



EDITORIAL

Infraestructura vial

La preocupación es legítima. Mientras las obras viales siguen esperando recursos, la ciudad continúa creciendo alrededor de ellas. Cada nuevo proyecto habitacional aprobado incrementa la demanda futura sobre avenidas que aún no existen o que permanecen insuficientes. Así, cuando finalmente se concreten las inversiones, existe el riesgo de que nazcan obsoletas o derechamente superadas por la realidad.

Chillán enfrenta una contradicción cada vez más evidente: mientras los proyectos inmobiliarios avanzan con rapidez y transforman sectores completos de la ciudad, la infraestructura vial permanece atrapada entre estudios, diseños, falta de financiamiento y largos procesos administrativos. El resultado es una ciudad que crece, pero que no necesariamente mejora su calidad de vida.

El fenómeno no es nuevo, pero sí se ha vuelto más visible. Nuevos condominios, loteos y edificios surgen en distintos puntos urbanos, aumentando la densidad habitacional y la demanda por conectividad. Sin embargo, calles estrechas, veredas insuficientes, falta de estacionamientos y vías inconexas continúan siendo la regla en numerosos sectores. Aunque los proyectos privados cumplan formalmente con la normativa vigente, el efecto acumulativo termina generando barrios saturados y una presión creciente sobre una red vial que ya opera al límite. El ejemplo de esta semana fue la denuncia vecinal por el caos generado en Parque Lantaño derivado de escasez de estacionamientos.

Lo que hoy ocurre en ese sector es quizás la expresión más evidente de ese desfase entre crecimiento urbano y planificación. Allí, el aumento de viviendas y circulación vehicular ha tensionado calles que no fueron diseñadas para soportar la actual carga de tránsito, deteriorando la convivencia diaria y multiplicando los problemas de acceso y desplazamiento.

El riesgo es que esta situación deje de ser excepcional y pase a replicarse en otros sectores que hoy aparecen como polos de expansión urbana. Vicente Méndez y Alonso de

Ercilla son ejemplos evidentes. Ambos corredores forman parte del Plan Maestro de Transportes y han sido definidos hace años como ejes estructurantes para el desarrollo de Chillán. Sin embargo, continúan atrapados en etapas intermedias, sin certezas de financiamiento ni plazos concretos de ejecución.

La preocupación es legítima. Mientras las obras viales siguen esperando recursos, la ciudad continúa creciendo alrededor de ellas. Cada nuevo proyecto habitacional aprobado incrementa la demanda futura sobre avenidas que aún no existen o que permanecen insuficientes. Así, cuando finalmente se concreten las inversiones, existe el riesgo de que nazcan obsoletas o derechamente superadas por la realidad.

El problema de fondo no radica únicamente en la congestión vehicular. También tiene relación con la forma en que se está construyendo ciudad. Chillán mantiene un damero central funcional y valorado, pero fuera de ese núcleo predominan calles truncas, barrios desconectados y una expansión urbana que muchas veces avanza sin la infraestructura necesaria para sostenerla adecuadamente.

La estrechez presupuestaria que hoy enfrentan el Estado y los gobiernos regionales es real y entendible. También lo son las urgencias derivadas de la reconstrucción y otras demandas sociales. Pero precisamente por eso se vuelve indispensable una definición clara de prioridades. Porque postergar indefinidamente obras estructurantes no solo afecta la circulación vehicular: compromete el desarrollo ordenado de la ciudad y deteriora progresivamente la calidad de vida de sus habitantes.