

Nº	FECHA	MEDIO	SECCIÓN	PÁGINA
322900	2026-07-25	El Mercurio	Economía y Negocios	B9

Imagen 1/1

MARCO GUTIÉRREZ V.

Cabinas cubiertas con fundas blancas que cuelgan desde cables a varios metros de altura, se pueden ver hoy —en fase de prueba— circulando por los cielos de los sectores oriente y norte de Santiago.

Sin embargo, 17 años habrán transcurrido para que finalmente en el primer trimestre de 2027 comience a operar la idea que cinco profesionales de la UC —dos abogados, dos ingenieros y un arquitecto— presentaron al Ministerio de Obras Públicas (MOP). Esto, para concesionar un teleférico que uniera la Ciudad Empresarial en Huechuraba con “Sanhattan”, en el barrio El Golf.

Se trata del Teleférico Bicentenario, obra licitada y adjudicada por el MOP en 2018. Ocho años antes, en 2010, este plan ingresó a ese ministerio como una iniciativa privada liderada por cinco socios de la consultora Nueva Vía, que en su mayoría se conocieron trabajando en el gobierno de Ricardo Lagos.

Estos son: Clemente Pérez, abogado socio del estudio Guerrero Oliveros, exsubsecretario de Obras Públicas (2003-2005) y ex presidente de Metro (2007-2011); Martín Santa María, también abogado y socio de dicho bufete; Claudio Seebach, ingeniero industrial eléctrico de la UC y decano de la Facultad de Ingeniería y Ciencias de la UAI; Guillermo Guerrero, ingeniero civil industrial con mención en Transportes, y Pablo Allard, arquitecto y decano de la Facultad de Arquitectura y Arte de la UDD.

Todos coinciden en destacar que la idea del teleférico nació de Clemente Pérez y que él los convocó a fundar Nueva Vía en 2006, tras el fin del gobierno de Ricardo Lagos.

Cómo se conocieron

Claudio Seebach recuerda cómo se conocieron los socios de Nueva Vía. “Yo era asesor del ministro Javier Etcheverry (Obras Públicas y Transportes y Telecomunicaciones, 2002-2004) junto con Guillermo Guerrero, quien después pasó a ser el director de Planeamiento del MOP, y Clemente Pérez llegó como subsecretario. Éramos parte del gabinete del ministro”. Añade que Martín Santa María es “amigo histórico” de Pérez y son socios en la consultora Sustentable.

“A Pablo Allard lo conocemos varios. Yo trabajé cinco años en la Católica, fui director del Centro de Políticas Públicas y él era académico de la Escuela de Arquitectura de la UC. El centro estaba en el campus Lo Contador, ahí coincidimos y nos hicimos muy cercanos”, agrega.

Emprendiendo en el “Sex and the City”

Pablo Allard destaca “la visión de Clemente Pérez de plantear el teleférico como una obra pública. Conocíamos las experiencias de Medellín, Caracas y Río de Janeiro, pero en esas ciudades las poblaciones están en los cerros, con mala accesibilidad. En Santiago no era el caso”.

Pero, añade, “la genialidad estuvo cuando Clemente nos plantea que el desnivel entre un lado y otro del cerro San Cristóbal es de más de 250 metros, por algo le llaman ‘el salto’. Esta pendiente hace imposible continuar con la Línea 4 de Metro hacia el norte, por lo que la única solución de transporte masivo de calidad sin rodear el cerro era un teleférico”.

DOS ABOGADOS, DOS INGENIEROS Y UN ARQUITECTO DE LA CONSULTORA NUEVA VÍA

De un café en Vitacura a unir por aire Huechuraba con “Sanhattan”: La historia de los creadores del Teleférico Bicentenario

Los profesionales cuentan cómo sortearon las variadas dificultades burocráticas y económicas que enfrentaron para concretar esta idea que presentaron al MOP en 2010.

El teleférico conectará en 13 minutos las comunas de Providencia, Las Condes, Vitacura y Huechuraba.

Allard relata que, en los inicios del desarrollo del teleférico, “una anécdota divertida era que, como cada uno tiene su propio trabajo y actividades profesionales, no teníamos oficinas de Nueva Vía, por lo que nos juntábamos a trabajar algunas mañanas en un café en Vitacura, que a esa hora se llenaba de personas que salían de clases de yoga o a juntarse con amistades, por lo que terminamos llamándolo ‘Sex and the City’, en alusión a la serie de moda de esos años. El café ya no existe, pero todavía recordamos con cariño esos años como emprendedores de café”.

INVERSIÓN
Poco más de US\$ 80 millones en inversiones habrá demandado esta iniciativa, que tiene un trazado de 3,4 km.

Múltiples dificultades

Una de las anécdotas que cuenta Pérez —tal como señaló a La Segunda hace unos días— y que refleja el largo camino recorrido con esta iniciativa, es que una vez reconvino a uno de sus hijos porque no había estudiado para una prueba y le dijo que así le iba a ir mal en la vida. Pero este le contestó que él “llevaría 15 años transmitiendo con el teleférico”. En conversación con “El Mercurio”, agrega —entre risas— que “mi hijo ahora está viendo el teleférico y está feliz porque yo tenía ra-

zón”. Por eso llama a los emprendedores a perseverar.

Entre las dificultades que enfrentó el proyecto estuvo su trayecto. “Probamos varios trazados, algunos con muchas curvas que después nos dimos cuenta eran inviables”, recuerda Guillermo Guerrero.

Pérez señala que originalmente el plan tenía una estación en el Parque Bicentenario, próxima a la Municipalidad de Vitacura, y de ahí llegaba a Ciudad Empresarial. Pero tras estudios y solicitudes del MOP, se eliminó esa parada.

Hoy, el proyecto tiene tres estaciones: Santa Clara, en Ciudad Empresarial de Huechuraba; Parque Metropolitano —al oriente de piscina Antilén— y Canal San Carlos, próxima al Costanera Center. Esta última ubicación se confirmó en 2018, tras un acuerdo del MOP con la alcaldesa de Providencia, Evelyn Matthei, quien se oponía a que la estación estuviera próxima a la salida de una pasarela peatonal que conecta al mall desde Plaza Nueva Zelandia.

Más recientemente, se produjo una disputa porque el trazado pasa sobre el cementerio Parque Santiago de Huechuraba.

Por otra parte, Allard comenta que “para muchos, el teleférico

era entendido como infraestructura turística o para centros de esquí. De hecho, una de las dificultades fue que en la ley no existía como modo de transporte público”.

El arquitecto relata que “otro problema fueron las diferencias que se produjeron entre distintos reparticiones de un mismo ministerio, como la discusión entre la Dirección de Obras Hidráulicas y la Dirección de Concesiones del MOP, respecto de dónde debía caer la pilastra de la

orilla norte del Mapocho”.

En la misma línea, Seebach apunta a las “indefiniciones, como quién es el dueño del cielo de arriba de tu casa. No está definido o en teoría es tuyo, pero hasta dónde, hasta el espacio, 50 metros, hasta la altura de los aviones? Son cosas que en Chile han sido anecdóticas, pero que nos han demorado”.

Si bien el proyecto logró el respaldo de cinco gobiernos —desde la primera administración de Sebastián Piñera hasta ahora con

José Antonio Kast—, validarlo ante el sector privado fue complicado, especialmente para conseguir socios para financiar los diversos estudios. Pérez recuerda, además, que postularon en dos ocasiones al premio Avonni y no lo consiguieron.

De todos modos, la iniciativa logró convencer a capitales privados. Hoy en la propiedad de la sociedad concesionaria están Icafe Inversiones (42,5%), la compañía Doppelmayr (42,5%), con sede en Austria; Ciudad Empresarial (10%) y Teleférico Bicentenario SpA (5%), ligada a los creadores de este proyecto.

Los profesionales indican, además, que mientras en Chile se ha tardado más de 15 años la tramitación del desarrollo de un teleférico, en el mismo lapso, en La Paz, Bolivia, se concretó una decena de estos.

Para Guerrero, la clave del grupo para sortear los obstáculos “fue la perseverancia y la confianza en que esto iba a funcionar. El aparato estatal en general siempre apoyó, pero los procesos son muy lentos y el sector privado algo desconfiado de proyectos sin historia, lo encontraba maravilloso, pero no tanto como para poner plata”.

Seebach añade que “somos un grupo muy afeitado, que a lo largo de los años nos hemos hecho muy amigos. Para sobrevivir, ninguno de nosotros le dedica jornada completa al trabajo en Nueva Vía, sino que lo complementamos con nuestras distintas trayectorias laborales”.

El teleférico

El teleférico permitirá unir en 13 minutos las comunas de Providencia, Las Condes, Vitacura y Huechuraba, a través de un tendido de 3,4 kilómetros, con 19 torres de apoyo. Esta obra habrá demandado una inversión superior a los US\$ 80 millones y transportará un máximo de 3.000 pasajeros por hora, por sentido. Contará con 121 cabinas, con capacidad para 10 pasajeros cada una.

Los desarrolladores del teleférico estiman que la demanda estará ligada a usuarios de los ámbitos residencial, oficinas, universidades, pero también tendrá un componente turístico. “El tiempo de viaje es completamente predecible y no depende de factores externos como tráfico o accidentes”, sostiene Martín Santa María.

La tarifa estaría entre los \$900 y \$1.000, y se pagaría con una tarjeta sin contacto. Se incorporaría la tarjeta bip! y las de bancos.

Nuevos pasos

Guerrero señala que Nueva Vía se planteó como una consultora en temas de transporte y ciudad, pero derivó a gestar iniciativas privadas mediante la Ley de Concesiones. “Hemos desarrollado dos proyectos de carreteras, uno que finalmente no se licitó, que generaba una nueva conexión hacia Lampa desde Costanera Norte, y otro que denominábamos Orbital Sur, que conecta el Acceso Sur a Santiago con la Ruta 78 por el sur, que entendiendo está en fases próximas de construcción y donde ya no tenemos participación”, precisa. A la vez, indica que están “muy expectantes a la próxima licitación del teleférico Alto Hospicio-Liquiue, desarrollado por un consorcio liderado por Nueva Vía, que creemos puede brindar un servicio de transporte público de excelencia para ambas comunas”.



Los creadores, de adelante hacia atrás: Pablo Allard, Clemente Pérez, Guillermo Guerrero, Martín Santa María y Claudio Seebach (chaleco reflectante).