

Esta semana, dos estaciones de la L6 y la L3 debieron cerrar por esa causa: Metro alude a “cambio climático” tras anegamientos en sus líneas más nuevas, pero expertos no descartan falencias en diseño

combinaron problemas tanto de las aguas superficiales como de las subterráneas. “Si no hay la suficiente cantidad de colectores de lluvia en donde se han construido nuevas estaciones de metro, no sería raro encontrarlos con escurrimientos en las líneas”, afirma.

Añade que, a diferencia de lo que ocurre con los sismos, la ingeniería en Chile aún no se ha adaptado a las consecuencias que dejan las lluvias. Así, advierte que los problemas registrados se pueden resolver, pero es “costoso”.

Contactada la empresa estatal para profundizar sobre lo sucedido, asegura: “Se presume que estas podrían relacionarse al gran volumen de agua caída en pocos días en la capital producto de las lluvias, lo que generó una saturación excesiva de la tierra y pudo haber producido acumulación de aguas subterráneas que han drenado hacia las estaciones”. Además, afirma que están considerando eventuales adecuaciones que requieran algunas estaciones, como la instalación permanente de bombas de mayor potencia en algunos puntos.

Fallas en otras líneas

Con todo, los problemas a raíz de los anegamientos no son los únicos registrados en la red. En los últimos dos meses, las líneas más antiguas también han presentado inconvenientes y, sin ir más lejos, ayer la Línea 5 estuvo interrumpida durante la mañana.

Según Metro, estos eventos “no están vinculados entre sí” y “son habituales” en servicios de alta demanda en todo el mundo. “La empresa cuenta con un riguroso plan de mantenimiento regular orientado a mantener su infraestructura en óptimas condiciones y con los más altos estándares de seguridad”, acotan.

Para Balbontín, las fallas dan cuenta de la importancia de la integración con las micros. “Cuando hay problemas en el metro, estas tienen que estar a punta de cañón, listas para ayudar”, dice.

Aunque la empresa asegura que lo sucedido no tiene relación con fallas estructurales, especialistas piden celeridad en los análisis que establezcan con exactitud las razones de lo ocurrido.

JUAN PABLO GUZMÁN

No ha sido una semana sencilla para la movilidad de los habitantes de Santiago. A los efectos que tuvo la paralización de los servicios ferroviarios, se sumó que el metro presentó problemas que impidieron su funcionamiento normal entre el lunes y el jueves por anegamientos en estaciones de sus dos líneas más nuevas: la 6 y la 3.

Primero fue la parada Biobío, de la L6, que estuvo cinco días cerrada por la gran cantidad de agua que la inundó, aparentemente, debido a la presencia de una napa subterránea saturada por el último sistema frontal.

Luego, una situación similar se replicó en Matta, de la L3, que el jueves estuvo clausurada por varias horas por la misma razón.

“El cambio climático establece ciertos desafíos para la infraestructura de transporte y nosotros estamos adaptándonos. No existen errores estructurales, pero hay que ajustar, por ejemplo, la cantidad de capacidad de extracción de agua”, señala Guillermo Muñoz, presidente del directo-



AFECTACIÓN.— La interrupción en las líneas 3 y 6 generó dificultades en la movilidad por Santiago esta semana.

mientos de ahora.

Un problema “costoso”

Camila Balbontín, presidenta de la Sociedad Chilena de Ingeniería del Transporte (Sochitran) y académica de la U. Católica, afirma que “es preocupante lo sucedido, en el sentido de que no hay claridad de lo que pasó, si fue una omisión del proyecto al no considerar las napas. Se tiene que ver dónde hubo errores o si fue algo realmente que no se podía haber previsto”.

Agrega que estos proyectos “son de tal envergadura” que es importante analizar el detalle

para prevenir que se repliquen los inconvenientes en la construcción de los nuevos tramos que hoy impulsa Metro.

“Una línea se pronostica para que funcione, si es posible, para siempre, por lo que yo espero que no haya influido que su ejecución haya sido en años de sequía”, asevera.

Para Louis de Grange, expresidente de Metro (2018-2022) y actual decano de Ingeniería de la U. Diego Portales, lo sucedido puede haber tenido más que ver con

una filtración de agua potable.

“Hay que esperar los resultados. Hay dos hipótesis: la de las napas, que la veo poco probable, o la de las aguas potables, que creo es más verosímil. Quizás la última lluvia, que fue muy fuerte, sí tuvo un impacto, pero el metro está diseñado para recibir las filtraciones”, comenta.

Mientras, Eduardo Sepúlveda, director del departamento de Ingeniería de Obras Civiles de la U. de Santiago, postula que en lo sucedido se

EXPLICACIÓN
 Metro dice que lo sucedido se debe a la acumulación de aguas subterráneas debajo de las estaciones.

Adecuaciones. La empresa está considerando instalar de forma permanente bombas con mayor capacidad en puntos de la red.

rio de Metro, sobre lo sucedido.

El tren urbano fue inaugurado hace casi cinco décadas y toleró años mucho más lluviosos que 2024, sin generarse los anega-

