LITORALPRESS

Fecha: 26-01-2026
Medio: El Mercurio
Supl. : El Mercurio - Cuerpo C
Tipo: Noticia general
Título: Presidente de Metro, tras falla en la tuneladora de la Línea 7: "Estamos trabajando para recuperar el retraso"

Pág. : 7
Cm2: 765,0

Tiraje: 126.654
Lectoría: 320.543
Favorabilidad: No Definida

Guillermo Muñoz asegura que puesta en servicio se mantiene para finales de 2028

Presidente de Metro, tras falla en la tuneladora de la Línea 7: "Estamos trabajando para recuperar el retraso"

El ingeniero civil dice que el término de la obra no debiera atrasarse, pese a la demora de entre cinco a siete meses que significó la mala operación de la máquina. Además, plantea que a fin de mes empezará la marcha blanca de las primeras puertas de andén de la Línea 1, y que en marzo estarían listas dos estaciones.

DIERK GOTSCHLICH

Por cerca de dos horas, el viernes se produjo una nueva interrupción en el servicio de la Línea 1 del metro a causa de una persona en la vía, lo que forzó al cierre de cuatro estaciones.

El hecho volvió a evidenciar la vulnerabilidad de la principal arteria de la red del transporte subterráneo de Santiago, y recordó la serie de fallas y paralizaciones en el servicio en 2025.

Para evitar esos incidentes, se trabaja en la instalación de puertas de andén —como las que existen en las líneas 3 y 6—, que separan la zona donde esperan los pasajeros y el carril por donde transitan los trenes.

Guillermo Muñoz, presidente de Metro, conversó con "El Mercurio" en São Paulo, Brasil, hasta donde viajó para la presentación del primero de los trenes que tendrá la Línea 7. El ingeniero civil aseguró que las puertas de andén deberían reducir en cerca de 60% la tasa de incidentes, dado que ese porcentaje "de las interrupciones que tenemos se debe a incidencias externas; cosas que caen, personas y animales que entran a la vía".

—¿Cómo avanza la instalación de las puertas de andén en la L1 respecto de los planes originales?

"Estamos iniciando las pruebas del primer andén de la estación San Pablo. Está completamente terminada la instalación en todo el andén (el de llegada, que no ha estado operativo desde mediados del año pasado), y esperamos que hacia fines de mes se inicie una marcha blanca (...). Y, en paralelo, iniciar la instalación en el andén de estación Neptuno. Nuestra estimación es que hacia fines de marzo tendremos dos estaciones *full* operativas con puertas de andén: San Pablo y Neptuno".

—Usted planteó el año pasado que tardaría dos meses cada estación. ¿Se alteró ese plazo?

"Nos hemos tomado un poco más de tiempo, pero esperamos que en la medida de que vayamos tomando más ritmo eso se pueda ir modificando".

—¿Cuándo estarían instaladas las puertas en toda la línea?

"En 2029 estarán listos todos los tramos. Es probable que vayamos priorizando los sectores más críticos, pero al ser un trabajo que se hace sin interrumpir la línea, es un poco más el tiempo que se tarda".

—¿Se prevé que aumente el tiempo de viaje por los cierres de las puertas?

"En el modelamiento que hicimos de la operación, si bien hay un aumento de detención producto del uso de las puertas, es prácticamente despreciable en el circuito total de la red. Si además ponemos el hecho de que se van a disminuir las demoras totales en un 60%, es un proyecto que genera un beneficio enorme a la L1. Aunque sea un aumento de tiempo de algunos segundos, no se compara con los enormes beneficios en la misma cantidad de tiempo que se va a ahorrar producto de la no incidencia del pasajero con la vía".

DIERK GOTSCHLICH

Guillermo Muñoz asistió el martes, junto a la gerenta de la División de Proyectos de Metro, Ximena Schultz, a la presentación del primer tren de la Línea 7 en la fábrica de la empresa Alstom en Taubaté, estado de São Paulo, Brasil.

—¿Y eventuales fallas que pueden ocurrir en las puertas?

"Es que las fallas son muy puntuales, se puede ver en las líneas automáticas (3 y 6). Se refieren a una puerta, y cuando una no funciona, tienes otras tantas que puedes usar. Puede haber fallas, pero las que hemos presentado en las líneas automáticas son muy bajas".

Plazos luego de falla de la tuneladora

—Tras la falla de la tuneladora, ¿cuándo está previsto que empiece a operar la L7?

"Hoy seguimos manteniendo como fecha de término fines de 2028. Es de público conocimiento que por el retraso de uno de los contratistas hemos decidido cambiarlo por otros dos, y eso ha generado hasta la fecha un retraso de entre cinco y siete meses que esperamos recuperar con estos nuevos contratistas. Así que mantenemos la fecha de inicio de puesta en servicio hacia fines de 2028".

—¿No debiera significar un retraso mayor, hacia 2029, por ejemplo?

> *"Nuestra estimación es que hacia **fines de marzo tendremos dos estaciones** full **operativas con puertas de andén: San Pablo y Neptuno**".*

> *"Entendemos que el metro es cada día más relevante para los usuarios, y **se quisiera que esa tasa de fallas fuese cero, pero no existen los sistemas con cero fallas**".*

"No todavía. Junto con asignar a nuevos contratistas, estamos trabajando en planes de aceleración que nos permitan recuperar el retraso que hoy se acumuló producto de esta mala operación del contratista".

—¿Qué va a ocurrir con la tuneladora? Se especuló con que habría que dejarla enterrada.

"No, esta es una máquina que se desarma tal cual como se armó, y se va sacando por piezas. Hoy la máquina sigue funcionando, llegó hasta un pique que está ubicado en Salvador Gutiérrez, y desde ese pique se va a desarmar su escudo, su rueda de corte y los distintos carros, de tal forma que el contratista la pueda destinar a otro contrato en cualquier otra parte del mundo, si es que así lo estima pertinente".

Interrupciones y altos flujos en la red

—¿Qué diría frente a las interrupciones en el servicio y las críticas de los usuarios?

"Creo que desde hace mucho tiempo ya hemos ido dando un mejor servicio, que tiene menos fallas. Las fallas que había en 2018 eran el doble que las de 2025. Entendemos que el metro es cada día más relevante para los usuarios, y se quisiera que esa tasa de fallas fuese cero, pero no existen los sistemas con cero fallas. Estamos trabajando en hacer más confiable la red; los proyectos de expansión van en esa dirección, la modernización también, y también los esfuerzos que hacemos en mantenimiento para tener un mucho mejor servicio".

—¿La red da abasto para seguir recibiendo nuevos usuarios?

"Hay algunos horarios y líneas en las que tenemos altísima densidad, y una vez que entre a operar la L7 nos va a dar más holgura, y pueden entrar nuevos usuarios con un poquito más de espacio al interior de los trenes. Pero en algunos períodos hay espacio de sobra en la red para que nuevos usuarios puedan movilizarse".

Más cámaras y tecnología para el combate del comercio ilegal e incivilidades

Paralelo a la ampliación de la red, Metro trabaja en combatir el comercio ilegal y las incivilidades dentro de las estaciones. Según Muñoz, hay avances: "La prohibición de ingreso y permanentes ejercicios de neutralización y decomisos que se hacen en conjunto con Carabineros han ido dando resultados bien importantes; en las estaciones críticas que definimos, tenemos que hoy el 93% del tiempo no hay comercio ambulante, sobre todo en estaciones como la icónica Estación Central, Vespucio Norte, U. de Chile, Plaza Egaña".

Muñoz cuenta que "hemos ido incorporando, no solo para el comercio ambulante, sino para otras incivilidades o delitos que se cometen al interior de metro, el uso de tecnología. Tenemos más de 7 mil cámaras a lo largo de las estaciones, en los trenes estamos sumando más cámaras, pero además tenemos un procesamiento digital de imágenes; un centro especializado que nos va alertando con inteligencia artificial de algunos hechos que son sospechosos".

Sobre eso último, y respecto de ideas como implementar reconocimiento facial, señala que las cámaras no tienen esa tecnología, pero permiten "alertar de algunos sucesos que pueden levantar sospecha, y de esa manera orientar mejor a nuestros equipos que están en la red para poder atenderlos".