

probabilidad de falla de alguna de estas puertas puede incrementar las interrupciones menores. Estas se pueden asociar a fallas mecánicas de las puertas, fallas de los sistemas y deterioros causados por los usuarios.

Un segundo riesgo está relacionado con la reducción en la oferta que generan las puertas de andén. En efecto, estos dispositivos aumentan el tiempo de detención de los trenes en cada estación por sobre los cuatro segundos, lo que debe multiplicarse por las 27 estaciones y ambos sentidos de operación. Como consecuencia, se reduce la velocidad comercial promedio en cerca de un 5%, y con ello la frecuencia. El impacto sobre la oferta es equivalente al de dos trenes menos, lo que en horarios punta puede aumentar significativamente los niveles de hacinamiento dentro de los coches y en los andenes.

Por lo tanto, si bien el espíritu del proyecto puede ser positivo, veo importantes riesgos que podrían anular los eventuales beneficios, y que me parece relevante debatir.

LOUIS DE GRANGE C.

Decano Facultad de Ingeniería y Ciencias, UDP
Expresidente de Metro

Puertas en andén de Línea 1

Señor Director:

Las interrupciones de servicio en nuestro metro, causadas en su mayoría por agentes externos al servicio, tienen un enorme impacto sobre el desplazamiento de cientos de miles de personas. A fin de mitigar este gran problema, Metro optó por avanzar en la instalación de puertas de andén, similares a las existentes en las líneas 3 y 6, pero para la Línea 1, la más antigua y la de mayor carga en el sistema.

Si bien estas puertas debiesen reducir el número de interrupciones de alto impacto, evitando escenarios de colapso de la ciudad, conlleven algunos riesgos que es importante adelantar.

El primero de ellos es que, para las 27 estaciones de la Línea 1, en ambos sentidos de operación, se requerirán cerca de 1300 puertas de andén. Considerando que la Línea 1 es la de mayor afluencia del sistema, la