

¿Por qué el esperado proyecto ferroviario que uniría a la región con Santiago fue postergado?

La iniciativa, comprometida por el presidente Boric, finalmente no se ejecutará durante su Gobierno, llenando de incertidumbre el panorama y aumentando la herida en torno al centralismo

Una vez más, la Región de Valparaíso quedó al margen de las grandes decisiones en infraestructura. Esta vez, fue la propia ministra de Obras Públicas, Jessica López, quien confirmó que la licitación del proyecto de tren rápido entre Valparaíso y Santiago no se realizará durante el actual gobierno.

Pese a los compromisos adquiridos por el presidente Gabriel Boric, cuando visitó Limache en 2023, la esperada obra no pasará de la etapa de estudios y precalificación de empresas durante su mandato.

Al respecto, la ministra vocera de Gobierno, Camila Vallejo, afirmó que "quienes postularon a esa primera licitación no cumplieron con los estándares establecidos en las bases".

Lo anterior plantea una pregunta: ¿Las empresas presentaron malas propuestas o los requisitos solicitados fueron demasiado elevados? Esa duda todavía no ha sido resuelta, dejando abierta la interrogante sobre eventuales responsabilidades en esta suspensión del proyecto.

De todas formas, el nuevo calendario implica que recién en 2026 podrían iniciarse los pasos formales para materializar el trazado ferroviario que uniría ambas regiones en apenas 90 minutos.

Y por supuesto, la noticia cayó como un balde de agua fría en la zona. No solo por el anhelo que representa el tren interregional, sino porque la promesa había sido refrendada públicamente por el propio mandatario.

El mismo anunció la iniciativa como parte del "Plan Trenes para Chile", donde el trazado propuesto incluiría paradas en Batuco, Tilti, Llay Llay, La Calera y Limache, siendo una transformación profunda en conectividad, desarrollo económico y equidad territorial.

Por eso, la suspensión de la licitación no es solo un traspás técnico, sino también un gesto político que refuerza una sensación histórica: el centralismo sigue marcando la pauta en el desarrollo del país.

Mientras Santiago avanza con megaproyectos -como la



El presidente Gabriel Boric anunció, en 2023 y durante una visita a la comuna de Limache, que el proyecto ferroviario estaría operativo a partir del 2030.

ampliación de la Ruta 68 o la modernización del transporte público, incluyendo el metro-, la Región de Valparaíso vuelve a quedar relegada a un plano secundario en materia de inversión.

ABANDONO Y CENTRALISMO

Según datos del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, y de acuerdo a las dos últimas sesiones del Ga-

binete Pro Crecimiento y Empleo (realizadas en septiembre de 2024 y marzo de 2025), Santiago concentra 45 proyectos por más de 5.910 millones de dólares, con una ejecución que alcanza el 78%. Esta cifra, en pesos chilenos, equivale a \$5.605.000.000.000.

Para que se haga una idea de cuánto dinero es: el Hospital Biprovincial Quillota-Petorca costó aproximadamente 118 mil millones de pesos;

por ende, con el dinero invertido en la Región Metropolitana se podrían construir 47 recintos asistenciales como el antes mencionado.

Cabe destacar que el llamado Plan Maestro de Transporte de la capital considera incluso una cartera por más de 22.000 millones de dólares, incluyendo trenes, metro y nuevas autopistas. Ese número, en moneda nacional, es aún mayor: casi 21 billones

de pesos chilenos.

En contraste, Valparaíso reportó una ejecución de un 47% durante el presente año, con una inversión que bordea los 110 mil millones de pesos por parte del MOP.

Ahora bien, si consideramos que la Metropolitana tiene más de siete millones de habitantes, podría ser "entendible" que una parte importante del presupuesto se destine a iniciativas ejecutadas en este territorio.

Sin embargo, uno de los pilares discursivos de este Gobierno ha sido la descentralización, cosa que, justamente en situaciones como ésta, pareciera no quedar de manifiesto.

Y la brecha no solo se refleja en montos, sino también en prioridades: mientras la capital avanza en movilidad moderna, la región enfrenta atrasos en conectividad, salud y reconstrucción postincendios.

Esta desigualdad, agravada por la postergación del tren Valparaíso-Santiago, refuerza la sensación de abandono y reactiva la demanda por un desarrollo más equitativo y descentralizado.

De hecho, la capital sigue concentrando el grueso de las inversiones públicas, mientras que regiones como Valparaíso -con más de 1,8 millones de habitantes y un rol estratégico portuario y turístico- ven pasar los años sin avances significativos.

Lo que en 2023 se presentó como una obra emblema de descentralización y reactivación regional, hoy aparece nuevamente aplazada, sin certezas sobre su inicio ni menos con financiamiento asegurado.

REACCIONES



Ricardo Lagos Weber
Senador

"Todo esto genera una sensación de abandono"

"Me parece una muy mala noticia y una peor decisión del gobierno. Este proyecto se sigue postergando; ya han pasado cuatro años más y no se avanza nada. Al final del día, queda la sensación de que da lo mismo el color político de la administración, porque no hay un compromiso real con el tren Valparaíso-Santiago. Es indudable que todo esto genera una sensación de abandono en la construcción de obras para nuestra región".



Diego Ibáñez Cotroneo
Diputado

"Si esto fuera para Santiago se haría en tres tiempos"

"Me parece una pésima noticia que se afirme, con tanta liviandad, que no se va a licitar el proyecto durante este periodo. Es una promesa que ha quedado postergada gobierno tras gobierno y, lamentablemente, hoy no se ejecutará nuevamente. Si esto fuese un proyecto que beneficiara a Santiago, probablemente se haría en tres tiempos. Pero como es un tema que afecta a la Región de Valparaíso, se posterga. Es una pésima señal".



María Francisca Bello Campos
Diputada

"Hay responsabilidades políticas que deben asumirse"

"Este no es un tema técnico ni abstracto solamente, esta es una urgencia cotidiana para quienes viven en el interior. El tren Santiago-Valparaíso era una oportunidad donde sabemos que la conectividad es precaria. El tren no solo representa una opción más digna y más segura para los estudiantes y los trabajadores, sino también una herramienta clave para el desarrollo turístico e interregional. Hay responsabilidades políticas que deben asumirse".