

Los tres proyectos deberán estar listos para el año 2026

Ingenieros aclaran si nuevas líneas deben ir elevadas o bajo tierra



A fin de año estará definida la ubicación de cada una de las estaciones.

CAMILA FIGUEROA

Louis de Grange, presidente de Metro, llegó este sábado a la Municipalidad de La Pintana a explicar los atisbos de tamaña obra ingenieril anunciada por el presidente Sebastián Piñera en la cuenta pública: la creación de las líneas 8 y 9, más la extensión de la 4 hasta el sector Bajos de Mena en Puente Alto.

Aún no se sabe dónde estarán ubicadas las estaciones. Tampoco, si es que todos los tramos de la 9 serán subterráneos, porque la Línea 8 irá toda bajo tierra. Lo único seguro hasta el momento es el trazado de cada obra (ver pág. 2).

“Esperamos anunciar el detalle de las estaciones a fin de año y poner la primera piedra de la construcción a fin de este gobierno”, afirmó el ejecutivo. El próximo año, anunció, comenzarán los estudios de ingeniería.

Pero ¿cómo determinaron aquel titánico trazado? Dos ingenieros, expertos en logística y transporte, lo explican.

Rentabilidad social

Franco Basso, académico de la Facultad de Ingeniería y Ciencias de la Universidad Diego Portales, dice que las tres líneas pasaron por el proceso de rentabilidad social, lo que significa que son necesarias. “Parti-

Franco Basso y Juan Carlos Muñoz, expertos en transporte y logística, exponen lo bueno y algunas dudas sobre la expansión del Metro.

cularmente la Línea 9, que va hacia La Pintana. Ese sector actualmente no tiene Metro, ni notaría, ni mall y es uno de los más vulnerables de Santiago”, destaca.

Agrega que en el caso de la Línea 8, que pasa por Macul y La Florida, tendrá impacto por el auge inmobiliario y “podría disminuir la congestión vehicular de esas zonas”.

Su colega **Juan Carlos Muñoz**, académico del Departamento de Ingeniería de Transporte y Logística de la Universidad Católica, sugiere que la Línea 9 “podría evaluarse si es factible que continúe hasta las estaciones Bellas Artes o Patronato, con el fin de que las personas que viajan desde la zona sur hacia el norte, lleguen un poco más cerca de su destino”.

Construir tres líneas simultáneas

Para Basso es un desafío enorme el hecho de tener tres proyectos terminados para el año 2026, como se ha prometido. “La velocidad de construcción de Metro es más o menos de 4 kilómetros por año. Vamos a pasar a construir 8 kilómetros al año y eso es un desafío de gestión para Metro”.

A Muñoz, en tanto, le preocupa la capacidad constructora de las empresas. “Lo que observamos con la construcción de las líneas 3 y 6 fue que siempre se presentaban las mismas compañías a licitar las construcciones. Uno supondría que si haces muchas al mismo tiempo, los precios pueden aumentar por falta de oferentes. Tal vez lo más prudente es ir extendiendo de forma gradual y no todo de un viaje”, advierte.

Las opciones de construcción

Muñoz explica que el Metro puede ir elevado (como las líneas 5 y 4), en superficie (por ejemplo, la L2) o bajo tierra (L1, por ejemplo). “Que vaya en superficie solo tiene sentido si vas en medio de una autopista. Si va elevado podría haber problemas con el ruido en los barrios residenciales. Creo que la única opción razonable es hacerlo subterráneo”, afirma.

Basso tiene una propuesta: “Sería del todo justo que fuesen bajo tierra. Pero si no se puede por factibilidad técnica, veo un espacio en el eje Santa Rosa, de unos 40 metros aproximadamente. Pero habría que eliminar el corredor de buses”.

Ubicación de estaciones

Según Franco Basso, “hay ciertas zonas

que son un polo de desarrollo económico donde podrían estar las estaciones. Para eso se hacen estudios”.

Juan Carlos Muñoz, por otro lado, afirma que sería bueno ir despejando la zona oriente. “Es mejor generar otros centros como San Miguel o La Florida. Esa una mirada completamente distinta, ya que actualmente las líneas responden a los flujos que vemos y no a los que sería bueno ver”, finaliza Muñoz.

Para ambos expertos la construcción de las tres líneas no tendrá mayores problemas ni generarán un colapso vial, considerando la cantidad de grandes arterias a intervenir. “El ejemplo más reciente es la construcción de la línea 3 que no ha generado mayor impacto”, concluye Basso.