

ARTÍCULO DE OPINIÓN

Sobre las obras concesionadas entre La Serena-Coquimbo

Artículo de opinión.
Por Alfredo Prieto
Arquitecto



Sr. Director:

Nuevamente me dirijo a usted para manifestar algunas dudas respecto a la actual situación del contrato de concesión del tramo urbano Coquimbo La Serena de la empresa Sacyr.

El Decreto MOP de febrero de año 2023 establece, al final del texto, que si pasados 60 días desde el rechazo a la propuesta del By Pass, se entiende que la Concesionaria estará obligada a construir la totalidad de las obras contenidas en el contrato original. Ignoro cómo se desarrolla el cronograma en ese sentido, pero no sabemos de alguna comunicación oficial al respecto. O sea, podríamos estar en esa situación.

Del tenor de la resolución del Panel se desprende que el tema del By Pass tiene fundamentos positivos y una fuerte aprobación de la comunidad y autoridades. Debiéramos entender que de alguna manera se deberá proseguir en su concreción. Pero mientras tanto, las autoridades locales deberían aprovechar este tiempo para revisar e insistir en reponer obras del proyecto inicial que fueron eliminadas bajo el supuesto que con el By Pass ellas no serían necesarias en el tramo urbano.

En efecto, fueron eliminadas las terceras pistas expresas en ambos sentidos, la caletera poniente en la totalidad del tramo (salvo la extensión de calle Libertad hasta Amunátegui) los tramos en trinchera en el nudo Fco. de aguirre (entre Huanhuall y Brasil) y recta de la Herradura, que solucionaba los accesos a Sindempart y la Herradura misma. Y algo más que se escapa.

Es de sentido común aceptar que con un By Pass no se requiere de terceras pistas expresas. Pero dejar sin solucionar los accesos a Sindempart y a la Herradura y no dar continuidad a la Calle Darío Salas entre El Llano y la recta de la Herradura es impresentable. Entendemos que los alcaldes de ambas ciudades, quizás por afinidad ideológica con las autoridades centrales del momento, no insistieron con la energía requerida, o sus asesores no les hicieron ver con claridad la gravedad de las soluciones urbanísticas que se perdían. También es bueno recordar que la mayoría de los problemas técnicos, de restos indígenas y de expropiaciones esgrimidos por la autoridad para justificar el By Pass se manifiestan EN EL CASO DE AMPLIACIONES DE LA FAJA PARA TERCERAS PISTAS. Y astutamente los presentaban como algo casi terrorífico. Al mantenerse el ancho de la faja actual, esto es, las dos pistas por sentido, esos problemas desaparecen en su

gran mayoría.

No podemos olvidar que la concesión contratada originalmente solucionaba de manera integral todos los problemas de conectividad. Y esto, sin costo para la ciudadanía. Renunciar a ello no se entiende. Por esto, ahora es el momento oportuno para insistir en recuperar lo "perdido".

Hay otro tema, que planteo por ignorancia, ya que no conocemos antecedentes oficiales. Se trata de esto. Dando por hecho la construcción del By Pass, ¿Como se valorizan las obras que se eliminarán? Si hay un presupuesto detallado, obra por obra, no hay problema. En caso contrario, ¿se volverá a solicitar a Sacyr que los proponga? (así como lógicamente Sacyr trató de sacar el máximo provecho del trato directo, es lícito pensar que en un caso así se trataría de minimizar el valor de las obras que se eliminen).

Sería valioso que la autoridad se digne aclarar estas dudas, que supongo no son exclusivas del suscrito.
Saluda atte. a Ud., Alfredo Prieto Parra, arquitecto.