

Intervención del Presidente de la República en Anuncio Nuevas Obras de Extensión del Metro de Santiago  
PALABRAS DE S.E. EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA, RICARDO LAGOS,  
AL ANUNCIAR NUEVAS OBRAS DE EXTENSION DEL METRO

SANTIAGO, 15 de Noviembre de 2005

Sean todos ustedes muy bienvenidos:

Creo que todos estamos tremendamente satisfechos por los anuncios.

Quisiera explicar que un tema central, a nuestro juicio, es la necesidad de mantener el ritmo que se ha impreso en estos años a la expansión del sistema de transporte público, aquí en Santiago, en la V Región, en la VIII Región.

Lo segundo, que para poder mantener el ritmo, necesitábamos tomar definiciones ahora. Poder hacer ese plan de construcciones con la precisión que se hizo desde mayo del 2001 hasta el mes de noviembre del 2006, como se expresó acá, implica un contingente humano enorme. Ese es un capital que tiene hoy día el Metro.

En consecuencia, o tomamos una definición ahora sobre las nuevas líneas y las extensiones del Metro, o ese inmenso capital humano tiene que ponerse a descansar. O sea, se va a otras actividades y se desprende de ese capital el Metro. Y quienquiera que esté tomando decisiones en el futuro, tiene que comenzar a rearticular el capital humano indispensable para poner en ejecución esto que estamos hablando hoy día.

En otras palabras, el no dar una señal clara al Metro que estamos en condiciones de mantener el ritmo de constructividad que hemos mantenido en estos 6 años, implicaba, en consecuencia, establecer un retardo para el reinicio de un nuevo programa, de 2 a 3 años. Y nos parece que la ciudad, las características de crecimiento y las necesidades de mejora, den para esperar 2 ó 3 años a tomar una nueva decisión.

Quiero recordar que el anuncio de la Línea 4 lo hicimos en mayo del 2001. El anuncio de la extensión de las líneas hacia La Cisterna y hacia Recoleta y hacia Quinta Normal, recién lo hicimos en diciembre del 2000. Vale decir, desde que asumimos en marzo hasta el modesto anuncio de tener que prolongar hasta Quinta Normal, nos tomó más o menos unos 10 meses.

Si el país está creciendo al 6%, no hay ninguna razón para disminuir el ritmo de trabajo en lo que tiene que ver con el tipo de ciudad que estamos construyendo.

Me parece muy importante y decirlo en voz alta, Santiago y los santiaguinos financian su Metro. Santiago y los santiaguinos financian su Metro. En esto que hemos visto acá, entre el 2000 y el 2006, el Metro de Santiago financia el 49% de todo el gasto, el Metro, la Empresa Metro. Que yo sepa, es la única Empresa Metro del mundo que financia el capital de inversión. Ya dicen que es una gran gracia que tengamos un presupuesto equilibrado con el presupuesto de operaciones. Aquí el Metro se financia capital de operaciones, y en el caso de Santiago, el Metro está financiando el 49%.

En consecuencia, creo que lo que ahora estamos haciendo acá es dar un paso adicional.

No solamente el Metro está haciendo un aporte muy sustantivo para poder financiar el grueso de la expansión, sino que también quisiera agradecer de una manera muy particular el esfuerzo que hace la Municipalidad de Las Condes, su alcalde y el concejo municipal. Según entiendo, lo que ellos están haciendo es mantener un aporte respecto de otras obras de infraestructura hacia adelante. Porque creo que eso nos permite dar una respuesta al resto del país respecto de las obras que se hacen en Santiago.

Esa respuesta, cuando digo 'los santiaguinos financian el Metro de Santiago', es muy importante, porque la sensación que hay en el resto del país, que hay una suerte de privilegio, por así decir, de la inversión pública en Santiago, no es así.

Así como todas las autopistas urbanas en Santiago, 260 kilómetros de autopista urbana, 2.700 millones de dólares, están todos siendo financiados por los santiaguinos a través del peaje. En consecuencia, creo que eso también da una legitimidad a cómo entendemos la construcción entre todos del país.

En este sentido, creo que el rol del Metro ha sido fundamental, porque son los usuarios del Metro los que están pagando estas expansiones.

El tercer punto que quisiera señalar: lo que hoy día emprendemos es una inversión de 850 millones de dólares, que se contrasta con la inversión que hemos hecho en estos años del orden de 1.300 millones de dólares. En consecuencia, si en un período de 6 años hemos invertido 1.300, es posible en un período de 4 años invertir 850. Vale decir, acá estamos manteniendo el ritmo del esfuerzo de una manera muy similar.

Quisiera señalar algo respecto al trazado y a lo cual se ha referido el ministro Estévez. Creo que este trazado tiene que ver también con la forma de hacer ciudad, de cómo a través de las decisiones fundacionales se puede entender cómo construimos ciudad. Fue Parroquia el que en la década del 60 estableció que íbamos a ser ciudad y la ciudad fue la definición que él dio de Américo Vespucio. Y en el Santiago de 1958-59, hablar de que iba a haber un anillo llamado Américo Vespucio era una mera intuición teórica, pero estábamos muy lejos de suponer que íbamos a tener el anillo que hoy tenemos.

En los inicios de esta década, o finales de la década pasada, la visión de tener Costanera Norte como un eje articulador parecía muy complejo y difícil, pero creo que hoy día cualquier urbanista entenderá que la ciudad de Santiago cambió con el eje articulador de Costanera Norte, que el tener que si usted está en el extremo oriente, está a 20 minutos de Pudahuel, es una forma distinta de entender cómo funciona la ciudad, y lo mismo con el eje Norte-Sur. En consecuencia, tenemos una forma de desarrollo de ciudad distinta por la mejora en su conectividad.

Este trazado, creo que lo más importante es que así como Costanera Norte permitió la conectividad de barrios de mayores ingresos, con barrios de menores ingresos, así también lo que estamos haciendo en esta doble extensión, desde el punto de vista que nos ha hablado, las rentabilidades sociales de ambos proyectos son elevadas, tanto lo que implica llevar a Los Domínicos, que tiene una solución mucho más adecuada que lo que era la solución de concluirlo en Manquehue. Entre otras cosas, porque Los Domínicos está el espacio físico que ofrece el municipio de Las Condes para poder usar el subsuelo y poder tener estaciones de conexión. En consecuencia, la forma de culminar en Los Domínicos es mucho más adecuada que lo que implicaba culminar en

Manquehue.

En segundo lugar, la conectividad de llegar a Maipú con este nuevo trazado, que implica no hacer lo que históricamente se había siempre pensado que era Pajaritos, en tanto Pajaritos hoy tiene un troncal en el Transantiago y nos permite, en consecuencia, incorporar a sectores densamente poblados a lo largo de la avenida San Pablo y luego la conectividad directa prácticamente por Teniente Cruz hasta Maipú.

Quiero decir que los trazados serán prácticamente similares, 13.5 kilómetros, y lo que estamos haciendo, sin embargo, es hacer, y el tiempo de viaje es prácticamente el mismo, lo que estamos haciendo es prácticamente mantener los tiempos de viaje, sea por Pajaritos, sea por este nuevo trazado que involucra las comunas de Lo Prado, de Pudahuel y como aquí se ha dicho, aledaño a Cerro Navia.

En consecuencia, dentro del concepto del Transantiago, esto implica que uno de los troncales, que era por José Joaquín Pérez, tiene que replantearse, y dentro del Transantiago, eso quiere decir que los buses de aproximación de Cerro Navia hacia las estaciones más cercanas en San Pablo, va a ser una realidad. Ese es un proyecto que tiene también un fuerte impacto en lo que dice relación con la comuna de Cerro Navia, de igual manera que en el otro extremo, en Los Domínicos hay un fuerte impacto sobre Colón Oriente, sobre el sector alto de La Reina o sobre el sector que viene del sector más cercano a la Cordillera, en la otra parte.

En otras palabras, yo diría que acá estamos haciendo un Metro que tiene que ver con un compromiso de cómo somos capaces de tener una mayor dignidad para lo que son los ciudadanos de Santiago. Esta mayor dignidad tiene que ver también con lo que se está haciendo en los otros emprendimientos, cuando en 7 días más demos el vamos al Metro Merval en Valparaíso y, al mismo tiempo, el proyecto de Biovías en Concepción, que nos hablan de los esfuerzos que se está haciendo en las otras dos grandes concentraciones urbanas, la de Valparaíso-Viña del Mar, la de Concepción-Talcahuano-Chihuayante y San Pedro, en la VIII Región.

Finalmente quisiera llamar la atención a un hecho. El Metro ha sido eficaz en dar cumplimiento a los plazos y a los presupuestos. Y plazos y presupuestos normalmente en este tipo de obras, normalmente no son tareas que se cumplen. Por eso quisiera, al igual que el ministro, felicitarlos por la forma en que ha podido actuar el Metro, el nivel de eficacia y cumplimiento. Simultáneamente, la coordinación que se ha establecido con el Ministerio de Obras Públicas y lo que implica el Transantiago.

Quisiera, para concluir, que recordemos solamente una cifra. El año 2000 el Metro de Santiago transportaba al 15% del transporte público. De todo el transporte público, el Metro daba cuenta del 15%. Cuando tengamos esto concluido, el Metro de Santiago va a estar transportando más o menos el 47% del transporte público. Ese es el cambio radical que usted va a tener en la ciudad.

Es cierto, este cambio es producto que el sistema de transporte está organizado para alimentar al Metro, a través del sistema Transantiago, pero lo importante me parece es que pasar de un 15% a un 47% de transporte público a través del Metro, es un tremendo éxito que nos tiene que alegrar a todos el poder hacerlo en un período de 10 años.

Por lo tanto, hemos querido compartir con ustedes esta noticia, porque creo que es una buena noticia para Chile, creo que es una buena noticia para los santiaguinos, sin duda, pero también nos permite mantener un horizonte.

No me cabe ninguna duda que los próximos desafíos tendrán que ver qué es lo que ocurre en Independencia y en otros ámbitos, o qué es lo que ocurre si queremos el día de mañana llegar a San Bernardo. Pero ahí tendremos que ver en algunos años más qué características toma la ciudad de Santiago, cómo ha sido el funcionamiento del Transantiago, qué es lo que va a implicar el esfuerzo, que así como estamos siendo pioneros en la forma de cobrar los peajes en Santiago, es el único país del mundo que tiene distintas concesiones, con distintos dueños, y un solo sistema de pago, que pasa por tener un administrador central. El Transantiago va a ser eso, va a haber un solo sistema de pago, un solo administrador central, y eso es lo que va a cambiar el rostro.

Por lo tanto, cuando hay un solo administrador, dado que van a alimentar al Metro, el Metro lo que va a estar recibiendo no va a ser los 350, 360 pesos promedio que recibe hoy, sino que mucho menos. Pero eso habla también de una forma distinta de transporte de los santiaguinos.

En suma, creo que éste es un anuncio muy importante y creo que podemos dar cuenta que en esta década vamos a tener un avance sustancial en pro del transporte público, como una forma de invitar también a los santiaguinos a que el vehículo lo dejen en casa.

Muchas gracias.

\* \* \* \* \*

Declaraciones de S.E.:

PREGUNTA: En el marco de esas buenas noticias, ¿qué le pareció que la encuesta CEP arrojara menos de 6 puntos para la candidata oficialista?

S.E.: Tengo que leer la encuesta, no la he leído.

PREGUNTA: Seis puntos menos y estaría subiendo Sebastián Piñera a 22.

S.E.: ¿Y cuánto tendría la candidata?

Pregunta: Treinta y nueve.

S.E.: Tienen que trabajar mucho todavía.

Hay que trabajar más, creo, la candidata, y todos tienen que trabajar más. Pero no digo más, porque lo que diga va a ser usado en mi contra. Entonces, voy a quedarme con el Metro.

PREGUNTA: Pero ese trabajar más, ¿lo resume porque falta mucho por hacer?

S.E.: El Gobierno tiene que trabajar más, el Gobierno tiene que trabajar mucho más. ¿Cómo le fue al gobierno?

PREGUNTA: No tengo el dato.

S.E.: Yo quiero hablar del Metro. Okey, pregúntenme del Metro.

PREGUNTA: ¿Qué significa toda esta serie de anuncios de Metro para varias comunas, dos de las tres más populosas de Santiago, cómo deben verlo los santiaguinos?

S.E.: Creo que hay que verlo como un país que marcha con eficiencia, paso a paso. Porque estas cosas no se improvisan. Detrás de esto hay un largo esfuerzo, un largo trabajo.

Lo más importante, es que yo tenía que tomar una decisión aquí: o se desmantelaban los grupos que permiten trabajar en estas líneas, o seguíamos con ellos adelante.

Tomé la decisión de seguir adelante, porque me parece que no hay ninguna razón para desmantelarlo, más cuando estamos llegando a una situación en donde son los propios santiaguinos los que están pagando por sus obras. Eso me parece también muy importante explicarlo, porque en caso contrario se piensa que todo se gasta en Santiago. Lo cual que no es así.

Dado lo que hubo en días pasados en el Parlamento, cuando se discutió el presupuesto, y los aportes al Metro algunos plantearon revisarlo. En circunstancias que lo que se está haciendo son aportes que permiten después ser reembolsados adecuadamente por las ganancias que obtiene el Metro.

PREGUNTA: Los vecinos de Maipú, en el fondo, están bastante contentos. Esto se enmarcó dentro de su campaña en 1999. ¿Cuál es el mensaje de hoy día, que ya se hizo una realidad para los vecinos de Maipú?

S.E.: Bueno, creo que todos los vecinos, de todas las comunas, aspiran, como aquí se ha dicho, a tener un Metro. En consecuencia, si somos capaces de mantener este ritmo, unos serán antes y otros serán después. Pero lo importante también es atender a aquellos sectores que son más populosos. La explicación que dio el ministro Estévez, creo que fue muy gráfica. Nos habíamos extendido hacia el norte y hacia el sur, y ahora hay que ir al este y al oeste. Eso es un poco lo que se está haciendo. Pero creo también que el pasar de un 15% de santiaguinos que se transportan en Metro, a un 47% en un período de 10 años, creo que es un tremendo avance, que tiene que ver con la calidad de vida de la gente.

PREGUNTA: Somos del diario Expreso de Guayaquil. Una pregunta relacionada con el convenio de tratado de libre comercio que van a firmar con China. ¿Qué expectativas significa eso para su país?

S.E.: Creemos que es un paso muy importante. Chile tiene una economía muy abierta, tenemos tratados de libre comercio con los principales bloques económicos, con Europa, con Estados Unidos, con Corea, con otros países de América Latina, como México, América del Norte, como Canadá y creo que para nosotros, los países asiáticos son un mercado muy importante. Por lo tanto, es un paso muy significativo poder tener este acuerdo con China, y esperamos también comenzar negociaciones con Japón y con la India.

PREGUNTA: En los próximos días se inaugura diversas obras: Vespucio Sur, también la cárcel de Rancagua, la primera concesionada. ¿Qué le dice usted a los escépticos que señalan que se está haciendo aquí un tipo de aprovechamiento político de esto, que quieren sacar cuentas por ese lado?

S.E.: Que esto estaba programado así desde cuántos años. La radial nor-oriente es una primera piedra que quieren colocar. Pero creo que aquí lo importante es entender que el país sigue avanzando.

No se preocupen, van a seguir muchas cosas después del 11 de diciembre. Después del 11 de diciembre usted va a tener el Museo de la Cultura acá, después del 11 de diciembre usted va a tener las obras del Metro que tienen que continuar. Vale decir, no hay ninguna razón para que las cosas se hagan antes o después; se hacen durante todo un lapso de tiempo.

PREGUNTA: Estamos preocupados por el asunto del Perú y los límites marítimos. ¿Cuál es la posición de su gobierno frente a esa situación que causa zozobra en los países vecinos del Perú?

S.E.: Bueno, tuve una conversación muy grata con el Presidente de Ecuador, con el canciller, ellos me informaron que habían recibido garantías del Perú, lo cual a mí me alegró enormemente, porque eso quiere decir, entonces, que el límite marítimo entre Perú y Ecuador es el paralelo, que es lo que siempre ha sostenido Chile y lo que siempre ha sostenido Ecuador.

De manera que si los amigos peruanos le han dado garantías a Ecuador que no hay problemas limítrofes, quiere decir que ellos están aceptando el paralelo. Lo cual me alegró enormemente, porque quiere decir que también, a lo mejor mañana, tendrán el mismo criterio respecto al límite marítimo con Chile.

PREGUNTA: Esa es la aspiración de Chile.

S.E.: Sí.

PREGUNTA: En estos momentos los candidatos presidenciales no están enterados sobre los anuncios del Metro y se están comprometiendo más de 800 millones de dólares.

S.E.: A ver, me parece muy importante tu pregunta. Creo que los candidatos no conocen esto, pero me parece que lo que usted está comprometiendo es algo que nos compromete a todos los chilenos. En consecuencia, lo que sí me queda claro es que si no hacemos el anuncio y no tomamos las decisiones ahora, y quienquiera que esté acá en La Moneda el 11 de marzo, tendría que demorar unos dos o tres años en hacer un anuncio como el de hoy, porque los equipos estarían desmantelados.

Pregunta: ¿En el marco de la reunión de Corea, va a conversar con el Presidente Toledo?

S.E.: No está agendado nada todavía. Tengo agendadas cosas con el Presidente Hu-

Jintao, con el Presidente Koizumi, por cierto con el Presidente de Corea, y un par de reuniones con los nuevos socios en Nueva Zelandia y Singapur.

PREGUNTA: Si tuviera la oportunidad, va a conversar con él.

S.E.: Uno siempre conversa con todo el mundo.