

Cedías



Las imágenes permiten imaginar cómo quedarían tramos del río si se pudiera desarrollar el proyecto de modernización.

Alrededor se construirán más de 2.800 viviendas

Río de las Minas: la propuesta urbana para convertirlo de un canal encajonado a un pulmón verde

En un par de décadas, el Río de Las Minas podría dejar de ser un canal encajonado entre muros de hormigón, con aguas turbias que corren entre paredes marcadas por grafitis y signos de deterioro, para convertirse en un parque fluvial vibrante y plenamente integrado a la ciudad, con un corredor verde de árboles frondosos, senderos peatonales y ciclovías, acompañado de edificios de mediana altura con fachadas activas que alberguen cafés, pequeños comercios y espacios comunitarios, generando movimiento constante y vida urbana. Esto sería posible si se concretan los renders e imágenes virtuales presentados por Corporación Ciudades y la Cámara Chilena de la Construcción en el proyecto "Imagen Objetivo" de Punta Arenas.

Esta es una de las seis iniciativas urbanas planteadas para modernizar Punta Arenas y convertir a la capital regional en una ciudad sustentable.

El proyecto de Renovación Ecológica del Río de las Minas propone renaturalizar cinco kilómetros de cauce urbano, crear 54,6 hectáreas de parque fluvial, construir cerca de 2.800 viviendas integradas al borde del río y rediseñar la relación de toda una ciudad con el ecosistema que la atraviesa de poniente a oriente en los



Hoy lo que es una río encajonado que cruza la ciudad, en un par de décadas más, si es que existe voluntad política y recursos podría convertirse en un parque fluvial que no tendría nada que envidiarle a Madrid Río o Puerto Madero.

próximos 30 años.

El plan divide el cauce del Río de las Minas en cuatro tramos, cada uno con una identidad propia, pero integrados en una visión continua de ciudad.

Un río dividido en cuatro tramos

El primer tramo, los 500 metros que van desde la desembocadura hasta la calle Jorge Montt, es el más urbano y el más expuesto al estrecho de Magallanes. Aquí el proyecto propone su gesto más audaz hacia el turismo: áreas verdes y edificaciones de cara al agua, un paseo peatonal con ciclovía

en la ribera norte y, en la orilla sur, un espacio gastronómico protegido por un frente edificado continuo de mayor altura que actúa como barrera contra el viento magallánico. La desembocadura, hoy punto de paso, se convertiría en destino.

El segundo tramo, de 700 metros, atraviesa el corazón histórico de la ciudad. Aquí el proyecto propone integrar los inmuebles de la Zona de Conservación Histórica al diseño del borde del río y convertirlos en espacios gastronómicos.

El tercer tramo, el más extenso, con 1,9 kilómetros, es el de mayor densificación. El cauce se amplía hasta 108 metros de ancho para configurar el parque fluvial propiamente tal, y los bordes se regeneran con edificios de uso habitacional integrado que permiten comercio en el primer piso. Siete nuevos cruces mejorarán la conectividad entre ambas riberas. En el cruce con la Avenida Frei Montalva, el proyecto incorpora áreas verdes inundables que funcionan como esponjas naturales frente

al riesgo de crecidas.

El cuarto y último tramo, de 1,6 kilómetros hasta el sector periurbano, es donde el río recupera plenamente su carácter natural. Con un ancho de 195 metros, el parque fluvial se diseña con meandros que ralentizan el caudal y reducen el riesgo de inundaciones aguas abajo. Un nodo deportivo, costaneras en ambas riberas y edificaciones residenciales de baja altura completan la imagen de un espacio de transición entre la ciudad y el sector periurbano.

Combatir el viento

Debido al clima adverso de Magallanes, la vida al aire libre durante varios meses del año se hace difícil. Producto de ello, el proyecto propone una solución urbanística frente al incesante viento magallánico. La estrategia central consiste en ubicar edificaciones que actúen como una barrera física que resguarde el ecosistema y los espacios públicos del parque. En tramos específicos, como el que va desde la desembocadura hasta

la calle Jorge Montt, se propone un frente edificado continuo y de mayor altura en la orilla sur para proteger del viento áreas de uso social, como el espacio gastronómico proyectado.

Experiencias internacionales

Madrid Río, inaugurado en 2011, es quizás el referente más citado cuando se habla de recuperación fluvial urbana. El soterramiento de la M-30, principal autopista de la capital española, liberó los márgenes del Manzanares y permitió construir un parque de 33 kilómetros que hoy recibe millones de visitantes al año y que ha revalorizado el entorno residencial. El proyecto implicó una inversión de más de 4.000 millones de euros.

Puerto Madero, en Buenos Aires, siguió un camino distinto, pero igualmente transformador. El antiguo puerto industrial fue reconvertido desde los años noventa en un barrio mixto de usos residencial, gastronómico y cultural, con la Reserva Ecológica Costanera Sur como telón de fondo natural. El resultado fue la creación de un nuevo polo urbano que cambió la fisonomía de la capital argentina.

Casos similares abundan: el río Cheonggyecheon, en Seúl, recuperado bajo una autopista elevada; el High Line de Nueva York, que transformó una vía de tren elevada en obsolescencia en un parque lineal de referencia mundial; y el río Medellín, en Colombia, con su proyecto Parques del Río. En todos estos casos, el patrón se repite: una infraestructura ignorada o degradada se convierte, con voluntad política y diseño inteligente, en el activo urbano más valioso de la ciudad.

Bus-Sur OFERTA LABORAL

Magallanes

- ✓ Conductores Profesionales
- ✓ Personal Carga y Encomiendas
- ✓ Personal de Ventas
- ✓ Personal de Aseo

Punta Arenas

- ✓ Asistente mecánico
- ✓ Supervisor de Tráfico y Flota de buses
- ✓ Ejecutivo de Servicio al Cliente

Para postular:

Enviar tu CV al WhatsApp +569 8863 6891

Envía tu currículum a postulaciones@busur.com