

Costo sería parecido a financiar una línea nueva: Los desafíos de la apuesta de Metro por cambiar las puertas de andenes en líneas viejas

Según el presidente de la estatal, es necesario porque las fallas son una "complicación para la red completa".

MARIANNE MATHIEU

Diversos factores interrumpen el servicio del metro en Santiago, ante lo cual ya se han realizado algunas medidas para mejorar el servicio. Pero ahora se analiza hacer que el estándar de las líneas más antiguas, como la 1, sea similar al de las nuevas, por ejemplo, instalando puertas en los andenes, semejantes a las de los tramos 3 y 6.

Aún no están los detalles, pero en Metro esperan tenerlo definido a fin de año y con ello avanzar hacia tecnologías que no solo permitirían prevenir la presencia de personas en las vías, sino que, con trenes de pilotaje automático y nuevos torniquetes, mejorar la frecuencia de viajes y disminuir la evasión.

Así lo comenta el presidente de Metro, Guillermo Muñoz, quien sostiene que este plan de modernización se debe a que "hay varios sistemas que empiezan a entrar en obsolescencia, como es natural", y si bien no hay cifras concretas, dice que el plan para las cuatro líneas "es tan costoso como una nueva línea".

Asegura que partirían por la Línea 1, por su masividad, y afirma que en una red grande, el "que se dependa todavía muy fuertemente de una línea que tiene una resiliencia baja es una complicación para la red completa".

LÍNEA 1
 El tramo más antiguo de la red sería el primero que empezaría a modernizarse.



LÍNEA 1.—De las seis líneas de Metro, la Línea 1 es la principal y transporta a cerca del 40% de los pasajeros del subterráneo.

Clemente Pérez, expresidente de la estatal (2007-2010), acota que "parecen medidas muy necesarias e importantes; van a aumentar la frecuencia de los trenes, y también en las demás líneas", y que la implementación de las puertas "es algo positivo sobre todo en andenes como los de la Línea 4A, que son muy estrechos. Es una inversión relevante, es una modernización importante porque te permite mejorar la frecuencia y la seguridad".

Eso sí, el también expresidente de Metro Louis de Grange (2018-2022) advierte que la implementación de las puertas tiene varias dificultades: "Requiere

que todos los trenes sean idénticos, y eso no ocurre (en todas las líneas). Además, tienes que cambiarles el pilotaje automático a muchos de los trenes, y tendrías que tener cerradas estaciones o tramos de la línea quién sabe por cuánto tiempo".

El también director de la Escuela de Ingeniería Industrial de la UDP añade que "esas puertas de andén suelen funcionar bien cuando tienes baja demanda, cuando no tienes un flujo muy alto", porque si no "la probabilidad de que haya fallas técnicas es mucho mayor". Y postula que el costo para toda la Línea 1 podría bordear los US\$ 200 millones: "Si al final vas a gastar millones, mejor haz una extensión (de línea) nueva".