

Tras anegamientos en las líneas 3 y 6, las más modernas del sistema de tren subterráneo: Inundaciones en nuevas estaciones de metro levantan dudas sobre obras

Urbanistas cuestionan que ocurra en la infraestructura más moderna, y apuntan a que estándares podrían estarse “relajando”, y que las construcciones alcanzaron zonas de la ciudad que no están preparadas en materia de aguas lluvias.

DIERK GOTSCHLICH

Los cierres de estaciones de metro complicaron la movilidad en Santiago durante la última semana. Y la situación generó alerta, sobre todo por tratarse de la infraestructura más moderna con la que cuenta el servicio de tren subterráneo: las líneas 3 y 6.

Primero fue la estación Bío Bío, de la L6, que estuvo cinco días cerrada por la gran cantidad de agua que la inundó.

Luego, una situación similar ocurrió en Matta, de la L3, la cual estuvo clausurada durante varias horas del jueves por el mismo motivo.

Metro apuntó a que “el cambio climático establece ciertos desafíos para la infraestructura de transporte”, en línea con que este mes está entre los junios más lluviosos de la historia de la capital.

El ministro de Transportes, Juan Carlos Muñoz, reforzó esta hipótesis ayer: “Tuvimos el junio más lluvioso de los últimos 20 años, entonces teníamos un terreno muy húmedo y bolsones de agua subterráneos”, y apuntó a que “probablemente es que esos bolsones eventualmente superan el nivel de la estación más baja y empieza a tener agua que entra desde abajo”.

“No debiera pasar, incluso con mucha lluvia”

Levanta dudas, eso sí, que el tren urbano fue inaugurado hace casi cinco décadas y ha tolerado años mucho más lluviosos que 2024, sin generarse los anegamientos de ahora. De hecho, desde su inauguración hubo



CIERRE.— Durante cuatro días se prolongaron los problemas en estaciones que estuvieron cerradas. La más afectada fue la estación Bío Bío, en San Miguel.

cuatro junios más lluviosos que este año en la capital: 1982 (275,5 mm), 1997 (259 mm), 2000 (261,5 mm) y 2002 (247,5 mm). Este mes, en tanto, acumula 183,1mm caídos.

Oscar Figueroa, profesor del Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales (IEUT) de la UC, plantea que, aunque fue un mes lluvioso, “debiéramos esperar que las obras tuvieran previsto responder a ese tipo de cosas, entonces algo está pasando allí”.

LLUVIAS
Este fue el quinto junio más lluvioso desde la construcción del metro. En 1982, 1997, 2000 y 2002 llovió más.

El académico considera que “acá se produjo algo que no estaba previsto, y me preocupa que no se sepa mucho por qué. Porque no debiera pasar, incluso con mucha lluvia”. Y recuerda que “una vez se inundó la estación Bellavista, en La Florida, pero fue el agua que bajó por las escaleras”.

Frente a ello, han cobrado fuerza la hipótesis de problemas en la calidad de las obras, lo que contrastaría con los mejores estándares que se han anunciado en

las nuevas líneas de metro.

Según Figueroa, “llama la atención porque son las construcciones más recientes. Entonces sospecho que podemos estarlos relajando un poco con las construcciones, más allá de que ha sido sometido a evaluaciones muy extremas”.

En ese sentido, añade que “no es solo el caso del metro, sino también con la Autopista Vespucio Oriente (AVO). No estamos acostumbrados a que esto pasara, nuestras construcciones no habían tenido ese problema”.

De todas formas, especialistas coinciden en que debe es-

clarecerse a qué se debió el anegamiento en las nuevas líneas del sistema de transporte, que se presume está relacionado a una “saturación excesiva de la tierra y pudo haber producido acumulación de aguas subterráneas que han drenado hacia las estaciones”, según apuntó la empresa estatal.

El ministro Muñoz, en tanto, planteó que ya habían ocurrido situaciones como esta, también en nuevas estaciones, como Estadio Nacional (L6), pero aseguró que “nuestras estaciones están diseñadas para poder enfrentar una situación como esta”.

Obras de recolección de aguas lluvias

Por otro lado, se ha recordado que, a diferencia de lo que ocurre con los sismos, la ingeniería en Chile aún no se adapta a las consecuencias de las lluvias. Con ello, las nuevas líneas de metro están alcanzando zonas de la ciudad que no cuentan con las obras de infraestructura necesarias para la adecuada evacuación de las aguas lluvias, en comunas más alejadas del eje Alameda que históricamente han tenido problemas de anegamientos.

El ingeniero civil industrial de la U. de Chile y experto en transporte Marcelo Farah dice que “cuando construyes una línea de metro, a pesar de que es un proyecto grande e importante, no puedes resolver los problemas de recolección de aguas lluvias de la comuna”, y apunta a que “no hay ninguna obra que cubra el 100% de las posibilidades de riesgo”.

Añade que “yo lo viví cuando trabajé en el metro de Valparaíso, ya que hay partes, sobre todo en Quilpué, en que la estación está en un punto bajo de la comuna, y si se inunda la comuna, se va a inundar la estación”.