

Urbanistas valoran el proyecto, pero piden revisar algunos aspectos

Metro al aeropuerto tendrá carros ligeros y será de una sola pista

JORGE NUÑEZ

El 2032 Santiago se convertirá en la primera capital sudamericana en contar con una conexión de ferrocarril subterráneo entre el tramo urbano y su principal aeropuerto internacional.

Así lo confirmó este lunes el jefe de Metro de Santiago, Guillermo Muñoz, quien junto al Presidente Gabriel Boric y los ministros de Transportes, Juan Carlos Muñoz, y de Obras Públicas, Jéssica López, llegaron hasta las obras de construcción de la Línea 7, en la comuna de Cerro Navia. Allí anunciaron los estudios para construir de la futura Línea A, que será la primera en ser nombrada con una letra y que tendrá un aspecto distinto al resto de la red.

“Al tratarse de trenes un poco más ligeros que los que opera Metro actualmente, requerirán de un túnel más angosto y de una sola vía, sobre todo porque este trazado contará únicamente con dos terminales: la estación Huelmo, frente al nuevo Hospital Félix Bulnes, en la comuna de Cerro Navia; y la otra en algún punto del aeropuerto Arturo Merino Benítez”, adelanta el jefe de Metro.

Será un recorrido completamente subterráneo de 6,5 kilómetros y 7 minutos, cuyo valor de construcción se financiará con el cobro de los pasajes. “Proyectamos que esta línea transportará aproximadamente nueve millones de pasajeros anuales y que el valor por viaje será de unos 3.000 pesos, lo que beneficiará no solo a los turistas, sino también a la gente que trabaja en la principal terminal aérea del país”.

En cuanto a los tiempos de viaje, el ministro Juan Carlos Muñoz destacó los márgenes de ahorro. “Desde la estación Los Héroes, en el corazón de



CAPTURA DE VIDEO

La nueva Línea A debería transportar unos 9 millones de pasajeros anuales.

Deberá entrar en servicio en 2032, tras dos años de estudio y cinco de construcción.

Santiago, bajaremos de 78 a solo 34 minutos y desde la Plaza Baquedano, de 84 a 31 minutos, lo que permitirá viajes más cortos, seguros y expeditos”, dijo.

Los trenes también marcarán una diferencia. “Aunque aún hay que ver muchos detalles, sabemos que los coches serán más ligeros que los actuales, pero igual de flexibles, lo que nos permitirá contar con formaciones de cuatro carros o más, en temporada alta; así como trenes de dos coches, cuando la demanda baje”, adelantó el jefe de Transporte.

Revisar trazado

Sin embargo, no todos están de

acuerdo en cómo se están haciendo las cosas en Metro.

Iván Poduje, arquitecto y urbanista, cree que la idea es buena, pero hay que darle algunas vueltas más.

“Me parece bien, porque es una medida que potencia el turismo, la imagen de Santiago y la demanda del aeropuerto, aunque el trazado debe ser revisado, porque qué sentido tiene construir un túnel subterráneo, que es el doble de caro, cuando pasará por terrenos eriazos o industriales”, se pregunta el ex candidato a alcalde de Viña del Mar.

Igual de escéptico se muestra Américo Ibarra, profesor asociado e investigador de la Facultad de Arquitectura y Ambiente Construido de la Usach, quien cuestiona la oportu-

nidad de esta inversión. “Acá la pregunta clave es si esa es una inversión que deba tener prioridad por sobre los hospitales, porque si ese monto se aplica a Salud, podría resolverse cerca del 50% de la lista de espera según datos del año 2024”, opina el director del Observatorio de Políticas Públicas del Territorio, de esa casa de estudio.

Pese a ello, no minimiza los beneficios que la Línea A podría traer a toda la ciudad. “En principio podrían apreciarse diferentes ventajas, como por ejemplo la reducción de los tiempos de viaje para los trabajadores, descongestión, menos contaminación, mejores accesos y seguridad, además de que aumenta la competencia y disminuye los costos de transporte”, finaliza.