

Luis Casanova



**A la vez se duplicó la circulación de vehículos particulares**

# En Talca los viajes en buses de locomoción colectiva han disminuido a la mitad en 10 años

Hernán Espinoza Jara

La falta de inversión pública y privada en infraestructura urbana configuran una grave crisis de movilidad que viven a diario los ciudadanos con tacos enormes y excesivas demoras en sus traslados

**H**asta una hora de tiempo en sus viajes de ida y lo mismo de vuelta sufren a diario las personas que viajan desde oriente a poniente, así como de sur a norte en la ciudad de Talca, una situación que demuestra una grave crisis de movilidad y que requiere medidas tanto urgentes como otras de mediano y largo plazo, así como una voluntad política común, a toda prueba. Y claro porque las soluciones no solo

pasan por mayor inversión pública y privada en infraestructura de vialidad urbana, sino también porque se deben realizar cambios de fondo en la cultura del uso del automóvil particular, versus la locomoción colectiva y otros medios de transporte, especialmente, bicicletas y otros que se están masificando.

En un panorama así, muchos se van a quejar y utilizarán todo lo que tengan a mano para reclamar porque le quitan espacio a las calles para ceder lugar a

las ciclovías, así como también porque se levantan o restringen los tiempos para estacionar en puntos céntricos o en el entorno de centros comerciales. Otros, simplemente, porque reclamar es gratis.

Pero los cambios tienen que afectar a todos por igual, con las mismas exigencias. Es decir, quienes utilizan las ciclovías también deben cumplir con la normativa vigente que obliga a utilizar cascos de seguridad y señalización adecuada para la noche o las mañanas.

En definitiva, cada uno ocupando responsablemente el espacio urbano. Estos temas y mucho más fueron objeto de discusión y análisis en la quinta versión del seminario "Ciudad 2024 Movilidad y Transporte al Acceso de Todos" convocado por la "Mesa Ciudad" de la Cámara Chilena de la Construcción (CChC) del Maule, con la participación de la academia y autoridades de servicios públicos sectoriales. Entre ellos, destacó Luis Eduardo Bresciani, director de la Escuela de Ar-



Aquí la noticia en  
**DIARIO TALCA TV**

quitectura de la Pontificia Universidad Católica de Chile y autor del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) por encargo de la municipalidad de Talca. Dicho plan se elaboró a partir de diagnósticos, encuestas e instrumentos de gestión públicos y privados. El propio experto subrayó, en su exposición, que se identificaron al menos 12 medidas urgentes que se pueden aplicar en el corto plazo y que podrían contribuir a aliviar paulatinamente la crisis de movilidad. Entre ellas, subrayó la construcción de una ciclovía estructural de alto estándar que cruce la ciudad de Talca de poniente a oriente y viceversa.

“La conclusión es que la ciudad de Talca ha sufrido serios problemas. No solo el terremoto de 2010 afectó gravemente la renovación del casco histórico y la construcción de viviendas en altura, sino también se han sumado cambios que han afectado la movilidad urbana. La congestión de tránsito es un problema serio, al igual que la falta de transporte público”, afirmó. A ello se agrega la inseguridad en las calles, tanto respecto a la delincuencia, como también a la mala condición de las veredas, con el riesgo de caídas, en especial, para los adultos mayores y niños. “La idea es claramente reducir los tiempos de viaje de los ciudadanos hacia sus lugares de trabajo, servicios o de estudio de sus hijos”, añadió.

Bresciani puso énfasis en que también se debe incorporar el mejoramiento de los barrios. También destacó que en todos los diálogos ciudadanos previos a la elaboración del plan, el tema más coincidente fueron los problemas de conectividad vial oriente a poniente y viceversa, así como también de norte

a sur. A ello se agregó la falta de transporte público que afecta especialmente a los sectores más vulnerables. “Este último punto es crítico y clave para una mayor eficiencia en el uso de las vías públicas. Pero requiere que se implementen las vías o zonas de exclusión, es decir, un servicio de transporte de pasajeros de alto estándar, licitado, con vías exclusivas, rápidas en los viajes, seguro en cuanto a la baja accidentabilidad y con regularidad”, subrayó.

En su visión más global, el experto subrayó que “Talca es la ciudad de Chile donde más se ha incrementado el uso del automóvil y más se ha deteriorado el uso del transporte público. Eso es muy grave. En un periodo de apenas 10 años se duplicó el uso del transporte privado y se redujo a un tercio el uso del transporte público. Eso es un drama para los ciudadanos”.

Al respecto, Patricio Ponce, presidente de la Comisión Ciudad y Territorio de la CChC del Maule, explicó que “queremos reforzar toda la agenda que tenemos pendiente como región. Además, estas materias deben tener un liderazgo político importante, para que se concreten en los tiempos que la gente necesita ver nuevas obras”.

“Tenemos la regeneración de los cascos históricos que han sufrido un despoamiento y deterioro grave después del terremoto. Y si bien necesitamos de nueva infraestructura vial, como lo requiere Talca para la conectividad de oriente a poniente, de igual manera tenemos que mejorar el uso de las vías, con modos sostenibles de transporte”, dijo.

A la lista se agrega, subrayó Patricio Ponce, la “necesidad urgente de un

cambio en el actual sistema de transporte público en ciudades como Talca, porque claramente no está respondiendo a las necesidades de las personas. Estos temas afectan la vida diaria de los ciudadanos porque todos somos usuarios de las vías urbanas”.

“Nos estamos demorando mucho en movernos. Hemos cometido un error en diseñar ciudades para mover autos y no personas. Al mover personas, ello significa que tenemos que ser más eficientes en el transporte público, con alternativas de mejores vías, accesibles y cómodas, con una política más activa para regular el espacio público”, agregó. Desde el sector público, la directora regional del Serviu Maule, Paula Oliva, sostuvo que “para nosotros es importante que se hable de la vialidad estructurante de las grandes ciudades. Es muy relevante para el desarrollo urbano y habitacional. En ello, podemos tener distintas miradas que se trabajen en conjunto y de manera coordinada”.

“El Estado haciendo cargo en cuanto al desarrollo urbano y, por otro lado, el sector privado en el aspecto inmobiliario y habitacional. Más allá de cómo avanzamos en construir viviendas, el asunto es cómo construimos ciudad, con vialidades que nos permitan acercarnos a los centros y núcleos de la ciudad, con equidad para los ciudadanos”, añadió.

En este sentido, Oliva puso énfasis en

“la necesaria actualización que deben tener los planes reguladores de las ciudades, lo cual es responsabilidad de los municipios. Por ello, es importante sumar la mirada de las autoridades locales respecto a cómo crecen las ciudades y cómo avanzamos en la ocupación del territorio y espacio público”.

●

## Proyectos de conectividad oriente-poniente

En el contexto de la nueva licitación de la ruta 5 Sur en el tramo entre Talca y Chillán, la empresa Survías planteó la construcción de un bypass carretero en la capital regional del Maule. La respuesta fue la exigencia de un conjunto de obras de mejoramiento de la conectividad oriente a poniente y viceversa por sobre la actual carretera.

Las obras de construcción del bypass debían comenzar en septiembre pasado, pero requirieron cambios importantes tras las inundaciones de junio y agosto de 2023, con la reformulación de gran parte del proyecto debido al desborde de los principales afluentes que provienen del río Maule y que atraviesa este proyecto vial en su trayecto. En paralelo debían comenzar las obras comprometidas de mitigación vial. “Creo que a finales de diciembre o principios de 2025 ya se debería estar trabajando en los retornos de Varolí con 2 Norte. Lo mismo en el modelo de trébol de Lircay, donde hay retraso en las expropiaciones”, afirmó el diputado, Alexis Sepúlveda (PR).

“En el caso de la 17 Norte, se está trabajando en este proyecto que contempla el paso bajo nivel de la línea férrea. Estamos expectantes. Pronto vamos a ver el inicio de las obras. Además, entendemos que el bypass es muy necesario, como quedó demostrado cuando se cortó el puente Lircay producto de las inundaciones”, añadió.