

Fecha: 24-02-2024
 Medio: El Sur
 Supl.: El Sur
 Tipo: Noticia general
 Título: Las políticas de Estado

Pág.: 2
 Cm2: 293,2
 VPE: \$ 705.165

Tiraje: 10.000
 Lectoría: 30.000
 Favorabilidad: No Definida

Opinión

Las políticas de Estado

Hace unos días se entregó al uso de manera provisoria un nuevo tramo de la Costanera a Chiguayante. Se trata de la consolidación de una doble vía entre calle Esmeralda (Puente Bicentenario "Presidente Patricio Aylwin Azócar") y avenida Pascual Bini Melis en Lonco (comuna de Chiguayante). La obra incluye paisajismo, una preciosa ciclovía y vereda peatonal, además de iluminación y un borde que permite observar la majestuosidad del Biobío y su entorno.

Su puesta en servicio ha sido un tremendo alivio vial para las miles de familias que viven entre Chiguayante y Hualqui, permitió una rápida reparación de Avenida Pedro de Valdivia y abrió un nuevo espacio público que ha sido desbordado por cientos de personas que ocupan la Costanera para pasear, trotar o andar en bicicleta. Simplemente maravilloso. ¿Faltan detalles? Sí, por cierto. Mantención, consolidar las áreas verdes e impedir que los árboles imposibiliten ver el río, como tristemente ocurre entre los puentes Bicentenario y Juan Pablo II donde el abandono de la mantención ribera impide observar el Biobío, pues literalmente creció un bosque entre el cauce y el nivel peatonal.

Ahora un poco de historia. El año 2000 el Ministerio de Obras Públicas impulsaba el proyecto denominado "Defensas Fluviales y Carretera de la Ribera Norte del Río Biobío, sector Chiguayante – Puente Viejo" que dicha cartera buscaba desarrollar por la vía de las concesiones a privados. Es decir, incorporar el exitoso modelo de las carreteras urbanas que con fuerza crecía en Santiago en la capital del Biobío y buscar por esa vía hacer dejar atrás el retraso de infraestructura de transporte que ya en esos años se percibía en el Gran Concepción.

Bueno, la idea no resultó. La política se opuso a la idea, se organizaron movimientos para impedir que se "privatizaran" obras que debían ser públicas y se privilegió que fuera el Estado quien desarrollara la tarea. Cabe mencionar que la propuesta consideraba que el privado que se adjudicara la obra podría hacerse de parte de los terrenos que se recuperarán del borde del río y por esa vía cubrir su inversión. Es decir, incorporar casi 300 hectáreas de desarrollo inmobiliario, de servicios y espaciamiento a lo largo de casi 11 kilómetros entre Concepción y Chiguayante, al borde del río. Hace 25 años.

Bueno, para que recordar que en 2012 (post terremoto) también el

MOP buscó factibilizar la idea que le propuso la empresa concesionaria que construía en esa época la ruta 160 entre Coronel – Tres Pinos hacia el sur de la Provincia de Arauco y que consistía en la ampliación del tramo Los Batros – Coronel a ocho pistas. Sí, una carretera de alto estándar en esa zona de sacrificio hace una década.

Las cuatro pistas centrales, en doble vía rápida de pago (vía TAG) con enlaces "al futuro" Puente Industrial y dos pistas por sentido (caleteras en los bordes) sin pago. Es decir, se mantenía la capacidad que la ruta tenía en ese momento (ya con graves atochamientos), pero se dejaba la opción para que camiones, buses y quien quisiera pudiera optar por una vía rápida de pago y, desahogar por el mismo efecto, las otras vías laterales.

Los positivos frutos estaban a la vista, pero pasó lo mismo: "No al TAG", las visiones de corto plazo y "electoralistas" y mucha, muchísima irresponsabilidad de actores políticos que con fuerza se opusieron a este y otros proyectos "de Estado" por intereses particulares y que hoy mantiene de rehenes a miles de personas por proyectos de alto interés común que no pudieron materializarse.

¿Dónde quiero llegar con estos amargos recuerdos? Necesitamos concluir sin demoras el Puente Industrial y el Ferroviario, la Ruta Pie de Monte, la prolongación de la Costanera de Chiguayante hasta Hualqui, una nueva Ruta 160, terminar la conexión del Puente Patricio Aylwin con calle Chacabuco, entre tantos otros, pero también generar amplios acuerdos para las obras que hoy ya deberíamos estar discutiendo, proyectando y financiando, en plazos razonables y acotados. Por que de eso se tratan las políticas de Estado: brindar a los ciudadanos y al sector privado miradas de largo plazo, donde los esfuerzos de hoy sean frutos en el mañana, para que así no lleguemos al futuro con 25 años de retraso (y sin responsables).



HUGO CAMPOS MIRANDA

Periodista