

Sistema que conectará con la capital de O'Higgins en 50 minutos debuta en octubre de 2015:

Nuevo tren expreso entre Santiago y Rancagua obligará a remodelar la Estación Central

Se pagará con tarjeta Bip y costará \$1.600 hasta la VI Región. Gobierno estudia ampliación del recorrido hasta Quinta Normal por debajo de la Alameda.

MANUEL VALENCIA

Viajar en el nuevo tren Xtrapolis Modular, que a partir de octubre de 2015 conectará Santiago y Rancagua en 50 minutos, apenas parece un viaje en ferrocarril. Mientras el moderno convoy avanza por los barrios periféricos de Santiago, Pedro Aguirre Cerda, Lo Espejo y San Bernardo, y luego por los campos y cultivos de Nos o Buin, un pasajero no logra escuchar el traqueteo de los carros rozando la vía férrea. Tampoco distingue el vaivén de las curvas ni el ruido de los rieles. Solo los repentinos pitazos profundos retrotraen a la naturaleza ferroviaria de un trayecto que parece suspendido en el aire, gracias al sistema de soportes de goma en el que descansa toda la maquinaria.

"El Mercurio" conoció los avances de la obra, que ya alcanzan un 45%. Mientras aún se instalan rieles, señalizaciones y cercos, y se construyen pasos bajo nivel y estaciones, los cuatro primeros —de una flota de 16— iniciaron las pruebas para alcanzar los 120 km/h.

El presidente de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), Jorge Inostroza, asegura que los nuevos carros cambiarán radicalmente la forma en que se transportan los pasajeros entre la capital y la Región de O'Higgins. "Es un tren más amplio, con pasillos más anchos, donde caben 520 pasajeros, 96 de ellos sentados. Se demorará apenas 20 minutos entre Santiago y Nos, en un recorrido que hoy el bus hace en una hora y 10 minutos", explica.

Otra diferencia es la altura del tren, de más de un 1,20 metros. Para adecuarlo al sistema chileno, Inostroza adelanta que se re-



XTRAPOLIS MODULAR.— Cada uno de los 16 nuevos trenes que operarán en el servicio costó US\$ 6 millones. Ayer, al salir de Estación Central llamó la atención de los pasajeros del lugar, que se fotografiaron junto al convoy.

520
pasajeros pueden transportar los dos coches de cada tren. Los actuales llevan 420.

18
millones de personas al año se proyecta movilizar con el nuevo servicio ferroviario.

Medidas de mitigación por ruido

Los reclamos planteados por alcaldes de las comunas del sector sur como Lo Espejo o El Bosque, que se quejaron por la bulla que podría generar el nuevo servicio motivaron medidas de compensación por parte de EFE. El presidente de la estatal, Jorge Inostroza, adelanta que se instalarán pantallas acústicas para reducir las emisiones de ruido en los barrios cercanos a la vía férrea. También se incorporarán ascensores en algunas de las 14 pasarelas peatonales, como forma de facilitar el traslado de personas con movilidad reducida y de adultos mayores. El servicio también habilitará siete cruces vehiculares subterráneos que buscan dejar atrás los choques en cruces ferroviarios.

modelará completamente la Estación Central. El proyecto costará \$320 millones e implicará construir un nuevo acceso para el servicio por la calle Exposición. "También habrá pasillos mecánicos que llevarán a los pa-

sajeros desde la Alameda hasta el sector donde se tomarán estos trenes", explica Inostroza.

Ahí también se instalarán torniquetes como los del metro, porque el sistema funcionará con la tarjeta Bip. En la creden-

cial los pasajeros deberán cargar diferenciadamente dinero para los viajes hasta Nos (que costarán \$650 y se integrarán al Transantiago) y los trayectos a Rancagua, que tendrán un valor de \$1.600.



TECNOLOGÍA.— La estructura de aluminio de los Xtrapolis permite que sean más livianos y gasten 25% menos de energía que los actuales.



En la nueva Estación Central se elevarán los andenes para que los pasajeros entren fácilmente al tren. Con ello busca agilizar los ingresos y salida del servicio, para cumplir con mayores frecuencias.



Los asientos del convoy son de un tapiz acolchado y las ventanas de 1,2 de ancho permiten el ingreso de más luz al pasillo climatizado.

Además de esta obra, en una segunda etapa se contempla la construcción de un túnel que pasará bajo la Alameda y el metro y permitirá conectar el tren con la nueva estación Quinta Normal. Para ese proyecto, según Inos-

troza, está reservado el terrero ubicado a un costado del Museo de la Memoria. "Nos permite conectar el norte y el sur por esa zona. Ya está todo construido bajo el nivel 27. Los andenes están hechos, pero cerrados", dice