



EDUARDO PARRA BARTET  
VALPARAISO 618 - A (2°. PISO)  
FONOS 684140-684142-VIÑA DEL MAR  
ABOGADO INSC. N.º 959



Viña del Mar, 18 de Noviembre de 1991.

AL : EXCELENTISIMO SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA, DON PATRICIO AYLWIN AZOCAR.

DE : PRESIDENTE DEL CENTRO PARA EL PROGRESO Y DESARROLLO DE VIÑA DEL MAR, EDUARDO PARRA BARTET.

Don Ramón Delpiano Pérez-Canto, Director del Instituto Río Colorado, en un interesante artículo publicado en el Mercurio de Santiago, edición dominical de 17 de Octubre en curso, expresaba que con los doscientos cuarenta millones de dólares que costará la línea 5 del metro se llegará hasta Américo Vespucio; y ya se está pensando en que debiera prolongarse hasta Puente Alto, naturalmente que con una nueva cantidad grande de dólares que conseguir.

Según don Ramón Delpiano se incurrirá en un despilfarro, porque con menos de veinte millones de dólares se puede ensanchar al doble la Avenida Américo Vespucio hasta Puente Alto, construir diez cruces sobre nivel y cincuenta pasos peatonales, quedando doscientos veinte millones de dólares para repartir en obras en el resto del país. Nada justifica el ocupar doscientos cuarenta millones en la línea 5 del Metro, si sólo mejora el 3% de los viajes de la ciudad de Santiago.

Si fuera verdad lo que sostiene el articulista, habría que reconsiderar la decisión de construir la línea 5 del Metro, porque el país no puede darse el lujo de gastar once veces más para solucionar un mismo problema de transporte de pasajeros, aparte de las desventajas para la movilización de cargas que acusa el Metro frente al ensanche de la Avenida.

Tal vez convendría, con el mismo criterio del Señor Ramón Delpiano, mirando los altos intereses nacionales, que en Viña del Mar se procediera a cogerle poco más de un metro cuarenta centímetros, por Alvarez y Viana respectivamente al pretil de ferrocarriles, además de 3 metros a expropiar por el costado sur de los inmuebles de calle Alvarez, con lo cual se soluciona en gran parte y a bajo costo el atochamiento de esas calles entre Caleta Abarca y la Estación de Viña del Mar.

Esta proposición se formuló a SE, el Presidente de la República, el miembro del Codeco Viñamarino, don Sergio Onetto Biancardi, siendo atinado e inteligente apoyarla.



**EDUARDO PARRA BARTET**

VALPARAISO 618 - A (2°. PISO)

FONOS 684140-684142-VIÑA DEL MAR

ABOGADO INSC. N.º 959

Os adjunto texto del artículo citado y os ruego hacer averiguar por profesionales y técnicos imparciales hasta donde es cierto lo afirmado por don Ramón Delpiano, dado que nadie tiene derecho a imponer obras dos o más veces más caras, cuando las paga el Estado y los recursos no abundan.

También os pido impulséis la solución propuesta para los atoches de tránsito en Viña del Mar en calles Alvarez y Viana, que no es la óptima, pero es viable y rápida.

Os saluda respetuosamente.

**EDUARDO PARRA BARTET**  
**PRESIDENTE DEL CENTRO PARA EL PROGRESO**  
**Y DESARROLLO DE VIÑA DEL MAR**

EPB/pcm.-

# La Línea 5, ¿Solución o Espejismo?

Pocos saben que con el 8 por ciento de lo que cuestan los 10 km de la Línea 5 avanzará por Vicuña Mackenna hasta Vespucio se podría ensanchar al doble esa avenida hasta Puente Alto, construir diez cruces sobre nivel y 50 pasos peatonales. Es decir, con el 8 por ciento de la inversión quedaría todavía el 92 por ciento para repartir en obras en el resto del país y se habría resuelto el transporte para todos los que viajan a Puente Alto y no sólo de los que viajan en metro a Américo Vespucio.

Además, pocos saben que con US\$ 240 millones, que cuesta la Línea 5, se mejora sólo el 3 por ciento de los viajes de la ciudad.

Las soluciones a las dificultades de transporte van hoy por el camino de que se viaje menos, y no, por el contrario, extendiendo el transporte que alienta a nuevas extensiones de la ciudad.

Hoy la ciudad gasta alrededor de US\$ 500 millones al año en transporte de personas, es decir, más de lo que gasta en todas las construcciones, edificios, casas, escuelas, hospitales y caminos, alcantarillado y luz eléctrica. El transporte en ella representa más del 20 por ciento de lo que ganan las familias pobres, quienes gastan más en transporte que en pagar su casa (15 por ciento).

Todos estamos de acuerdo en que hay que parar la extensión de Santiago, pero a la hora de las decisiones apoyamos la extensión, como si la ciudad nos quedara chica.

Se trata, en definitiva, de orientar en un plan maestro el futuro de Santiago, que contemple no sólo la geometría de las calles y una rígida planificación, sino más bien una relación dinámica entre los intereses en juego que desaliente la especulación. El Estado no puede ser subsidiario en el bien común urbano, pues en definitiva, siendo el bien de todos, es el bien de nadie.

Debemos construir una imagen, un paisaje mental colectivo acerca del futuro de Santiago y todos trabajar en tal dirección. En el caso la Comisión de Descontaminación, Comisión de Transporte, como la Línea 5 del Metro, no serán sino espejismos de futuro que no harán más que reflejar lo que queremos ver en el horizonte del tiempo.

Una firme decisión de descongestionar el territorio privilegiando Curacaví, Melipilla, Rancagua, San Felipe como ciudades dotadas de empleo, desalentará los viajes. Una inversión como el Metro sólo activa el cáncer urbano del área metropolitana al generar más empleo y más servicios, aun cuando, como un calmante, alivie los síntomas, pues una excesiva demanda de transporte es síntoma de una ciudad enferma.

Siendo gasto privado el que realiza el particular para sus propósitos (construir una casa), y público el que hace el Estado para todo el país a través del presupuesto de la nación, no beneficiando a los mismos contribuyentes que tributan (construir una calle), es necesario considerar que el crecimiento urbano en el Tercer Mundo es un círculo en que el país subsidia con gasto público el centralismo de la metrópoli. Los recursos para ensanche de vías, como la dotación de servicios de

alcantarillado, agua y el Metro, que benefician a Santiago, los tributa todo Chile, aunque no todo el país se beneficia.

La antigua dificultad de cómo convertir las soluciones técnicas en causas políticas y de cómo convertir causas políticas en soluciones técnicas es cómo construir mensajes oportunos con clara exposición de las ventajas y dificultades próximas y remotas. Cuando en fútbol hay dificultades en el área chica, una buena estrategia es despejar el juego sacando la pelota de allí; así Santiago es el área chica del país de la que hay que sacar las dificultades. Estimar que la cancha es sólo el área chica lleva a estrategias poco confiables y de poco vuelo.

Así, desde el punto de vista del empleo, si un puesto de trabajo se obtiene con inver-

## Los recursos para ensanche de vías, la dotación de servicios de alcantarillado, agua y el Metro, que benefician a Santiago, los tributa todo Chile, aunque no todo el país se beneficia.

siones del tamaño de US\$ 5.000 en la pequeña industria, la inversión de la Línea 5 equivale a una fuente de trabajo estable para sustentar 48 mil familias, que son unas 240 mil personas.

Es decir, con el costo de la Línea 5 del Metro podrían vivir Curacaví, Melipilla, Rancagua y Los Andes y estaríamos en una solución técnica y en una causa política sostenibles, al incentivar con tales gastos nuevas inversiones fuera de la riesgosa área chica del país.

Si deseamos resolver las dificultades de Santiago, pongamos agua y pavimentación en Melipilla apoyados en el Maipo y en Rancagua apoyados en el Cachapoal.

Los costos asociados al transporte: tiempo de viaje, vehículos, vías y señalización, han lle-

gado a representar una parte cada vez mayor del producto geográfico de la Región Metropolitana. En efecto, ya ha sobrepasado el 5 por ciento y estos costos se incrementan con el deterioro ambiental en forma tal que los actuales US\$ 500 millones se espera lleguen a los US\$ 3.500 millones en 15 años, si no se sateliza Santiago, con una población mayor, más rica y más extensa, es decir, con mayores posibilidades de gastar en contaminar.

Los informes del Colegio de Geógrafos, como del Estudio de Transporte Urbano de Santiago, recientemente concluido, coinciden en la necesidad de controlar los costos de transporte y de evitar las "comunidades dormitorio", verdadera causa del trastorno del transporte.

La Línea 5 del Metro es contraria a la Estrategia de Desarrollo de la Región, documento básico del Gobierno que desdice al intentar esta cuantiosa inversión, pues apoya el concepto de "comuna dormitorio", en perjuicio de desconcentrar el empleo, verdadera solución al problema.

En el marco legal actual de extensión urbana (D.S. 420 Minvu 1978) la ciudad más que duplicará su extensión (100 mil hectáreas a cambio de las 53 mil actuales), de forma que es claro que a la Línea 5 seguirá la Línea 3 y a ella varias más, sacando del bolsillo de los pasajeros el enorme costo que representan y que no produce nada, salvo ocultar las grandes distancias que podríamos evitar recorrer.

Es esta una de las ventajas de la regionalización, que permitirá mejorar la tasa de crecimiento nacional, pues como es sabido, el costo del transporte metropolitano de Santiago es vecino al 2 por ciento del PGBN para un crecimiento anual del orden del 4 por ciento.

Son cifras que debemos poner en la mesa a la hora de invertir, pues muchas veces, cuando las soluciones salen en busca de problemas, éstos pueden resultar espejismos que nos harán ver lo que queremos ver.

Ramón Delpiano Pérez-Canto  
Director  
Instituto Río Colorado



Con el 8 por ciento de la inversión de la Línea 5 quedará todavía el 92 por ciento para repartir en obras en el resto del país y se habría resuelto el transporte para todos los que viajan a Puente Alto y no sólo de los que viajan en metro a Américo Vespucio.



Ant.91/24690  
Santiago, Noviembre 20 de 1991

Señor  
Eduardo Parra Bartet  
Valparaíso 618 - A, 2º Piso  
Viña del Mar

ARCHIVO

Estimado Señor:

En relación a su carta de fecha 20/11/91, S.E. el Presidente de la República don Patricio Aylwin Azócar, ha impartido instrucciones para que ésta sea atendida en la Dirección General de la Empresa de Transportes de Pasajeros Metro S.A.

Para tal efecto, este Gabinete ha remitido su carta mediante oficio GAB. PRES. 91/0005068 a dicha institución.

Saluda atentamente a Ud.

*p.p. Isabel M. Gordon*

Carlos Bascuñán Edwards  
Jefe de Gabinete Presidencial

c.c.: Archivo Presidencial