



PÍA MONTEALEGRE

“Baquedano es un espacio de rebeldía”

La académica de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo (FAU) de la Universidad de Chile, reconoce la importancia del proyecto, y destaca el modelo de “pirámide invertida” contemplado para el transporte, que prioriza formas más sustentables de movilizarse, como la bicicleta. También valora que uno de los objetivos sea mantener el mismo estándar para todos los territorios: “En una ciudad groseramente desigual como la nuestra, es un proyecto que construye justicia y dignidad en un espacio utilizado por millones de personas”.

Sin embargo, Pía Montealegre advierte que se tratará de un proceso de largo aliento: “Es el proyecto urbano más importante para Santiago, probablemente en un siglo. Creo que demorará muchos gobiernos e instituciones en materializarse”. Por ende, recomienda conformar un organismo que agrupe a expertos, autoridades, ve-

cinos y representantes políticos que persista en el tiempo y otorgue legitimidad ciudadana.

Respecto a las obras que se desarrollarían en Pajaritos, la arquitecta critica el estado actual del lugar: “Cualquier estrategia de orden, arbolado, iluminación, mobiliario o equipamiento que se implemente ahí, será mejor que lo que significa caminar hoy por esas no-veredas o intentar cruzar ese nudo vial”. En cambio, Baquedano podría ser un caso completamente distinto. “Es un espacio de resistencia y rebeldía, tan simbólico como polémico, en donde hay muchas versiones respecto a qué se debe hacer. El Estado, a cargo del color político que sea, no puede renunciar a devolver el orden a ese lugar, no puede abandonar su mandato de planificación y administración del espacio público. Tarde lo que se tarde”, concluye.

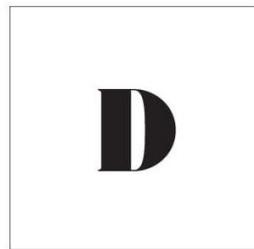
La Alameda se alista para su mayor cambio en 50 años

El proyecto, que tendrá un costo de 115 mil millones de pesos, modificará la principal arteria de Santiago desde Pajaritos hasta Plaza Italia, y dará más espacio a las ciclovías y al tránsito peatonal. Se espera que las obras empiecen en abril y culminen dentro de tres años.

Por Paz Rubio, Valeria Vásquez y Gabriela Mondaca Fotos Juan Farias



► Imagen de la Estación Central y una de las ideas de cómo podría remodelarse.



Desde su origen como vertedero en la Colonia, cuando se le conocía como “La Cañada”, la principal arteria de Santiago ha sufrido importantes cambios. El primero, en los albores de la República, tuvo lugar cuando Bernardo O’Higgins ordenó transformar La Cañada en un paseo público, que en 1825 fue bautizado como la Alameda de las Delicias. Desde entonces, las transformaciones de este eje han marcado la pauta de la ciudad, con intervenciones para el ferrocarril, el tranvía, los vehículos motorizados y el metro en los años 70. En este marco, el eje Alameda-Providencia se prepara ahora para su mayor cambio en cinco décadas y entre las principales modificaciones figura que el lugar recupere su carácter peatonal.

Los orígenes del proyecto para la “Nueva Alameda-Providencia” se sitúan en 2015, a través del concurso internacional destinado a rediseñar el eje de la capital. La propuesta “Paseo Cívico Metropolitano” presentada por el estudio de arquitectos Lyon Bosch +

Martic, fue la ganadora. A nivel general esta propuesta planteó implementar un corredor exclusivo de buses (denominado Bus Rapid Transit o BRT) para disminuir los tiempos de viaje, e importantes cambios orientados a mejorar el espacio público en las zonas de Pajaritos, Baquedano, Tobalaba y Estación Central. También propuso el reemplazo de la rotonda de Plaza Italia por una explanada para favorecer el tránsito peatonal.

Sin embargo, este primer gran proyecto quedó en pausa en 2019 durante la gestión de la intendenta Karla Rubilar, debido a problemas de factibilidad y de presupuesto. A partir de 2021, bajo la administración del gobernador regional Claudio Orrego, la iniciativa fue retomada, con algunos elementos de la propuesta ganadora inicial, aunque con una reducción de presupuesto.

El pasado 26 de diciembre, el Presidente Gabriel Boric, en conjunto con Orrego, anunció la puesta en marcha del proyecto de recuperación del eje Alameda-Providencia. La iniciativa volvió a reactivarse gracias a un convenio entre el gobierno regional, el Ejecutivo y los municipios de Santiago, Estación Central, Lo Prado y Providencia.

El presupuesto original contemplaba 227 mil millones de pesos, monto que finalmente se redujo a \$ 115.200 millones. La disminución se debe principalmente a la exclusión del corredor único de buses contemplado en la primera



LUIS EDUARDO BRESCIANI

“Hay que evitar diseños cosméticos de corto plazo”

El director de la Escuela de Arquitectura de la UC valora positivamente el anuncio: “Es una señal que restablece las confianzas en las instituciones y proyectos urbanos de largo plazo, corrigiendo el error inicial del gobierno pasado”.

Para Luis Eduardo Bresciani, un elemento fundamental para que los proyectos urbanos a largo plazo sean exitosos, es que se garantice la continuidad en su implementación más allá de los ciclos políticos. En ese sentido, recomienda descentralizar la gestión y liderazgo hacia el Gobierno Metropolitano, con la participación de los cuatro municipios y retomar los procesos de participación ciudadana para restituir las confianzas y los acuerdos en cada zona. Según el arquitecto, otro aspecto importante para la ejecución

de la Nueva Alameda Providencia es “fortalecer los equipos técnicos a cargo, reincorporando a los profesionales que ganaron el concurso en 2015 (Arturo Lyon, Alejandra Bosch y Danilo Martic) y trabajaron más de tres años en su diseño”.

Bresciani también hace hincapié en la movilidad como un elemento de transformación urbana: “Hay que evitar obras y diseños cosméticos de corto plazo. Es vital la ampliación y mejoramiento del espacio público para los peatones, la continuidad del plan de arborización e integración de parques urbanos, y la eficiencia de las pistas para buses y sus paraderos, de forma que estos cambios ayuden a revitalizar la actividad pública, el comercio y los barrios en estos sectores”.



ESTUDIO LUIS VIDAL + ARQUITECTOS

“Debe ser el punto inicial de un proyecto ciudad”

Luis Vidal + arquitectos, el estudio internacional que ganó el segundo lugar en el concurso destinado a remodelar el Eje Alameda-Providencia en 2015, afirma que dadas las condiciones de deterioro del principal eje de la capital, la iniciativa debe considerar nuevas necesidades. “Creemos que es fundamental el rescate, recuperación y reactivación de los espacios que han formado su historia. Las autoridades podrían considerar esta reactivación del proyecto como el punto inicial de un proyecto ciudad que no solo quede contenido en el eje Alameda-Providencia”, apuntan.

Desde el estudio de arquitectura también esperan que la remodelación logre plasmar una visión amplia de futuro “donde los espacios públicos participen y sean actores de una transformación

profunda que sirva como modelo para otras ciudades y se convierta en elemento vertebrador de la identidad local”.

Para el sector de Pajaritos, la oficina de Luis Vidal en Chile repara en que se tendrá que resolver adecuadamente la circulación y seguridad vial, “con espacios que mejoren las condiciones urbanas del sector ayudando a superar la inequidad urbana existente y finalmente responder a cómo dar a entender que es un punto de entrada a Santiago”.

Respecto a Baquedano, “el mayor desafío será resolver mediante recursos urbanísticos, paisajísticos, viales, de seguridad y de participación ciudadana el nuevo planteamiento, entregando a la ciudadanía y a la ciudad una nueva distribución del lugar que recoja los aspectos históricos, sociales, culturales arraigados en él”.



► Vista de Plaza Italia y cómo podría cambiar, de acuerdo con una imagen del proyecto original proporcionada por el Gobierno Regional.

instancia. “Era muy caro e iba a tomar muchos años y sentimos que el proyecto tiene un sentido de urgencia”, comenta Orrego.

Así, el proyecto, cuyas obras se espera comiencen en abril, conservará gran parte del diseño original de Pajaritos y Baquedano, mientras que el tramo de Tobalaba será descartado.

Una nueva cara

De acuerdo con la información entregada por el Gobierno Regional, el cambio en la Alameda incluirá cuatro grandes obras: una ciclovía metropolitana, la remodelación del “Nudo Pajaritos”, la transformación de Plaza Italia y la recuperación del espacio público. Esto último incluye el mejora-

miento de fachadas en torno a la Alameda, la ampliación de áreas verdes y la implementación de más cámaras de seguridad.

Precisamente, para Orrego uno de los puntos más importantes es la recuperación del espacio público, en especial en el bandejón central de la Alameda: “Creo que el estado de la Alameda-Providencia es

lamentable, está sucio, inseguro y feo. Más bien es motivo de vergüenza y miedo que de orgullo y de tranquilidad”.

El tramo que concentra la mayor inversión es el de Pajaritos, con \$ 49.935 millones financiados por el Ministerio de Obras Públicas (MOP). Las remodelaciones de este nudo vial estarán orientadas

a solucionar los atochamientos que se forman en ese tramo de la Alameda y que conecta con la Ruta 68, Maipú y el aeropuerto. Entre las obras que se ejecutarán en el sector destaca un túnel, además de la remodelación del Parque Buera, nuevas veredas, lumi-



JORGE INZULZA

“El urbanismo no proviene solo de la arquitectura”

Jorge Inzulza, director del Departamento de Urbanismo de la FAU en la Universidad de Chile, sostiene que uno de los aspectos positivos es que se haya reactivado el proyecto. Sin embargo, advierte que se trata de una transformación compleja, en la que se requiere de mucha comunicación con la ciudadanía.

El académico de la Universidad de Chile considera que uno de los desafíos es entender cómo pasear cívicamente ha ido cambiando, teniendo en cuenta que los ganadores del concurso - Lyon, Bosch y Martic - nombraron el proyecto como Paseo Cívico Metropolitano. Bajo esa misma línea, afirma que “no podemos olvidar el estallido y el resquemor social, detrás de todo esto hay una expectativa que tienen las personas sobre su es-

pacio público y sobre su sociedad. Pajaritos y Plaza Dignidad son nodos y ejes tremendamente simbólicos con una alta memoria colectiva”.

Por consiguiente, para Inzulza lo más indicado sería “estudiar lo que quisieron decir las personas, rescatando lo positivo, los aportes y lo que se quiere construir en esta nueva sociedad. No hay que borrar lo anterior, hay que reestructurar a partir de eso”. Para lograr implementar el proyecto adecuadamente, el académico recomienda considerar la interdisciplina: “Cada vez me convenzo más de que el urbanismo no proviene solamente desde la arquitectura, hay que tener la visión de un paisajista, de un sociólogo urbano, de un ingeniero”.



ANDREA ORTEGA

“¿La recuperación del espacio público para quiénes?”

La académica de la Universidad Católica destaca la reactivación de Nueva Alameda Providencia, sobre todo por la implementación de la Ciclovía Metropolitana, pero cree que “falta énfasis en la recuperación y puesta en valor participativa del patrimonio urbano en todo el eje y particularmente en la Zona Cero. La recuperación del espacio público no puede estar enfocada solo en el mejoramiento de fachadas”.

En ese sentido, Andrea Ortega enfatiza en que es necesario discutir el enfoque metodológico en el que participará la ciudadanía: “¿La recuperación del espacio público para quiénes? ¿Cuáles serán las partes interesadas consideradas en el proceso? Es ne-

cesario tener en cuenta que los conflictos en este eje de la capital no serán resueltos sólo volviendo a pintar una y otra vez las fachadas”.

Según la arquitecta, las mesas ciudadanas que se armen no deben considerar solamente a expertos, sino que también a la ciudadanía. Por último, recomienda que desde el GORE se apoyen en términos metodológicos con el Centro de Estudios de Conflicto y Cohesión Social (COES) y la investigación que han llevado investigadores del Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales (IEUT PUC) sobre las disputas urbanas del patrimonio post-estallido.

naría y árboles.

Sobre las modificaciones que se harán en Plaza Italia, Orrego explica que se va a “cambiar un icono de la ciudad, que es la rotonda de Baquedano, para transformarla en un lugar más bien de grandes encuentros ciudadanos y de privilegio a los peatones”.

El proyecto original de los arquitectos Lyon, Bosch y Martic, contempla una gran explanada en Plaza Italia. Eso sí, aún está pendiente el lugar por donde circularán los buses.

Al mismo tiempo, la Ciclovía Metropolitana contempla una inversión de \$ 8.940 millones. La idea es construir una ciclovía de alto estándar de 24 kilómetros que atravesará seis comunas: Maipú, Lo Prado, Estación Central, Santiago, Providencia y Las Condes. Además, conectará con 13 ciclovías existentes y 5 proyectadas, por lo que sumarán 41,6 km de red, de acuerdo con el Gobierno Regional. Para ello se está trabajando desde octubre de 2022 con el Instituto Data Science de la Universidad del Desarrollo (UDD). Según Loreto Bravo, directora del Instituto Data Science, el trabajo que se está desarrollando consiste en obtener datos más oportunos y actualizados: “Utilizamos tecnologías como cámaras que hacen conteo de distintos modos de transporte con técnicas



► Vista de Pajaritos y como será su remodelación según el gobierno regional.



de inteligencia artificial, entrevistas a los potenciales usuarios para entender cuál es el perfil de las personas que podrían utilizar esta ciclovía, y todas las herramientas para poder estimar cuál es la posible demanda de la ciclovía, como información de las tarjetas BIP e información de telecomunicaciones”.

Otro de los objetivos de la Nueva Alameda Providencia (NAP) es recuperar el espacio público. Sobre el área de progreso ambiental, la gobernación se encuentra colaborando con la Corporación Cultural, con el objetivo de plantar entre 2.000 a 3.000 árboles en la zona. La iniciativa se enmarca en el programa de arbolado urbano para la conservación, prevención y recuperación del medio ambiente en la Región Metropolitana Sur, que espera concretar 20 km de

plantaciones en comunas con déficit de áreas verdes y 30.000 nuevos árboles.

Paseo cívico

Según un artículo publicado en 2016 por los arquitectos que diseñaron el proyecto, Arturo Lyon, Alejandra Bosch y Danilo Martic, lo principal sería “concebir nuevamente un espacio fundamental para la vida cívica de Santiago, recuperando el carácter original de la Alameda de las Delicias de Bernardo O’Higgins”.

A pesar de que a menudo se hace referencia a la Alameda de las Delicias como un ejemplo de paseo cívico, no siempre fue así. En el periodo colonial, la Alameda correspondía a un brazo seco del río Mapocho, que luego se convirtió en un basural. En un artículo en la revista Bifurcaciones, la histo-

riadora Katherine Vyhmeister escribió que en La Cañada se instalaron conventos y el Hospital del Socorro, que consolidaron el carácter periférico del sector, puesto que por motivos de salubridad los hospitales debían ubicarse lejos de la concentración urbana. Sin embargo, entre los siglos XVII y XVIII, el centro urbano comenzó a expandirse hacia La Cañada, y O’Higgins firmó el decreto que estableció la creación de un paseo público en este sector, principalmente por su extensión y abundancia de agua. Los álamos que se plantaron y lo agradable que era transitar por ella, consolidó su denominación como “Alameda de las Delicias”.

Luego, en 1858, la Alameda se extendió hacia el poniente, hacia Estación Central, con la incorporación del ferrocarril. Según el his-

toridor Marcelo Mardones, la inauguración hacia 1890 del ferrocarril del Llano del Maipo -entre la actual Plaza Italia y la posterior construcción de la estación Providencia o Pirque en el mismo lugar- contribuyó a la expansión hacia el oriente, que se consolidó el primer tercio del siglo XX.

Décadas después, debido al uso de automóvil y las nuevas exigencias del transporte, la Alameda cambió su orientación peatonal a una más accesible para los vehículos, pasando por importantes modificaciones en la década del 70 con la construcción de la Línea 1 del Metro y la Panamericana. El documental *La Alameda de Chile* (1987), del Instituto de Estudios Urbanos de la Universidad Católica, asevera que la construcción del metro acentuó el predominio de la vialidad por sobre cualquier requerimiento urbanístico, dejando la accesibilidad a las personas en último lugar.

Además de ser un testimonio de la historia del país, la Alameda se configura como un reflejo de la contingencia y de la desigualdad en la capital. De hecho, a lo largo del bandejón central -entre la Universidad de Chile y la Estación Central-, hay al menos 30 carpas o rucos. Respecto a las medidas que se tomarán, la subsecretaría de Servicios Sociales, Francisca Perales, declara que han realizado traslados voluntarios de personas y grupos familiares a los diferentes dispositivos de alojamiento. Todo, a la espera de la nueva cara que tendrá la Alameda. ●



CRISTÓBAL DÍAZ

“Las autoridades quieren cortar cintas”

Cristóbal Díaz, magister en Desarrollo Urbano e investigador asociado del Centro de Conflicto y Cohesión Social (COES), coincide en que uno de los puntos fuertes del proyecto Nueva Alameda Providencia es la incorporación de formas de movilidad más sustentables. “La peatonalización también ayuda al turismo. Las mejores ciudades del mundo son en las que se puede caminar sin ser expulsado de la vereda, sino que integrado a la ciudad en todo momento”, plantea.

De acuerdo al investigador, esta medida debería ir acompañada del fortalecimiento del transporte público y que, por lo tanto, el corredor exclusivo de buses que consideraba el proyecto original debe ser una prioridad, para disminuir el uso del auto.

En cuanto a las modificaciones, Díaz señala que toda

intervención alejada a la Alameda debe orientarse al espacio público. En específico alude a Estación Central, una de las comunas que está considerada en la ejecución del proyecto. “Se necesita espacio público y áreas verdes para el eje de edificios hiperdensos (erróneamente estigmatizados como ‘guetos verticales’ por parte del mismo Orrego en 2017) entre General Velásquez y Las Rejas”, dice.

También enfatiza en que se requiere de participación ciudadana directa y en que no se otorgue ningún permiso de edificación residencial más en torno al eje Alameda-Providencia. Por último, recomienda a las autoridades incorporar una perspectiva de largo plazo: “Las autoridades políticas quieren cortar cintas e inaugurar. Pero los desafíos de sustentabilidad requieren una mirada de futuro”.