

Fecha: 13-02-2026
Medio: La Tercera
Supl.: La Tercera
Tipo: Noticia general
Título: Teleférico Tobalaba-Ciudad Empresarial toma vuelo: muestra 63% de avance y mantiene proyección de abrir en 2027

Pág.: 27
Cm2: 750,1
VPE: \$ 7.463.131

Tiraje: 78.224
Lectoría: 253.149
Favorabilidad: ☐ No Definida

Teleférico Tobalaba-Ciudad Empresarial toma vuelo: muestra 63% de avance y mantiene proyección de abrir en 2027

Desde la Dirección General de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas entregan los últimos detalles del proyecto que conectará las comunas de Providencia, Las Condes, Vitacura y Huechuraba.

Carlos Montes

“El avance físico total del proyecto alcanza un estimado de 63%, considerando tanto las obras civiles como el montaje del equipamiento electromecánico”, aseguran a La Tercera desde la Dirección General de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas.

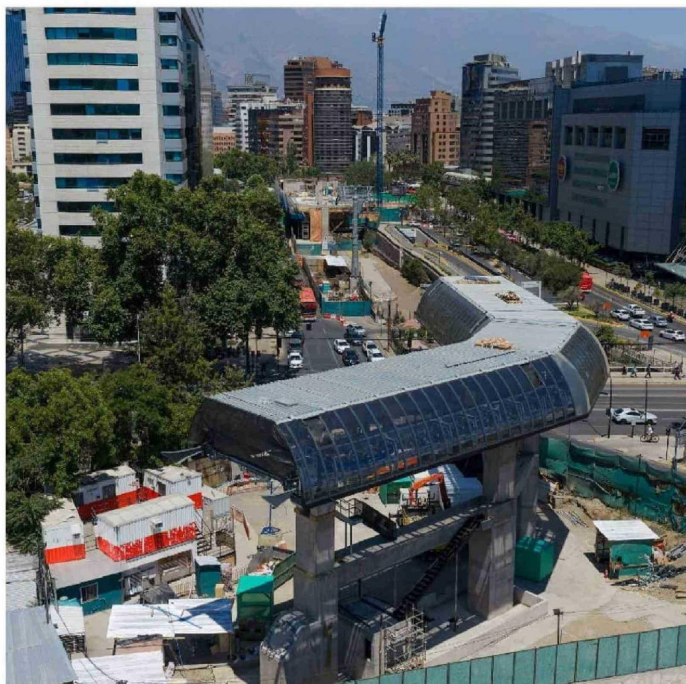
La cifra es alentadora, ya que el megaproyecto que conectará las comunas de Providencia, Las Condes, Vitacura y Huechuraba en la Región Metropolitana no ha estado exento de complicaciones, luego de que a fines de 2025 se diera la orden de demoler una de las bases del teleférico en Ciudad Empresarial debido a un “error de cálculo”. Esa torre ya fue reinstalada.

“Actualmente la obra se mantiene activa en los cuatro frentes de trabajo: la estación Santa Clara, con un estimado de 48% de avance; la estación Parque Metropolitano, con un estimado de 47%; la estación San Carlos, con un estimado de 52%, y el edificio Punto de Quiebre, con un estimado de 76%”, sostiene la Dirección General de Concesiones. A ello se suma el avance del suministro y montaje del sistema electromecánico, así como la instalación de las torres, ambos con un avance estimado de 71%, añaden.

La entidad indica que los plazos y tiempos se mantienen según las proyecciones, lo que supone la entrada en operación para el primer trimestre de 2027. Actualmente, las obras del teleférico continúan avanzando con el montaje del equipamiento electromecánico en los distintos frentes de trabajo.

La iniciativa considera tres estaciones principales -Canal San Carlos, Parque Metropolitano y Santa Clara-, además del mentado edificio técnico denominado “punto de quiebre”, que permite el cambio de dirección, conectando zonas estratégicas como la Ciudad Empresarial y el Parque Metropolitano.

José Francisco Vergara, arquitecto y académico de la Universidad de las Américas, señala que en términos metropolitanos es un proyecto útil, pues produce una nueva conectividad transversal entre el eje Tobalaba-Costanera Center y Ciudad Empresarial, con un tiempo de viaje proyectado de más o menos 15 minutos y una capacidad declarada de 3.000 pasajeros/hora en cada



► Se estima que el proyecto esté finalizado el primer trimestre de 2027.

sentido.

“Sin duda es de gran valor. También es muy útil desde lo turístico, conectando una zona atractiva de la ciudad para los turistas como lo es Providencia con otra que no lo es aún, como Huechuraba, pero podría serlo con este activador detonante”, considera Vergara.

Y suma: “Es importante reconocer que Santiago no es una ciudad muy entretenida en comparación con otras capitales de América Latina, y todo lo que aporte mayor atracción, a mi forma de ver, es un aporte. Además, frente a las otras ciudades de la región, sí puede alardear de excelentes infraestructuras de transporte y, mientras más espectaculares sean, a la vez que socialmente necesarias, mejor, a mi gusto”.

El trazado contempla una extensión aproximada de 3,4 kilómetros, 19 torres y 121 cabinas, con una capacidad de transporte de hasta 6.000 pasajeros por hora en

ambos sentidos.

“Interesante, pero quedan dudas”

Pese a la magnitud del proyecto, Vergara, doctor en Planificación del Desarrollo de la University College de Londres, tiene ciertos reparos. Considera, de hecho, que tiene bien ganados sus detractores. “Es un proyecto que no se sometió a una evaluación de impacto ambiental; se lo saltaron, pues la ley no les obligaba a hacerlo, pero habría sido importante un gesto a la ciudad llevando adelante ese proceso de todos modos, lo que implicaba, por ejemplo, una consulta con las comunidades afectadas por las intervenciones”.

“El proyecto puede inducir nuevas congestiones localizadas en zonas de llegada o partida (peatonal, vial y de intercambio modal), especialmente en el entorno Tobalaba-Costanera Center, donde ya coexisten múltiples flujos metropolitanos. ¿Están preparados esos espacios públicos para

aumentar el flujo peatonal significativamente? Es un proyecto interesante, valioso a mi gusto, pero quedan dudas”, sostiene Vergara.

Sin ir más lejos y a modo de ejemplo, vecinos de Ciudad Empresarial están denunciando que se han producido reiteradas encerronas y portonazos por las condiciones de visibilidad en el sector a raíz de los trabajos, donde los antisociales aprovechan como zona de ocultamiento las barreras de protección de la torre de calles Santa Clara con La Rinconada.

El teleférico beneficiará directamente a más de 620.000 personas, entregando una alternativa de transporte sostenible, seguro, rápido y confortable, que mejora la conectividad entre el norte y oriente de Santiago.

Vergara también destaca que el nuevo medio de transporte abre “la posibilidad de que existan infraestructuras, como espacios cívicos, donde el flujo de personas en la ciudad se vuelve un momento de agrado y encuentro, similar a subirse a un bus eléctrico en estos días de calor en Santiago donde a veces con 34 °C afuera no dan ganas ni de bajarse. Si estás más a gusto mientras te mueves en la ciudad, el estrés baja y la gente anda con mejor energía. Si esto ocurre en un carrito colgado del cielo mientras miras la ciudad, es muy bello”.

Es más, añade el académico, “posiblemente se pueda ver a los elefantes del zoológico desde los carros, pues hay una estación al lado de este. Me parecería una linda experiencia que quienes lo usen a diario puedan decir que todos los días veían a un elefante”.

El académico de la UDLA señala que la discusión metropolitana sobre que se convierta en un punto crítico de intercambio modal no se puede descartar, “puesto que existe el riesgo de que las estaciones se transformen en un elemento más del conjunto fragmentado y que la solución A-B subestime impactos locales de congestión y demanda inducida, dado que no se presentó a evaluación ambiental”.

“La inserción urbana está en proceso de obras, pero de momento es bastante preocupante la forma en que se enlaza con la trama urbana, y en especial con el paisaje del cerro San Cristóbal”, finaliza Vergara. ●