

# El MOP asegura que los implementos llegarán al país el segundo semestre de este año

## Teleférico Bicentenario avanza en dos frentes: en Chile se prepara su recorrido y en Suiza, las cabinas y el cableado

Con un 12% de avance, continúan los trabajos del nuevo medio de transporte para la RM, cuyo progreso es cuestionado por expertos en la materia, comparándolo con otros países de la región.

MACARENA CERDA M.

El proyecto del Teleférico Bicentenario busca conectar Providencia, Las Condes, Vitacura y Huechuraba a través de un recorrido que comenzará en la estación Canal San Carlos, ubicada a un costado del Costanera Center; cruzará el Parque Metropolitano —donde se habilitará una nueva entrada— y finalizará en Ciudad Empresarial en Huechuraba.

Con una inversión aproximada de US\$ 80 millones, este proyecto busca reducir la congestión vehicular en estas comunas de Santiago, con un trayecto que abarcará 3,4 kilómetros y que estiman permitirá ahorrar hasta 30 minutos en tiempos de traslado.

Aunque el proyecto fue adjudicado hace siete años, y el Presidente Gabriel Boric anunció el inicio de las obras en febrero de 2023, los trabajos comenzaron formalmente recién el año pasado.

Sin embargo, el Ministerio de Obras Públicas señala que el proyecto avanza según el cronograma. Las obras incluyen el traslado y reemplazo de torres de alta tensión, la instalación de faenas en los tres frentes de trabajo, y la ejecución de excavaciones, enfierraduras y hormigonado en las estaciones principales y puntos clave del trazado. A fines de 2024, la Sociedad Concesionaria reportó un avance acumulado del 12%.

A la vez, parte importante del proyecto se desarrolla en Europa, donde se fabrican las 122 cabinas —cada una con capacidad para 10 personas— y el cableado necesarios para el teleférico. Según la cartera, este equipamiento comenzará a llegar a Chile durante el primer semestre de este año.

En cuanto al progreso local, se ha trabajado en las fundaciones de la Estación



CRISTIAN CARVALLO



**El teleférico** promete movilizar a tres mil pasajeros por hora.

Canal San Carlos, la instalación de faenas en el Punto de Quiebre y avances significativos en las estaciones Parque Metropolitano y Santa Clara, junto con las obras en seis torres dentro del Parque Metropolitano.

### Teleféricos en Bolivia y Colombia

Entre 2014 y 2018, Bolivia puso en marcha 11 líneas de teleférico que co-

nectan La Paz y El Alto, además de una línea turística en Oruro. Este sistema se suma al Teleférico del Cristo de la Concordia, inaugurado en Cochabamba en 1999, como parte de las iniciativas estatales de transporte público metropolitano en Bolivia.

Alberto Texido, académico de la U. Chile y consejero del Consejo de Políticas de Infraestructura, sostiene que hay tres variables que permiten que, en el caso de Bolivia y Colombia, se haya avanzado más rápido que en Chile en cuanto a la materialización de proyectos de transporte público aéreo, como los teleféricos, a pesar de poseer un menor PIB.

“Uno es la exigencia de una faja pública para el trazado, que en estos otros lugares no fue una exigencia absoluta. Segundo, que la decisión, en el caso boliviano, es presidencial y es inmediata, sin esperar ni inversión privada o mixta. Y tercero, que también estas lógicas que se aplicaron en Bolivia y en Colom-

### EL PROYECTO

#### AVANCE

El Ministerio de Obras Públicas indica que el Teleférico Bicentenario de Santiago avanza con la excavación de fundaciones en la Estación Canal San Carlos, la instalación de faenas en el Punto de Quiebre y trabajos destacados en las estaciones Parque Metropolitano y Santa Clara, además de progresos en seis torres dentro del Parque Metropolitano.

#### PLAZOS

Cuando el Presidente Gabriel Boric dio inicio a las obras en 2023, indicó que el teleférico estaría operativo en 2026.

#### INVERSIÓN

Con un monto inicial que ascendió a US\$ 80 millones, este proyecto comenzó a gestarse en el 2010.

#### ESTACIONES

El teleférico contará con tres estaciones en total, y estas serían nombradas como Ciudad Empresarial, Parque Metropolitano y Nueva Tobalaba.

bia se plantearon para crear demanda”, sostiene el arquitecto.

“En Antofagasta, por ejemplo, la alternativa de teleférico se desechó, pese a que Antofagasta tiene cuatro veces el PIB de Colombia. O sea, tenemos más plata, pero no tenemos capacidad de hacerlo”, finaliza.

Ángela Prado, subdirectora del Centro de Estudios Territoriales de la Universidad de los Andes, concuerda en que “hay ciudades que han transformado los lugares vulnerables en barrios seguros, porque eran poblaciones en los cerros que estaban tomadas por el narcotráfico. La solución, en este caso, que tuvo el gobierno de Medellín fue dar transporte público a toda la ciudad a través de estos teleféricos, transformando una ciudad completa”.