



Mejorar el transporte público en Antofagasta: un desafío para descongestionar y modernizar la ciudad



Alejandro Cifuentes, Consejero Regional
- Comisión de OOPP y Transporte

En Antofagasta, hablar de transporte público no es solo hablar de micros y paraderos. Es hablar de cómo nos movemos, de cómo vivimos y de cómo lamentablemente nos hemos acostumbrado a perder tiempo, calidad de vida y oportunidades atrapados en la congestión de una ciudad que no ha logrado dejar atrás una planificación urbana centrada en el automóvil.

Hoy, más de 250 mil personas dependen diariamente del transporte público en la región. Sin embargo, el 65% de los trayectos urbanos se ven afectados por el tráfico, especialmen-

te en las horas punta. ¿Qué incentivo puede tener un vecino o vecina del sector norte para subirse a una micro que tarda una hora en llegar al centro? Muy poco, si no modernizamos el sistema de forma integral.

La llegada de buses eléctricos a la ciudad ha sido bien recibida, pero está lejos de ser suficiente. El verdadero salto de calidad requiere algo más profundo: corredores exclusivos para el transporte público. Según el Ministerio de Transportes, esto permitiría reducir los tiempos de viaje hasta en un 50%. Ese mismo trayecto de una hora podría transformarse

“Paraderos bien ubicados, conectados con ciclovías y taxis colectivos, permitirían no solo orden, sino una verdadera red de transporte intermodal”

en uno de 30 minutos. Una mejora concreta, visible, que dignifica el tiempo de quienes dependen de estos servicios.

Pero de nada sirve una vía exclusiva si esta se transforma en un atajo para vehículos particulares. La experiencia de Santiago, donde la instalación de cámaras redujo en un 70% el uso indebido de estas vías, nos entrega una lección clara: fisca-

lizar es parte del éxito.

Otro punto no menor es la desorganización provocada por la costumbre de “parar en cualquier parte”. Se estima que más del 40% de las detenciones de micros en Antofagasta no se realizan en paraderos establecidos. El resultado: caos vial, más congestión y riesgo para todos. Paraderos bien ubicados, conectados con ciclovías y taxis colecti-

vos, permitirían no solo orden, sino una verdadera red de transporte intermodal.

A esto se suma un dato alarmante: hoy el parque automotriz de la ciudad supera los 150 mil vehículos y crece a un ritmo del 5% anual. No hay calle que aguante ese ritmo. Y lo más grave: los niveles de material particulado fino (PM2.5) ya superan lo permitido según la Superintendencia del Medio Ambiente, especialmente durante el invierno.

Por todo esto, fomentar el transporte público es también una decisión de salud pública, de justicia social y de visión te-

rritorial. No podemos seguir marginando a quienes viven en sectores periféricos, muchas veces sin otra opción para acceder a salud, educación o empleo.

Desde la Comisión de Obras Públicas y Transporte del Consejo Regional, estoy impulsando una agenda concreta: corredores exclusivos, control inteligente, renovación de flota y una red de paraderos accesibles y eficientes. Pero más allá de lo técnico, el desafío es cultural: dejar de ver el transporte público como una carga y entenderlo como lo que realmente es –el corazón de una ciudad justa, moderna y sustentable. ☞