



E

Editorial

¿Hacia dónde va el desarrollo local?

En grandes proyectos hay mucha divagación de un lado y el otro, especialmente en candidaturas presidenciales.

Cuando se habla del parque Kaukari, siempre la opinión es de orgullo y siempre es digno destacar sus virtudes. Su trascendencia a nivel nacional lo sitúan como un espacio de actividades y esparcimiento para Copiapó.

Cuando se habla de salud en la provincia del Huasco, el hospital de la comuna de Huasco ha sido considerado como un ejemplo.

Ambos son megaproyectos que surgieron a partir de grandes necesidades. Pero hoy la pregunta es ¿qué otras iniciativas van a cambiar la vida de los habitantes de las provincias? ¿viviremos este año con esos recuerdos?

Lo cierto es que hay más certezas que dudas. En Copiapó los 121 buses eléctricos van a transformar miles de existencias, pero en cuanto a otros proyectos impulsados por este y anteriores Gobiernos, como también de candidatos presidenciales, queda la sensación de que van a terminar siendo promesas incumplidas o iniciativas que no están ni cerca de mejorar la situación de los habitantes.

Hace unas semanas la candidata presidencial (UDI) Evelyn Matthei planteó instalar una cárcel de alta seguridad al estilo Bukele, al lado de un recinto que ni siquiera está construido y que lleva décadas en una idea como es El Arenal. El anuncio realizado en este sitio pareció más bien una puesta en escena para el electorado santiaguino. ¿Qué desarrollo local hay en torno a ser el centro de reclusión de los criminales más peligrosos?

Por otra parte en los candidatos presidenciales oficialistas de la primaria, la mezcla es entre olvido e ideas imposibles. Gonzalo Winter (Frente Amplio) no ha dicho una palabra pública acerca de un plan para la región, Carolina Tohá (PPD) hizo noticia más bien por estar situada en medio de un terremoto en Copiapó, el diputado Jaime Mulet (FREVS) ha puesto el foco de sus ideas en la lista separada del oficialismo y Jeanette Jara (PC) mencionó que proyecta un tren Santiago-Copiapó, en circunstancias que en décadas ni siquiera se ha hecho un tren Santiago-Valparaíso.

A nivel de Gobierno se insiste con el corredor bioceánico que tiene demasiadas dificultades locales y más en Argentina. Como coletazo de esta insistencia, pasó a reemplazar en la agenda mediática a grandes proyectos como la doble vía Caldera-Antofagasta, lo que deja una sensación de retroceso. Y es que ad portas de un cambio de Gobierno, hoy es más concreto avanzar en la doble vía que en el corredor que podría ser derechamente desechado en la próxima administración. ¿Terminará siendo la licitación de la doble vía un "as bajo la manga este 2025" o terminará como una promesa incumplida como todos los años?