

Fecha: 18-05-2026  
Medio: El Mercurio  
Supl.: El Mercurio Segunda Edición (A) - Chile  
Tipo: Editorial  
Título: EDITORIAL: El tren de La Calera, finalmente

Pág.: 3  
Cm2: 181,7  
VPE: \$ 2.387.097

Tiraje: 126.654  
Lectoría: 320.543  
Favorabilidad: ☐ No Definida

## El tren de La Calera, finalmente

El proyecto de extensión del Metro Regional de Valparaíso hasta La Calera ha recibido finalmente su resolución de calificación ambiental. Con una inversión de US\$ 811 millones, considera una doble vía de ferrocarril de 26 km, más una línea de carga en parte del trayecto Limache-La Calera. Los beneficios que traerá para la región son importantes, particularmente en términos de ahorro en tiempo de viaje: en el caso de quienes tomen el tren en La Calera y se bajen en Valparaíso, serán 89 minutos menos. Pero también los habitantes del puerto y de Viña serán favorecidos con la menor congestión en sus ciudades. Se estima que el servicio tendrá seis millones de pasajeros anuales, que se sumarán a los 23 millones de viajes actuales.

Todas esas ventajas contrastan con el absurdo obstáculo que enfrentó el proyecto en su tramitación ambiental, cuando una comunidad diaguita de 41 personas llegada a la zona en 1978 (casi un siglo después de construida la vía férrea original) y constituida ante la Conadi en 2023 (un año después de que el proyecto ingresara al sistema de evaluación) objetó las obras porque afectarían prácticas rituales que ellos realizan al costado de la línea. Aunque se pudo establecer que no había un uso ancestral del territorio ni impacto significativo, EFE debió llegar a un acuerdo y ceder un terreno en comodato a esa comunidad para asegurarse de que no continuara obstaculizando el proyecto. Y es que, de haber prosperado su reclamación, podrían haber forzado una consulta indígena, demorando la obra tal vez por

*Es absurdo que un puñado de personas,  
sin mayor fundamento, pueda perjudicar  
a cientos de miles.*

años. El episodio no hace sino ratificar las falencias de una institucionalidad que da a un puñado de personas, sin mayor fundamento en sus alegaciones, el poder para perjudicar los intereses de cientos de miles.

En cuanto al proyecto mismo, es otra muestra de cómo, luego de tanto tiempo de intentar desarrollar recorridos largos como los de antaño —cuando no existían buenos caminos ni se podía volar—, la empresa estatal ha encontrado en los trenes de acercamiento una estrategia exitosa. Muestra de su importancia, mientras en su único recorrido convencional, el de Santiago-Chillán, EFE hoy transporta menos de 500 mil pasajeros anuales, los trenes de acercamiento trasladaron el año pasado 66 millones de pasajeros.

Como lo ha señalado la Cámara Chilena de la Construcción, el país requiere grandes inversiones en movilidad interurbana (US\$ 55 mil millones hasta 2035), y ello incluye los trenes de acercamiento. Los proyectos de reforzamiento del Biotren, y los servicios Santiago-Batuco y Santiago-Melipilla son parte de esa estrategia. Solo estas dos últimas líneas agregarían 92 millones de pasajeros al año. Sumando así 160 millones de viajes anuales, EFE pasaría a ser solo superada por el metro de Santiago.

Un punto complejo en este cuadro son las pérdidas que por décadas registra la empresa. Las externalidades positivas que generan los servicios de acercamiento justifican no exigirle ser rentable, pero al menos —e igual que a Metro— sí puede pedírsele cubrir sus costos operacionales y acaso ayudar a pagar parte de sus inversiones.