

EL LARGO VIAJE DEL TELEFÉRICO BICENTENARIO

El Mercurio, Editorial, 30/07/2026

La instalación de las cabinas del teleférico Bicentenario marca un hito en una obra que, de mantenerse el cronograma, comenzará a operar durante el próximo año.

Concebido a fines de la década de 2000 por un grupo de profesionales y empresarios, atravesó sucesivos cambios de gobierno, reformulaciones técnicas, procesos de concesión, observaciones administrativas, ajustes regulatorios y múltiples retrasos antes de convertirse en una realidad. Esa trayectoria merece tanta atención como la infraestructura misma.

Por cierto, en un país donde abundan los proyectos que nunca logran superar la etapa de los anuncios, resulta valioso constatar que una iniciativa compleja haya conseguido abrirse paso.



Con todo, aunque el caso demuestra que Chile sigue siendo capaz de ejecutar obras relevantes mediante concesiones, también exhibe con crudeza los costos de un aparato estatal cuya excesiva fragmentación y proliferación de autorizaciones terminan transformando procesos razonables en verdaderas carreras de resistencia.

Así, no es casual que el teleférico Bicentenario haya sido citado reiteradamente como ejemplo de los problemas de la denominada “permisología”.

Pocos discuten hoy que conectar Ciudad Empresarial con el eje Tobalaba y con la red de Metro constituye una necesidad urbana. Sin embargo, entre el reconocimiento de esa necesidad y el inicio de las obras transcurrió un período de tiempo difícilmente justificable.

Reducir esas demoras sin debilitar los controles ambientales, urbanísticos o patrimoniales constituye uno de los desafíos más importantes para la competitividad del país.

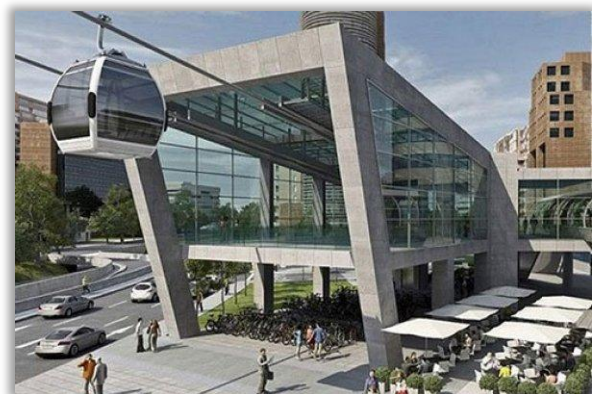
Junto con ello, el proyecto ha motivado un debate igualmente legítimo respecto de su valor social. Sus críticos observan que, sin desconocer su aporte en términos de conectividad, se trata de una infraestructura de capacidad limitada, cuyos beneficios directos alcanzarían a un universo relativamente acotado de usuarios.

También advierten que todo dependerá de que exista integración tarifaria con el resto del sistema de transporte, evitando que se transforme en una alternativa reservada para quienes puedan pagar un costo adicional.

Esas observaciones no deben ser desestimadas. Sin embargo, sopesarlas exige también considerar adecuadamente la naturaleza del problema que el teleférico busca resolver. Este no pretende sustituir una línea de metro ni descongestionar por sí solo el tránsito de Santiago.

Su propósito es mucho más específico: superar de manera eficiente una barrera geográfica que obliga hoy a realizar largos rodeos para recorrer una distancia muy breve.

Pocas soluciones de transporte logran reducir de forma tan significativa los tiempos de viaje utilizando una infraestructura relativamente acotada y con un impacto urbano reducido.



Además, los beneficios trascienden a quienes utilizarán directamente el servicio. Una mejor conexión



entre dos importantes centros de empleo facilita la movilidad laboral, amplía las opciones de acceso al trabajo, reduce emisiones asociadas a desplazamientos más extensos y fortalece la integración del sistema metropolitano.

Y si la experiencia resulta exitosa, abrirá además espacio para incorporar soluciones similares en otros sectores donde la geografía dificulta una conectividad eficiente.

En definitiva, se trata de una obra útil e innovadora, aunque no exenta de interrogantes que solo la operación permitirá despejar. Pero, sobre todo, constituye un recordatorio de que Chile necesita volver a construir más rápidamente.

El mayor aprendizaje que quizás quepa extraer de esta historia no es que el teleférico finalmente haya vencido las dificultades, sino que esas dificultades nunca debieron prolongarse durante casi veinte años.

