

DIARIO FINANCIERO

[Inicio](#) > [CAPITAL](#) > [Lecciones de Vida](#)

Lecciones de Vida

De Grange, a un año del 18-O: “Cerrar las estaciones permitió salvar vidas”

“Durante 40 días el presidente de Metro prácticamente no durmió. Este es el minuto a minuto de lo que vivió ese viernes y las horas que siguieron”, asegura.

Por: María José Gutiérrez | Publicado: Domingo 27 de septiembre de 2020 a las 04:00 hrs.

DF MAS: De Grange, a un año del 18-O: “Cerrar las estaciones permi...



Compartir



todo este enrejado que se ve es nuevo, antes había vidrio y acrílico. El presidente de Metro, Louis de Grange, camina por la estación San Pablo en la Línea 1. Hace casi un año la sede ardió en llamas. Los vidrios, las boleterías, los torniquetes desaparecieron. Ahora es jueves. La estación está tranquila. Se ven muros y cielos de hormigón, mucho fierro negro en las puertas y antiguas ventanas, y una boletería tipo bunker con vitrinas antigolpes y entradas blindadas. La materialidad de la construcción también cambió. “Es mucho menos probable, aunque nunca imposible, que el fuego prenda”, dice el ingeniero.

De Grange aún tiene fresca la imagen de los operarios llorando de impotencia al ver a través de las cámaras del centro de control cómo 118 de las 136 estaciones fueron vandalizadas el 18 de octubre de 2019. 20 quemadas completamente. Entre ellas, San Pablo. Lo mismo le ocurrió a siete carros.



La madrugada de ese viernes, cuando se reunió a las 6 AM en la sede de la estatal en Alameda 1414 junto al comité de crisis de Metro -compuesto por 12 gerentes- jamás vislumbró lo que ocurriría horas más tarde. Ni él, ni nadie. Hasta entonces se trataba de evasiones masivas gatilladas por el alza de pasaje. “El aprendizaje”, dice, “es que no podemos no ser un actor relevante en la discusión tarifaria si somos la principal víctima de toda esta crisis que fue

definición. De hecho, de los \$800 del ticket en hora punta, recibimos \$500 y el resto va para el sistema”.

El día antes del estallido, un profesor “que hoy está preso y que espero que sea prontamente sancionado”, destruyó el acceso a la boletería de la estación San Joaquín. Por eso convocaron al comité de crisis, que no preside De Grange, sino el gerente de ingeniería, Rodrigo Terrazas, para analizar cuáles eran los protocolos de seguridad. “Había mucha coordinación con Carabineros, pero las metodologías de contención al interior de estaciones con su apoyo era distinto al que tenemos hoy. El diseño para enfrentar las turbas era más confrontacional y eso lo fuimos cambiando producto del aprendizaje para generar menos choque”, explica. Dado que no había policías suficientes como para cubrir todas las estaciones y que Metro tiene un equipo de seguridad “que no es antidisturbios”, se priorizaron las sedes más conflictivas.

Con el correr de las horas las manifestaciones crecieron y llegaron grupos de estudiantes a sentarse en los andenes y paralizar líneas completas. De Grange y su equipo seguía esto por cámaras desde el centro de control. Cámaras, aclara, “para hacer gestión”, y no para determinar con precisión e identificar personas. “Ahora las hemos actualizado y modernizado”, asegura. Luego de ver cómo destruían equipamientos, mobiliario, y agredían al personal, a las 3 de la tarde decidieron cerrar las líneas 1 y 2.

“Esto fue aumentando. Empezaron a atacar a las personas adentro de las boleterías, les lanzaban objetos, incluso en algunos casos molotov que por suerte no se prendieron”, dice. Varios equipos tuvieron que salir arrancando por el interior de los túneles cuando empezaron los incendios. “Y todo esto lo grabaron con sus celulares”, relata.



De Grange mandó personal para que se desplegara, solicitó más apoyo a Carabineros, pero no era suficiente: había problemas en varios puntos de la ciudad. “A mucha gente se le olvida pero hubo un momento en que una turba empezó a tratar de volcar un tren en la línea 4”, añade. Cerca de las 5 de la tarde el equipo tomó la decisión de cerrar todas las estaciones. “La situación era realmente dramática. Por supuesto que tuvo un impacto en mucha gente en no poder llegar a sus casas y eso nos duele mucho, pese a que igual iban a tener problemas dada la interrupción del servicio. Pero esa decisión permitió salvar vidas. Esa decisión permitió salvar vidas”, repite.

-¿En que momento se mete La Moneda? Esa noche Piñera fue a comer pizza con sus nietos...

-En el mismo momento en que se empiezan a incendiar las estaciones. Habíamos tenido reunión de coordinación antes. Pero nadie esperaba ese nivel de destrucción.

Partir de cero

Desde San Pablo, por la Línea 5 nos dirigimos a la estación Laguna Sur, que fue quemada por completo. Poco más atrás camina un guardia vestido de civil que escolta al presidente de la empresa estatal a todos lados. “Esta es una de las estaciones que más destrucción sufrió. Tenía mucho acrílico. Además, por ser un lugar más abierto, las turbas entraban directo. Durante

comida que hay abajo. Luego, durante el proceso de reconstrucción robaban material y amenazaban a los trabajadores”, asegura sobre la parada que reabrió hace un mes.



De Grange cuenta que en la semana que siguió al 18-O bajó 5 kilos de los que hasta ahora ha recuperado 3. Le siguieron 40 días de trabajo ininterrumpido que comenzaban con la reunión del comité de crisis a las 6 am y terminaban pasada las 1 de la madrugada.

El sábado 19 constató in situ los daños. “Seguías viendo efervescencia. Nos insultaban, nos gritaban cosas. Veíamos los destrozos y no sabíamos por donde partir. Fue la primera vez en la historia de Metro que estuvo cerrado por más de 48 horas”, dice. Ese día la orden fue levantar información, estructurar cuadrillas, establecer turnos y estimar la magnitud de los daños.

-Hubo muchas imágenes de vecinos llegando con sus mascarillas y palas a ayudar a limpiar...

-Eso fue el domingo en San Pablo. Fue tremendo: la generosidad, las ganas de reconstruir lo que era de ellos. Se pusieron a cantar el himno nacional, colgaron banderas de Chile y los veíamos con las caras llenas de cenizas, las manos sucias. Ese día dijimos “le damos con todo”. Y empezamos la reconstrucción.



De vuelta en el edificio corporativo tomaron la decisión de reabrir 20 estaciones de la Línea 1 el lunes 21. “Eran discusiones permanentes, recibíamos presiones de infinitos lados”, señala.

-Me imagino que sobre todo de los trabajadores que se sentían desprotegidos.

-¡Al revés! Los más apoyadores de todo este proceso fueron ellos. “Qué puedo hacer, estoy en mi casa y quiero ayudar”. Gente de una estación se iba a trabajar a otra, a veces teníamos sobredotación de equipos.

En los días sucesivos fueron sumando de a una nuevas operaciones, al tiempo que armaron licitaciones para la reconstrucción. “El directorio me otorgó poderes especiales para administrar contratos más grandes”, asegura. Y agrega: “Durante esos 40 días hablé prácticamente todos los días con el Presidente que me decía: ‘Don Louis, ¿qué necesita que yo haga para avanzar más rápido?’ Lo mismo los equipos de Hacienda. Parte importante de haber avanzado en la reconstrucción rápidamente se la atribuyo a Briones y Acevedo”.

Lo más complejo del punto de vista de la reconstrucción, dice, fue que permanecía la efervescencia, lo que dificultó la instalación de faenas en las estaciones dañadas, e incluso los equipos que estaban en los procesos de construcción fueron varias veces asaltados. A eso se

un caso positivo.

Luz verde

Este viernes reabrió la totalidad de la red de Metro. El costo final de la reconstrucción fue casi cien millones de dólares menor al que se estimó un año atrás. Esto por tres razones, explica su presidente: se pudieron rescatar más sistemas de los que se previeron inicialmente; se lograron precios incluso más baratos que los de los contratos vigentes en la adjudicación de las obras; y se redujo el alcance de la reconstrucción. “Nos enfocamos en recuperar las estaciones y reforzar los estándares de seguridad”.

-¿Hay decisiones que pudieron haberse tomado diferentes?

-La gracia que tuvo este comité de crisis es que las decisiones en caliente te las enfriaba el resto. Hubo peleas duras: por ejemplo, a qué hora empezamos a operar. Porque si abríamos a las 6 de la mañana, implicaba que la gente de Metro tenía que partir a las 4 en pleno toque de queda, y con toda la logística de transporte que eso significa. Y así eran infinitas las discusiones.

-Mirado en perspectiva, ¿qué explicación tienes para lo que pasó ese día?

-Yo creo que van a pasar muchos años antes de tener una tesis robusta al respecto. Sí creo que hubo una coordinación. Pero yo separaría lo que es la destrucción de lo que es el descontento. Son dos conceptos que si bien coincidieron, son fenómenos distintos. Esperemos que terminen las investigaciones. Todo lo que diga ahora se basa en conjeturas.

De Grange vuelve a subir al metro, ahora va en dirección a El Golf. A diario hace en promedio cuatro viajes en tren subterráneo y en cada parada conversa con personal de la compañía para tener su feedback.

Aunque la parte más dura ya pasó, ahora hay que seguir avanzando en las nuevas obras, las extensiones, y las nuevas líneas, dice. “Faltan todavía los ascensores y escaleras mecánicas de algunas estaciones que fueron dañadas; el tren ruta roja, el tren ruta verde. Tenemos que volver a acercarnos a las comunidades, e internamente hay que ver de qué forma adaptamos las nuevas tecnologías. Todavía queda mucho camino por recorrer”, remata.

Golpe financiero

Ahora Metro traslada 800 mil pasajeros al día, muy por debajo de los 3 millones de 2019. De Grange cree que esa cifra no se volverá a alcanzar, no solo porque la actividad económica está disminuida, y porque no hay estudiantes en clases: "La movilidad en la ciudad después de la crisis sanitaria se va a reducir".

-Buena noticia para la calidad del servicio de Metro y mala para sus finanzas.

-Efectivamente. Pero seguimos siendo el operador más barato del sistema. Cuesta en promedio, en estado de régimen, la mitad que los buses por pasajero transportado. Estamos en el momento financiero más difícil de la historia de Metro. Ahora tenemos que hacer una proyección con una afluencia de pasajeros menor, por lo tanto vamos a tener que definir una nueva tarifa técnica, porque los \$500 ya no nos van a permitir financiarnos. Y más aún sabiendo que a los buses les pagan \$1.000, \$1.200, incluso en épocas en pandemia hasta 6 mil pesos por cada pasajero que transporta.

Te Recomendamos



Constructora Nahmías renuncia a la Cámara Chilena de la Construcción



Casinos en Perú comenzarán a funcionar
¿Cuáles serán los protocolos?



Piñera llama a cuidar el transporte público en reapertura del total de las estaciones del Metro de Santiago