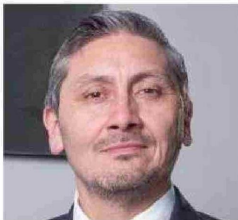


OPINIÓN

El terminal que Osorno merece

Claudio Angulo, Área de Ingeniería Santo Tomás Osorno



En todas las ciudades del mundo, los terminales de buses no sólo cumplen una función logística; son muchas veces la primera impresión que recibe un visitante y, a su vez, una infraestructura crítica que sirve para la movilidad de miles de personas. Representan una puerta de entrada al territorio, pero también una ventana que refleja cómo una comunidad cuida o descuida su espacio público.

Diversos estudios de planificación urbana han señalado que la calidad de los terminales de transporte influye directamente en la percepción de seguridad, el acceso equitativo al transporte, la integración intermodal y, por supuesto, en la dignidad del viaje para usuarios. En ciudades intermedias como Osorno, contar con un rodoviario moderno y funcional no es un lujo: es una necesidad estructural para fortalecer la conectividad, el turismo, el comercio y la vida diaria. Lamentablemente, en Osorno esta necesidad se ha transformado en una deuda. El Terminal de Buses, construido en 1974, cumplió con creces su ciclo de vida útil. Hoy lo que vemos es un recinto deteriorado, con arquitectura y diseño urbano superados.

El problema no es nuevo. Desde fines de los años '90 que la ciudadanía pide un nuevo terminal. Cinco licitaciones fallidas –en 2011, 2012, 2015, 2022 y 2024– dan cuenta de una estrategia que no ha funcionado, pero se sigue apostando por un modelo en que el privado financie, construya y administre mediante concesión. Sin embargo, si después de tantos intentos no hay interés del sector privado, es hora de revisar profundamente el enfoque.

No puede ser que Osorno, una ciudad clave en la macrozona sur austral, esté perdiendo conectividad simplemente porque no se ha resuelto su acceso más básico. De hecho, ya hay servicios interprovinciales que están dejando de ingresar a la ciudad.

Existen propuestas. Una alternativa razonable sería construir un nuevo terminal en la zona de calle 18 de Septiembre, junto al Parque Chuyaca, lo que mejoraría el flujo de ingreso y salida. El actual terminal podría quedar reservado para recorridos comunales, descongestionando la operación central. Otra opción a explorar es el financiamiento público directo, como se hizo con el Centro de Atención al Vecino, que se levantó con recursos municipales. ¿Por qué no aplicar el mismo modelo para una infraestructura aún más estratégica?