

Nº	FECHA	MEDIO	SECCIÓN	PÁGINA
321843	2026-07-14	La Segunda	Conversación	14 Y 15

Imagen 1/2

14 Conversación La Segunda lunes 13 julio 2026



FOTOGRAFÍA: CLAUDIO CORTÉS V.

Loreto Flores Ruiz

Cada 31 de diciembre, en la celebración de año nuevo y durante más de diez años, el abogado, exsubsecretario de Obras Públicas (2003-2005) y expresidente del directorio de Metro (2007-2010), Clemente Pérez (57), hacía el balance del año con sus hijos. Allí le decían: “Que tengas un gran año papá y que el próximo salga el teleférico”. Algo similar le sucedía al ingeniero en Transportes Guillermo Guerrero (56) y al abogado Martín Santa María (57), a quienes en cada reunión social les preguntaban cuándo se pondría en marcha el proyecto.

Los tres —más el decano de Arquitectura de la UDD, Pablo Allard y el decano de Ingeniería de la UAI, Claudio Seebach— son parte del grupo de profesionales que se asociaron en «Nueva Vía Consultores», que en 2010 idearon el Teleférico Bicentenario, la obra que unirá las comunas de Providencia con Huechuraba en 13 minutos, movilizándolo cerca de 50

Martín Santa María, Clemente Pérez y Guillermo Guerrero hablan de las dificultades que tuvieron para desarrollar el proyecto que unirá Providencia con Huechuraba. “Si hubiéramos pensado los problemas, probablemente al segundo año hubiéramos abortado”, sostienen.

mil personas diarias y que espera su puesta en marcha a inicios de 2027.

“La otra vez me acordaba que cuando le decía a uno de mis hijos ‘no has estudiado para la prueba, te va a ir mal en la vida’, él me respondía ‘¿y tú? que llevas 15 años transmitiendo con el teleférico’”, recuerda entre risas Pérez sentado en una de las salas de reuniones del estudio de abogados Guerrero Olivares, en la que es socio junto a Santa María. Ambos —además de Guillermo Guerrero— se unen a esta conversación para analizar la importancia del proyecto y las dificultades que debieron afrontar para que se concretara.

Los tres profesionales se conocen desde la época en que trabajaron en el Gobierno de Ricardo Lagos. “Nos conocíamos y cuando salimos de los ministerios, nos juntamos”, afirma Santa María. Se reunían periódicamente en el hoy desaparecido local Starbucks del Paseo El Maño en Vitacura. “Decidimos empezar a presentar proyectos, primero consultorías en materia de concesiones de obras públicas y después iniciativas privadas”,

comenta Pérez.

“La décima parte de la inversión de un metro”

—¿Cómo es que amigos de diferentes profesiones se unen en una empresa de proyectos de concesiones?

—**Guillermo Guerrero (GG)**: Estábamos en actividades privadas y veíamos cómo podíamos seguir aportando desde lo público, con el conocimiento de la empresa, el empuje, la iniciativa; de querer hacer cosas que parecen sueños, y que a veces uno se topa con portazos. Pero teníamos la convicción de que podíamos hacer cosas. Empezamos a buscar proyectos con un marco jurídico para poder hacerlo, que es la ley de Concesiones y su programa de iniciativas privadas.

—**Clemente Pérez (CP)**: Cerca del 90% de las iniciativas privadas se rechazan. Lo que hicimos fue estudiar muy bien los proyectos. Por ejemplo, en materia de teleférico, hemos presentado dos, este y el que se está licitando ahora, Alto Hospicio-Iquique. Pero, antes de eso, estudiamos

Nº	FECHA	MEDIO	SECCIÓN	PÁGINA
321843	2026-07-14	La Segunda	Conversación	14 Y 15

Imagen 2/2

mucho Valparaíso, Antofagasta, Viña del Mar, Puerto Montt y Coquimbo.

—**Martín Santa María (MSM):** El mérito que tiene este proceso es el valor de la iniciativa privada. Si un grupo de personas no hubiera presentado al MOP (este proyecto), a lo mejor se habría demorado más o no se habría producido. Ese mecanismo que está en la ley de Concesiones es súper valioso, porque permite que los privados, que pueden ser empresas, profesionales, como el caso nuestro, comunidades u ONG, presenten proyectos que son de interés público. Eso tiene hartó valor.

—**De dónde nace la idea del Teleférico Bicentenario?**

—**CP:** Yo lo propuse y lo empujamos entre todos, porque conocí la experiencia del teleférico de Medellín. Ellos fueron los primeros en transformar este medio de transporte, que se ha usado durante mucho tiempo en centros invernales y en puntos de atracción turística, como transporte público masivo.

—**¿Viajaste a Medellín?**

—**CP:** No, nunca he ido a Medellín. Lo conocí porque somos aficionados al transporte público y al tema urbano en general. Cuando estuve en el Metro, conocí las mejores experiencias de transporte público de distintos países y escuché mucho hablar de esta iniciativa. Así que nos pusimos a estudiar distintos casos, porque los teleféricos tienen algunas ventajas: es la décima parte de la inversión de un metro, pero transporta la décima parte también; no es que sea mejor que un metro, simplemente hay que buscar cuándo es más adecuado, generalmente cuando hay grandes desniveles, zonas montañosas u obstáculos geográficos. Por eso presentamos este proyecto y después empezamos a buscar otras iniciativas como la Iquique-Alto Hospicio.

—**¿Cómo era la idea original?**

—**CP:** En 2010 lo presentamos y originalmente tenía una estación en el Parque Bicentenario, al lado de la Municipalidad de Vitacura y atravesaba todo ese parque para llegar a la Ciudad Empresarial. Finalmente, tras estudios de demanda y las decisiones del MOP, nos pidieron acortarlo, mejorar la rentabilidad social, eliminar la estación junto a la municipalidad, acortar los tiempos y partir directo a la Ciudad Empresarial.

—**MSM:** Es súper desafiante que un proyecto de este tipo se demore 15 o 16 años y tiene sentido pensar cómo el país es capaz de generar, desarrollar y hacer proyectos que tengan beneficio social en plazos más acotados que eso. Por otro lado, hay una parte institucional que es buena, porque este proyecto pasó por cinco gobiernos: Piñera I, Bachelet II, Piñera II, Boric y Kast. Ahí uno ve la fortaleza institucional del MOP y del Estado de Chile, que permite que un proyecto sobreviva cinco gobiernos, opiniones, visiones distintas y que se haga. Sería súper fácil que los que llegan (al Gobierno) borren todo lo que pasó antes y partan de nuevo. Afor-

tunadamente en este caso no pasó.

“Nos costó encontrar apoyo”

—**¿Por qué este proyecto se demoró 15 años en ponerse en ejecución?**

—**GG:** Esto es parte de lo anecdótico y tiene que ver con que nos costó encontrar apoyo. En Chile, nadie tenía idea de cómo evaluarlo; no existía como modo de transporte. La ley del Ministerio de Transportes definía cuáles eran los medios de transportes disponibles y este ni siquiera estaba mencionado en la ley. Ahí hubo que hacer algunos ajustes. ¿Cómo evaluamos esto?, ¿cómo hacemos una evaluación social? Era muy complicado, porque no era obvio cómo hacerlo, teníamos que acordar metodologías nuevas con el Ministerio de Desarrollo Social y con el de MOP. No había consultores y empezamos a buscar por el mundo y encontramos un colombiano. Nuestro estilo era: “Vamos para adelante, hagamos, si no hay una metodología, inventémosla”. La primera propuesta fue con una metodología simple, que nos permitía presentar algo razonable, que los números fueran sensatos para empujar; después se fue sofisticando. Si hubiéramos pensado los problemas, probablemente al segundo año hubiéramos abortado. No era necesariamente burocracia o demora, era un proyecto complejo porque no había historia.

—**Se trataba de un proyecto innovador.**

—**CP:** Postulamos a todos los esquemas de *venture capital*, de innovación y todos nos dijeron que no. Nos decían “¿cuáles son sus ingresos actuales?”. “No, es que no tenemos ingresos actuales, este es un proyecto que hay que construir”. “¿Cuánta es la dedicación que tienen para este proyecto?” “La verdad es que ninguno está full time en esto”. Postulamos a los premios Avonni dos veces, que se supone que premian la innovación, no te dan plata, pero por lo menos te ponen un sello. Nos rechazaron. Este es un medio de transporte no contaminante, predecible, financiado por privados. Es una de las principales innovaciones que se han hecho en Santiago en el último tiempo y no logramos, en una primera etapa, convencer a nadie que apostara por nosotros, hasta que lo hizo Ciudad Empresarial e Icafa; luego llegó Doppelmayr. Estamos en un esquema súper conservador donde todos los sistemas de promoción de la innovación no funcionaron.

—**¿Cuántas puertas tuvieron que golpear?**

—**GG:** Todas las concesionarias vigentes en Chile en ese minuto, constructoras, fondos, todas las empresas del sistema.

—**CP:** Es un proyecto que estuvimos buscando por más de 10 años con mucho portazo, mucha dificultad, básicamente porque el proyecto era novedoso. Buscamos inversionistas, nos costó encontrar. No tuvimos oposición de comunidades, tuvimos el apoyo de cinco gobiernos y aun así nos demoramos 15 años en un proyec-

to que se está construyendo en dos años.

—**MSM:** Este proyecto se podría haber hecho en cinco años.

—**¿En algún minuto pensaron botarlo?**

—**CP:** Sí, muchas veces. De hecho, Alto Hospicio-Iquique lo botamos, lo retiramos, porque cuando estás evaluando un proyecto debes tener boletas de garantía. No había claridad en distintos ministerios de cómo evaluarlo, además no era socialmente rentable. Te doy un ejemplo: si el teleférico de Alto Hospicio-Iquique hubiera sido un tren con los mismos tiempos, flujos, estaciones, ubicación, todo, hubiese sido rentable socialmente porque la metodología premia a los trenes. Decidimos retirar el proyecto, esperar a que se pusieran de acuerdo y lo reingresamos dos años después. En el Teleférico Bicentenario la discusión entre la Dirección de Obras Hidráulicas y la Dirección General de Concesiones sobre dónde poner una pila —una de las torres— duró un par de años. Hay temas de coordinación severas al interior del Estado de Chile.

—**Fue durante el Gobierno de Boric que se da el puntapié a las obras.**

—**CP:** Todos los presidentes apoyaron, algunos más, otros menos. Boric fue a la primera piedra. Me acuerdo de conferencias de prensa con todos los ministros, pero la licitación fue en 2017 con Bachelet y se adjudicó con Piñera II. No tenemos quejas con ningún Presidente ni con ningún ministro de Obras Públicas. Lo curioso y que muestra la falta de definición del Estado de Chile y de espacio para la innovación, es que, a pesar de tener todos esos apoyos, nos demoramos 15 años.

—**Este teleférico unirá Providencia con Huechuraba, ¿cómo visualizan el tema de la integración social?**

—**CP:** El Teleférico Bicentenario cumplirá un rol similar al del Metro. Al unir comunas de distintos ingresos se genera mayor integración social y equidad urbana. Además, se habilita un acceso al Parque Metropolitano, que es un tremendo privilegio de Santiago. Esta integración sería aún mayor si hubiese algún sistema de integración tarifaria, sobre todo pensando en los miles de estudiantes y adultos mayores que podrían usar el teleférico.

—**¿En qué otros lugares se podría instalar este tipo de transporte? Se ha planteado anteriormente un teleférico para Farellones, ¿cómo evalúan esa posibilidad?**

—**CP:** Estamos estudiando diversas opciones. Farellones es difícil por lo estacional, pero hay que evaluarlo en detalle. Ahora será más fácil desarrollar teleféricos como medios de transporte público, están los modelos de evaluación, la experiencia, los proveedores, etc. Pasamos por mucho tiempo de aprendizaje, pero ahora están las capacidades —en el sector público y en el privado— para implementar estos modos de transporte en muchos lugares, pues Chile es un país montañoso y nuestra geografía lo hace muy recomendable.

“

Esta es una de las principales innovaciones que se han hecho en Santiago y no logramos, en una primera etapa, convencer a nadie que apostara por nosotros”.

“

No tenemos quejas con ningún Presidente ni con ningún ministro de Obras Públicas. Lo curioso es que, a pesar de tener todos esos apoyos, nos demoramos 15 años”.