



Pablo Reyes y Sergio Sáez

Las líneas 8 y 9 del Metro de Santiago, que buscan generar conexiones entre Puento Alto con Providencia y Recoleta, respectivamente, se encuentran bajo la lupa del Consejo de Monumentos Nacionales (CMN). Por eso, Metro maneja el tema arqueológico con pinzas. No quieren sufrir una paralización en el cronograma de sus nuevas líneas, ya que esperan comenzar su atención a público en 2030 y 2032, respectivamente.

¿Cuál es el conflicto? En las últimas dos sesiones del CMN (8 de enero y 13 de enero) el tema central han sido las medidas para proteger el patrimonio arqueológico, histórico y paleontológico que se pueda encontrar en el área de influencia de ambos proyectos que hoy buscan su permiso en el Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA) y que sumadas involucran una inversión de US\$3.845 millones.

En primera sesión de este año, el 8 de enero, acudió el gerente corporativo de ingeniería de Metro, Rodrigo Terrazas. Puntualizó las acciones que ha desarrollado la estatal para proteger el patrimonio. Además reveló los costos que ha tenido que asumir su empresa en su proyecto Línea 7, que hoy está en construcción y que unirá Cerro Navía y Vitacura.

El ejecutivo dijo que en la Línea 7, "hasta la fecha, se ha invertido US\$73 millones en temas de arqueología y paleontología, lo que es una cifra demasiado significativa; se ha dejado de hacer otras cosas; esto es el 3% de la inversión total de la línea. Nuestro país no tiene la capacidad de tratar esos hallazgos, son muy difíciles de manejar".

Terrazas agregó en su exposición que "la idea es cuidar el patrimonio, pero también el presupuesto de la nación".

En su presentación Metro dijo que, en el caso de la Línea 9, la idea es obtener el permiso ambiental (RCA) a más tardar en abril de este año, o de lo contrario, la meta de inauguración para 2030 podría correr riesgos. Sin embargo, la situación se prevé compleja, ya que en el marco de la evaluación ambiental, el pasado 15 de enero, un oficio del CMN enviado al SEA pide que la empresa profundice estudios arqueológicos en las estaciones Santa Lucía, Biobío, Santa Rosa, Observatorio, Lo Ovalle y Plaza La Pintana.

Línea 8 pide plazo

En el caso de la Línea 8, que conectará Providencia con Puento Alto, ésta enfrenta observaciones del CMN desde el inicio de su evaluación ambiental en julio de 2024.

Uno de los principales conflictos radica en la ausencia de caracterizaciones arqueológicas en varias instalaciones de faena. "El titular deberá implementar caracterizaciones completas en todas las instalaciones, o justificar su ausencia con un cronograma detallado," señaló la vice-



presidenta ejecutiva del CMN, Nélida Pozo, durante la sesión del 8 de enero.

En el Pique, estación Walker Martínez y Macul son ejemplos de áreas donde se identificaron hallazgos arqueológicos significativos, lo que llevó al CMN a exigir planes de rescate más amplios y medidas de puesta en valor, como charlas educativas y monitoreo arqueológico permanente. Para Metro, estas exigencias han elevado los costos del proyecto y generado incertidumbre en los plazos.

En la empresa de transportes están conscientes de que deberán realizar un trabajo de joyería para aprobar el proyecto. Tanto así que el pasado 23 de enero, el subgerente de Medio Ambiente de Metro, Gonzalo Rodríguez, envió un oficio al SEA, con el fin de pedir más plazo para responder las aclaraciones de los servicios públicos en su adenda de tramitación ambiental.

"El periodo adicional requerido es de aproximadamente 6 meses, de esta forma, la fecha solicitada para ampliar la suspen-

sión de plazo sería el 30 de julio de 2025", expone el documento.

Preocupación por los costos

Desde Metro, se ha argumentado que las medidas adicionales generan un aumento significativo en los costos. Por eso en la empresa creen que la estrategia debe ser el pragmatismo.

"Debemos enfocar los rescates en sectores con mayor densidad e integridad de restos, priorizando áreas de mayor interés arqueológico," afirmó en la sesión el asesor arqueológico de Metro, Luis Cornejo.

Sobre el monitoreo paleontológico de la línea 9, también existen diferencias de criterio según revelan las actas. Lo propuesto por el CMN tendría un costo aproximado de US\$7 millones. Desde Metro, por su parte, aseguran que un monitoreo quincenal bastaría y correspondería a un gasto de US\$3 millones.

"Los costos adicionales no se justifican técnicamente y podrían compromete-

ter el presupuesto global del proyecto," señaló en la sesión el subgerente de Medio Ambiente y Energía, Gonzalo Rodríguez.

El pasado 13 de enero, volvió a sesionar el consejo y nuevamente Metro estuvo en tabla. El CMN estableció medidas para proteger el patrimonio frente a las obras de la Línea 9 de Metro y realizó una votación. Que estableció que para la Estación Santa Lucía, se realizará una mesa de trabajo con el Ministerio de Transportes para evaluar el impacto en el entorno de la Biblioteca Nacional. Respecto a la Piscina Escolar de la U. de Chile, se aprobaron las obras al no afectar el Monumento Nacional. En el Barrio Matta Sur, se recomendaron propuestas que preservarán del cuidado de esa zona, caracterizada como típica. Además, se exige monitorear las vibraciones en el monumento a Diego Barros Arana, entre otros elementos.

Consultado Metro por estas exigencias, no fue posible contar con su opinión.