



Mirtha Meléndez y reactivación de la línea férrea: «años atrás se estudió y se descartó esa idea»

Para la exseremi del MOP no es viable desde el punto de vista del trazado, porque además del elevado costo, la concentración de población que ocupa el transporte en la conurbación no se concentra en ese sector. Por qué mejor no apoyar el tranvía, se pregunta.

Por René Martínez Rojas

Para ambos municipios, un paso clave para que el tren entre Coquimbo y La Serena vuelva a ser una realidad. Por eso, los ediles Ali Manouchehri y Daniela Norambuena se han mostrado dispuestos a levantar esta idea, incluso con reuniones con Transporte y EFE (Empresa de Ferrocarriles del Estado) para avanzar en estudios y compromisos concretos para reflotar la línea férrea entre ambas ciudades.

Esto, con el único objetivo de solucionar los problemas de conectividad, especialmente en la ruta y en temporada estival, y ante el estancamiento del proyecto del tranvía.

Justamente sobre el sistema de transporte de tren de pasajeros usando la línea férrea actual, la exseremi del MOP, Mirtha Meléndez, explica que años atrás se estudió la idea y desde el punto de vista del trazado «no era muy atractivo, porque en general la concentración de población, es decir las personas que ocupan el transporte en la conurbación, no se concentra en ese sector. La idea era buscar un transporte en que estuviese concentrado toda la densidad poblacional».

Un plan «complejo y con responsabilidad», advierte, por cuanto «es una línea que está destinada a carga y de propiedad de privados, en este caso de la CMP y Ferronor».

Además, advierte que

esta línea es solo de transporte de carga y al habilitarse para uso de pasajeros se requieren dos vías.

Al respecto, recuerda que «tuvimos reuniones en esos años en Santiago y lo veían difícil, porque para la carga necesitan una línea, pero ya para pasajeros se necesitan dos y también una tremenda inversión en paraderos...».

El dinero que el Estado debe involucrar «también es considerable, por tal razón se descartó esta idea. Ya en los años 2014-2018 se estudió una iniciativa privada vía concesiones, que fue aprobada por la región, que fue el tranvía», aunque este hoy no figura en la cartera de concesiones.

Detalla que se priorizó esta alternativa y se llegó a su etapa final en lo referido a pre-inversión.

«Quedó en la propuesta para ser licitado por el sistema de concesiones del MOP, donde no se comprometen fondos sectoriales ni regionales. Desde muchos años se viene estudiando y buscando soluciones a la alternativa de la congestión vehicular de la conurbación, que debe ser un complemento de mejoramiento vial y de Transporte público».

NO SE PUEDE VOLVER A CERO

Reitera que se estudiaron alternativas y una de ellas fue precisamente la línea del tren, «pero fue la primera que se desechó porque la concentración o la densidad poblacional no está en ese sector, sino más al centro».

Por esa razón se vieron otros trazados, que son los que se definieron en la primera parte. Sin embargo, para Meléndez una de las cosas que siempre ha manifestado «y que es una lástima», es que en este país se tenga una política de gobierno para la infraestructura, «cuando debería ser una política de Estado, en el sentido de que el gobierno que asuma debe respetar los proyectos que están ya incubados, que están a una etapa de licitación o de diseño definitivo, y eso es lo que pasó en este caso con el tranvía que se ha postergado».

Fue en 2015 cuando nuevamente se levantó la idea del tranvía, incluso en 2019 que se podía licitar. Se decía que el ministerio lo iba a llevar este año, «pero tampoco ha sido. Quizás el trazado debiera variarse, ver alguna otra alternativa de llegar a otros puntos. Creo que no nos merecemos volver a fojas cero. La Ruta 5 es vinculante y es una de las arterias principales para este corredor biooceánico, también con el paso de Agua Negra, que actualmente está abierto y hay mucho turista que viene desde San Juan, Argentina. Para el verano es atroz la congestión que se produce, por lo que hay que buscar maneras».



«Es alta la inversión que se tienen que hacer, entonces porque mejor no apoyar el tranvía que es un medio de transporte mucho más eficiente, además que es una inversión que hace un privado y después se recupera con el corte de los pasajes, lo mismo que las rutas...», sostuvo la exseremi del MOP.