

El primer borrador del Metro

Hace cinco décadas, el entonces Presidente Eduardo Frei Montalva firmó el decreto para trazar la ruta del tren subterráneo, que incluía 15 líneas. El urbanista Juan Parrochia, primer director de la estatal, proyectó una red bajo la Alameda-Providencia e incluso una hasta el aeropuerto. Buena parte de ese visionario trazado es hoy una realidad.

Por Oriana Fernández

A fines de la década del 50, Santiago crecía velozmente, las industrias se consolidaban como una gran fuente de trabajo y la política prometía grandes obras como legado. También, por esos días, llegaba desde Europa una oleada de urbanistas con el firme entusiasmo de aplicar lo aprendido. Uno de ellos fue el arquitecto de la U. de Chile Juan Parrochia Beguín, el denominado "padre" del sistema de transporte actual, cuyo hijo favorito, y más exitoso, fue el Metro.

El expresidente Eduardo Frei Montalva pidió al Ministerio de Obras Públicas proponer un plan para construir un tren subterráneo para Santiago. El elegido fue Parrochia. El arquitecto trabajó en una red que seguía las grandes avenidas proyectadas hasta ese momento, las que conocía como la palma de su mano, ya que fue el artífice del Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS 60).

Casi una década les tomó a Parrochia y a su equipo levantar el plan maestro que, finalmente, en 1968 Frei Montalva aprueba y transforma en la base del eje estructurante del transporte capitalino.

El diseño original contempló un total de 15 líneas, una base vista en ese momento con una apuesta muy ambiciosa y que, incluso, generó un fuerte rechazo entre los transportistas tradicionales. Pese a ello, el gobierno apoyó la propuesta y ese mismo año se decide iniciar las obras de la actual Línea 1.

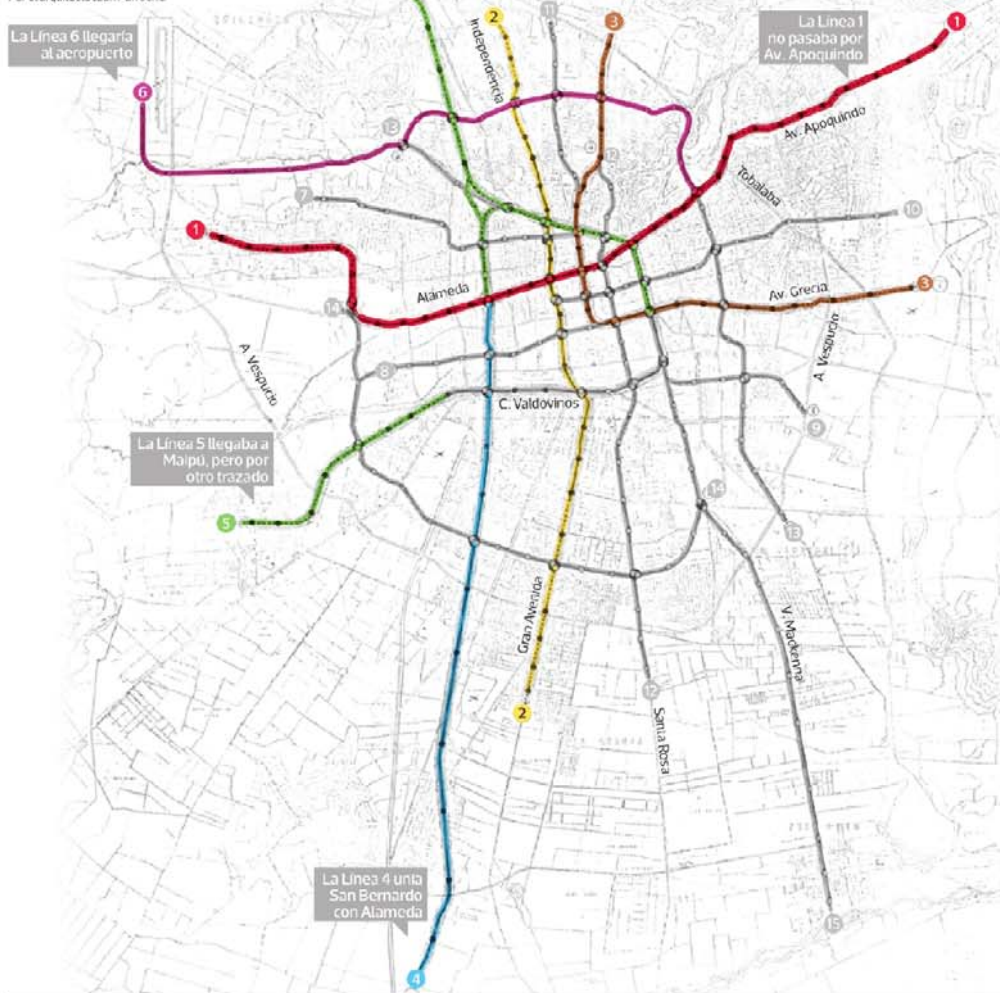
Desde la primera idea han pasado ya 50 años y buena parte de aquel trazado dio paso a la actual red de Metro de Santiago, que hoy tiene una extensión de 119 kilómetros, cinco grandes líneas y 118 estaciones. En la matriz de Parrochia, bajo el eje Alameda-Providencia se emplazaba la Línea 1 (entre San Pablo y Moneda) y a lo largo de la Panamericana, creada por esos años, pasaría la Línea 2.

En ese mapa también se incluyeron líneas a lo largo de avenidas como Kennedy, Vespucio, Grecia, Gran Avenida y hasta la Rotonda Pérez Zujovic. Otras rutas incluían un trayecto por Independencia, que en ese primer borrador del Metro figuraba como Línea 2, pero que hoy en parte está por hacerse realidad con la Línea 3 que se inaugurará en diciembre. También vi sualización la Línea 5, entre Maipú y el centro de Santiago, casi adelantando la misma ruta que ya opera.

El plan maestro no solo cubría el casco histórico y las áreas más po-

LOS TRAZADOS PROYECTADOS EN 1968

Por el arquitecto Juan Parrochia



FUENTE: Metro

LA TERCERA

bladas de esa época, también -en un ejercicio muy visionario- proyectaba las zonas donde se emplazarían nuevos polos de desarrollo. Entre ellas, una línea que conectaba la ciudad con el entonces aeropuerto Pudahuel.

Nueva red

El diseño que se impulsó en esa época fue destacado ayer por el presidente del Metro, **Louis De Grange**, en el contexto de los 50 años de la empresa. "Lo más notable fue su capacidad de diagnóstico, de comprensión de la ciudad

el entendimiento de lo que son los desarrollos futuros de las ciudades". Así, parte de los diseños se han ido concretando en el tiempo: se puede ver que uno de los ejes pasa por lo que se conoce como la Línea 5, la recién estrenada 6 y también se ve un tramo similar a la Línea 7, cuya ruta se inicia en la zona norponiente de Santiago y que llega a Av. Kennedy. Esta ya comenzó sus trabajos de ingeniería este año. También se ve que hay una vía entre el centro y el sur de la capital, cercano a Santa Rosa, en La Pintana,

comuna que en ese tiempo eran predios agrícolas, pero que, se preveía, podrían alcanzar un mayor auge en el futuro.

Juan Antonio Parrochia, hijo del urbanista, agrega que su padre cuando llegó de Europa estaba convencido de que Santiago debía modernizarse. "En sus estudios en Francia y Bélgica aprendió mucho sobre cómo crecen las ciudades y que ello sea armónico", agrega.

Rocio Hidalgo, académica de Arquitectura UC y directora del Laboratorio de Ciudad y Movilidad, realizó su tesis sobre los cambios

que han tenido los entornos de las estaciones de Metro, lo que le permitió conocer de cerca el plan de Parrochia.

"Las estaciones que se proyectaron estaban ubicadas en sectores que luego tuvieron desarrollo urbano", explica. Así, por ejemplo, los croquis de la época mostraban que la Estación San Pablo iba a ser un centro residencial y de comercio en la zona poniente. Luego, los efectos de la presencia de la Línea 2 permitirían el desarrollo inmobiliario en rutas como la Gran Avenida. ●