



El informe evidencia que

cerca de 3/4 partes de las comunas del país se ubican en niveles medio bajo o bajo.

INFORME DE LA CÁMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIÓN

Ranking de calidad de vida expone brechas en Gran Concepción y reabre debate por planificación urbana

Conectividad y transporte entre los ítems que destacan los especialistas.

RANKING DE LA CÁMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIÓN EVIDENCIA DESIGUALDADES AL INTERIOR DEL ÁREA METROPOLITANA. CONECTIVIDAD Y MOVILIDAD SON PRINCIPALES DEUDAS.

NIVEL RELATIVAMENTE ALTO
 Mejor desempeño dentro del Biobío

Mayor acceso a servicios, equipamiento, condiciones laborales, y entorno urbano.

NIVEL MEDIO / INTERMEDIO
 Zona de transición urbana

Avances parciales, pero persisten déficits en conectividad, servicios y equipamiento.

NIVEL MEDIO BAJO O BAJO
 Mayor rezago estructural

Menor acceso a oportunidades, mayor segregación y déficits urbanos.



ILUSTRACIÓN: ANA TRONCOSO P.

Bruno Rozas Hinayado
 contacto@diarioconcepcion.cl

El reciente informe del Índice de Calidad de Vida Urbana (ICVU), elaborado por la Cámara Chilena de la Construcción (Cchc), volvió a instalar el debate sobre el desarrollo urbano en regiones, y evidenciando con fuerza algo que en el Gran Concepción se percibe hace años: los avances existen, pero son desiguales y condicionados por déficits estructurales.

El estudio, que mide dimensiones como conectividad, vivienda, salud, entorno y condiciones laborales, confirma una tendencia persistente a nivel país: la concentración de comunas con mejores indicadores en la capital, particularmente en el sector oriente.

Mientras tanto, en zonas metropolitanas como el Gran Concepción, el escenario se caracteriza por progresos puntuales que conviven con rezagos significativos.

¿Qué señala el informe?

En términos generales, el informe evidencia que cerca de ¾ partes de las comunas del país se ubican en niveles medio bajo o bajo, lo que revela una base estructural de desigualdad urbana que también se replica en la Región del Biobío.

Desde la Cchc - sede Concepción advierten que esta realidad no es ajena al territorio local y que responde a brechas que se han

mantenido en el tiempo.

“En efecto, cerca de un 75% de las comunas a nivel nacional se concentra en niveles medio bajo y bajo, lo que da cuenta de brechas estructurales que también están presentes en el Gran Concepción”, señalaron desde el gremio, enfatizando que la fotografía que entrega el ranking es consistente con los diagnósticos urbanos que se han levantado en la zona durante la última década.

Si bien el área metropolitana penquista muestra ciertos avances, particularmente en comunas como Concepción, Chiguayante, San Pedro de la Paz y Talcahuano, estos logros no logran ocultar una realidad más compleja.

Persisten diferencias importantes con otras comunas del mismo sistema urbano, como Lota, Penco o Tomé, donde los indicadores continúan rezagados.

Desde la CChC local explican que este fenómeno da cuenta de una ciudad fragmentada, donde las oportunidades no se distribuyen de manera equitativa. En esa línea, advierten que, pese a ciertos avances, comunas como Hualpén o Coronel aún enfrentan rezagos relevantes, lo que refuerza la idea de una metrópolis con desarrollo disperejo.

“En nuestro territorio, si bien hay avances puntuales, persisten rezagos importantes en comunas como Talcahuano, Hualpén o Coronel, lo que refleja una ciudad con oportunidades desiguales y fragmentadas”, indicaron desde la institución, subrayando que las brechas no solo son territoriales, sino también funcionales.

Uno de los aspectos más críticos identificados es la conectividad, dimensión en la que gran parte de las comunas del Gran Concepción presenta niveles medio bajos o bajos.

“Estas brechas están directamente relacionadas con déficits en vivienda bien localizada, co-



FOTO: RAPHAEL SIERRA P.

nectividad y acceso a servicios urbanos, que son dimensiones clave que mide el índice. Por lo mismo, es fundamental avanzar en una planificación metropolitana más integrada”, sostuvieron desde el gremio.

Desde la academia

El diagnóstico es compartido por el mundo académico. Aaron Napadensky, director del Laboratorio de Estudios Urbanos y Territoriales de la Universidad del Bío-Bío (UBB), plantea que estos rankings deben leerse con cautela, aunque reconoce su valor como herramienta de análisis.

“Si, estos ranking de índices de calidad de vida, en general y el de la Cámara Chilena de la Construcción, se transforman en herramientas interesantes, para poder ver la evolución de las comunas, a partir de una serie de indicadores. Sin embargo, tampoco podemos perder de vista que todo indicador en el fondo es una simplificación de la realidad”, advierte, enfatizando que detrás de los números existen dinámicas territoriales que no siempre logran ser capturadas por los índices.

El académico agrega que hay una dimensión metodológica que debe considerarse. Según explica, la selección de variables necesariamente deja fuera elementos particulares de cada territorio, lo que obliga a interpretar los resultados con una mirada crítica.

Aun así, destaca que el ranking permite identificar tendencias positivas a nivel nacional, ya que más comunas tienden a mejorar que a retroceder.

En el caso específico del Gran Concepción, Napadensky observa que resulta “interesante que tanto Concepción como Chiguayante suban en el ranking”, vinculando este avance directamente al desarrollo de infraestructura vial en la zona.

Factores

A su juicio, obras como el Puente Chacabuco y la Autopista Ribera Norte han tenido un impacto significativo en la conectividad, particularmente en Chiguayante, lo que ha favorecido su posicionamiento.

El urbanista también pone el foco en la dinámica socioeconómica como un factor clave en la evolución de las comunas. En su análisis, la presencia de grupos de ingresos medios y altos puede incidir en la mejora de estándares urbanos.

“Pienso que muchas veces la distribución de los grupos de altos ingresos dentro de las áreas metropolitanas es un factor de desarrollo y crecimiento de las comunas”, señala, planteando que la llegada de estos segmentos puede gatillar la instalación de equipamiento y servicios, elevando la calidad de vida.

En esa línea, sugiere que las políticas públicas debieran pro-

mover una mayor mixtura social en el territorio. Explica que la concentración de viviendas sociales en determinados sectores ha tendido históricamente a generar segregación, por lo que considera necesario avanzar hacia estrategias que incentiven la dispersión de distintos grupos socioeconómicos dentro del área metropolitana.

Sin embargo, no todo es avance. El propio Napadensky advierte retrocesos relevantes, como el caso de San Pedro de la Paz, comuna que ha experimentado una caída en el ranking. A su juicio, esto se explica principalmente por problemas de infraestructura vial.

“Esto yo lo atribuyo específicamente a la ralentización que ha tenido la mejora vial de la comuna, la demora en la ejecución de proyectos que históricamente están en carpeta en el Gran Concepción”, sostiene, apuntando a iniciativas como la Ruta Piedemonte, la Costanera o el desarrollo de la ribera sur del Biobío, que aún no se concretan.

El ejemplo de Talcahuano

Desde el mundo municipal, el diagnóstico también es crítico. En Talcahuano, el director de Secplan, Héctor Silva, reconoce que “no nos sorprenden los resultados de este ranking, siempre dijimos que en gran parte de los últimos 10 años, la ciudad sufrió un notable abandono e

indiferencia por parte de sus autoridades”. Silva agregó que la comuna se ha mantenido estable en varias dimensiones, aunque con retrocesos en áreas clave.

En particular, menciona las dificultades en conectividad y movilidad, donde la comuna-puerto ha experimentado una baja. Según explica, los prolongados trabajos en el Eje Colón han generado impactos significativos en los tiempos de desplazamiento y en la calidad de vida de los vecinos.

Aún así, plantea que estas obras, pese a sus efectos negativos en el corto plazo, debieran traducirse en mejoras estructurales. En paralelo, destaca otros proyectos en carpeta, como la extensión de la Ruta Interportuaria, la intervención en la rotonda del aeropuerto y la iniciativa de un teleférico para la ciudad.

Silva también menciona alternativas innovadoras, como el transporte marítimo, que podría mejorar la conectividad en sectores aislados y fortalecer la resiliencia ante emergencias. En el ámbito sociocultural, reconoce que Talcahuano enfrenta desafíos adicionales tras el cierre de Huachipato, lo que ha obligado a reforzar programas sociales orientados a mitigar la vulnerabilidad.

OPINIONES

X @MediosUdeC
 contacto@diarioconcepcion.cl

