

Tren Santiago - Viña

El proyecto ferroviario anunciado por el Presidente Gabriel Boric, denominado Tren Santiago-Valparaíso, debe ser evaluado en su real mérito: es un tren de cercanía que conecta sectores como Batuco, Til Til, Llay Llay y La Calera, que hoy presentan mala conectividad, con centros urbanos relevantes, como Viña del Mar y Santiago. Además, se empalma con el Merval en la estación El Salto, lo que permite trasbordar para llegar al puerto de Valparaíso en 30 minutos adicionales.

La expectativa de muchas personas se basaba en una propuesta privada (tren rápido) que ofrecía conexión entre Santiago y Valparaíso en, supuestamente, 45 minutos. Sin embargo, dicha propuesta implicaba costos de inversión significativamente mayores, y no presentaba, en la práctica, ventajas relevantes respecto a la buena oferta de buses que hoy ya existe entre ambas capita-

les regionales.

En este sentido, la propuesta del MOP tiene un objetivo de conectividad y desarrollo suburbano y rural, y no de conectar rápidamente Valparaíso con Santiago. Ello tiene un impacto mucho más positivo, en particular para el sector norte de la Región Metropolitana y para el interior de la Quinta Región.

Probablemente, una vez concretado este proyecto, las personas que viajan entre Santiago y Valparaíso seguirán usando los buses hoy existentes o su automóvil. Pero esto también hubiese ocurrido con el supuesto tren rápido, ya que en una distancia tan corta (120 km) los trenes de alta velocidad no son competitivos. Además, el acceso al tren rápido era poco expedito, generando tiempo adicional.

Es decir, en la práctica, ni el supuesto tren rápido impulsado por

privados, ni el proyecto anunciado por el gobierno, son competitivos para la actual oferta de transporte entre Santiago y Valparaíso.

Por último, y no menos importante considerando que los recursos involucrados compiten con múltiples otras necesidades como salud, educación, vivienda, pensiones, etcétera, la propuesta del MOP presenta costos de inversión inferiores a la mitad de lo requerido para el tren rápido impulsado por privados.

En resumen, creo que el trazado del MOP es bueno, tiene un carácter integrador suburbano/rural (atributos que la propuesta de tren rápido no tenía), cuesta menos de la mitad del proyecto alternativo y, al igual que este último, no representa una alternativa superior a la oferta de transporte que ya existe entre Santiago y Valparaíso.

Louis de Grange

Director Escuela de Ingeniería Industrial UDP

