



CUANDO SE IBA A LICITAR EL NUEVO PUNTE, EL SECTOR DE LA DESEMBOLCADA DEL RÍO FUE DECLARADO HUMEDAL URBANO. EL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL PODRÍA DEMORAR UNOS DOS AÑOS.

Rosa Zamora Cabrera
rosa.zamora@mercuriovalpo.cl

En enero de 2019, en plena ejecución de la estructura circular, un sufrido usuario creó en Twitter la cuenta @RotondaConcón. Con sendas barreras en los costados de la identificación, su presentación era tan escueta como inequívoca: "Tendrás que pasar por aquí, te guste o no".

Hubo conductores que se desahogaban allí y dialogaban con la obra. Tiempo no les faltaba. La rotonda decía cosas como: "¿Qué tal? Hoy los espero con un nuevo taco de sábado, todo gracias a los incautos que no se informan o no usan Waze. Me están enchulando ya. Voy a quedar bella, bella". Para @MerluzSurf eso fue una provocación: "Ajajaja, te odio".

En cambio, @WillyKrause le sugería: "Tienes que pedir que trabajen día y noche entonces!!!". Pero los reclamos arribaban. @satanx713uC: "Y esto recién comienza por Dios!". @rodrigouloas: "La rotonda es maldita. Urge solución". En medio del enojo general, la aludida respondía burlona: "Y si saben cómo me pongo, para qué pasan por acá?".

La participación en la cuenta duró tanto como el humor y la paciencia del creador y sus seguidores, ya que en octubre de ese año la construcción, que había partido en junio de 2018, se tuvo que detener debido a un hallazgo arqueológico y los conductores debieron usar por un buen tiempo vías alternativas como la F32, la rotonda ubicada cerca del Parque del Mar y el camino Fuerte Aguayo.

DOS PROYECTOS A EVALUACIÓN AMBIENTAL

A pesar de que el tránsito por la nueva estructura, que costó cerca de \$6.500 millones, quedó habilitado en mayo de 2020, la congestión no disminuyó como se esperaba y en el verano se tornó crítica, provocando nuevamente reclamos generalizados entre los usuarios procedentes de -o en camino a- Quintero-Puchuncaví, Quillota, Concón, Viña del Mar y Reñaca.

Parte de un proyecto de vialidad mayor, que además incluye un segundo puente sobre el río y el mejoramiento de la Ruta F30 E entre Concón y Quintero, la operatividad de la Rotonda Concón enfrenta ahora otros problemas: debido al humedal existente en la desembocadura del Aconcagua, la construcción del viaducto deberá someterse a evaluación de impacto ambiental -el estudio podría durar un par de años, estima el alcalde Freddy Ramírez- y también deberá hacerlo la segunda obra, ya que involucra al Humedal Mantagua.

Tras conocerse la primera situación, el ahora exministro de Obras Públicas, Juan Carlos García, se juntó en agosto de 2022 con el jefe comunal y su equipo técnico, y comprometió más de \$600 millones para mejorar la rotonda y mitigar la congestión, trabajos que se están ejecutando de noche y que deberían terminar en mayo.

LAS OBRAS EN DESARROLLO

Las obras contemplan el mejoramiento de circulación y gestión vial, radios de giro, nueva pista de viraje hacia Concón, además de semaforización y elementos de seguridad vial, y adicionalmente se considera la instalación de paneles de lectura variable en la Ruta 64 sector Tabolango y en la Ruta F210 en el acceso a Quintero, señala el secretario regional ministerial de Obras Públicas, Yanino Riquelme González.

Dos de las obras complementarias a Rotonda Concón irán a estudios de impacto ambiental

Los humedales de la desembocadura del Aconcagua y de Mantagua determinan que el nuevo puente sobre el río y la continuación de la Ruta F30 E deban ingresar a tramitación ambiental, "con los plazos que ello involucra". El alcalde de Concón estima que primer estudio puede durar unos dos años.



EN AGOSTO EL EXMINISTRO GARCÍA DISPUSO FONDOS PARA MITIGACIÓN.

Con ello se busca “mitigar, en parte, la congestión vial que se vive en esta zona y se trata de darle más oferta vial a los conductores. Para eso, estamos instalando los letreros de mensajería variable que van a señalar a los usuarios tomar la Ruta F190 por el Puente Limache por ejemplo. Por otro lado, quienes llegan a Concón van a poder acceder por la calle San Agustín girando por la izquierda en una pista de desaceleración. Lo que estamos buscando es que no todo el flujo vial vaya hacia la rotonda, más bien ampliar la oferta vial por las rutas que ya existen en este sector”, detalla.

También explica que el MOP, a través de la Dirección de Vialidad, desarrolló el proyecto de ingeniería de la Ruta F30 E en su integralidad hasta empalmar con la Ruta F20, enlace Quintero y el nudo Quillota, y que se ha trabajado por etapas debido al costo de las obras, “avanzando en los proyectos de acuerdo a lo planificado: se construyó la doble vía desde el cementerio hasta ENAP y posteriormente la rotonda”.

A continuación, agrega, debía hacerse el Puente Aconcagua, pero en pleno proceso de licitación, “se declaró humedal urbano el sector de la desembocadura del Aconcagua en Concón, lo que involucra el área donde se localiza el puente, y además se modificó la normativa ambiental”, por lo que el Ministerio “debió retrotraer el proceso para dar cumplimiento a la normativa ambiental vigente”.

Eso implica ingresar al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental a fin de obtener la Resolución de Calificación Ambiental, para lo cual se debe actualizar el diseño y elaborar el Estudio de Impacto Ambiental correspondiente.

SEGUNDO HUMEDAL: MANTAGUA

El seremi MOP recuerda que el proyecto Ruta F30 E incluye el Puente Aconcagua, el Puente Las Gaviotas y la continuación de esa vía, lo que también involucra al Humedal Mantagua, por lo que “el proyecto en su integralidad deberá ingresar al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, con los plazos que ello involucra”.

De allí que se estén implementando las medidas de mitigación y de gestión de tránsito que es posible hacer en estos momentos. “No hay que olvidar que la rotonda es parte de una conectividad integral que debía empalmar con el nuevo puente”, subraya.

Independientemente de ese proyecto, Vialidad ya tiene incorporada en su cartera de inversiones la licitación del Enlace Quintero, “que es una zona importante de conexión que une la ruta F216 Valle Alegre, la Ruta F30 E y la salida de Quintero. Se construirá un enlace con todos los movimientos correspondientes en un sector de alto nivel de accidentabilidad y tránsito”, obra que no requiere ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.

“NO PODEMOS VOLAR”

La congestión en la Rotonda Concón ha sido complicada para miles de usuarios, entre los que se cuentan los conductores de buses que cubren el recorrido entre Valparaíso y la costa norte.

Cristian Lambruschini, presidente del gremio en Sol del Pacífico, con 26 años de oficio, tiene claro cómo ha cambiado la vida en las rutas. “La diferencia entre antes y ahora es que las calles eran horribles, llenas de hoyos. Ahora las calles están buenas pero la congestión es lo peor, porque es mucho mayor la cantidad de vehículos, y también hay más gente y departamentos, sobre todo en Concón”.

Los conductores que van hacia Ventanas, Puchuncaví, Maitencillo y más al norte no tienen otra opción que la Rotonda de Concón, a la ida y a la vuelta. “El bus que sale a las 7 de la mañana de Valparaíso hacia Quintero-Horcón, pasa más o menos a las 8 por la rotonda; esa misma máquina se devuelve a las 4 ó 5 de la tarde y se encuentra con el mismo taco. Nosotros tenemos horarios para llegar a destino, pero no queda tiempo para tomar desayuno o ir al baño” antes de volver a salir, relata.

Todo eso conspira para que la línea pueda ver alterada la frecuencia de sus buses y que los conductores pierdan servicios. “A veces la gente lleva esperando 20 minutos en un paradero, más los escolares, y obviamente se queja. Llegan los reclamos al seremi y nosotros no tenemos nada que hacer, no podemos volar”.

Lambruschini no ve otra solución que un nudo vial en distintos niveles. “Lo otro es ampliar el puente Las Gaviotas y dar solución al cruce de la vía férrea, que tiene un disco Pare que dificulta el paso de los vehículos”. En su gremio, asegura, “están todos estresados”.

MOVIMIENTO TURÍSTICO SIN DAÑO

El director de la Asociación Gremial de Gastronomía y Turismo (Ase-tug) de Concón, Mauricio Ramírez, comenta que “el tema que empezó años atrás con este proyecto tan ambicioso del Ministerio de Obras Públicas, que buscaba mitigar las congestiones y aumentar



LAS OBRAS DE LA ROTONDA DE CONCÓN PARTIERON EN 2018 Y AL AÑO SIGUIENTE ESTUVIERON DETENIDAS DEBIDO A UN HALLAZGO ARQUEOLÓGICO.

la seguridad, al final fue para peor. Se ampliaron las pistas de la rotonda, se mejoraron algunos accesos, calles laterales, se pusieron luces nuevas, paraderos, pero los tacos no pararon. Y efectivamente, hay gente que se demora hasta dos horas en llegar a destino, lo que complica mucho”.

Pero en esta época, agrega, ya la congestión va a la baja. “Yo circulo todos los días por ahí, y no hay, salvo los fines de semana o feriados largos, pero de todas maneras, lo que se trató de hacer no funcionó, aunque vino el exministro de Obras Públicas y dispuso fondos para los planes de mitigación”, entre los que destaca el desvío que salvará de la rotonda a quienes buscan subir a Concón antiguo.

A la hora de medir el impacto de la congestión en el movimiento turístico concónino, comenta que si bien “existió molestia porque los vehículos demoraban mucho en pasar”, eso no se tradujo en una mala temporada, ya que los resultados fueron promisorios.

“En enero, el turismo nacional y también en nuestra zona estuvo un poco lento, pero llegaron muchos autos argentinos. Y en febrero el turismo interno fue mucho. Conversé con varios locatarios, dueños de restaurantes, y me comentaron que esta temporada fue la mejor que han tenido desde antes de la pandemia”, agrega, aun cuando los negocios del sector Higuierillas siguieron afectados por las obras del camino costero.

“El MOP comunicó que de aquí a junio estarán terminadas varias de las obras de la rotonda. Esperamos que en el segundo semestre y el próximo verano, con las obras terminadas en el sector de Higuierillas más las de mitigación, podamos tener un periodo incluso más auspicioso”, señala esperanzado.

“DEBÍ HACERSE UN DISTRIBUIDOR DE TRÁFICO”

Dos miradas de expertos coinciden en un punto: en el área geográfica de influencia de este proyecto vial, rotonda incluida, solo es dable esperar que la población y los vehículos aumenten.

“Las rotondas siempre son un problema porque concentran el tráfico en un punto; de hecho, en ingeniería de tráfico se denominan nudos. En este caso, tenemos varios caminos de mucho tránsito, no solo en el verano. También en las horas peak, cuando la gente sale de las oficinas, esa rotonda es un infierno”, dice el ingeniero civil, doctor en la especialidad y académico de la Universidad de Valparaíso, René Espinoza.

Subraya que en ese lugar “no se debió haber hecho una rotonda, sino un distribuidor de tráfico, que es muy diferente, porque divide, separa a los usuarios por la dirección en la que van yendo. En cambio, en la rotonda uno tiene que elegir la salida o la entrada y eso genera los tacos que se forman ahí, que tantas veces nos han hecho enojar a muchos de nosotros”.

El experto no cree que las obras complementarias al nudo vial que faltan por ejecutar vayan a mejorar la situación en él, porque van a allegar más vehículos, porque que crece cada año. Piensa que se requiere “un distribuidor en varios niveles, de manera que no haya interacción entre los vehículos que van a Viña con los que se dirigen a Concón, o entre estos últimos y los que circulan hacia Quintero, ni entre los que proceden de esa dirección y quieren tomar el Camino Internacional, Borgoño o Concón”.

LA PRESIÓN SOBRE EL BORDE COSTERO

La arquitecta Marcela Soto, máster en Arquitectura y Cultura Urbana, y docente de la escuela del ramo en la Universidad Técnica Federico Santa María, donde es encargada del área Territorio y Gestión, aborda el tema desde la perspectiva de la planificación urbana, materia fuertemente vinculada con el transporte.

Plantea que en este contexto una de las claves es considerar que las intervenciones en transporte, ya sea una rotonda, un área de estacionamiento u otras, implican generar una oferta que va a derivar en mayor demanda. Como de hecho ocurrió con la construcción del par Viana-Alvarez de Viña del Mar, que no tardó en quedar estrecho.

“Hay un crecimiento sostenido de áreas residenciales entre Quintero y Concón, de tal manera que la F30 E, que conecta esas comunas, hace tiempo que dejó de ser una ruta turística y se ha trans-

ALCALDE: “NOS TOCA RESPONSABILIZARNOS DE LAS MALAS DECISIONES DEL PASADO”

“En el último verano la Rotonda de Concón resistió de mucha mejor manera de lo que esperábamos, respecto a los trabajos de mejoramiento que se están realizando y también lo que podía impactar en el borde costero”, declara el alcalde de Concón, Freddy Ramírez, aunque admite que “tuvimos fines de semanas con peak de visitantes, donde la congestión fue bastante densa, sobre todo en el horario punta”, hora de almuerzo y retorno de turistas y personas que transitan desde las playas y sus respectivos trabajos.

“Si bien aún se mantienen los niveles de congestión en hora punta, creemos que los trabajos de mitigación y mejoramiento que se están desarrollando van a ir marcando una diferencia una vez que los inauguramos y hagamos las marchas blancas correspondientes”, agrega, enfatizando que “esta zona de mitigación todavía está en construcción, por lo que no hemos podido medir el impacto hasta que se habilite”, a fines de mayo.

Agrega que además de las mitigaciones, “debe generarse un plan integral que ya estamos trabajando, como es la conexión de Blanca Estela con la Ruta F30 E, lo que generará un nuevo acceso a Concón, además de la semaforización de la línea del tren, por lo tanto lo que hoy hacemos es una parte del modelo de mejora de la rotonda, a la espera del otro puente que está en estudio de impacto ambiental”.

En relación a los plazos del nuevo viaducto, el alcalde Ramírez señala que “el estudio de impacto ambiental va a demorar aproximadamente dos años; según las conversaciones que hemos tenido con Vialidad y MOP, esta obra debería iniciarse en los próximos cuatro a cinco años, por lo que el tiempo de espera es bastante. Por eso hemos enfocado nuestros esfuerzos en las obras complementarias, que tienen relación con nuevos accesos a Concón, mejoramiento geométrico de la rotonda, semaforización de la línea del tren, esto debería ayudar a descongestionar”.

También plantea que quienes deben dar las explicaciones pertinentes “son las autoridades de la época”, en alusión al segundo periodo de Sebastián Piñera. “Por ser las autoridades vigentes, a nosotros hoy nos toca responsabilizarnos de las malas decisiones del pasado. Por eso, apenas iniciamos esta administración, hicimos las gestiones con el MOP, las que agradecemos porque conseguimos \$600 millones para las mejoras que hoy se están ejecutando, las que sabemos son insuficientes, pero no dejaremos de trabajar por mejorar no solo la rotonda, sino que toda la infraestructura urbana de Concón, que seguirá creciendo en los próximos años”.

Freddy Ramírez subraya que “lo que nos corresponde hoy es hacernos cargo de todas las situaciones complejas de la comuna en los ámbitos de infraestructura urbana, viales, seguridad, construcciones a medio terminar, y cuestiones tan importantes como la rotonda. Lo que no queremos es inacción, por lo que hemos propuesto iniciativas e ideas, y en un año y medio hemos levantado recursos para hacernos cargo de estos problemas que por décadas han afectado a Concón”.

formado en una vía residencial para mucha gente”. Y con el aumento de la población -derivado también del teletrabajo que favoreció la mudanza a la costa- “no hay rotonda que resista”.

La academia hace notar que existen conflictos en todo sentido, “porque el borde costero ya no es para el fin de semana solamente, es de primeras viviendas; es decir, la presión sobre esa área no somos nosotros, sino millones de habitantes de Santiago”.

Cree que las obras de mitigación que se realizan en la rotonda van a paliar algunos problemas, “pero pienso que a la larga esto va a ir en aumento porque hay una demanda fuerte con respecto a residencias en el borde costero”, además del efecto del trabajo a distancia y de la jornada laboral de 40 horas que va a permitir mayor tiempo libre. En esa línea, valora las intervenciones que se han ejecutado en rutas alternativas, estableciendo una red que busca bajar la presión sobre la F30 E.