

DEL TREN

VALPARAÍSO-SANTIAGO AL CORREDOR FERROVIARIO CENTRAL: UNA VISIÓN ESTRATÉGICA PARA CHILE

Por Jorge Inostroza Sánchez
@JorgeJis
Expresidente Grupo EFE
Abril 2026



Chile tiene la oportunidad —y la obligación— de diseñar su infraestructura ferroviaria pensando en el país de los próximos 50 años, y no solo para el ciclo electoral siguiente.

El fracaso de la mirada corta

En 2016, EFE desarrolló estudios de pre-factibilidad para tres trazados Valparaíso-Santiago: extensión de 117 km., 45 minutos de recorrido, evaluación social positiva e inversión estimada en USD 4.000 millones. En 2018, dos consorcios privados presentaron ante-proyectos proyectando USD 2.400 millones con igual tiempo. En 2022, el gobierno ahora saliente retomó el trazado histórico del año 1863 —187 km. y 90 minutos— proyecto que ha sido paralizado indefinidamente.

El debate ferroviario en Chile ha sido capturado por la lógica electoral, subordinando la planificación técnica a la rentabilidad política de corto plazo. Distintas autoridades se han comprometido con proyectos sin rentabilidad social ni privada, con costos reales para el país.

Los números que obligan a actuar

La zona central —entre Valparaíso y Concepción— concentra **más de 13 millones de habitantes** (65% de la población nacional), genera **sobre el 60% del PIB**, alberga los **10 puertos más importantes** del país con transferencias que superan los **60 millones de toneladas** anuales.

No hay política de desarrollo económico seria que ignore la conectividad logística de su zona más productiva.

El caso del Puerto de San Antonio es paradigmático: décadas de postergación para ampliar su capacidad han deteriorado la posición competitiva de Chile frente al Perú, una señal de alerta que el Estado no puede seguir ignorando.

El Proyecto que Chile necesita

El corredor ferroviario requerido no es un tren entre dos ciudades: **es una infraestructura de escala nacional.**

Sus componentes esenciales son:

- conexión directa Valparaíso-Santiago y San Antonio-Santiago con salida eficiente de carga portuaria;
- bypass metropolitano con nodos de intercambio modal;
- conexión con el Aeropuerto Internacional;
- dos grandes estaciones en Santiago (Quinta Normal y Estación Central) con tránsito continuo hacia Concepción;
- integración de ciudades intermedias hasta Concepción, con sus 1,3 millones de habitantes, 7 puertos y más de 26 millones de toneladas anuales transferidas.

Dada la escasez de recursos y las importantes inversiones asociadas a los ferrocarriles, es imprescindible analizar la viabilidad y financiamiento de este corredor con miradas amplias, postergando proyectos de menor impacto y priorizando como debe ser, desde el Estado.

Este no es un proyecto de conectividad regional: es la columna vertebral de movilidad y logística del Chile del próximo medio siglo.

Una decisión de Estado

Los trenes no están ligados a una ideología política determinada o a nostalgias históricas, proporcionan beneficios concretos: menores tiempos de viaje, alta capacidad de carga, mayor seguridad, baja accidentalidad, menor congestión y contaminación, comodidad para pasajeros y mejor ordenamiento territorial. Sumemos la creciente y ahogante congestión vehicular en ciudades y carreteras lo que hace cada vez más eficiente y necesario el uso de modos ferroviario con vía propia y exclusiva.

Reducir costos logísticos, mejorar la capacidad exportadora, hacer más eficientes los puertos y garantizar la movilidad y la seguridad a millones de usuarios exige visión de largo plazo, evaluación técnica rigurosa y liderazgo político real.

Chile tiene la oportunidad —y la obligación— de diseñar su infraestructura ferroviaria pensando en el país de los próximos 50 años, y no solo para el ciclo electoral siguiente.

Este no es un proyecto de conectividad regional: es la columna vertebral de movilidad y logística del Chile del próximo medio siglo.

