

Fecha: 15-01-2026
 Medio: Las Últimas Noticias
 Supl.: Las Últimas Noticias
 Tipo: Noticia general
 Título: La tuneladora que excavaba la Línea 7 quedó en panne: Metro ordenó desarmarla

Pág.: 6
 Cm2: 521,2

Tiraje: 91.144
 Lectoría: 224.906
 Favorabilidad: ☐ No Definida

Megaestructura de origen chino será devuelta a sus dueños

La tuneladora que excavaba la Línea 7 quedó en panne: Metro ordenó desarmarla

Tenía que cavar 6,6 kilómetros a razón de 17 metros por día. Pero se echó a perder a los 1.300 metros. La empresa volverá al método tradicional.

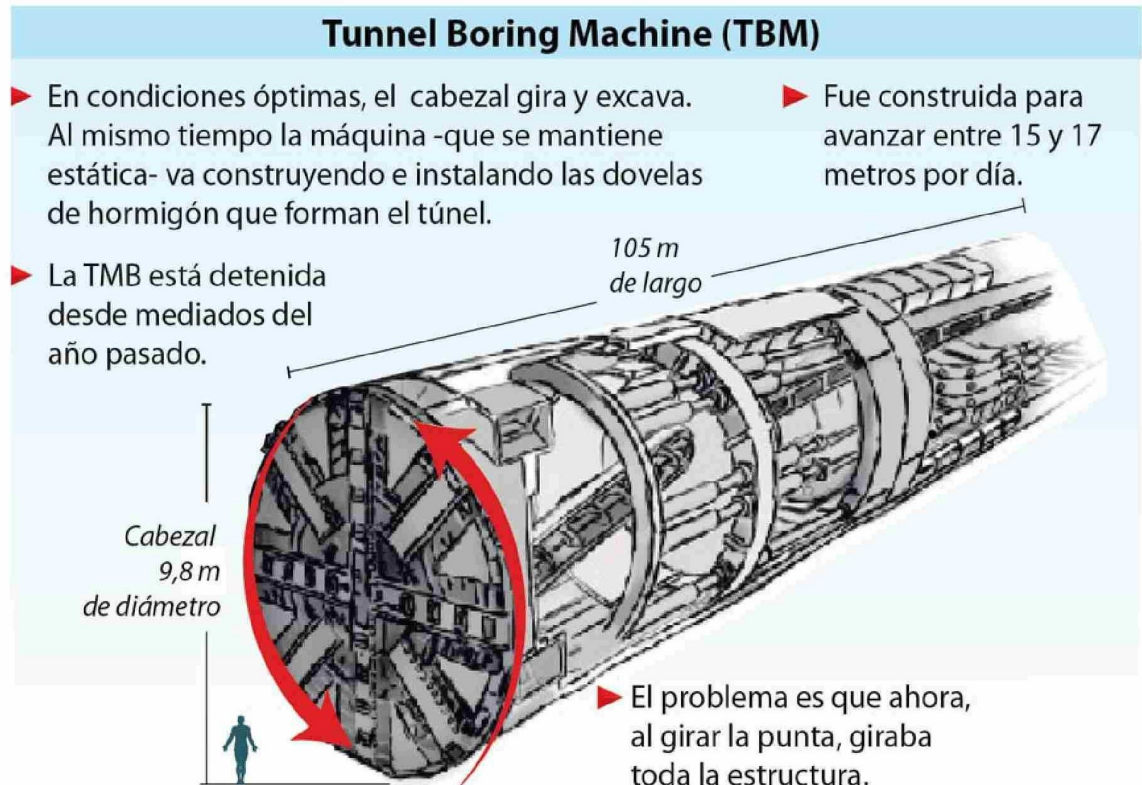
JORGE NUÑEZ

A poco más de tres años de su inicio, la construcción de la futura Línea 7 del Metro, que unirá Renca y Vitacura en 37 minutos, registra su primera gran baja. Se trata de "La Matucana", la primera tuneladora que operaba en Chile y que debido a sus constantes fallas, será devuelta anticipadamente a China, donde fue construida.

"Se decidió poner término anticipado al contrato con TBM y Túnel SpA por incumplimientos graves y reiterados, los que se agravaron con la falla que presenta esta máquina desde mediados del año 2025", explica Ximena Schultz, gerente de la División Proyectos del ferrocarril subterráneo de Santiago, quien explica por qué se tomó esta opción tan drástica.

"El problema de esta falla en particular surge por una deficiencia en la operación por parte del contratista, que hace que la máquina se gire sobre sí misma", detalla la ingeniera. Esto no es un problema menor, especialmente si se considera el tamaño de la tuneladora.

Hablamos de un coloso de 110 metros de largo por 9,8 metros de ancho, con capacidades extraordinarias. Además de excavar diaria-



mente entre 15 y 17 metros de túnel, esta máquina va instalando automáticamente el revestimiento de cada metro avanzado.

Dicho revestimiento corresponde a una serie de anillos de hormigón prefabricado, compuestos cada uno de siete secciones o dovelas. A medida que la máquina avanza, sus 25 operarios se encargan de que la galería vaya quedando sellada.

Duró poquito

El problema es que la máquina alcanzó a funcionar muy poco, antes de estropearse. "Ellos buscaron distintas alternativas para recuperar la operación, pero

no fueron del todo satisfactorios", sentencia Schultz.

Sin embargo, en Metro no cejan en su carrera por completar los 26 kilómetros y 19 estaciones, antes de diciembre de 2028. Eso, a pesar de que la tuneladora solo avanzó 1,3, de los 6,6 kilómetros que debía completar, los que habrían representado aproximadamente el 25% del trazado.

"El resto de la línea se excava con el método convencional y hoy llevamos más de 16 kilómetros de túneles", asegura la ejecutiva, quien no quiere ni escuchar hablar de atrasos. "El resto de los tramos van avanzando de acuerdo al programa.

También tenemos un montón de contratos de los sistemas asociados, como vías, catenarias, material rodante y sistemas eléctricos, que van avanzando muy bien".

Aunque admite que esta falla "sin duda genera un impacto", cree que este "podría retrasar máximo siete meses las obras, pero ya estamos trabajando en planes de continuidad". De hecho, para ponerse al día con el trabajo atrasado de "La Matucana", ya adjudicaron nuevos contratos a otros contratistas, que esta vez trabajarán como siempre. Usarán el clásico método austriaco, que consiste en cavar piques y galerías, tal

como si se tratara de una mina subterránea.

Desarmada

En cuanto al futuro de la tuneladora, Schultz es clara. "La máquina es completa responsabilidad del contratista y lo que tiene que hacer es sacarla completa y llevársela. No va a quedar nada dentro del túnel, porque la máquina no es nuestra. Además, en este caso, se encuentra en un lugar donde se puede sacar completamente".

Igual de tajante es cuando se le pregunta por esta pobre experiencia. "Las tuneladoras son un método que está probado internacional-

mente y que es muy bueno. Esta máquina, cuando estaba operando, lo hacía a un ritmo satisfactorio", asegura.

Tanto así, que al comparar la velocidad de avance de la tuneladora con el método austriaco, asegura que "ambos métodos son bastante equivalentes en cuanto a performance". En su opinión, los dos tienen ventajas y desventajas.

En este punto hace un alto. "Me gustaría aclarar que las líneas 8 y 9, siempre han estado planificadas con el método tradicional. Nunca fueron pensadas con la tuneladora, pero en ningún caso descartamos usar esta tecnología en futuros proyectos".