

EDITORIAL

NUESTRA ZONA METROPOLITANA

Lo que hace algunos años parecía una proyección académica, hoy es un hecho concreto: en enero de 2026, mediante decreto firmado por el Ministerio del Interior y el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, el Gobierno de Chile oficializó la creación del Área Metropolitana de O'Higgins, con Rancagua y Machalí como su núcleo. Sin embargo, la declaratoria abre una pregunta más exigente: ¿estamos realmente preparados para gobernar y planificar como una ciudad metropolitana?

El proceso no es menor. Se inició con la solicitud del Gobierno Regional al Ejecutivo, quien, mediante un Decreto Supremo, oficializó la declaración del área. Este acto administrativo transfiere al Gobierno Regional las competencias para la gobernanza metropolitana, las cuales se ejercen a través del Departamento de Áreas Metropolitanas, el Consejo Consultivo de Alcaldes y la implementación del Plan Maestro de Transporte. Es decir, hoy no solo existe reconocimiento: también hay herramientas y responsabilidades definidas.

Porque si bien el reconocimiento formal marca un hito, los problemas que dieron origen a esta nueva categoría no solo persisten, sino que en muchos casos se han profundizado. La conurbación Rancagua-Machalí dejó de ser incipiente hace tiempo. El crecimiento urbano sostenido, especialmente hacia el sector oriente, ha consolidado un modelo de ciudad extendida, altamente dependiente del automóvil y con un parque vehicular que sigue aumentando por sobre la capacidad de sus vías. Los tacos, en ese sentido, ya no son una contingencia: son parte estructural de la vida diaria. Y aunque el transporte público ha logrado recuperar parte de sus frecuencias, sigue siendo poco competitivo frente al automóvil. Cobertura irregular, tiempos de espera elevados y escasa integración entre modos continúan empujando a miles de personas a optar por el vehículo particular, profundizando un círculo difícil de romper.

En este contexto, seguir apostando principalmente por soluciones viales —nuevas calles, ensanches o aperturas— ha demostrado ser insuficiente. La experiencia es clara: aumentar la infraestructura para autos no resuelve el problema de fondo, solo lo desplaza en el tiempo. La discusión, por tanto, debe cambiar de escala y de enfoque.

La creación del Área Metropolitana debiera ser precisamente la oportunidad para dar ese giro.

Por primera vez existe un marco institucional que permite pensar el territorio de manera integrada, incorporando no solo a Rancagua y Machalí, sino también a comunas como Graneros y Olivar, que forman parte de esta dinámica urbana. Pero esa integración no puede quedarse en el papel.

El desafío central sigue siendo el mismo, aunque hoy con mayor urgencia: avanzar hacia un sistema de transporte público integrado, intermodal y eficiente. No se trata solo de mejorar frecuencias, sino de rediseñar el sistema completo. Corredores exclusivos, mejor articulación con el tren de cercanía, infraestructura para modos sustentables y, por qué no, retomar con seriedad la discusión sobre soluciones de transporte masivo como un tranvía o tren ligero.

A esto se suma un problema que no ha perdido vigencia: la contaminación atmosférica. A pesar de los avances en planes de descontaminación, los episodios críticos siguen marcando cada invierno, recordándonos que el desarrollo urbano, el transporte y el medio ambiente no pueden seguir abordándose por separado.

Otro elemento que se mantiene, aunque muchas veces invisible, es la desigual visibilidad de los territorios. Mientras la conurbación oriente concentra buena parte de la atención, sectores como el eje Rancagua-Graneros o la creciente integración con Olivar y Doñihue enfrentan problemáticas similares, pero con menor capacidad de incidir en la agenda pública.

Hoy, ya no se trata de preguntarse si seremos una zona metropolitana en el futuro. Esa discusión está cerrada. La pregunta es otra: ¿seremos capaces de actuar como tal?

Porque declarar un área metropolitana —por decreto— es, en esencia, un punto de partida, no una solución. Sin planificación integrada, sin coordinación efectiva entre comunas y sin decisiones que apunten al largo plazo, el riesgo es evidente: tener una ciudad metropolitana en el papel, pero seguir funcionando como un conjunto de comunas desconectadas.

El desafío, entonces, no es menor. Requiere liderazgo, visión y, sobre todo, responsables claros. Porque si algo ha quedado claro en estos años, es que el crecimiento sin planificación no solo genera problemas: en una zona metropolitana, los multiplica.