

Fecha: 23-05-2025
Medio: El Mercurio
Supl.: El Mercurio - Cuerpo C
Tipo: Noticia general
Título: Instalación de puertas de andenes de la L1 del metro tardará dos meses por estación

Pág.: 5
Cm2: 398,3
VPE: \$ 5.232.625

Tiraje: 126.654
Lectoría: 320.543
Favorabilidad: ☐ No Definida

Primeras estarán operativas en diciembre, en San Pablo:

Instalación de puertas de andenes de la L1 del metro tardará dos meses por estación

DIERK GOTSCHLICH M.
Enviado especial a Leipzig (Alemania)

El servicio del metro de Santiago ha experimentado una serie de percances en el último tiempo, lo que ha obligado a interrumpir varias veces el principal servicio de transporte en la capital, sin contar los cortes por problemas externos —como lo son la caída de objetos o la presencia de personas en las vías—, sino que exclusivamente por fallas propias.

El presidente de la empresa estatal, Guillermo Muñoz, se refirió ayer a aquel tema en el Foro Internacional de Transporte de la OCDE (ITF), que se lleva a cabo en Leipzig (Alemania), bajo la presidencia de Chile (ver texto relacionado).

Al respecto, Muñoz lamentó el alza del 3% en los inconvenientes técnicos durante el primer trimestre de 2025.

Para enfrentar ese problema, sostuvo que la empresa alista un plan de renovación que cambiará los trenes antiguos por unos de mejor estándar. En total, 20 serán reemplazados, principalmente en las líneas 1 y 5, donde aún operan algunos de los primeros vagones del tren subterráneo, característicos por su color celeste y forma más cuadrada (los modelos NS74 y NS93). Todo, en paralelo a la construcción de las nuevas líneas 7, 8 y 9.

De poniente a oriente

A lo anterior se suma la instalación de las puertas de andén en la L1, como las de las más modernas (3 y 6), con lo que se busca separar lo que ocurre en la zona de espera del riel, y así evitar las interrupciones por problemas ajenos al sistema.

“Esperamos que se reduzcan prácticamente a cero, que es lo que pasa en las líneas automáticas (3 y 6)”, sostuvo.

“La L1 es por donde pasa el

Las primeras obras se realizarán durante la noche para no interrumpir el servicio, que este año ha presentado interrupciones y fallas.



Al estilo de la Línea 6 (en la foto), la L1 incorporará puertas en los andenes. Es el tramo más antiguo del tren urbano: comprende 27 estaciones, entre San Pablo y Los Dominicos.

mente para la intervención y poder trabajar ahí. Así que va a ser un poco más sencillo, no así en las estaciones que vienen; vamos a ir avanzando desde el poniente hacia el oriente”.

Adelantó que tardarán un par de meses por cada estación: “Vamos a ir aprendiendo e ir haciéndolo en menos tiempo, pero de ahí en adelante debiéramos ir entregando cada dos meses”.

El proyecto hacia el aeropuerto

Aunque no se ha anunciado de manera oficial, Muñoz habló sobre la posibilidad de contar con un servicio al aeropuerto.

La idea, planteó, “contempla alrededor de 6 km de un tren más ligero, con menor capacidad que las líneas tradicionales de metro, que pueda ser hecho a través de la inversión y operación de una empresa privada. Pero todo ese modelo de negocios se va a empezar a detallar cuando se anuncie finalmente”.

65% o 70% de nuestros pasajeros, ya sea porque se suben en la L1 o porque combinan con ella. Entonces, para nosotros es la arteria principal. Cualquier cosa que pase afecta a todo el resto de la red. Es una línea que tradicionalmente no tiene muchas interrupciones, pero cuando tene-

mos una interrupción, sabe todo Chile”, dijo Muñoz.

Las obras comenzarán este año en la estación San Pablo. “El desafío es que nunca detengamos el servicio, menos de la L1. Vamos a hacer un trabajo que se coordina en las cuatro o cinco horas de ventana que tenemos

en la noche, mientras la operación está detenida”, detalló el ingeniero.

Muñoz agregó que “al ser la estación terminal es un poco más sencilla porque podemos usar la operación de entrada y salida de los trenes hacia un andén y el otro dejarlo exclusiva-

Foro de transporte de la OCDE en Alemania se centra en cómo responder a los desafíos del cambio climático

Con un pie de cueca frente a autoridades de todo el mundo, el ministro de Transportes, Juan Carlos Muñoz, cerró la presentación de Chile en la cumbre de Leipzig.

La instancia reúne cada año a delegaciones del mundo para debatir sobre los desafíos del transporte. En esta oportunidad, la cita es presidida por Chile, por lo que el país ha tenido un rol protagónico, al punto que el principal representante nacional se subió al escenario a bailar, algo inédito según los organizadores.

De hecho, el secretario general del foro, el surcoreano Young Tae Kim, incluso bromeó después y dijo —en un intento de español—

que “Muñoz es un gran bailarín”.

Este año participan más de 1.200 delegados de 80 países, para abordar la necesidad de que los sistemas de transporte se adapten y sean resilientes frente a interrupciones e impactos naturales que se han agravado con el cambio climático.

Muñoz ha enfocado sus intervenciones en que Chile debe lidiar con todo tipo de desastres naturales, como terremotos, tsunamis, aluviones, incendios forestales e inundaciones, y cómo se ha buscado anticipar y enfrentar sus efectos en la movilidad.

El secretario de Estado también enfatizó en la implementación de la electromovilidad en el

transporte público: dijo que hay 2.530 buses eléctricos operando hoy en Santiago, y habrá 4.400 en todo el país para finales de 2025.

Asimismo, planteó que se debe trabajar por incentivar a la ciudadanía a realizar viajes más cortos, y usó el ejemplo de los días de elecciones en Chile:

“Lo que hicimos fue asignar a todos al centro de votación más cercano a su casa, y luego mucha gente empezó a caminar, otros empezaron a ir en bicicleta, y quienes usaban transporte público tenían un viaje mucho más corto”, aseguró, junto con señalar que hicieron una reorganización de los turnos de los choferes.