

Sistema unirá Huechuraba con Providencia en trece minutos

Llegó la primera cabina del Teleférico Bicentenario: caben diez personas cómodamente sentadas

DIEGO ROJAS

Al ingresar a la nueva cabina suiza del Teleférico Bicentenario, lo primero que llama la atención es el diseño panorámico: una estructura de aluminio liviana y completamente acristalada que ofrecerá, cuando esté en funcionamiento, vistas de casi todo Santiago. Los diez asientos de acabado en madera, dispuestos en casi 5 m² de superficie, invitan a sentarse y disfrutar del recorrido en calma, a una velocidad de 6 metros por segundo. No se puede viajar a pie. La tarifa estimada será cercana a los \$950 y estará integrada al sistema de transporte público, es decir, se podrá pagar con la Bip.

El cubículo cuenta con ventilación cruzada, facilitada por ventanas abatibles y correderas; además de iluminación LED automática que se enciende al anochecer. El espacio

El nuevo medio de transportes podrá mover hasta seis mil personas por hora.



Las cabinas tienen capacidad para 10 personas sentadas.

incluye interfono para emergencias, videovigilancia en tiempo real, pisos antideslizantes de aluminio y protección antivandálica. Además de apertura automática de puertas y elementos de accesibilidad universal, como rampas y espacio para sillas de ruedas.

La primera de las 121 cabinas será presentada en sociedad este miércoles por las autoridades del MOP.

El viaje podrá comenzar desde alguna de sus tres estaciones: Santa Clara en Huechuraba; Parque Metropolitano, y Canal San Carlos en las cercanías del mall Costanera Center. Con una línea de diseño arquitectónica contemporánea, cada una destacará por el uso del hormigón a la vista, acero y vidrio. Tendrán superficies aproximadas de entre 700 y 2.500 m² y dos niveles.

La cabina, modelo Omega V, fabricada en Suiza por Doppelmayr, es apenas la punta del iceberg de una transformación mayor: el Teleférico Bicentenario de Santiago, el primero de transporte público por cable en Chile.

Con una inversión de 80 millones de dólares, bajo el modelo de concesiones, el sistema contará con 121 cabinas iguales, lo que permitirá transportar hasta 6.000 pasajeros por hora (3.000 en cada sentido). El trayecto, de 3,4 kilómetros, conectará en trece minutos las comunas de



Expertos valoran el impacto en conectividad, sostenibilidad y experiencia de usuario.

Providencia y Huechuraba.

Zona congestionada

La ministra de Obras Públicas, Jessica López, dice que se trata de una solución de transporte para una zona de alta congestión. "Es una iniciativa concesionada, la primera de su tipo en el país, que será una solución de transporte, sustentable y eficiente para movilizar a las personas en un sector de la capital con alta congestión vehicular".

El trazado está dispuesto sobre

19 torres, incluye un edificio técnico, accesos y obras complementarias. "Esta es una gran obra de ingeniería que tendrá los más altos estándares internacionales", destaca la ministra López. "Son trabajos que ya tienen 28% de avance y que estarán terminados y operativos en el año 2027".

Diversificar

Para la académica de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso Lorena Bearzotti, este tipo de iniciativas son una señal de modernización

del sistema de transporte urbano. "Implica diversificar los medios de transporte disponibles para los habitantes de Santiago y sus visitantes, y resuelve un problema puntual que es la conectividad de las comunas de Providencia y Huechuraba", explica. Pero para Bearzotti, el valor del teleférico va más allá de la movilidad. "También puede ser interpretado como una nueva atracción turística que tiene la ciudad", agrega.

La experiencia internacional respalda esta visión. Sistemas similares han transformado ciudades con geografías complejas como Medellín, Ciudad de México, Santo Domingo o Toulouse, donde los teleféricos no solo redujeron los tiempos de desplazamiento, sino que integraron zonas antes aisladas y ayudaron a promover la equidad territorial.

Aunque a juicio del ingeniero en Transportes y magister en urbanismo Ariel López, el proyecto debe ser aterrizado en materia financiera. "Son sistemas complejos, altamente sofisticados que requieren muy buen mantenimiento, sus costos son altos porque es tecnología hecha para centros de ski", detalla. Dice que a veces en este tipo de proyectos se tiende a sobreestimar los beneficios y se subestiman los costos. "Si el teleférico no tiene el flujo esperado y por tanto recauda menos pasajes de lo esperado, el Estado a través del MOP deberá pagar los ingresos faltantes por varias décadas".