

El mudo proyecto más grande en la historia de Curicó

Sorprende que el proyecto más grande que habremos tenido en la ciudad, sea planteado como un punto, siendo la línea más larga de la que se tenga noción en nuestra historia de proyectos urbanos. Esto no es humildad, sino estrategia ya que, mientras menos se sepa, más logrará avanzar como lo ha seguido haciendo. ¿Cuánto es "grande"? Si el megaproyecto Eje Vial Freire Alessandri con sus 3.386 metros lineales y \$20 mil millones era grande, y a la fecha el proyecto urbano de mayor extensión en la ciudad, quedará chico al lado de este proyecto que se ha planteado como un puntual "mejoramiento de accesibilidad al sector camino a Zapallar", lo que no es expresivo de su impacto. Saquemos la cuenta. Eso que se plantea con forzado pudor como una intervención de acupuntura a la autopista, realmente tendrá tres zonas de impacto: el camino Zapallar desde Puente Colorado a la Autopista (0,95 Km), desde autopista a la Plaza Luis

Cruz Martínez por toda la avenida España (1,41 Km) y desde Autopista pasando por Rucatreño y cerro Carlos Condell hasta llegar a Merced (2,06 Km).

Entenderemos que eso es bastante más que un punto o una acotada intersección,

superando los 4 kilómetros, un kilómetro más que el proyecto anterior. Esto es aberrante en varios aspectos. El principal es que aquel objetivo inicial no se cumplirá: este proyecto al igual que como vemos en el caso del Freire-Alessandri, al finalizar volverá a tener congestión. Sugiero releer las paradojas de Braess y Jevons.

Es clave tenerlo presente ya que cada "bala de plata" que nos dicen que resolverá "el problema" nos está costando más de media Teletón. Claro, asumimos aquí que el interés real es eliminar la congestión mejorando el acceso, lo que luego de tener a la vista la idea completa, parece no tener mucho sentido. Siendo así, pasan a un segundo



MARCELO ALIAGA QUEZADA
marcelo@aliaga.cl

Es inaceptable que, en esta supuesta mejora, no se incluya una ciclovía que beneficie a los miles de estudiantes de los diversos colegios del sector, por ejemplo.

plano las otras aberraciones como pasar pistas por un humedal o destruir parte del cerro Condell en el proceso. O eliminar la calidad de vida de barrios residenciales –como el mismo Rucatreño!– en el deseo.

Quiero creer que las consultoras son altamente capaces y solo son maniatadas por los limitantes pedidos de sus mandantes públicos. Que esto no es incapacidad creativa para reimaginar

lo presente. Es inaceptable que, en esta supuesta mejora, no se incluya una ciclovía que beneficie a los miles de estudiantes de los diversos colegios del sector, por ejemplo.

Ni Sectra, ni MOP, ni Minvu ni Serviu, ni Mideso se quedarán pegados en el taco que volverá a crearse con

los apoderados al entrar y salir.

En París siguen transformando las autopistas en parques. ¿Qué haremos nosotros? Este silencio no es humildad frugal, es estrategia, tal como el nombre aséptico y distante, en el que los vecindarios no deben notar que serán afectados: un intento de avance para que el proyecto sea irrefrenable.

¿Ya avisaron a las juntas de vecinos la cantidad de años en obras, en la que los tacos de dos pistas pasarán a ser de una sola pista? ¿Les avisaron que subirá la siniestralidad vial por el aumento de velocidad? ¿Los van a notificar o tendrán que entender de qué se trata "el futuro" recién cuando comiencen a cerrar las calles?