

El ingeniero, quien presidía Metro de Santiago en 2019, reflexiona sobre el caos que vivió el tren urbano

Louis de Grange y el 18-O: "Fue la destrucción del principal motor de equidad social de nuestra ciudad"

"Estaba el lumpen instalado y agredía a las personas" de la empresa, recuerda sobre el estallido. A casi un lustro de aquellas frenéticas jornadas, resalta el compromiso de los funcionarios para restablecer el servicio.

MACARENA CERDA M.

Siete estaciones completamente incendiadas, 18 parcialmente quemadas, 93 con múltiples daños y apenas 18 sin destrozos. Así quedó el metro de Santiago tras el estallido de 2019, cuya ola de violencia produjo un ataque devastador al tren urbano, columna vertebral del sistema de transporte capitalino.

Hoy, en la antelasa de cumplirse cinco años del 18-O, Louis de Grange (51), quien ejercía como presidente de la empresa en ese momento crítico, reflexiona ante "El Mercurio" sobre aquellos duros momentos y lo que vino después.

El ex titular de Metro observa con detenimiento las fotografías de la estación San Pablo de la LL, envuelta en humo y cenizas. En el centro, se distingue un tren quemado. Algo de él parece volver ahí.

"Son terribles las imágenes, son brutales, inexplicables. Mucho dolor, pena, impotencia", reconoce.

"Fue la destrucción del principal motor de equidad social de nuestra ciudad, una ciudad muy desigual e injusta. Cómo sufrió ese nivel de daño, es inexplicable", remarca De Grange, hoy decano de la Facultad de Ingeniería y Ciencias de la Universidad Diego Portales (UDP).

Gestiones complejas en medio del caos

"Había invasión a las vías; lanzaban objetos, monitores, pantallas. Empezaron a agredir a la boletería, a los equipos de seguridad de Metro. Eso obligó a los equipos técnicos, con aprobación mía y del comité de crisis, a ir cerrando estaciones, tramos completos. Y como esto solo aumentaba durante el día, finalmente en la tarde se cerró la red completa, por primera vez en la historia de Metro, y eso es algo que sin duda alguna permitió salvar vidas", recuerda el ingeniero civil al recordar aquel viernes 18 de octubre de 2019.

—¿Cuál fue otra decisión difícil que tuvo que tomar entonces?

"La decisión de abrir estaciones al lunes siguiente. Estuvimos todo ese fin de semana, sábado y domingo, recorriendo estaciones, viendo el nivel de daño. En algunas no pudimos estar mucho rato, porque estaba el lumpen instalado y agredía a las personas de Metro, lanzaba piedras y llegaba con palos".

—¿Cómo manejó el estrés pro-



Louis de Grange presidió Metro entre 2018 y 2022. Hoy es decano de la Facultad de Ingeniería y Ciencias de la U. Diego Portales.

fesional?

"Fue súper difícil. Yo creo que si no hubiese tenido cerca a la calidad de persona y de profesional que representan los equipos de Metro, no hubiese podido, simplemente".

—¿Y cómo fue en el sentido más personal?

"La primera semana bajé 5 kilos. No dormía, o dormía 2 o 3 horas al día, eso prácticamente todo el primer mes. Nos juntábamos todos los días, entre 5 y 6 de la mañana, y trabajábamos hasta las 11 o 12 de la noche".

—¿Cómo fue su relación con el Gobierno durante el estallido?

"Por suerte, el Presidente Piñera siempre confió en Metro. Había discusiones muy fuertes, a mí me tocaba enfrentar a ministros, a subsecretarios por las decisiones (...). Pero el Presidente Piñera siempre apoyó las decisiones de Metro, incluso con opiniones diversas de su gabinete".

—¿Cómo evalúa la gestión de Metro durante este gobierno?

"Afortunadamente, los equipos de Metro, en general, se han mantenido. El gerente general actual, Felipe Bravo, es un gran profesional, ha hecho su carrera completa dentro de la empresa (...). Quizás echo un poco de

“Nicolás Valenzuela nunca debió haber aceptado el cargo, aunque se lo hayan ofrecido (...). Su permanencia habla mal de él como persona y como profesional”.

“Metro durante mucho tiempo fue considerado, incluso por el actual ministro de Transportes, como un lujo”.

menos más protagonismo de los equipos de Metro. Tengo la sensación de que otras autoridades se visten mucho con Metro, cuando realmente el mérito de las nuevas estaciones de metro, de los buenos resultados de satisfacción de sus usuarios, de evaluación ciudadana, son méritos de Metro (...). Veo a otros actores tomándose la foto y no veo a los equipos de Metro, eso quizás me gustaría más. Yo creo que el protagonismo de los equipos de Metro está disminuido".

—Le tiene mucho cariño al metro...

"El metro durante mucho tiempo fue considerado, incluso por el actual ministro de Transportes (Juan Carlos Muñoz), como un lujo. De hecho, en el diseño del Transantiago, en el cual participó el actual ministro, no se consideró ni un kilómetro adicional de metro. O sea, durante muchos años, décadas, tanto la academia como cierta parte del mundo profesional consideraban que el metro era un lujo, que se podía hacer lo mismo con buses y más barato. Pero cuando



"TERRIBLES, BRUTALES, INEXPLICABLES".— El ingeniero repasa junto a "El Mercurio" algunas imágenes de estaciones y trenes quemados.

uno veía la evidencia empírica, eso no es así a nivel mundial (...). Yo me di cuenta de eso cuando empezó el Transantiago, y empecé a empujar Metro, junto con otros profesionales, por supuesto (...). Todas esas cosas, desde temprano, a mí me empujaban a impulsar Metro".

Polémicas por director y comercio ilegal

Tres años después del estallido, en 2022, afloraron los cuestionamientos a la designación de Nicolás Valenzuela Levi como director de la estatal. Las críticas apuntaban a un tuit que el arquitecto frenteamplista había escrito el mismo 18-O, en el que apuntaba: "Evadir, no pagar, otra forma de luchar", junto a cuatro corazones lilas y el mensaje "#EvasiónMasiva".

—¿Qué opina de que continúe ejerciendo como director de Metro?

"Yo creo que Nicolás Valenzuela nunca debió haber aceptado el cargo, aunque se lo hayan ofrecido. Si se ha mantenido en el cargo es porque considera que él es más importante para Metro que el daño que genera. Probablemente, él tiene una opinión de sí mismo muy alta, y él considera que es muy importante para Metro como para renunciar, pero es inaceptable tener en el directorio a alguien que no solo llamaba a evadir, sino que aplaudía la evasión, felicitaba a los evasores. Entonces, yo creo que su permanencia habla mal

de él como persona y como profesional".

—¿Cómo ve el problema del comercio ambulante en el metro?

"Metro no tiene la fuerza por sí solo de enfrentarlo, no es una empresa de seguridad (...). Hubo también durante bastante tiempo en el anterior gobierno, que la entonces oposición, que es el actual gobierno, defendía también al comercio ambulante. Recordemos que la alcaldesa de Santiago (Iraci Hassler, PC) dijo que iba a abrir 1.500 cupos para comerciantes ambulantes. Entonces, nuevamente hubo una apología, al igual que la evasión, una apología al comercio ilegal".

—¿Usted cree que el estallido provocó cambios permanentes en la manera en que se gestiona el metro?

"Yo creo que sí, que, por ejemplo, ha inhibido a los equipos de Metro en materia de seguridad. Los equipos en estaciones quizás están más temerosos".

—A cinco años del 18-O, ¿qué quemo el metro?

"La fiscalía es la que está a cargo de hacer la investigación. Metro proporcionó todos los antecedentes, siempre entregó toda la información disponible, todos los videos disponibles en las cámaras, con sus cámaras con 30 años de antigüedad; por lo tanto, no son para hacer análisis forense o reconocimiento facial, son para gestionar flujo. Se proporcionó toda esa información, que no le permitió a la fiscalía quizás hacer un trabajo más preciso, pero hubo más de 100 formalizados, decenas de procesados y una docena de condenados".

Y apunta: "Yo creo que quizás las actuales autoridades de Metro tienen más información, porque yo dejé el cargo hace dos años y medio".

—¿Volvería a presidir Metro?

"Las segundas partes nunca son buenas (...). Hay una relación muy linda, recuerdos lindos, pero las segundas partes nunca son buenas".

Una recuperación a toda velocidad: "Había un gran compromiso"

—¿Cuáles fueron los desafíos para restablecer prontamente el servicio del metro?

"Era muy difícil, pero creo que lo primero es destacar la capacidad de los equipos de Metro. O sea, en verdad, profesionalmente, los mayores expertos de metro de América Latina, y a nivel mundial, están en la empresa. Eso ayudó mucho. Y también había un gran compromiso de ellos, que trabajaron mucho más de lo que les correspondía por contrato".

A juicio de De Grange, "hubo un compromiso,

una expertiz, y esfuerzo de los equipos de Metro, y también un apoyo permanente del presidente Piñera. O sea, él mandató el aumento de capital para financiar los 256 millones de dólares que significaba la reconstrucción".

Y es que el daño causado fue tan mayúsculo que de las 136 estaciones de la red, 118 sufrieron algún tipo de perjuicio, con San Pablo, Trinidad, San José de la Estrella, Los Quillayes, Elisa Correa, Protectora de la Infancia y La Granja como las más afectadas.

—¿Cómo estaría hoy el metro si no hubieran existido el 18-O ni la pandemia?

"Yo creo que tendría más adelantado probablemente los proyectos de expansión, las líneas 7, 8 y 9. Se hubiesen inaugurado antes las extensiones de las líneas 2 y 3, por una parte. Y creo que podríamos haber avanzado más en algunos temas complementarios, quizás con proyectos de espacio público, de infraestructura y de equipamiento comunitario".