

EL APOORTE DE LOS *TELEFÉRICOS COMO MEDIO DE TRANSPORTE*

EL RECIENTE ANUNCIO DEL PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE PÚBLICO, INCORPORA AL TELEFÉRICO COMO MEDIO DE TRASLADO EN ALGUNAS CAPITALS REGIONALES. EXPERTOS VALORAN LA IDEA, AUNQUE EXPLICITAN SU ROL COMPLEMENTARIO Y DE UTILIDAD EN ZONAS ESPECÍFICAS, DEBIDO A SUS LIMITACIONES DE CAPACIDAD.

Por María Paz Amarales

Mejorar la conectividad y calidad de vida en Santiago y otras capitales regionales es uno de los objetivos del Plan de Inversiones en Infraestructura del Transporte Público, que la Presidenta de la República, Michelle Bachelet, anunció a principios de noviembre. Con una inversión cercana a los US\$4.200 millones, contempla la extensión de red de Metro a las comunas de El Bosque y Quilicura, el estudio de una nueva línea subterránea que descongestione la Línea 1, la llegada del Biotrén al centro de Concepción y la implementación de teleféricos para Valparaíso, Antofagasta, Iquique y Santiago, entre otras iniciativas. Del plan total, cerca de US\$1.900 millones se realizarán vía concesiones y US\$2.200 millones con inversión pública directa.

Entre los proyectos que serán concesionados, una de las soluciones innovadoras que plantea el documento en transporte masivo, es la instalación de teleféricos en ciertas capitales regionales. Para Iquique se contempla la construcción de un sistema de 3,3 kilómetros que unirá la capital regional de Tarapacá con Alto Hospicio, cuya inversión se estima en US\$45 millones.

Similar propuesta se plantea para Antofagasta, con un teleférico que conectará el

sector nororiente con el centro de la ciudad, y que será complementado con un corredor exclusivo para transporte público de 17 kilómetros. El teleférico –con una inversión que superará los US\$275 millones– tendrá una extensión de 13 kilómetros y una capacidad para 3.000 pasajeros por hora. En tanto, para Valparaíso y por US\$66 millones, se estudia un metrocable que enlace la estación Francia del Metro Regional con la parte alta de la ciudad, pasando por el Hospital Carlos Van Buren.

Finalmente, para Santiago se proyecta un teleférico que una las comunas de Providencia con Huechuraba, que permitirá trasladar a cerca de 6 mil personas por hora, en un recorrido de 12 minutos. Su objetivo es enlazar, a través del Cerro San Cristóbal, esta zona económica y comercial del sector oriente de la capital con la Ciudad Empresarial. El proyecto Teleférico Bicentenario fue anunciado por el Ministerio de Obras Públicas en septiembre y será una obra concesionada que comenzará a funcionar en 2018.

ROL COMPLEMENTARIO

A juicio de expertos en transporte, diversificar la oferta a través de teleféricos es una buena manera para integrar de manera mo-

derna la ciudad. “En general, los países parten resolviendo todas las necesidades con buses y trenes. Con mayor ingreso invierten en metro. Con ingreso aún más alto, incorporan tecnologías diferentes como los teleféricos y tranvías”, explica Gloria Hutt, ex subsecretaria de Transportes en el gobierno de Sebastián Piñera y socia de Quiz Consultores.

En ese contexto, la incorporación de teleféricos es vista como una solución de transporte limitada y que sirve para zonas específicas. Ello se explica en que su capacidad es de aproximadamente 3.000 pasajeros por hora, comparados con unos 8.000 en buses o hasta 40.000 pasajeros por hora en metro. La ex subsecretaria de Transportes cree que si bien estos sistemas resuelven una proporción de los viajes, su capacidad les impide reemplazar servicios masivos. “Desde ese punto de vista, la prioridad está dada por la necesidad de diversificar y solucionar conexiones en geografía accidentada, más que tener un rol central en el transporte público”, detalla.

“Su rol es proveer un servicio de transporte en aquellos puntos donde la dificultad del terreno lo vuelva competitivo y le otorga mayor accesibilidad a sitios que de otra manera no la tendrían. En Santiago, en

ARICA



Metro

- TRAZADO
- ESTACIÓN

Trolebus

- CIRCUITO ACTUAL
- PROLONGACIÓN

Ascensores

- EN OPERACIÓN
- RECORRIDO PEATONAL
- EN REPARACIÓN
- RECORRIDO PEATONAL
- NUEVOS ASCENSORES

Teleférico

- RECORRIDO

DESDE CERRO LA CRUZ HASTA CERCAÑAS CAMINO A LA PÓLVORA

ANTOFAGASTA



Teleférico

Trazado:
Eje Bonilla - Pto. Natales - Domingo Faustino - Cristóbal Colón - Manuel Antonio Matta.

Longitud trazado:
12,9 km

Intervalo entre cabinas:
12 segundos

Capacidad por cabina:
10 pasajeros

Velocidad entre estaciones:
22 km/hr

Capacidad:
3.000 PAX/HR-Sentido

Inversión:
MMUS\$ 173

Corredor de buses Bonilla

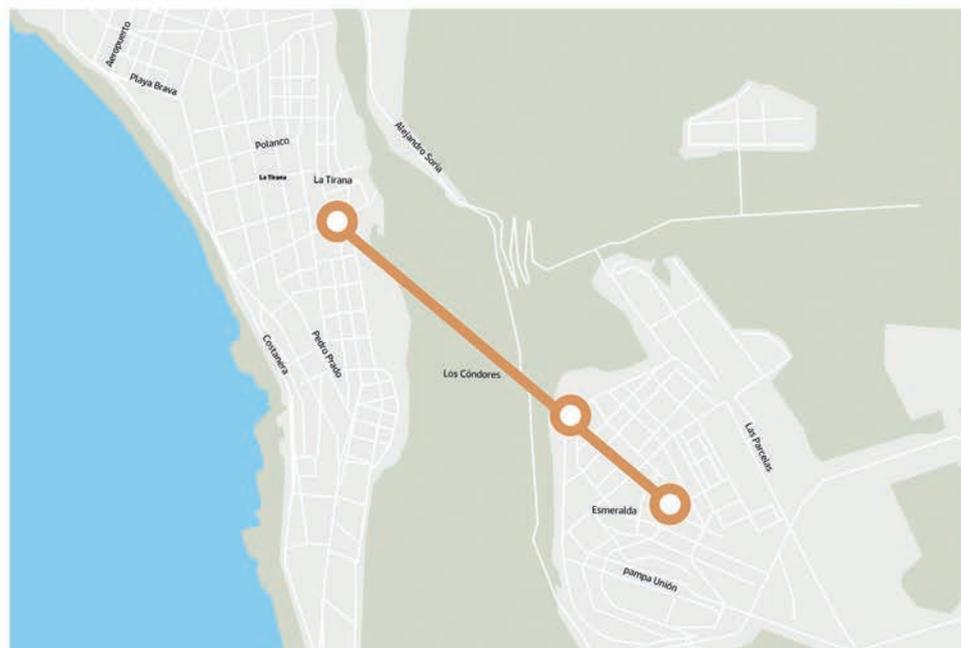
Trazado:
Bonilla - Rendic - Angamos

Longitud trazado:
17,2 km

Inversión (MMUS\$)
102

Total Inversión MMUS\$ 275

IQUIQUE



Trazado:
Playa Brava (Iquique)
Esmeralda (A. Hospicio)

Características:
Longitud: **3,3 km**
Capacidad: **3.000 pax-hr sentido**
Intervalo: **12 segundos**
Velocidad: **16 km/hr**

Proyecto Integrado

Imágenes Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones



Imágenes gentileza Atisba

Imágenes del teleférico Bicentenario de Santiago.

EL PLAN DE
Inversiones en Infraestructura del Transporte Público, anunciado en noviembre, contempla una inversión cercana a los US\$ 4.200 millones e incluye la instalación de teleféricos en cuatro capitales regionales.

áreas planas no veo que el teleférico pueda ser una alternativa competitiva”, agrega Luis Rizzi, profesor asociado de la carrera de Ingeniería de Transporte y Logística de la Universidad Católica.

Similar opinión tiene Gloria Hutt, quien señala que la prioridad para el uso de este medio dependerá de cada caso. “En Santiago está pensado para resolver desplazamientos muy específicos entre dos zonas de oficinas. Esto condiciona sus horarios y características de uso. En Iquique, en cambio, se ha planteado como alternativa para unir el plano con los sectores más altos, igual que en Valparaíso y, en alguna medida, Antofagasta”, señala.

Por otra parte, coinciden los expertos, una de las ventajas de los teleféricos es su contribución a la reducción de gases de efecto invernadero. “Desde el punto de vista medio

ambiental, se trata de un transporte de nulo nivel de emisiones de contaminantes in situ, con un impacto en términos visuales y de ruido que puede ser no menor”, opina Rizzi.

Los sistemas eléctricos contribuyen a reducir emisiones por los viajes motorizados que eventualmente dejan de hacerse. “Aunque el aporte ambiental está también condicionado por la capacidad, son una contribución a la vida urbana, con oportunidades de desplazamiento que tienen componentes estéticos que otros modos no ofrecen. Las nuevas tecnologías entregan mayores volúmenes de traslado, y su aporte ambiental podría crecer”, añade Gloria Hutt.

EJEMPLOS INTERNACIONALES EXITOSOS

La capacidad limitada es una característica de estos sistemas de transporte, pero no



El metroable de Medellín fue una solución contra la segregación barrial.

La presidenta Bachelet en la presentación del Plan de Inversiones en Infraestructura del Transporte Público.

LA INCORPORACIÓN DE TELEFÉRICOS ES VISTA

como una solución que sirve para zonas específicas. Su capacidad es de aproximadamente 3.000 pasajeros por hora, comparados con unos 8.000 en buses o hasta 40.000 pasajeros por hora en metro.

necesariamente una desventaja. “Para demandas más bien pequeñas, en territorios con desnivel pronunciado, por ejemplo, son una solución muy buena, y podría beneficiar a zonas de difícil acceso, especialmente en regiones”, recalca Gloria Hutt. Existen, a su vez, más razones para usar teleféricos. En Colombia, por ejemplo, se instalaron exitosamente para facilitar el traslado de personas hacia las estaciones del metro, a través de barrios con problemas de seguridad.

En ese país, el teleférico es utilizado en

Medellín y Manizales como parte del sistema de transporte público. “En el caso de Medellín, funciona por la existencia de una topología de terrenos que desfavorece otras alternativas de transporte público más masivas y de zonas de viviendas consolidadas. Su uso corresponde a personas que, de otra manera, viajarían en buses. Por lo tanto, su contribución a sacar autos de la red vial es nula”, añade Luis Rizzi.

A pesar de que aún las propuestas para Chile están en fase de desarrollo, ambos

expertos prevén que este nuevo medio de transporte tendrá una buena respuesta ciudadana. Gloria Hutt es optimista respecto de su uso. “Creo que los sistemas cumplirán un rol asociado a viajes de trabajo durante la semana y serán una atracción entretenida los fines de semana. Es posible que algunos grupos al comienzo sientan temor por razones de seguridad, pero las tecnologías actuales son muy confiables”, puntualiza. Ahora, sólo falta esperar a que se concreten pronto.