



Pese a los años de espera y a la importancia de estos ejes, nada asegura su avance en el mediano plazo.



FELIPE AHUMADA JEGÓ  
 fahumada@ladiscusion.cl  
 FOTOS: LA DISCUSIÓN

95% DEL PRESUPUESTO DEL MINVU ESTÁ DESTINADO A PROYECTOS DE ARRASTRE

## Falta de recursos complica avance de ejes viales en Chillán y abre dudas sobre su impacto real

**Expertos advierten que iniciativas como Alonso de Ercilla o el eje Paul Harris-Andrés Bello-Vicente Méndez podrían quedar desfasadas frente al crecimiento urbano. Gobernador pide que el Ministerio de Vivienda defina prioridades pero que garantice el desarrollo de esos ejes.**

**E**l desarrollo de los principales ejes viales proyectados para Chillán enfrenta hoy un escenario complejo, marcado por restricciones presupuestarias, largos procesos administrativos y una creciente presión urbana que no espera.

En ese contexto, iniciativas como los corredores Vicente Méndez—Paul Harris—Andrés Bello y Los Puelches—Alonso de Ercilla, consideradas estructurantes dentro del Plan Maestro de Transportes, avanzan con incertidumbre respecto a sus plazos y, más aún, a su impacto futuro.

El diagnóstico desde el propio Ministerio de Vivienda y Urbanismo es claro: el margen de acción es acotado.

“Tenemos más de un 95% del presupuesto destinado a proyectos de arrastre, lo que reduce considerablemente la posibilidad de iniciar nuevas obras o acelerar aquellas que aún no se consolidan”, explicó la seremi Carolina Navarrete, quien además situó el origen de estos proyectos en una planificación elaborada en 2012, cuando Ñuble aún era parte de la Región del Biobío.

Con lo anterior como referencia del panorama actual, se desprende que el Plan Maestro de Transportes de la intercomuna Chillán—Chillán Viejo fue diseñado bajo una realidad territorial, demográfica y vehicular distinta a lo que hoy pide una ciudad. Y lo que pide se hace cada vez más caro.

A más de una década de su formulación, el crecimiento del parque automotor y la expansión urbana han tensionado una red vial que, en varios sectores, ya evidencia signos de saturación.

En ese marco, los proyectos hoy en carpeta buscan precisamente responder a esos déficits históricos.

El eje Vicente Méndez—Paul Harris—Andrés Bello, por ejemplo, contempla cerca de 8 kilómetros



Secetra elabora su diseño bajo una realidad urbana distinta. Su implementación comienza en 2015. Desde entonces, varios de sus proyectos estructurantes han avanzado lentamente, acumulando más de una década entre planificación, ajustes y postergaciones.

de intervención, con dos pistas por sentido, ciclovías de alto estándar y mejoras en conectividad hacia el centro de la ciudad, especialmente en un sector que concentra una alta densidad de establecimientos

educacionales.

Actualmente, esta iniciativa se encuentra en etapa de diseño y en proceso de participación ciudadana, donde ya han surgido algunas aprensiones.

En Paul Harris, por ejemplo, vecinos han manifestado preocupación por la eventual implementación de un corredor de transporte público, mientras que en Vicente Méndez existe inquietud por posibles expropiaciones.

En paralelo, el eje de Accesibilidad Sur Oriente—que incluye las avenidas Los Puelches y Alonso de Ercilla—se proyecta como un megaproyecto de aproximadamente 10 kilómetros, con doble calzada, veredas ampliadas, áreas verdes y obras asociadas a drenaje de aguas lluvias.

En este caso, el desarrollo es aún más complejo: si bien existen tramos diseñados, otros siguen pendientes de aprobación técnica, particularmente en lo relativo a la descarga de aguas hacia el estero Las Toscas, cuya capacidad se encuentra actualmente al límite.

Pero más allá de las etapas de avance, el principal obstáculo sigue siendo el financiamiento.

La alta proporción de recursos comprometidos en iniciativas heredadas refleja, según coinciden autoridades, una rigidez presupuestaria que limita la capacidad de reacción frente a nuevas demandas.

“Cuando ese nivel de recursos comprometidos es tan alto, lo que refleja es una fuerte rigidez presupuestaria que limita la incorporación de nuevas



obras o la continuidad de aquellas que aún no están consolidadas”, planteó el gobernador regional, Oscar Crisóstomo.

En esa línea, subrayó la necesidad de definiciones claras desde el nivel central. “Aquí es clave que el Ministerio de Vivienda defina sus prioridades y garantice la continuidad de estos ejes. Sin esa certeza, es difícil avanzar en eventuales apoyos desde el Gobierno Regional”, agregó.

Las palabras del gobernador obligan a considerar que se trata de proyectos que han sido definidos como prioritarios desde hace años. De hecho, según recuerdan especialistas, el eje Alonso de Ercilla ya figuraba como vía estructurante en instrumentos de planificación de hace al menos 15 años, lo que evidencia una brecha importante entre la definición técnica y su materialización.

Esa brecha es precisamente la que hoy genera mayores cuestionamientos desde el mundo técnico. El ingeniero en tránsito Henry Ojeda, quien ha participado en distintos proyectos de infraestructura en la ciudad, es categórico al respecto. “El proyecto de Alonso de Ercilla debía haberse ejecutado entre 2018 y 2020. Está dividido en cuatro etapas, como se hizo con avenida O’Higgins, que se ejecutó en ocho años. Aquí no ha partido nada”, afirmó.

Para Ojeda, el problema no es la calidad del proyecto en sí, sino su desfase temporal.

“Cuando ese proyecto se ejecute, ya no va a solucionar el problema. La ciudad va a seguir creciendo y van a ser cuatro pistas de congestión”, advirtió, apuntando directamente al impacto que tendrá el aumento sostenido del parque vehicular.

En su análisis, además, introduce un elemento de fondo: la planificación urbana, por lo que concluye que el problema de Chillán no se limita a la operación del tránsito, sino a la forma en que se ha configurado su estructura vial fuera del damero central. “El centro es una maravilla, de hecho la vienen a estudiar de otras

ciudades y países, pero uno sale y hay calles inconexas, truncas, sin continuidad. Eso no es un problema de tránsito, es un problema de urbanismo”, sostuvo.

Esa mirada tensiona aún más el escenario, porque sugiere que incluso proyectos bien diseñados podrían resultar insuficientes si no se abordan las causas estructurales del problema.

Desde la autoridad comunal, en tanto, la lectura es distinta. El alcalde de Chillán, Camilo Benavente, planteó que la congestión vehicular es un fenómeno global, sin soluciones definitivas. “No tenemos un referente claro a nivel internacional que podamos replicar. Las ciudades no están hechas para la cantidad de vehículos que existen hoy”, indicó.

En ese sentido, el jefe comunal llamó a relativizar el impacto de los proyectos viales. “Son importantes, pero no son definitivos. La congestión responde a múltiples variables, muchas de ellas externas a la gestión local”, señaló, mencionando factores como el uso del transporte público, la movilidad en bicicleta y cambios culturales en los hábitos de desplazamiento.

Aun así, reconoció la importancia de avanzar en estas iniciativas, aunque advirtió que el contexto fiscal representa una limitante evidente.

“Qué bueno que existan proyectos, pero es lamentable que falten recursos. Hay que salir a buscarlos”, agregó.

En paralelo, desde el nivel regional se insiste en la necesidad de no perder de vista el carácter estratégico de estas obras. Para el gobernador Crisóstomo, se trata de proyectos con alto impacto para la comunidad, que no pueden quedar relegados frente a otras prioridades sin una evaluación clara.

El escenario, entonces, se configura como una combinación de factores que no necesariamente convergen: una planificación de largo plazo que avanza más lento que el crecimiento de la ciudad; una estructura presupuestaria rígida que limita nuevas inversiones; y una presión ciudadana



Nuestra tarea inmediata es ordenar la casa, destrabar nudos críticos y recoger las principales necesidades municipales”

**CAROLINA NAVARRETE**  
SEREMI DEL MINVU, ÑUBLE



El problema de la congestión vehicular es en todo el mundo. No tenemos siquiera un referente internacional para imitar”

**CAMILO BENAVENTE**  
ALCALDE DE CHILLÁN

creciente por soluciones concretas frente a la congestión.

Mientras tanto, la ciudad sigue expandiéndose. Nuevos loteos, mayor densidad habitacional y un parque vehicular en aumento continúan tensionando una red vial que, según advierten expertos, ya opera cerca de su límite en varios puntos.

En ese contexto, incluso si los proyectos logran destrabarse y avanzar en los próximos años, la interrogante de fondo permanece abierta: si llegarán a tiempo.

Porque más allá de los plazos administrativos o las definiciones presupuestarias, lo que está en juego es la capacidad de la ciudad para adaptarse a su propio crecimiento. Y en ese desafío, la infraestructura no solo debe alcanzar a la demanda actual, sino anticiparse a la que viene.

Por ahora, en Chillán, esa carrera parece ir varios pasos atrás.

#### La obligación de priorizar

En el actual escenario fiscal, descrito como restrictivo por el propio

Gobierno, el margen de acción para nuevas inversiones se ha reducido considerablemente, obligando a las autoridades a concentrarse en proyectos de arrastre.

Es en este contexto donde un concepto se repite con fuerza: priorizar.

Sin embargo, la amplitud de necesidades y la estrechez de recursos han llevado a que incluso esas prioridades deban ser jerarquizadas, dejando iniciativas relevantes—como los ejes viales estructurantes—en una zona de incertidumbre.

Para el Minvu Ñuble, el foco inmediato no admite mayores matices.

La seremi Carolina Navarrete explicó que los esfuerzos están concentrados en la reconstrucción habitacional tras los incendios del verano. “Nuestro foco está en agilizar el proceso de reconstrucción para quienes lo perdieron todo, trabajando de forma coordinada con municipios y el nivel central, para que los damnificados puedan volver a tener un hogar digno lo antes posible”, dijo.

Como ejemplo, mencionó el caso de Pueblo Seco y las obras del comité “Nuevo Horizonte II”, las que han sido objeto de críticas por su ejecución. En esa línea, agregó que “en San Ignacio ya contamos con un diagnóstico y en los próximos meses se demolerán las viviendas para construir bajo estándares adecuados. Como Ministerio estamos comprometidos con estas 60 familias rurales”.

La autoridad llamó a comprender el contexto actual, señalando que una de las tareas inmediatas es “ordenar la casa, destrabar nudos críticos y recoger las principales necesidades de cada municipio”. Si bien reconoció que la situación fiscal condiciona el avance, aseguró que se trabaja en una hoja de ruta para el desarrollo regional.

En ese escenario, más que definir qué proyectos son prioritarios, la interrogante que comienza a instalarse es otra: cuánto de esa planificación logrará finalmente concretarse.

Darle respuesta urgente a las familias más necesitadas es parte de lo prioritario para el Minvu.

