

Sobre el Metropolitano de Santiago

I PARTE

Un precedente: Buenos Aires.

El Alcalde de Santiago, don Galvarino Gallado Nieto, me confió la honrosa misión de estudiar sobre el terreno el ferrocarril subterráneo de Buenos Aires. Era lógico, en efecto, que cualquier plan definitivo sobre construcción de un metropolitano en Santiago tuviera en cuenta el precedente de una ciudad lo más próxima posible en psicología y circunstancias objetivas.

Dificultades emanadas de la situación política porque atraviesa el país vecino impidieron mi entrevista personal con el Intendente de Buenos Aires. Sin embargo, fui gentilmente atendido por el Sr. secretario, quien me puso en contacto con uno de los Directores de la Corporación de Transporte de aquella ciudad, el ingeniero Sr. Horacio A. Castagnino. Este se esmeró en proporcionarme los datos de interés para mi misión.

Por gestión personal aparte, tuve también la suerte de entrevistarme con el Gerente General del Ferrocarril Central de Buenos Aires, el señor F. O. Cartwright. (De ambas entrevistas, de los informes que en ellas obtuve y de mis propias observaciones, me he servido para redactar lo que sigue).

Volumen del transporte en Buenos Aires.

La ciudad de Buenos Aires, con sus alrededores, tiene una población próxima a los 4,5 millones de habitantes. Más o menos 4 se movilizan diariamente por medio de los servicios incorporados a la Corporación de Transporte. Prescindiendo, pues, de una movilización por vehículos privados, que es mínima, los dichos 4 millones diarios de viajeros, se distribuyeron aproximadamente así, a lo largo del año 1944.

CUADRO N.º 1

Pasajeros transportados en 1944.

En tranvías:.....	560 millones; o sea el	40%	del total				
En Metro:.....	210	>	>	>	15%	>	>
En Omnibus:.....	350	>	>	>	25%	>	>
En Colectivos y Micro Omnibus:.....	280	>	>	>	20%	>	>

El total de viajeros en 1944, fué pues, de 1.400 millones.

Como un dato comparativo insertamos las cifras correspondientes al año 1942 y 1943

CUADRO N.º 2

Pasajeros transportados en millones.

	1942	1943	% aumento
En tranvías:.....	430	500	16
En Metro:.....	145	187	29
En Omnibus:.....	95	317	234
En Colectivos y Micro-Omnibus:.....	30	268	793
Total de viajeros.....	700	1.272	

Huelga todo comentario que pueda formularse respecto a las cifras de 1942 y 1943 (1) en particular las que se refieren al número de pasajeros transportados por omnibuses y micro-omnibus. (Cuadro N.º 2).

Un racionamiento más estricto de nafta durante el año 1944 posiblemente ha regularizado esta situación manteniendo una intensidad de tránsito en el marco de las cifras que he podido levantar como vigentes y probables para el resto de ese año en Buenos Aires. (Cuadro N.º 1).

Destaca el cuadro 2 un aumento regular de tránsito por subterráneo, próximo al 30% sobre el año anterior y una condición similar puede observarse en el servicio de tranvías con un 16%. Índices semejantes de aumento se establecen para la confección del cuadro N.º 1. En cambio esta progresión, bastante uniforme por lo demás, no guarda paralelismo alguno con el exagerado desplazamiento del público hacia la locomoción por nafta. (Cuadro N.º 2).

Debe advertirse por otra parte que, la natural incomodidad producida por aglomeraciones en paraderos y dentro de los vehículos han sido factores que han restringido más bien el número de viajeros en vez de continuar estos indicando el ritmo normal de crecimiento de población.

Tenemos entonces que la súbita reducción de bencina acompañada de la imposibilidad para reponer repuestos con alguna regularidad en los vehículos de superficie, al limitar el volumen de tránsito también lo modifica desplazándolo hacia el tranvía y hacia el subterráneo con preferencia.

Características resumen del transporte en Buenos Aires son: su volumen, en primer término; y después el aumento gradual del mismo.

(1) Cifras extractadas de la Memoria y Balance de la Corporación de Transportes de Buenos Aires, año 1943.

Conflicto existente.

Este aumento de la población movilizable no guarda relación, en Buenos Aires, con la crisis por que atraviesan los servicios de transporte, en cuanto a su capacidad de mejora y aún de mera conservación.

Desde luego, la gravedad del problema tiene su origen en el actual conflicto mundial, que ha impedido adquirir oportunamente equipo y materiales de repuesto para mantener en forma normal la explotación. Las dificultades para importar o fabricar en el país los inducidos de los motores, los ejes y las llantas de los tranvías; la carencia de neumáticos y cámaras para autobuses y micros, todo ha concurrido para producir una perturbación en el tránsito general. Ha podido observarse:

a) Un desplazamiento de la circulación hacia el subterráneo, sin ninguna repercusión desfavorable.

b) El hacinamiento en el transporte de superficie, con un aumento considerable, en el número de pasajeros transportados por cada kilómetro. Esto ha aumentado el desgaste del material, especialmente en los tranvías y el de las mismas líneas. De este modo, unos coches que no se pueden renovar y cuya reparación en talleres es muy limitada, se reducen de día a día.

Ventajas del Metropolitano.

De los cuatro grandes servicios existentes, el subterráneo es el que ofrece mejores condiciones para aliviar en parte la crisis de transporte por la cual atraviesa Buenos Aires. Existen ventajas evidentes en este sistema de locomoción que lo colocan al margen de los factores que afectan al equipo de superficie.

Con sus vías en buenas condiciones, el Metropolitano puede absorber un porcentaje mayor de pasajeros con sólo una mayor frecuencia de recorridos, que supone un desgaste relativamente mínimo. Es así, desde luego, porque tiene una construcción casi reciente, porque su equipo es moderno y se halla en excelente estado de conservación. Pero no debe desconocerse que este sistema de locomoción posee ciertas condiciones que le hacen el más eficiente en cualquier período: vías rectas, paraderos determinados, regularidad metódica en la velocidad de los trenes y doble vías despejada, en gran parte de la red.

Cuando el público se habitúa al subterráneo, también le halla ciertas ventajas sobre el transporte de superficie en momentos de mucho calor o de lluvia y mal tiempo.

La resistencia al Metropolitano en Buenos Aires.

Sin embargo, en Buenos Aires, el resultado financiero no ha sido un éxito para las empresas que iniciaron este servicio. Y la razón principal, o única, se atribuyó al escaso interés del público para valerse de un medio de movilización bajo tierra. Un prejuicio de costumbres, una resistencia psicológica, se impuso a las ventajas efectivas del servicio: rapidez, comodidad y economía.

El ferrocarril subterráneo, que ha sido la solución en otras ciudades para descongestionar el tránsito de superficie, tropezó en Buenos Aires con una mentalidad colectiva que sólo empieza a modificarse ahora, después de las duras restricciones que varios años de guerra han impuesto al tráfico de superficie.

Quizás sea interesante investigar las causas de esta poca afición del pueblo bonaerense hacia el servicio del ferrocarril subterráneo. Por ello, voy a apuntar las

razones que a mi juicio marcan esta diferencia entre los públicos de Londres y París y público de Buenos Aires. De estas observaciones pueden derivarse algunos particulares que convendría tener en cuenta en el proyecto de ferrocarril subterráneo para la ciudad de Santiago.

Un inconveniente del subterráneo de Buenos Aires consiste en la escasa profundidad de sus primeras líneas. Fueron tendidas, por comodidad y economía de construcción, muy a flor de tierra. Ahora bien, los cuatro o cinco metros de desnivel de la calle a las estaciones, determinaron la escalera fija como forma de acceso, y más tarde la escalera móvil. Pero el público bonaerense rehuye molestarse en bajar cuando puede tomar un vehículo de superficie sin esfuerzo mayor.

Otras realidades molestas para el sudamericano, fueron: La obligada aglomeración para obtener el pasaje en las horas de mayor afluencia de público, a pesar de la facilidad que supusieron las cajas automáticas para despacho de boletos; la ninguna perspectiva durante el viaje; la salida por escaleras o el uso de túneles para pasar a otras líneas combinadas. En conjunto, el público encontró monótono y pesado el sistema.

Cuando las empresas no habían pasado a fusionarse con la Corporación del Transporte, la resistencia del bonaerense a usar el Metropolitano les había producido una difícil situación financiera. No se veía otra solución que el alza en los pasajes. Desde luego la Corporación la ha desestimado.

La experiencia adquirida pesa sobre el presente. Se reconocen en Buenos Aires los servicios que está rindiendo el Metropolitano en la actual crisis del transporte superficial; se comprende que serían necesarias otras nuevas líneas. Pero las empresas que están dentro de la órbita de la Corporación y que fueron las firmas constructoras de la mayor parte de la red actual, no están dispuestas a establecer esa ampliación. Ven inseguro y difícil amortizar sus capitales. Estiman, en general, que dicha responsabilidad, en el futuro, debe tomarla el Fisco, construyendo la obra gruesa y entregando después la explotación, en forma de concesión, a una o varias empresas particulares, debidamente controladas por la Municipalidad.

Enseñanzas de la crisis.

En todo caso, la crisis actual que el transporte experimenta en Buenos Aires, no dejará de tener algunas saludables consecuencias.

Por lo pronto, ha coordinado los distintos servicios, que antes de ser creada la Corporación operaba sin ningún plan de conjunto.

El tránsito tiende a distribuirse mejor, usando en mayor escala el subterráneo y liberando correlativamente a los servicios de superficie de sobrecargas capaces de afectar la conservación normal del equipo. La población de Buenos Aires, con la dura experiencia resultante de uno de los peores reflejos de la guerra, va resolviendo su problema del transporte colectivo.

En un futuro próximo, el Metropolitano, por su comodidad y rapidez, es posible que vaya absorbiendo aquel exceso de pasajeros que ya no pueden, materialmente, movilizarse por la superficie. De este modo, por un imprevisto, ni más ni menos que por la guerra mundial, llegará esta ciudad a una variación de sus costumbres, cambiando el orden de sus servicios de transporte en un sentido más racional. Se logrará de modo súbito lo que se alcanzó gradualmente en Londres, París, Nueva York y Madrid por las exigencias normales del crecimiento de población y por la escasez de calzada libre para el tránsito de superficie.

La red de líneas subterráneas alcanza en Buenos Aires a poco más de 20 kilómetros y es apta para movilizar un 30 por 100 del volumen total de pasajeros. Hoy sólo transporta un 15 por 100. Mas, pese al prejuicio del público hacia un servicio que los pasajeros de Londres o París no imaginan, existe la tendencia a servirse de él con mayor frecuencia.

Se empiezan a comprender y apreciar sus ventajas, no obstante el inconveniente de la escalera, fija o movable. (Con todo, el sistema de acceso es un detalle de segundo orden. En Londres, la rapidez y comodidad de los ascensores, han relegado la escalera a un empleo ocasional).

En suma, puede decirse que el subterráneo, en Buenos Aires, representa la solución salvadora para la actual crisis de transporte. Y me atrevo a suponer que en el futuro próximo, este mismo servicio hallará la fórmula para ampliar sus redes, con el mismo ritmo de crecimiento de la propia ciudad y de sus necesidades de tránsito.

Aplicación a Santiago.

Las ventajas que un Metropolitano ofrecería a Santiago, se comprenden más fácilmente después de haber visto el papel que desempeña el de Buenos Aires.

La intensidad del tránsito en Santiago —un poco más de la cuarta parte que el de Buenos Aires, o sea un millón doscientos mil pasajeros diarios— proporciona una afluencia de público suficiente para financiar una red de 15 kilómetros, la necesaria por el momento para nuestra capital. En efecto, las líneas principales, Mapocho—Bandera, Hospital Barros Luco y Estación Central—Canal San Carlos tomarían un volumen de pasajeros que permitiría financiar el sistema con holgura, conforme a la fórmula que expondré en otro artículo posterior.

