

ESPACIO ABIERTO

Bandera a media asta

Pablo Allard
Decano
Fac. Arquitectura UDD



La semana pasada se inició la demolición del paseo peatonal Bandera para albergar un corredor de buses. Si bien se trató de una intervención temporal de "urbanismo táctico" cuando cerró al tráfico el 2017, el paseo se convirtió en una fiesta urbana. A diferencia de Ahumada o Huérfanos, que son lugares de paso, el paseo Bandera con sus intervenciones de arte, murales y mobiliario se convirtió en un espacio lúdico de encuentro, pausa y contemplación, donde incluso se vio a niños jugando entre las esculturas, liderando las locaciones con más hashtags de Instagram en Chile el 2018.

Según Carlos Maillet, director de la carrera de Patrimonio de la USS, estudios realizados por la Municipalidad al año de inaugurado, indican que el flujo peatonal aumentó en un 278% los fines de semana, las ventas subieron en un 20%, y la satisfacción promedio alcanzó nota 6,0 con un 96% de aprobación. Además, disminuyeron las denuncias en la comuna en un 23,7%. No se trata solo de percepción estética: hubo efectos reales en comercio, seguridad y apropiación del espacio, y todo ello se perdió por el abandono y deterioro a partir del estallido y pandemia.

La legítima justificación del alcalde de Santiago es la inseguridad, y para el Ministro de Transportes la mejora en tiempos de viajes de un par de recorridos de Red. Pero la inseguridad está concentrada en el paso bajo nivel de Alameda, y la mejor herramienta para enfrentarla es revitalizar el nivel de la calle: recuperando sus paseos, aceras y pasajes con nuevo comercio, oferta de vivienda de integración y servicios antes que el abandono sea masivo. Rescate aquí el proyecto aprobado por el Gore, que abría una galería comercial en el paso bajo nivel conectando y extendiendo la vitalidad del centro hacia el sur de la Alameda. El proyecto de la galería comercial contaba con guardias y cerramiento de

noche, cosa que no tendrá con los buses pasando en intervalos nocturnos de 15 y hasta más de 30 minutos, lo que no garantiza que se eviten incivilidades.

Al centro de Santiago le sobra oferta de transporte público. Según datos del MTT, más del 80% de los desplazamientos diarios hacia la comuna se realizan por medios distintos al transporte público motorizado. Reabrir un tramo de menos de 400 metros para unos pocos buses no resuelve la congestión estructural ni mejora la accesibilidad, y solo reduciría los tiempos de viaje en siete minutos.

Los promotores del corredor de buses dicen que está diseñado para la buena convivencia entre vehículos y personas, pero es una solución salomónica. Existen casos virtuosos de bulevares con buena convivencia, pero el ancho de Bandera no lo permite.

Me sumo a la cruzada del alcalde Desbordes por combatir las incivilidades y mejorar la seguridad del centro. Pero ahora que existe interés en recuperar edificios tan simbólicos como la Bolsa de Comercio y el Club de la Unión, espero que más allá de esta diferencia puntual, podamos articular entre todos un plan estratégico a largo plazo para recuperar el centro de Santiago e iar las banderas con que celebraremos los 500 años de su fundación.