

Tras lluvias y alerta de tsunami: MOP refuerza necesidad de nueva circunvalación para la conurbación

El seremi de Obras Públicas defiende el proyecto como alternativa estructural ante la vulnerabilidad de la Ruta 5, destacando su potencial para descongestionar la ciudad, proteger hallazgos arqueológicos y avanzar hacia una «ciudad inteligente».

Por Joaquín López Barraza

Las recientes lluvias y la alerta de tsunami del pasado jueves no solo causaron cortes de tránsito y evacuaciones preventivas en la región de Coquimbo. También volvieron a poner en evidencia la fragilidad de la infraestructura vial que sostiene la vida cotidiana en la conurbación. Esa es la lectura del seremi de Obras Públicas, Javier

Sandoval, quien insiste en que la Circunvalación es hoy una necesidad urgente para La Serena y Coquimbo.

«El evento de tsunami dejó cortada la Ruta 5, y eso ya lo habíamos vivido antes», advierte. «Lo más grave es que esa vía es nuestra columna vertebral: conecta a la región con el país y con otros países. Si se interrumpe, nos deja aislados».

Ruta 5, una vía vulnerable y saturada

El seremi subraya que la Ruta 5 atraviesa zonas de riesgo de inundación, según los propios mapas oficiales, y que sufre a diario una saturación estructural. «Hoy la conurbación depende de una sola ruta troncal. Eso es una vulnerabilidad no solo frente a emergencias, sino también en la vida cotidiana: congestión permanente, estrés psicosocial, pérdida de tiempo», señala.

En ese contexto, plantea que insistir en ampliar la Ruta 5 como solución sería insuficiente. «El proyecto original que recibimos al llegar al cargo en 2022 se basaba en agregar pistas a la Ruta 5. Pero eso está demostrado que no resuelve el problema.



Además, incluía pasos bajo nivel o trincheras que, ante lluvias como las de ahora, se inundan con facilidad. Lo vemos cada año».

Alternativa con respaldo transversal

Frente a ese diagnóstico, el Ministerio de Obras Públicas decidió avanzar con una alternativa: la Circunvalación. Esta vía expresa evitaría los puntos más críticos de

la Ruta 5, sacaría el tránsito pesado del centro urbano y abriría una nueva conexión longitudinal entre los sectores oriente de ambas ciudades. «Este proyecto permite que la Ruta 5 se transforme en una ruta urbana, con espacios para peatones, comercio, ciclovías e integración barrial. Y a su vez, la circunvalación asumiría el rol de vía troncal», explica Sandoval.

El proyecto cuenta, según el seremi, con apoyo

transversal de autoridades locales, parlamentarios, gremios como la Cámara Chilena de la Construcción y comunidades que han sido parte del proceso participativo desde 2023. «Hemos hecho ajustes para que esta ruta responda a las necesidades reales de la región», enfatiza

Uno de los puntos críticos del proyecto anterior era el paso de la Ruta 5 sobre el sitio arqueológico El Olivar, donde ya se han registrado hallazgos de alto valor. La circunvalación, en cambio, bordea la ciudad y evita estos sectores de alta concentración de vestigios. «Es la única manera concreta de asegurar la protección del sitio. Ya no se necesita pasar por ahí, porque el trazado se aleja hacia el oriente», asegura.

Además, el nuevo trazado permitiría mejorar la conectividad de zonas habitacionales e industriales en expansión hacia el oriente de ambas comunas. «Toda esa presión se descarga hoy en la Ruta 5. Esto aliviaría ese cuello de botella y generaría un desarrollo urbano más armónico».

La circunvalación forma parte de la concesión adjudicada en 2019, pero su redefinición como alternativa al proyecto original comenzó formalmente en 2022, cuando el MOP pidió suspender las obligaciones para estudiar nuevas opciones. Desde entonces, el ministerio ha trabajado en estudios técnicos, sociales, económicos y ambientales que ya están concluidos.