hutt, ese fondo no está para subsidiar pasajes, sino cosas mayores y ahora ella está siendo más exigente para que se usen en transporte público".

Revisión antiguo proyecto

De hecho, Lobos dijo que quiere entregar un mensaje esperanzador al Gran Concepción, asegurando que no han abandonado el proyecto. En efecto, recaló que pronto comenzarán a revisar el realizado en 2015, para actualizar los datos a los cambios que ha tenido la ciudad en los últimos años.

El plan expuesto en mayo de 2015 por Nelson Hernández, gerente de Fesur de esa época, reveló que se requerirían US\$ 500 millones para poder contar con un tren subterráneo capaz de atravesar la capital regional.

El trazado preliminar iba por O'Higgins hacia la Diagonal Pedro Aguirre Cerda, llegando a la Universidad de Concepción, luego por Irrazabal hasta la Plaza Acevedo, Terminal de Buses Collao y concluía en la Universidad del Bío Bío.

Duplicarán trenes

Otro factor, que a la larga contribuirá a tener un Metro, será la llegada de 10 nuevos trenes. La propuesta económica se abre el 7 de septiembre en Santiago y en octubre firman contrato con la empresa ganadora. Se estima 18 meses para construcción, pero con entrega escalonada, es decir, los primeros podrían llegar antes de 2020.

Víctor Lobos explica que una vez que el puente ferroviario esté en operación, prevista para 2022, se duplicará el número de trenes para aumentar las frecuencias y justificar la llegada al centro. "Se debe tener una mezcla de sueños, proyectos, proyección de futuro y realismo. El Metro no va a estar en cuatro años, pero hay que trabajar en él y no hacer obras que hipotequen esa posibilidad", dijo.

Falta un plan de Transportes

El premio nacional de Urbanismo, Sergio Baeriswyl, afirmó que el problema de fondo en el Gran Concepción es la inexistencia de un plan de transportes con miras a 10 o 15 años. "Ante esta indefinición ningún sistema de transportes puede ser determinado, ni tampoco descartado a priori, sea éste un Metro subterráneo, elevado, tranvías o buses con electro movilidad".

Recaló que sin un plan de transportes los recursos del FAR (Fondo de Apoyo Regional) seguirán siendo destina-

dos a múltiples iniciativas, sin el foco necesario para aportar a la construcción de un sistema de transportes avanzado. "Esto no sólo involucra aportes del FAR, también los de infraestructura del Minvu y MOP, Gore, Transportes y EFE. Todos juntos suman anualmente un caudal enorme de recursos, que hoy se destinan a iniciativas que no convergen en un plan de transportes".

Agregó que la tecnología en el transporte está avanzado a pasos agigantados y cada ciudad tiene realidades diferentes a considerar. "El Gran Concepción tiene una población similar a la conurbación Viña - Valparaíso y ellos tienen metro subterráneo desde 2006. Esto no significa que automáticamente Concepción justifique un Metro, pero está claro que la actual modalidad de transporte público de la zona tiene serias limitaciones para proyectarse en el futuro, que requiere un salto tecnológico y cualitativo muy grande. ¿Cómo va a ser ese cambio? Esa es la pregunta", acotó.

Si bien, se mostró a favor de la extensión del Biotrén, reconoció que su desarrollo en superficie tiene limitaciones, pues su trazado condiciona su cobertura, por lo que debe ser reforzado y alimentado por un sistema de transporte integrado. "Deberíamos aspirar, al menos, a tener un boleto único que permita una más amplia movilidad en

Gran Concepción”.

Aseveró que el transporte público es uno de los principales indicadores de calidad de vida urbana y productividad de las ciudades, por lo que se debe profundizar la discusión sobre el modelo de transporte que se requiere.

Aporte a calidad urbana

El presidente regional del Colegio de Arquitectos, Claudio Arce, recordó que el primer metro que comenzó a funcionar fue el de Londres en 1863. “No por problemas de congestión, no existían automóviles, sino porque urbanamente son un aporte a la calidad de vida de los habitantes, y un excelente sistema de transporte público, probablemente el mejor hasta hoy. Por ello, el Metro no se debe ver como una solución de transporte público, sino urbanística”.

“La dimensión para evaluar un sistema de Metro es amplia, incluye el desarrollo de espacios públicos en superficie y subterránea. Es así, como hay estaciones que son centros comerciales o culturales, plazas cubiertas, lugares donde se genera vida urbana. Un espacio de intercambio social, cultural y económico, que es imposible en sistemas de transporte basados en las actuales micros”.

Recalcó que es urgente contar con un país equilibrado, acortar las brechas en infraestructura y servicio público que tiene Santiago en desmedro de otras ciudades como Concepción, lo que, a su juicio, afecta la competitividad.

Dicha brecha, según detalló, no se sustenta en la rentabilidad de 6% que solicita para proyectos como éste el ministerio de Desarrollo Social. “Si comparamos 6,67% de rentabilidad social que tuvo el proyecto de Metro a Concepción (según el estudio de Fesur) con la rentabilidad de 7% aprobada para la línea 7 del metro de Santiago, vemos que no existe sustento para aprobar un proyecto por sobre el otro. Menos cuando en Santiago ya superan los 142 kilómetros de vías subterráneas y el metro de Concepción sería sólo de 5,3 kilómetros”.

Argumentó que el sistema de transporte actual, basado en buses, es anticuado, peligroso, contaminante y ocupa el escaso espacio público de la ciudad, dañando áreas por donde circulan, “lo que se hace evidente en los paros, cuando dejan de operar y el espacio urbano recupera el silencio y la calidad de la vida de las calles”.

Recalcó que las personas no se bajan del automóvil para usar transporte público. Al contrario, se bajan de las micros para comprarse automóviles, lo que lleva a un aumento acelerado del parque automotor, 8% anual, que implica problemas de congestión.

Agregó que se debe cambiar la matriz de transporte por una que involucre metro, tranvías eléctricos y bicicletas, pues todos son factores necesarios para la construcción de ciudades sustentables, integradas y equilibradas.

“Pensar en un Metro como un proyecto futuro es escapar a un problema actual. Esa posición no aguanta lógica alguna. Arquitectos, planificadores e ingenieros en tránsito saben que la ciudad se planifica y no se improvisa, tal como se ha hecho en Europa y el mundo desarrollado, donde no se reacciona cuando los problemas están desbordados. Los costos son mayores y el retroceso de áreas urbanas es muchas veces irre recuperable”, sentenció.

No compite con otros modos

Bernardo Suazo, decano de la Facultad de Arquitectura, Geografía y Ur-

FRASE



“Los informes de Fesur condicionan la creación de un metro al aumento de pasajeros de Fesur”.

Víctor Lobos, presidente de Fesur.



“En España hay ciudades que han reducido la circulación de hasta 14.000 vehículos por año sólo por la instalación de un metro”.

Bernardo Suazo, decano de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Geografía UdeC.

banismo de la UdeC, recalcó que el Gran Concepción tiene un serio problema de infraestructura en movilidad y transporte, especialmente, en horas punta. “Pero el problema no se resuelve con más infraestructura, sino con propuestas que integren todos los medios de transporte, y en sentido, la ventaja es que el metro no compite con otros modos, haciendo más eficiente la gestión de transporte”.

Recomendó que los proyectos se desarrollen con recursos del fondo espejo del Transantiago. “La ministra dijo que los recursos eran, incluso, mayores que en países desarrollados, tomando en cuenta la proporción de personas. Los fondos existen, lo que no hay es una buena distribución y asignación de ellos. Debe haber mirada más técnica y menos política”.

Consideró al Biotrén como el inicio del Metro. “En la década del 60’, cuando se empezó a pensar en un metro para Santiago, no tenían siete millones de habitantes, sino tres, según el Censo de 1970. Ellos pensaron mucho antes lo que se materializó 10 años después. Es el momento que Concepción piense en esa solución porque de aquí a que se materialice, obviamente, vamos a tener la población que en ese entonces había en Santiago”.

Afirmó que los costos tampoco deberían ser problema, pues en promedio las líneas de metro tienen un valor por kilómetro entre 1.400 y 1.600 millones de dólares, y aquí no sería ni un tercio de ese monto. “Las napas no creo que generen problemas. Cuando se hizo el paso en Los Carrera tuvimos serias advertencias de los ingenieros, decían que, prácticamente, iba a flotar y ahí lo tenemos”.

Destacó que en España hay ciudades que han reducido la circulación de hasta 14.000 vehículos por año sólo por la instalación de un Metro “porque tiene frecuencia, sabes a la hora que sale, pasa y llegas a un punto, da certezas, no



“Pensar en un metro como un proyecto futuro es escapar a un problema actual. Esa posición no aguanta lógica alguna”.

Claudio Arce, presidente regional del Colegio de Arquitectos.



“Un metro es una aventura, una obra de costo considerable sin impacto en la calidad de vida de los ciudadanos”.

Pedro Cisterna, presidente de la organización Concepción a Pie.



“El problema de fondo en el Gran Concepción es la inexistencia de un plan de transportes con miras a 10 ó 15 años”.

Sergio Baeriswyl, arquitecto y premio nacional de Urbanismo.

así la locomoción actual. El automovilista no se bajará del auto sin un sistema con esas garantías”.

Suelo no es un problema

Gonzalo Montalva, director del departamento de Ingeniería Civil de la UdeC, especialista en geotécnica y riesgo sísmico, afirmó que no existe ninguna restricción técnica para construir un Metro en Concepción.

“La diferencia es que no se podrían ocupar las mismas técnicas que en Santiago porque es otro tipo de suelo. Allí tienen grava arcillosa de alta rigidez que hace muy fácil excavar, prácticamente sin deformaciones (...). En Concepción tenemos arena saturada y lo único que habría que hacer es deprimir esos niveles freáticos y excavar en seco. Eso ya se hace para edificios y funciona bastante bien”, dijo.

Reconoció que construir un metro en Concepción resultaría más oneroso, pero más allá de los costos, aseguró que le preocupa el tiempo que la ciudad podría estar semiparalizada. “Si se hacen excavaciones a tajo abierto, como se hizo la línea 1 del metro en



“No existe ninguna restricción técnica para construir un metro en Concepción (...) sólo sería distinta a la de Santiago”.

Gonzalo Montalva, especialista en geotecnia y riesgo sísmico.



“El Biotrén nunca va a ser un modo de transporte importante a menos que sea integrado con viajes a Concepción”.

Juan Antonio Carrasco, investigador del Cedeus de la UdeC.

Santiago, va a haber caos en el centro de Concepción por varios años. Ahora bien, hay técnicas para hacerlo subterráneo, que tendría un impacto menor y mayor rentabilidad”, agregó.

Mejor sistema de transporte

Juan Antonio Carrasco, Investigador del Centro de Desarrollo Urbano Sustentable, Cedeus, afirmó que cualquier proyecto debe ser sometido a un estudio de evaluación social que determine beneficios y costos. “Hubo un estudio de Fesur respecto a la conveniencia social del Metro, que dio negativo y mostró que no era rentable para los estándares técnicos”.

Sin embargo, a su juicio, cuando se estudian este tipo de proyectos se debe comparar con cuál sería la mejor alternativa sin metro, comparación que implica tener un transporte público de mejor calidad: integrado, cómodo y seguro, entre otros, para que la gente no se baje del bus.

“El problema es que no hacemos algo que puede ser muy caro, que actualmente no se justifica, pero sí deberíamos hacer algo para que en el futuro si exista una mayor cantidad de gente que use transporte público. No puede ser que el Biotrén esté completamente separado del sistema de buses, que tengamos en este sistema buses que son en realidad camiones refaccionado, y que si bien los operadores han hecho un esfuerzo importante, claramente sigue con los estándares de hace 20 años cuando fue la última licitación”.

Aún así, recalcó que el 41% de la población penquista usa el transporte público, cifra que se ha mantenido por años, debido a que la velocidad de los buses es competitiva y a que la mitad de los hogares no tiene automóvil.

“El germen de la idea del Metro surge porque el Biotrén no llega al centro de ciudad, entonces por mucho que lo lleven a Lota, nunca va a ser un modo de transporte importante a menos que

sea integrado con viajes a Concepción, con un sólo pasaje, que permita llegar a todos los lugares para que la gente que aún está arriba del bus no se baje de ellos”.

Carrasco dijo que se debe exigir más a las autoridades y los operadores, con mejores estándares de frecuencia y confiabilidad, calidad de servicios y horarios. “Con eso aumentarían los usuarios del sistema público, y uno esperaría que, eventualmente, en un mediano a largo plazo si se justificaría un sistema subterráneo”.

Agregó que se debe cuidar el centro de la ciudad, es decir, que siga siendo tan importante y vivo como lo ha sido hasta ahora. “Porque si gran parte de la actividad se va del centro, menos se va a poder construir un Metro... El tema no tiene que ver con la población, sino con quienes usan el sistema de transporte público, puedes tener un millón de habitantes, pero si la mayoría se va a vivir a la periferia o a utilizar más automóvil, claramente nunca se va a justificar. El tema no es la población es el uso del sistema público y la gente que se mueve por la ciudad”.

Metro no es la solución

Para Pedro Cisterna, presidente de la organización Concepción a Pie, que en 2015 propuso generar un tren liviano en superficie para Barrio Norte, debido a los problemas de conectividad de la zona, aseveró que reiteran la propuesta, pues existe una línea férrea subutilizada que llegaría a los sectores con peor conectividad de Concepción, que económica y socialmente es una opción rentable.

Aseguró que el Gran Concepción presenta serios problemas de congestión, evidentes, especialmente, en San Pedro, Coronel y Lota, y en ese consideró como una buena alternativa la extensión del Biotrén, recordando que su llegada a Lota permitió aumentar los usuarios de 5.000 a 8.000 por lo que, a su juicio, es viablemente económica y además, sustentable con el medio ambiente.

Coincidió con Lobos en que se requiere aumentar frecuencia del Biotrén, lo que exige trenes y puente nuevo, además del soterramiento de la línea férrea para no dividir el territorio. Sin embargo, se mostró contrario a la creación de un metro subterráneo, pues a su juicio, sería para Concepción en forma exclusiva, ya que las distancias más considerables las cubre el Biotrén.

Sostiene que se debería realizar un debate con participación ciudadana para determinar si se debe tener un metro similar al de Santiago, tomando en cuenta las condiciones de infraestructura existente, tipo de suelo, proximidad de las napas y concentración urbana.

A su juicio, no sólo el Biotrén debería llegar a Barrio Norte, sino también a Penco y luego a Tomé, aprovechando las líneas existentes y dando una solución integral, armónica, sustentable económica y ambientalmente, teniendo claro que el estado tiene que ser parte del soporte de largo plazo de un proyecto de ese tipo.

Así las cosas, habrá que esperar que Fesur actualice el proyecto, que se construya el puente ferroviario y el soterramiento de la vía férrea. Pero lo más importante para que se concrete el Metro, es el convencimiento ciudadano y el compromiso de las autoridades. Porque al menos el consenso técnico y urbanístico ya está.

OPINIONES

Twitter @DiarioConcepcion
contacto@diarioconcepcion.cl