

EDITORIAL

Planificación urbana

La congestión permanente en Camino Las Rosas, la ausencia de soluciones estructurales como un paso bajo nivel en el cruce ferroviario y la saturación de calles interiores demuestran que la inversión pública ha llegado tarde. Y cuando el Estado no planifica oportunamente, el espacio público termina deteriorándose y transformándose en territorio de conflicto.

Lo que ocurre hoy en Parque Lantaño no es únicamente un problema de vehículos mal estacionados ni una discusión entre vecinos. Es el reflejo de una ciudad que ha crecido más rápido que su infraestructura y de un Estado que no ha logrado anticiparse al impacto urbano del desarrollo inmobiliario.

Las imágenes de veredas tomadas por automóviles, ciclovías convertidas en estacionamientos improvisados y calles colapsadas en horarios punta muestran una situación que afecta directamente la calidad de vida de cientos de familias. Adultos mayores, personas con discapacidad, niños y ciclistas son quienes pagan primero las consecuencias de una planificación insuficiente.

Sin embargo, sería un error reducir este fenómeno exclusivamente a la irresponsabilidad individual de algunos conductores. El problema es más profundo y estructural. Parque Lantaño evidencia las limitaciones de una política urbana que ha permitido una fuerte densificación residencial sin que las inversiones públicas en conectividad, vialidad y transporte acompañen ese crecimiento.

Los proyectos habitacionales construidos en el sector cumplen, en términos generales, con las exigencias que establece la Ley General de Urbanismo y Construcciones y el plan regulador comunal. Las inmobiliarias desarrollan sus proyectos dentro de un marco normativo definido por el propio Estado. Incluso, durante años, la regulación permitió estándares de estacionamientos inferiores al número de viviendas, bajo la lógica de promover ciudades más conectadas y con menor dependencia del automóvil.

El problema es que esa visión urbana requiere condiciones que muchas veces no existen. Para que una ciudad reduzca

efectivamente el uso del vehículo particular, debe contar con transporte público eficiente, infraestructura vial adecuada, ciclovías seguras y obras que permitan absorber el crecimiento demográfico. Nada de eso ocurre plenamente en sectores como Parque Lantaño.

La congestión permanente en Camino Las Rosas, la ausencia de soluciones estructurales como un paso bajo nivel en el cruce ferroviario y la saturación de calles interiores demuestran que la inversión pública ha llegado tarde. Y cuando el Estado no planifica oportunamente, el espacio público termina deteriorándose y transformándose en territorio de conflicto.

También es evidente que el sector privado tiene un rol en mitigar impactos urbanos. Pero existen límites técnicos, económicos y normativos. Pretender que cada proyecto inmobiliario resuelva por sí solo problemas de movilidad a escala de ciudad resulta inviable y, finalmente, encarece el acceso a la vivienda para miles de familias de sectores medios.

El debate de fondo no puede centrarse únicamente en cuántos estacionamientos tiene o no un condominio. La pregunta relevante es: ¿está el Estado planificando el crecimiento urbano de Chillán con la anticipación necesaria?

Hoy, Parque Lantaño aparece como una advertencia de lo que puede repetirse en otros sectores de expansión residencial. El crecimiento habitacional seguirá ocurriendo, porque las ciudades evolucionan y las familias necesitan viviendas. Pero ese desarrollo debe ir acompañado de infraestructura suficiente, planificación territorial moderna y decisiones públicas capaces de proyectar la ciudad del futuro, no reaccionar cuando el colapso ya es evidente.