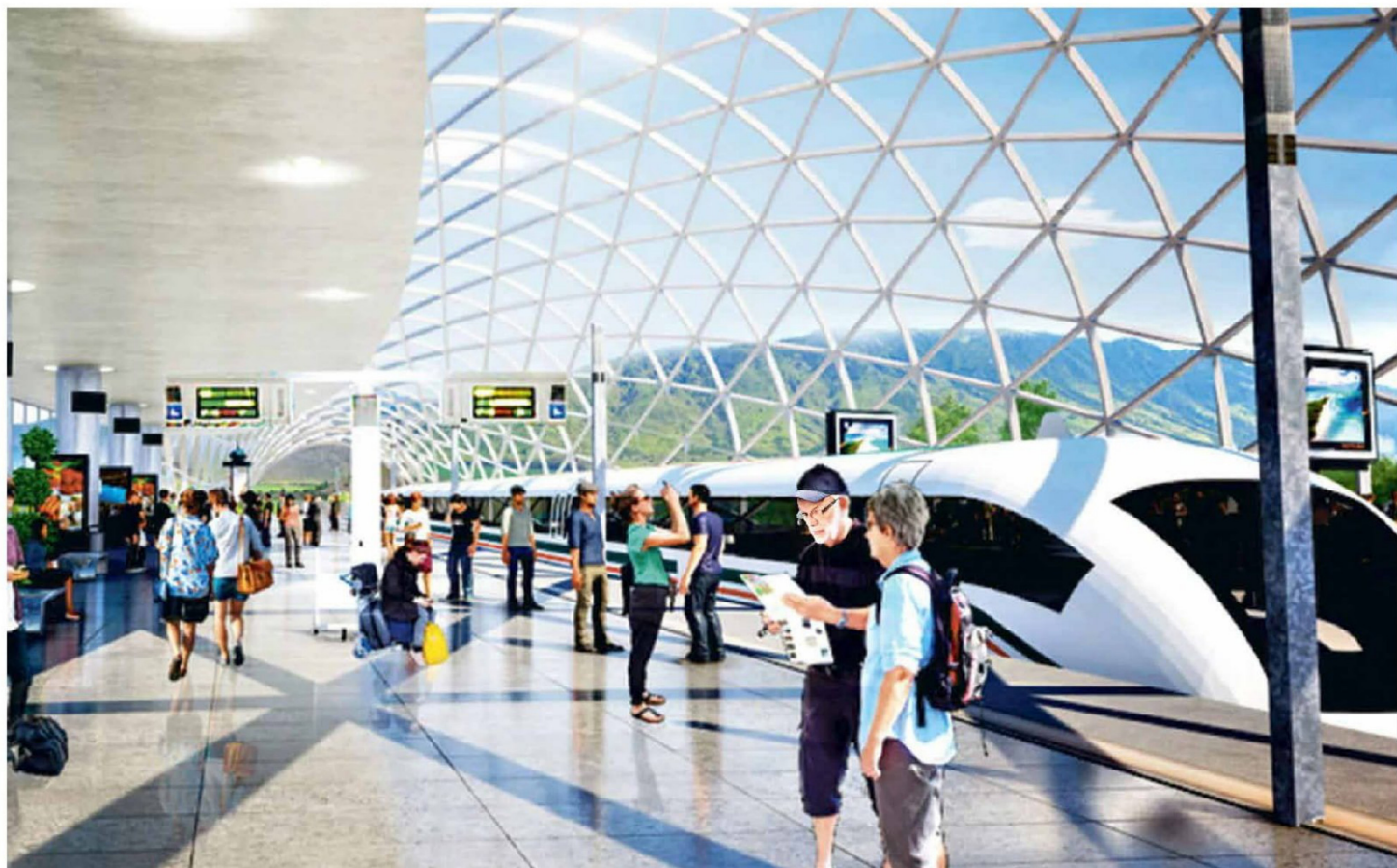


Tren Santiago-Valparaíso, de prioritario para Boric al fondo de la fila para Kast



► La iniciativa ha rondado por gobiernos más recientes, como el de Michelle Bachelet y Sebastián Piñera.

La iniciativa, presentada en 2023 por la administración anterior, sólo avanzó a etapas previas de estudios y no ha logrado concretarse. El actual gobierno marcó distancia desde el comienzo.

Carlos Montes

Aunque todo apunta a que deberá seguir esperando, la del tren Santiago-Valparaíso se trata de una idea con más de 100 años de antigüedad. Desde 1910 comenzó a urdirse una segunda vía férrea -la primera fue inaugurada en 1863- entre las ciudades, con mapas y planos del trazado. El interés se mantuvo durante las siguientes décadas, pasando por diferentes entidades, como la Oficina General de Ingeniería, la Dirección de Ferrocarriles del Ministerio de Obras Públicas y la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Incluso, la idea siguió rondando la cabeza de gobiernos más recientes, como el de Michelle Bachelet y Sebastián Piñera, sin concretarse pese a avanzar algunas etapas administrativas.

Gabriel Boric intentó dar un paso más allá y en enero de 2023 lo anunció con bombos y platillos desde la Estación Limache, ubi-

cada en la Región de Valparaíso. Ahí se dijo que la iniciativa contemplaba una inversión de 1.320 millones de dólares y conectaría Quinta Normal con el sector El Salto de Viña del Mar en 2030. Lo primero que aseguró el gobierno era poner los recursos para el primer estudio de prefactibilidad.

Sin embargo, éste tampoco se concretó, debido a que finalmente se consideró que no era un proyecto prioritario. Y ahora, con el nuevo gobierno, el futuro no parece cambiar.

La primera autoridad que se refirió al tema fue el delegado presidencial regional de Valparaíso, Manuel Millones, marcando distancia respecto de la iniciativa promovida por la administración Boric y, de paso, poniendo en duda su viabilidad.

“Se deben ver alternativas, actualizar estudios, presupuesto, como cualquier otro proyecto. Tampoco cuenta aún con los recursos asignados”, indicó.

Luego la Dirección General de Concesio-

nes del Ministerio de Obras Públicas, el 16 de marzo de 2026, retiró de la Contraloría General de la República la resolución de adjudicación de la Consultoría denominada “Proyecto Ferroviario Tren Valparaíso-Santiago” en curso, a efectos de evaluar el alcance y definir el curso de acción del estudio, considerando las prioridades y urgencias establecidas por esta administración.

Por su parte, el ministro de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), Louis de Grange, reiteró durante el fin de semana que se retiró el contrato de estudio de factibilidad de Contraloría, “porque hay un tema de urgencia. Yo creo que es importante distinguir lo que es necesidad, que yo la comparto, con lo que es la urgencia”.

El secretario de Estado recalcó, al mismo tiempo, que la administración pasada no hizo algún estudio específico con el tren.

SIGUE ►►



► En la imagen, el expresidente Gabriel Boric junto al exministro de Transportes, Juan Carlos Muñoz.

"Tampoco exageremos de que estaba listo para empezar las obras. La verdad es que faltaba mucho", dijo.

Ante el costo que tendría la construcción del tren, el ministro contextualizó que en "los últimos años nos hemos enfrentado a un déficit estructural gigante, se ha gastado mucho más de lo que se produce como país", y que "si raspa un poquito la ineficiencia del Transantiago -que es muy factible de hacer porque tiene 1.700 buses estacionados- tú puedes obtener financiamiento para otras necesidades".

Iniciativa pausada

Al respecto, la Dirección General de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas indica que este proyecto nunca ha estado en fase de ejecución, solo en etapas de estudio. Y que lo que se retiró de Contraloría fue la resolución N° 94 que acepta oferta y adjudica la Consultoría denominada "Proyecto ferroviario Tren Valparaíso - San-

tiago". Una consultoría que tenía como objetivo entregar los insumos técnicos y económicos para diseñar las bases de una futura licitación de la concesión.

"Esa consultoría ingresada en las semanas finales del gobierno anterior, contemplaba una inversión cercana a \$ 14.277 millones y un plazo de 455 días, a lo que se suman los tiempos de revisión. Bajo ese cronograma, no existía posibilidad técnica de iniciar obras antes de 2028", añade la Dirección General de Concesiones. En concreto, la primera resolución ingresada a Contraloría data del 21 de diciembre de 2025 y un reingreso el 26 de enero de este año.

Y añaden: "Nuestro deber es actuar con mayor seriedad: evaluar y decidir con responsabilidad. La infraestructura no se construye con titulares, se construye con planificación rigurosa".

Tras el anuncio del retiro de la consultoría, el Gobernador Regional de Valparaíso, Rodrigo Mundaca (Ind.), calificó la deci-

sión como un retroceso para una iniciativa "estratégica" y "largamente" esperada, destacando su impacto en la conectividad, la integración territorial y la movilidad sustentable en la región.

A pesar de lo anterior, desde la delegación aclaran que el proyecto no se ha caído, sino que será evaluado y por eso fue retirado de la CGR. El delegado Millones sostiene que el gobierno ha determinado revisar distintos proyectos dependiendo su nivel de maduración, para saber de su pertinencia, "entre ellos este proyecto ferroviario, que es un proyecto interurbano, que tiene el sentido de conectar dos regiones y distintas ciudades, como es el caso de Tiltill, Lampa, Llay Llay, Limache, Calera".

"Esta iniciativa está pausada, al igual que otros proyectos, pero en ningún caso significa que se haya desechado, porque sabemos de la importancia de los trenes como conectividad en nuestro país", añade Millones.

Por su parte, el gobernador Mundaca señala que "este es un anhelo no solamente del puerto, sino que de toda la región de Valparaíso, los trenes son un medio de movilidad sustentable, nos permite combatir el cambio climático, a propósito de que no depende de fuentes de energía fósil".

Mundaca considera que "parece bastante impropio, sin antes haber evaluado la importancia y el impacto que tiene en la región. Es una mala decisión, una más de las que se han tomado en estos siete primeros días".

En total, el proyecto anunciado por Boric consideraría 173 kilómetros y un trayecto total de 90 minutos, pasando por las comunas de Valparaíso, Viña del Mar, Quilpué, Villa Alemana, Limache, Quillota, La Cruz, La Calera, Hijuelas, Llay Llay, Tiltill, Lampa, Quilicura, Renca, Quinta Normal y Santiago. La idea original era licitarlo en 2026, para un eventual inicio de construcción en 2027 y la puesta en servicio a partir de 2030. ●