

Transporte público versus transporte privado: un falso dilema

Emilio Duhart Echeverría, arquitecto

Escribir sobre el transporte desde el punto de vista del arquitecto urbanista tiene una amplitud que supera lo que un artículo de prensa pudiese abarcar. En ese sentido voy a referirme a una problemática bastante compleja que puede ser resumida en este ejercicio: el tema del transporte aéreo particularmente enfocado a Chile.

Soy arquitecto y no un especialista del tema, pero puedo dar un punto de vista bastante claro en este campo, por el hecho de haber participado de manera directa en la concepción y realización del nuevo aeropuerto Arturo Merino Benítez (AMB).

La vida hizo que me fuera de Chile en 1963, a los 14 años, y no volviera en 28 años. De retorno a Chile en 1991, quedé impactado por la belleza de la Cordillera de los Andes nevada y la nube de material particulado que inundaba la cuenca de Santiago. Traía el proyecto del concurso internacional para el nuevo aeropuerto que desarrolló un equipo franco-chileno constituido, en lo que se refiere a los arquitectos, por Emilio Duhart Harosteguy y Emilio Duhart Echeverría (arquitectos asociados); Aeroport de Paris (Paul Andreu y Jean Michel Fourcade) y Alberto Montealegre Beach Arquitectos Asociados.

Iniciativa del gobierno del presidente Patricio Aylwin, este proyecto ganó el concurso por sus capacidades de modularidad, flexibilidad y adaptación a la realidad nacional, tomando en cuenta los últimos adelantos tanto en separaciones como en acogida de aviones, y también por su belleza arquitectónica, que correspondía al alma chilena: funcionalidad, solidez, elegancia estructural, belleza espacial y costos razonables.

Fue desarrollado en dos etapas, una exclusivamente internacional y una segunda donde se integraron los vuelos nacionales. En las dos etapas los estudios de crecimiento de los vuelos internacionales e nacionales -flujos que se equilibran globalmente en Chile- fueron superados por la realidad, pues las tasas fueron mayores de lo previsto. Esto significó un colapso en el manejo de las horas punta, que causen desagrado a los pasajeros que lo viven.

Entre las dos etapas hubo un cambio mayor, puesto que el equipamiento público del aeropuerto AMB fue a concesión privada bajo el gobierno del presidente Eduardo Frei y la gestión brillante del ministro de Obras Públicas Ricardo Lagos. Pese a la reticencia del consejero en ingeniería aeroportuaria “Aeroport de París”, que tenían gran experiencia en ese tema, tomando en cuenta en particular el ejemplo bastante catastrófico de la privatización del aeropuerto de Ezeiza en Buenos Aires, el gobierno concretó sus políticas de concesiones privadas tanto en el aeropuerto como en las carreteras que lo comunican con la ciudad. Esto, con un éxito reconocido a nivel internacional. Chile salió así de su imagen de país subdesarrollado que tenía en esas áreas en los años 90.

La concesión privada hizo su trabajo respetando en parte el plan maestro de base, fuera de cometer un error mayor construyendo un hotel pegado al terminal actual. Este edificio que estaba previsto en el plan maestro de base alejado unos 500 metros del terminal, congela con su posición actual el área vital de contacto ciudad-terminal y altera la imagen arquitectónica de la puerta de entrada y salida del país, pues por su arquitectura de hormigón opaca en contradicción con la transparencia y la elegancia de las estructuras metálicas del terminal.

Toda iniciativa privada como pública tiene ventajas y desventajas. En el caso del aeropuerto el consorcio SCL invirtió en lo que era más rentable y menos costoso: completar el primer terminal, elemento básico y desarrollar al máximo las salas de embarque para tener la mayor cantidad posible de aviones en contacto con las mangas. A plazo este esquema colapsa, pues no se equilibran las áreas de salas de embarque con las áreas de procesamiento de pasajeros y equipajes del terminal. Ahora sí, se llega nuevamente a un colapso con el aeropuerto, que fue escogido como el séptimo mejor del mundo en una encuesta hecha por la revista Forbes, lo que significa que la gestión del consorcio SCL fue de alto nivel, a diferencia de lo

que ha pasado en Argentina. La ampliación del aeropuerto se transforma en una urgencia nacional como lo anunció el 20 de abril de 2008 el ministro de Obras Públicas Sergio Bitar.

Visión de futuro

Sea cual sea la alternativa de futuro -políticas públicas o privadas-, se debe lograr que el aeropuerto siga manteniendo su estatus de mejor equipamiento aeroportuario de la costa pacífica en lo que se refiere a Latinoamérica.

La dificultad va a residir siempre en las proyecciones a futuro. Un aeropuerto se diseña en primera instancia a nivel de plan maestro. El de Santiago tiene un excelente concepto, es un proyecto en forma de U compuesto básicamente de tres terminales, todos concebidos de manera extremadamente flexible y modular, generando economías de escalas evidentes, lo que permite acompañar de manera funcional los trends de crecimiento de flujos.

¿Será capaz un consorcio privado de determinar de manera justa y objetiva las inversiones que se deben hacer en los veintes próximos años en Chile, cuando Chile acoja entre 25 y 30 millones de pasajeros?

La construcción de un nuevo terminal es ahora indispensable y el gobierno está nuevamente consultando a Aeroport de Paris para un estudio a futuro. Si la lógica del excelente concepto inicial se mantiene, el aeropuerto AMB se desarrollará, como me lo dijo de manera entusiasta el presidente Ricardo Lagos en un encuentro informal, “terminando la U”.

Pero, ¿podría un consorcio privado manejar los intereses privados del país a largo plazo, tomando en cuenta un aumento mayor de los vuelos provenientes de Asia a América del Sur y haciendo las inversiones importantes que significarán los dos nuevos terminales para terminar la U? ¿O tendrá que ser una política voluntarista, que en general logra a llevar a cabo el poder público, que representa los intereses fundamentales del país? El ejemplo chileno permite dar una respuesta: el nuevo aeropuerto AMB fue voluntad pública y más tarde pasó a la concesión privada con sus ventajas e inconvenientes.

Lo que espero personalmente es que mucha materia gris sea nuevamente insertada en este problema, manejando las decisiones sin precipitación, y que exista debate público y democrático, para así evitar errores que se cometen cuando sólo prevalece un punto de vista tecnocrático o a corto plazo.

La puerta de entrada y salida del país tiene que seguir estando a la altura de la belleza geográfica y humana de éste.

