



Columna

Tomás Müller Salomón
Presidente Cámara Chilena de la Construcción Antofagasta



Estudio de transporte

Fue un 10 de enero del año 2012 cuando un medio de comunicación local daba a conocer que el embajador de Francia de la época, Marc Giacomini, hacía entrega del “Estudio de la Primera Línea de Tranvía de Antofagasta”. El proyecto con un costo de US\$450 millones tendría la primera parte operativa en 2016 con un horizonte de término al 2030.

Pero antes, en 2002, el entonces presidente Ricardo Lagos, planteó una posibilidad de hacer lo mismo usando la faja del ferrocarril; luego en 2009 un

grupo de arquitectos de la Universidad Católica del Norte propusieron un tren urbano; y nuevamente en 2017 la idea del tranvía fue propuesta en la administración de Karen Rojo. Todas estas tenían un punto en común, usarían la faja del ferrocarril existente para implementar un sistema de transporte de pasajeros moderno y eficiente que conectaría la ciudad de norte a

sur. Es más, el año 2021 el Gobierno Regional junto al Ministerio de Transportes entregó a la ciudadanía el estudio denominado Plan de Movilidad Urbano Sostenible, donde nuevamente se abordaron todos los temas relevantes de transporte en la ciudad.

Los 32 kilómetros de extensión de Antofagasta, extensos

tiempos de traslado por vías saturadas en horas punta y los recorridos del transporte público, obligan a pensar en la necesidad de contar con un sistema de transporte de pasajeros interno que movilice a las personas reduciendo el uso del auto particular y entregando mayor calidad de vida urbana a los antofagastinos y antofagastinas.

Por eso es fundamental que los términos de referencia del estudio sean modificados o ampliados y consideren a la ciudad en su extensión longitudinal máxima, para que el factor rentabilidad social no sea una limitante que termine por frustrar el anhelo de contar con un tren urbano o un tranvía. En otras palabras, un estudio de transporte masivo que solo considera la mitad de la ciudad, corre el riesgo de no cumplir con este requisito.

Desde la CChC Antofagasta creemos que es necesario abordar este tema en el marco de una Estrategia Regional de Movilidad, donde el tren urbano o tranvía forme parte de un gran plan de conectividad tanto a nivel de desarrollo productivo como de uso ciudadano, y que en este último punto considere también el desarrollo de proyectos de conectividad vial, como el proyecto de mejoramiento y prolongación de la Avenida Andrés Sabella hacia la Avenida Pedro Aguirre Cerda pasando por terrenos del FCAB, la generación de infraestructura pública, diseño de ciclovías, incorporación de más buses eléctricos, e incluso de bicicletas eléctricas para uso público, si se estima conveniente.

Es importante revisar lo que se ha hecho con anterioridad en este ámbito, y de ser posible replantear que el nuevo estudio que se llevará a cabo considere a la ciudad en su extensión, conectando desde La Chimba hasta la Coviefi.