

Circunvalación Norte

Primer ejemplo. Desde la década del '90 existía absoluto consenso a nivel de las autoridades sobre la importancia de construir la avenida Alberto Hurtado. Una vía que uniera la calle Orompello con la avenida Vicuña Mackenna (ahora llamada avenida Octavio Jara Wolf) era observado como una necesidad para descongestionar el sector poniente de la ciudad, que estaba experimentando un fuerte crecimiento demográfico, de la mano de nuevos conjuntos habitacionales.

Segundo ejemplo. Desde que en los mismos años '90 se decidió la construcción de un by pass de la Ruta Cinco Sur por costado poniente de la capital provincial, se tenía la certeza que el tramo – ahora conocido como avenida Las Industrias – iba a necesitar ser ampliado para optimizar los desplazamientos en ese sector de la ciudad.

Hay que hacer presente que en ambas situaciones, el parque automotriz de Los Ángeles no era siquiera la mitad de la cantidad de vehículos que circula por las calles y avenidas en la actualidad (en abril de 2023 se pagaron más de 60 mil permisos de circulación).

Esto dos ejemplos demuestran lo que ha sido la tónica en las inversiones para resolver los problemas de conectividad. Básicamente, se reacciona frente a situaciones de alta congestión (o de más demora en los desplazamientos), no se tiene una acción proactiva. Se construye cuando la realidad ya es acuciante, cuando la magnitud de las dificultades llega a tal nivel que se hace urgente buscar soluciones.

Es lo que ahora sucede con la Circunvalación Norte. El sector de la ciudad comenzó a ser el lugar escogido para decenas de proyectos inmobiliarios, apuntados principales para sectores medios y de altos ingresos. Cientos de casas y departamentos se han construido en esa zona de la capital provincial

para responder a la demanda habitacional.

Sin embargo, como ya es habitual, las inversiones en materia de conectividad no han venido de la mano de los requerimientos de los habitantes que tienen muy pocas calles de acceso, las cuales colapsan de manera definitiva en las horas peak.

Han pasado cerca de 15 años desde que se confirmó la necesidad de tener una arteria que permitiera una mejor conexión a ese sector de la ciudad. Su trazado permitiría conectar el área norte de la ciudad desde la intersección de la avenida Padre Hurtado con el camino a María Dolores, hasta el cruce de las avenidas Sor Vicenta y Oriente. Además, contempla un acceso al centro de la ciudad a través de la apertura de calle Ercilla y la conexión con la calle Dr. Pablo Murúa.

Recién en este 2023 se está proponiendo que en presupuesto de la nación se tengan disponibles los 42 mil millones de pesos para las expropiaciones y ejecución del proyecto en sí. Sin embargo, ni siquiera existe la certeza de tener los recursos para el otro año.

Porque aunque se trata de un asunto urgente que resuelve las necesidades de conexión de miles de habitantes, es posible que deba esperar un año más para tener recién el financiamiento. Después hay que aguardar unos cinco años más, entre la tramitación, licitación, adjudicación y construcción, para que la obra esté ya en operaciones y, lo más importante, resolviendo un problema acuciante para los habitantes de esa zona del país.

Como es la tónica, nuestra historia en materia de inversiones públicas se caracteriza por responder tarde y de manera reactiva, sin la capacidad de prever lo que sucederá y actuar en consecuencia. Es de esperar que no se tenga que seguir esperando para problemas que ahora son urgentes.