



LA GACETA RADICAL

50 AÑOS DE MEJORAMIENTO URBANO

IDEAS - PATRIMONIO - ACTUALIDAD - LUGARES - OPINIÓN

Este suplemento llega a ustedes gracias al apoyo de:



Fondo de
**Fomento de Medios de
Comunicación Social**



Contenidos

El Poder de las Ideas - Más allá de la riqueza en el camino hacia el Desarrollo	4
CORMU: Construcción de ciudad con enfoque social y de modernidad.	10
Del Desarrollo Urbano al Caos Neoliberal.....	18
¿1 es más que 4?	24
Paso bajo nivel Santa Lucia: Arte y urbanismo santiaguino.....	27
Villa Olímpica: Impulsora del Urbanismo en Santiago	32
Le Corbusier para principiantes - Luces y Sombras.....	35
Lugar que conocer: Edificio de la CEPAL en Santiago.....	40
Frei vs Allende: Dos Visiones de la Arquitectura Desarrollista del Siglo XX.....	44
Torre Villavicencio	49
KPD, Casas soviéticas a la chilena	55
Un pequeño espacio de China, en pleno centro de Santiago.....	61
Santiago trabajando para ser una mejor ciudad.....	65
Palacio de la Moneda: Evolución para acercarse	73
Metro de Santiago: La columna vertebral del transporte capitalino	77
Futuro del Metro de Santiago.....	81
Transantiago: Del desastre vial al futuro tecnológico	84
Plaza Baquedano: Pasado y futuro de la zona cero	95

El Poder de las Ideas - Más allá de la riqueza en el camino hacia el Desarrollo



Chile ha experimentado un crecimiento económico espectacular en las últimas décadas, aumentando su riqueza material en proporciones asombrosas. Desde la restauración democrática en 1990, el país ha logrado crecer alrededor de 7 veces su Producto Interno Bruto según cifras del Banco Mundial¹, crecimiento que ha influido en una mejora sustantiva de la infraestructura nacional y el aumento del acceso a bienes y servicios esenciales.

Sin embargo, a pesar de este éxito económico, persisten preguntas importantes sobre el verdadero alcance del

desarrollo en Chile. Esta columna de opinión explora la idea de que el desarrollo no es simplemente una cuestión de dinero, de un análisis superficial, sino que hay que adentrarse en diversas aristas usualmente ligadas al concepto de un país desarrollado, lo que a su vez nos lleva a preguntarnos cuáles son las prácticas e ideas que constituyen la mentalidad vigente en la sociedad chilena.

¿Es el crecimiento económico la única medida del desarrollo? No, así lo demuestran los países verdaderamente desarrollados y el estar cerca, supuestamente en

¹

<https://wits.worldbank.org/countryprofile/es/coun>

<try/CHL/startyear/2010/endyear/2014/indicator/NY-GDP-PCAP-PP-CD>

el club de los países desarrollados es cuando uno realmente contempla lo lejos que se está en los más diversos temas. Es como el espejismo en medio del desierto, que entre la visión y la necesidad se cree que existe, y se camina y se camina, hasta ya sintiendo el frescor del agua, pero que sin embargo nunca llega. Es, en definitiva, una ilusión.

Reconocer que es una ilusión pretender que sólo sea el crecimiento económico la base del desarrollo, es esencial para poder contemplar que yace en el poder de las ideas, de generarlas y concretarlas en la realidad lo que en definitiva lleva a la construcción de una sociedad más desarrollada en todo sentido. Las ideas impulsan la innovación, la

creatividad y la voluntad de cambio.

Tras derrumbarse el espejismo del salitre que venía a solucionar todo, coronado después con la gran crisis mundial del capitalismo en 1929, este país sufrió como ninguno la debacle y el caos. Sumido en la más profunda miseria, de crisis en todo sentido, y, sin embargo, a pesar de todo, Chile demostró nuevamente que las ideas son el motor del progreso y con una resuelta voluntad nacional y popular se encaminó a volverlas realidad.

La inversión en educación, investigación y desarrollo puede llevar a resultados notables en poco tiempo.

Sin embargo, una de las mayores barreras para cualquier iniciativa en pos del desarrollo, más allá

de cualquier denostación, de cualquier crítica fácil que pueda hacerse a determinados sectores políticos, más bien es un síntoma presente en toda la sociedad sin excepción. A veces está tan presente que se asume como normalidad. Pero bueno, lo primero para desmontarlo es identificarlo: la mentalidad colonial.

Esta mentalidad puede manifestarse en la resistencia al cambio, la desigualdad persistente y la falta de visión a largo plazo. Superar esta mentalidad es esencial para el desarrollo integral.

La mentalidad colonial ha dejado una huella profunda. Nos ha impedido generar ideas propias, crecer desde nuestras visiones, dado que se asume que nuestras ideas per se no

tienen valor, que no podemos innovar, dado que todo lo bueno y excelente lo hacen los países del norte, y nosotros como sudacas el rol que nos asigna la providencia es el de ser exportadores y consumidores, el de seguir, no el de liderar. No podemos desarrollarnos ya que tenemos una inferioridad cultural.

Y aquí es donde yo tengo que decir, en honor a la verdad, que sí, es cierto eso de la inferioridad. Pero es mentira eso de que es la raza la mala. No, la verdad es que Latinoamérica se ha dejado estafar, se ha comprado ese cuento neocolonial y nos hemos impuesto a nosotros mismos este complejo de inferioridad.

Recién ahora, que es evidente que si es posible la democracia en Latinoamérica, que si es posible erradicar el analfabetismo, que si es posible un crecimiento económico constante, quizás sea también posible pensar que Latinoamérica pueda generar sus propias buenas ideas.

En todo el mundo, existen ejemplos inspiradores de países que han transformado su desarrollo mediante cambios en la mentalidad y la adopción de ideas innovadoras. En ese sentido han dado el ejemplo de salto al desarrollo países muy diversos entre sí. Países muy tradicionalistas como Japón, países poco poblados como Finlandia, o incluso Suecia y Corea del Sur, que en 1950 tenían menos industria y

recursos naturales que Chile, se han propuesto priorizar la educación pública como parte central de su desarrollo, logrando resultados notables en términos de calidad de vida y bienestar. Han generado polos de desarrollo que eran imposibles.

Chile también ha realizado grandes proyectos, grandes innovaciones, pero ese es tema para otro trabajo. De momento, el desafío que enfrenta Chile es fomentar una nueva mentalidad que priorice la innovación, la sostenibilidad y la equidad como motores del desarrollo. Esto implica un compromiso en todos los niveles de la sociedad, desde el gobierno, pasando por la educación, los espacios de innovación, y la comunidad en general. Es

un desafío que requiere tiempo y esfuerzo, pero cuyo impacto será transformador como ningún otro.

En última instancia, el desarrollo de un país va más allá de la riqueza material. Es una cuestión de ideas, la mentalidad y voluntad que impulsa la búsqueda de soluciones innovadoras que en definitiva van generando la realidad de un futuro mejor. Superar mentalidades limitantes y abrazar una visión de desarrollo que priorice la innovación, la democracia y la sostenibilidad es el paso crucial hacia un Chile verdaderamente desarrollado, justo y libre.

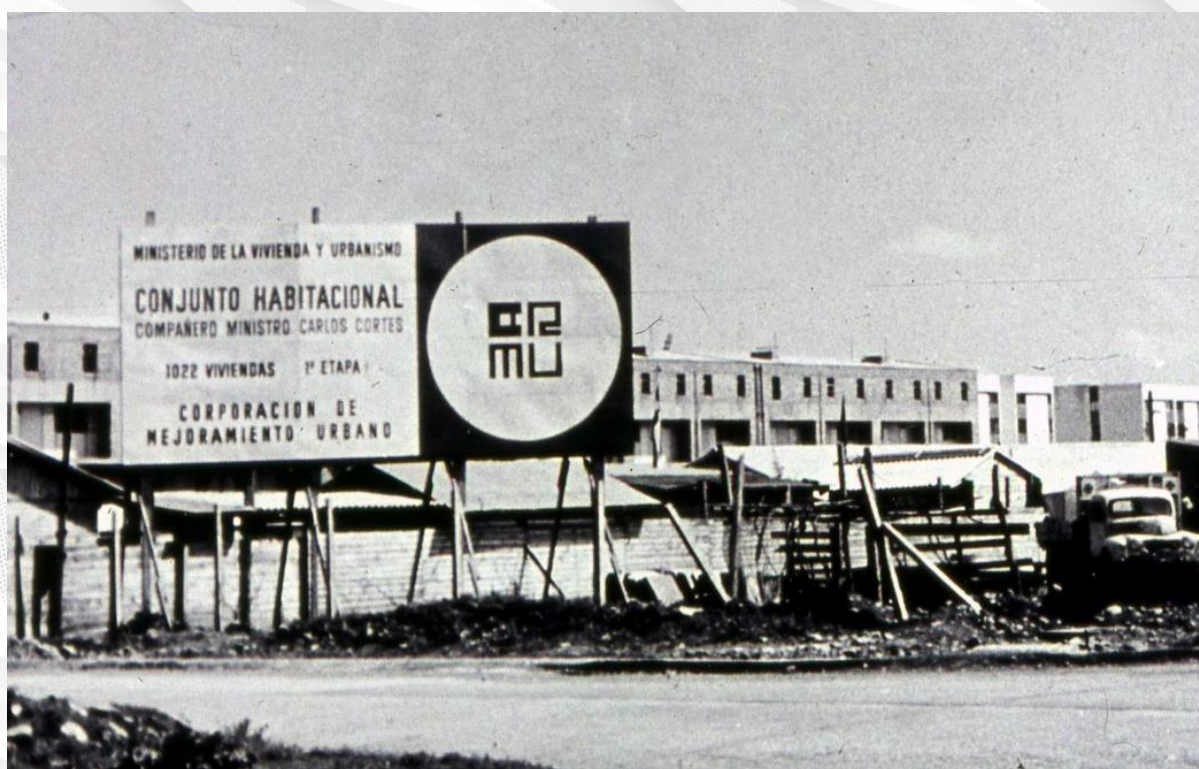
Chile ha demostrado que las ideas pueden ser poderosas fuerzas para el cambio y el progreso, lo ha hecho y puede volver a hacerlo.

Todas y cada uno de nosotros podemos hacer esta continua reflexión, la que nos lleva en definitiva a ser agentes de cambio, contribuyendo con nuestras distintas habilidades y potencialidades a esta transformación desde la comunidad y para todo Chile.

Vicente Riffo Reyes

Octubre de 2023

CORMU: Construcción de ciudad con enfoque social y de modernidad



Obras de construcción CORMU.

Fuente: Memoria Chilena.

No cabe duda de que una de las principales preocupaciones de la población chilena es la casa propia. Según un estudio publicado por Déficit Cero y el Centro de Políticas Públicas de la Universidad Católica, en nuestro país hay un déficit serio en materia habitacional pues, se estima que al menos 641.000 familias no tienen vivienda propia, y de este grupo, casi el 85% de las familias viven como allegados en casas de familiares, en situación de hacinamiento o en casas con graves fallas estructurales².

Cada vez es más difícil poder cumplir el anhelo de la casa propia. Para muchos, llegar a tener un espacio propio para desarrollar la vida personal y familiar es prácticamente imposible debido a los altos costos de las viviendas y las dificultades para acceder al crédito. A todas luces nos encontramos en una situación crítica y por esto mismo sorprende que hace más de 50 años las políticas públicas en materia habitacional tuvieran tantas luces y fueran tan avanzadas.

La CORMU ¿Qué era?

Como se sabe, actualmente el responsable de llevar adelante la política habitacional del Estado es el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, también conocido como MINVU. Dicho ministerio tiene su origen en el

² [Crisis de acceso a la vivienda: cuántas son y dónde están las familias que componen el déficit habitacional \(elmostrador.cl\)](http://elmostrador.cl)

gobierno de Eduardo Frei Montalva, que lo creó por Ley en diciembre de 1965 para enfrentar el problema habitacional en conjunto con la CORVI, predecesora del actual ministerio. El Estado articulaba con el Ministerio su actuar a través con cuatro corporaciones para su funcionamiento: la Corporación de Obras Urbanas (COU), de Servicios Habitacionales (CORHABIT), de la Vivienda (CORVI) y de Mejoramiento Urbano (CORMU). Dichas corporaciones tenían autonomía para trabajar de forma coordinada con municipios y privados. También contaban con su propio presupuesto y actuaban de forma autónoma para alcanzar sus objetivos.

La institución que analizaremos es la CORMU, que era la institución enfocada en el Mejoramiento Urbano. Su principal objetivo era construir un nuevo modelo de ciudad, más moderna, eficiente e integrada usando las últimas tecnologías de construcción, así como las innovaciones de la arquitectura y el urbanismo en el siglo XX. Para ello, uno de los principales criterios a implementar era densificar los espacios urbanos que estaban obsoletos, en malas condiciones, desuso o abandonados.

Contaba con la capacidad de expropiar propiedades, previa compensación, o de llegar a acuerdos con municipios y privados para poder llevar adelante sus proyectos.

El objetivo era el de optimizar los espacios, a la vez que resolver problemas de vialidad y entrega de servicios como agua potable o alcantarillados, pero también avanzar hacia ciudades más limpias y modernas.

Señalaban las autoridades de la época que: *“La labor por desarrollar propende fundamentalmente a evitar el crecimiento desmedido e incontrolado de los centros urbanos del país, dejando atrás zonas arcaicas, antiestéticas e insalubres que, sobre cualquier otro espectáculo, representan la injusticia social y anarquía económica”³.*

Remodelación San Borja

El proyecto más emblemático de la CORMU fue la Remodelación San Borja, ubicada en pleno centro de Santiago. Durante el gobierno de Eduardo Frei Montalva, y con el concurso de distintos organismos, se procedió a trasladar el hospital San Borja al sitio del hospital Arriarán, “fusionando” el personal y construyendo una instalación más grande y moderna en el proceso.

³ Honold, J., & Poblete G., J. (1966). El plan regulador intercomunal de Santiago: Radiografía de la Metrópoli. Auca: Arquitectura Urbanismo Construcción Arte, (2), pp.31–40. Recuperado a partir de <https://revistaderecho.uchile.cl/index.php/AUCA/article/view/57439>



En la imagen se ven beneficiarios de viviendas CORMU de la villa San Luis. *Foto: Memoria Chilena.*

Usando los terrenos que dejaba el San Borja, se generó todo un proyecto de remodelación urbana, como pilar inicial a la nueva ciudad de Santiago. En un paño en el que usualmente vivirían 5.000 personas según las condiciones precarias de la ciudad, se adoptó el criterio de densificación vertical, toda una novedad para la época. Ello se tradujo en que se construyeron torres de 22 pisos con departamentos que rondan los 70 metros cuadrados cada uno. Unas 20.000 personas serían los directos beneficiados de esta iniciativa.

Para evitar la separación que produce el paso de los autos por las calles, se unió directamente a la comunidad mediante una serie de pasarelas, las que permitían disfrutar fácilmente de las amplias áreas

verdes y los distintos servicios contemplados, entre los que se incluía los estacionamientos gratuitos, bodegas, locales comerciales variados, una gran piscina pública, mucho de esto se frustró por el contexto político tras 1973, pero se alcanzó a construir incluso una central de agua y calefacción propia la COSSBO o Comunidad de Servicios Remodelación San Borja. Para llevar adelante la remodelación se expropiaron lugares aledaños que estaban en desuso o de un bajo impacto habitacional⁴.

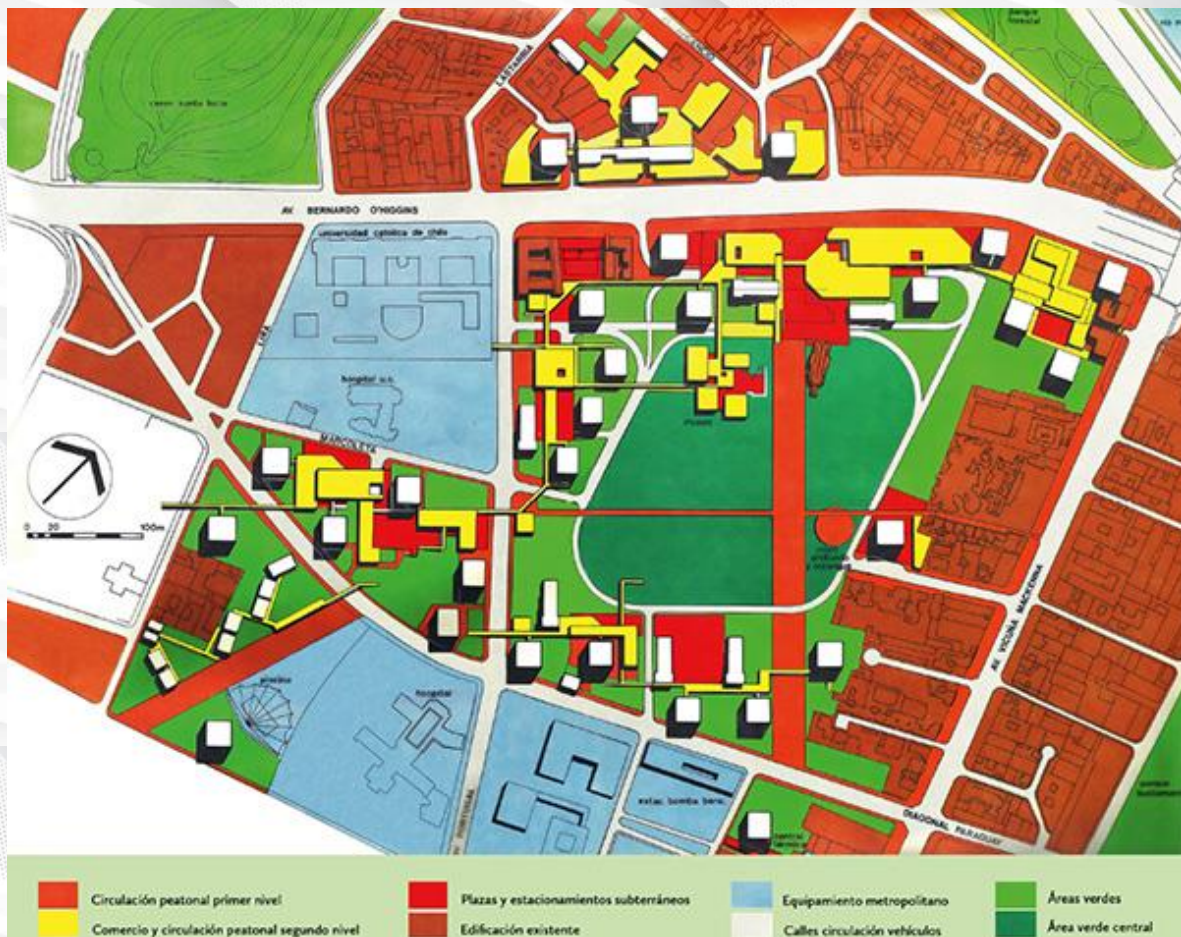
El elemento que diferenciaba a la CORMU de otros organismos públicos era que más allá de hacer una construcción o una obra en sí misma, la Corporación contemplaba la experiencia de quienes vivirían generando soluciones integrales para una comunidad completa.

Planificó una remodelación total del barrio, partiendo por disponer los terrenos para ello, negociando con los antiguos dueños, generando vínculos y cooperación entre distintos organismos públicos y privados, incorporando al proyecto a diversas empresas constructoras y de apoyo técnico para llevar adelante las tareas, todo en el plan de remodelar un sector deteriorado de la ciudad, plagado de problemas de insalubridad, de infraestructura básica, con viviendas viejas y peligrosas que podrían generar accidentes. En

⁴ [Recordando a la Corporación de Mejoramiento Urbano \(CORMU\) - El Dinamo \(eldinamo.cl\)](#)

su lugar establecer una planificación clara de la ciudad, no como ocurre en la actualidad donde el crecimiento inmobiliario ha generado segregación social y construcciones que implican un hacinamiento en el límite de lo inhumano.

Entre la Alameda Bernardo O'Higgins y Vicuña Mackenna, entre Marín y Lira, se erige un proyecto moderno, que con distintas vicisitudes hasta el día de hoy es ejemplo de ingenio nacional y de la capacidad de superación del país.



1. Remodelación San Borja. Proyecto original, CORMU.

Fin de la CORMU

La CORMU también desarrolló otros proyectos para diversas zonas, a fin de mejorar las condiciones de vida y la vialidad de la ciudad, con un espíritu de modernización, integración y progreso social. Destaca la arquitectura de la época que con diseños modernos proponía funcionalidad y estética, siempre cuidando que existiera abundancia de áreas verdes como pulmones de los proyectos y lugar de esparcimiento familiar.

No obstante, con la llegada de la dictadura, se reestructuró el Ministerio de Vivienda y se paralizaron los proyectos que venían de administraciones anteriores, por lo que la mayoría no lograron llevarse a cabo o completarse en su totalidad.

La Remodelación San Borja solo alcanzó a tener 20 torres, de muchas más planeadas, como es el caso de la Remodelación de Santiago Poniente proyecto que fue cancelado y Mapocho-Bulnes donde se construyó solo la primera etapa de lo que estaba planeado. So pretexto de fusionar organismos, en 1976 se termina la existencia de la CORMU, naciendo en su lugar el actual SERVIU, que ya tiene otro espíritu en el marco del modelo subsidiario neoliberal.

Es a partir de este momento de la historia que nuestro país se pierde, a nuestro juicio, abandonando la idea de crear una ciudad moderna y planificada, en favor de una política habitacional precaria, quizás la carencia de ella, y la especulación inmobiliaria.

Del Desarrollo Urbano al Caos Neoliberal



Casas COPEVA. Fuente: *Comunidad El Volcán*.

Introducción:

Chile, en la década de 1960, vivió una época de desarrollo urbano vertiginoso. Grandes proyectos de vivienda y obras públicas se llevaron a cabo con la visión de crear ciudades más modernas y habitables.

Sin embargo, tras el Golpe de Estado de 1973, la dictadura cambió drásticamente la política de vivienda en Chile, entregándole la iniciativa al empresariado lo que en definitiva la convirtió en un negocio egoísta, lo que tuvo profundas repercusiones en la sociedad chilena.

Desarrollo Urbano y Vivienda en la Década de 1960

Desde el segundo gobierno de Alessandri, que contempló proyectos de obras públicas importantes, y especialmente desde el inicio de los Gobiernos Radicales, el país asumió un marcado espíritu desarrollista.

“Desde el terremoto de 1939, en Chillán, hasta la dictadura, las políticas públicas de vivienda tuvieron un sello claro. El Estado asumió la conducción de estas políticas, adquirió terrenos, creó los departamentos

técnicos que hicieron proyectos de calidad mínimamente aceptable” señala Miguel Lawner.⁵

A partir de los años 60, Chile fue testigo de un auge en el desarrollo urbano. Corporaciones especializadas como CORHAB, CORMU, CORVI y COU (en el siguiente artículo hablamos más de ellas) desempeñaron un papel crucial en la provisión de viviendas asequibles y la mejora de la infraestructura urbana. El desarrollo estaba impulsado por la idea de crear ciudades más equitativas y habitables para todos los chilenos, usando como apoyo las últimas tecnologías de construcción e innovación urbanística.

El cambio en la política de vivienda desde 1973:

Con la llegada de Pinochet al poder, se produjo un cambio radical en la política de vivienda en Chile. El gobierno militar entregó la vivienda al empresariado y promovió un enfoque neoliberal que priorizaba el mercado sobre las necesidades de la población.

La política, imperante hasta el día de hoy, promovida directamente por los Chicago Boys, enfatizaba el rol del voucher y que la vivienda era un derecho que se ganaba con trabajo y esfuerzo. En palabras más directas, el Estado sustituyó su compromiso de erradicar los campamentos y crear viviendas sociales, garantizando

⁵ <https://web.archive.org/web/20231109011202/https://radio.uchile.cl/2019/04/08/miguel-lawner-sobre-la-desaparecida-cormu-fueron-los-mejores-dias-de-mi-vida/>

de esa forma el derecho a la vivienda, en pos de una política de subsidios enfocada en que la gente pidiera créditos y fuera pagando las casas, asunto que no podría estar más alejado de la realidad al ser Chile un país pobre marcado por una profunda miseria, y que si no fuera de esa forma, no necesitarían una política de viviendas sociales porque sencillamente la gente se compraría sus casas desde un comienzo.

El sociólogo canadiense Antoine Casgrain, en su trabajo del año 2010, lo describe de forma muy elocuente: *“La política chilena en los hechos conservó un papel importante para el sector público: los Serviu organizaban la demanda y contrataban las obras mientras el Banco del Estado otorgaba los subsidios, sin hablar de la morosidad y la anulación de los supuestos créditos hipotecarios. Ahí radica lo esencial del modelo chileno en vivienda: no importa que el Estado se retire o no de la economía, importa sobre todo que actúa como si el mercado fuera real, o en su ausencia lo simula. De esta forma se realizó la chispa que puso en marcha el círculo virtuoso de un mercado habitacional para los sectores de escasos recursos”*.

Lo lamentable de todo es que esto sigue hasta el día de hoy. Donde la gente pide subsidio y un crédito que nunca pagará, para que el Estado después anule las deudas. En el camino los únicos que ganaron fueron las empresas constructoras que establecen precios de mercado, con suculentas ganancias, para viviendas sociales que podrían ser mucho mejores e impiden que se aproveche de mejor forma el presupuesto del Estado.

El sistema pone el énfasis sobre todo en que sea el mercado el asignador de soluciones en vez de seguir el énfasis de toda política social: satisfacer la necesidad que genera el problema social. Son millones y millones las personas que viven allegadas, en situación de hacinamiento, y que, con un sueldo promedio de 500.000 pesos o 600 dólares en números redondos, que clase de capacidad de endeudamiento tienen para pagar, que propiedad pueden comprar.

Precarización, Marginación y Segregación:

Está de más señalar que este nuevo enfoque tiene graves consecuencias hasta el día de hoy. La precarización de la vivienda se convirtió en un problema persistente, con viviendas de mala calidad, conocidas fueron las casas COPEVA, que se llovían, o los blocks que se hundían que hubo que envigarlos enteros. Las políticas sociales de la Concertación fallaron nuevamente, porque más allá de la iniciativa, así como los recursos, el modelo siguió inalterado.

La marginación y la segregación se profundizaron a medida que se crearon enclaves exclusivos para los más acomodados, mientras que gran parte de la población quedó excluida, con falta de acceso a servicios básicos para muchas familias y en definitiva sin mayores oportunidades.

Hoy en día, Chile sigue luchando con un problema habitacional enorme. La falta de acceso a viviendas adecuadas y asequibles persiste, el déficit de más de 600.000 viviendas que se veía a mediados del siglo XX se

vuelve a repetir. Las brechas entre los más ricos y los más pobres se han ampliado. Y a pesar de todos estos datos categóricos, de la experiencia internacional y el conocimiento técnico, de todas formas, muchas personas insisten en sostener la vivienda como un negocio lucrativo para algunos, pero sin cuestionarse que para otros sea una carga insostenible e irreal.

La transformación de la política de vivienda en Chile, desde un enfoque de desarrollo urbano equitativo hacia el caos neoliberal, ha dejado una profunda huella en la sociedad. La vivienda se ha convertido en un reflejo de las desigualdades en el país. Sin embargo, la lucha por una vivienda digna y equitativa continúa, con la esperanza de que el desarrollo urbano en Chile pueda volver a enfocarse en el bienestar de toda la población.

¿1 es más que 4?



Antes de la llegada de la dictadura y el modelo subsidiario, que en el ámbito habitacional se expresó en la creación del Servicio de Vivienda y

Urbanismo (Serviu) que reparte subsidios hasta el día de hoy, existían una serie de organismos públicos que abordaban

la complejidad del tema de la vivienda.

Las Corporaciones de Servicios Habitacionales, de Mejoramiento Urbano, de la Vivienda y de Obras Urbanas fueron organismos clave en el desarrollo de la vivienda y la planificación urbana en Chile durante los años 60 y 70.

Estas corporaciones tenían funciones específicas y se centraban en diferentes aspectos del desarrollo urbano:

Corporación de Servicios Habitacionales (CORHABIT): Esta corporación estaba dedicada a la provisión de viviendas para sectores de bajos ingresos. Su objetivo era abordar directamente el déficit habitacional en Chile mediante la construcción de viviendas para las

familias que lo necesitaban.

Corporación de Mejoramiento Urbano (CORMU): La CORMU se centraba en la mejora de las áreas urbanas existentes, reemplazando las estructuras caducas por modernos complejos que implicaban la renovación urbana completa de un barrio. En general, CORMU trabajaba en la modernización de los centros urbanos y la creación de espacios públicos más funcionales y atractivos.

Corporación de la Vivienda (CORVI): La CORVI se encargaba de la promoción y desarrollo de proyectos de viviendas de distintos tipos, incluyendo viviendas sociales y proyectos habitacionales más grandes. Su objetivo era proporcionar opciones de

vivienda variadas para atender las necesidades de diferentes segmentos de la población.

Corporación de Obras Urbanas (COU): La COU tenía la responsabilidad de llevar a cabo proyectos de infraestructura urbana, como la construcción de calles, alcantarillado, iluminación pública y otros servicios básicos. Su trabajo era esencial para garantizar la funcionalidad de las ciudades y mejorar la

calidad de vida de sus habitantes.

Estas corporaciones operaban con cierta autonomía y tenían sus propios recursos financieros para llevar a cabo sus proyectos. Juntas desempeñaron un papel fundamental en la provisión de viviendas y el desarrollo urbano en Chile durante ese período desarrollista.



Paso bajo nivel Santa Lucía: Arte y urbanismo santiaguino

La ciudad de Santiago esconde muchos lugares que a plena vista podrían llegar a pasar desapercibidos. Este es el caso del mural ubicado en el paso bajo nivel del Cerro Santa Lucía. Este lugar es mucho más que un simple túnel que atraviesa Alameda es en sí mismo una obra de ingeniería fenomenal y a subterránea entre las zonas congestionadas al

la vez una obra de arte al aire libre de las más características de la ciudad.

El paso bajo nivel forma parte del proyecto integral de la Remodelación San Borja, que impulsaba la CORMU y tuvo como objetivo establecer una conexión

norte y al sur de la Alameda. Su construcción

respondió a la necesidad de aliviar el tráfico en las calles que aun respondían a patrones coloniales estrechos. Según informó el diario La Nación en julio de 1970, este proyecto buscaba liberar a Santiago de los

problemas de congestión vial que caracterizaban a sus calles, y para llevarlo a cabo, se contó con la labor de 45 mil obreros, que trabajaron en tres turnos durante día y noche⁶.



El costo total de esta obra ascendió a la cifra de 18 millones de escudos de la

época y el trayecto completo se iniciaba a una distancia de 60

⁶ Periódico La Nación. 16.07.1970

metros de la calle Moneda, abarcando una extensión total de 230 metros. El túnel en sí tiene una longitud de 52 metros y un ancho de 14 metros, con dos salidas que conducen a Diagonal Paraguay y Carmen, dos calles muy importantes del centro de la capital. Según los cálculos realizados en la época en que se construyó el túnel, se estimaba que el paso bajo nivel recién construido sería transitado por aproximadamente 19 mil vehículos por hora⁷.

El proyecto además de ofrecer una solución vial para la sobrecargada Alameda consideraba que la decoración era una importante parte del trabajo. Para poder concretar esto, se llamó a concurso público, adjudicándose la tarea de embellecer el muro, los artistas de la Universidad de Chile Eduardo Martínez Bonati, Carlos Ortúzar e Iván Vial. El diseño compuesto esencialmente de azulejos en tonos azules y blancos cumple la función de embellecer el muro y captar luz, a la vez

⁷ Paso Santa Lucía: una buena solución del tránsito urbano. Periódico La Nación. 18.08.1970.

e) y por el socio Adolfo Savaedra Salas, | tar desde la fecha de la Eº 100.000 en dinero efec- escritura social. La socie-

CORporación de Mejoramiento Urbano

"Paso Inferior Santa Lucía"

CONCURSO OFERTA PARA MURALES

CORMU invita a los artistas y Empresas a un Concurso Oferta para revestir los muros de contención del Paso Inferior Santa Lucía en Santiago.

BASES Y ANTECEDENTES

Se comenzarán a entregar en Alameda 874, 9.º piso, Secretaría Técnica de la Corporación de Mejoramiento Urbano, a partir del 12 de Abril.

EL VICEPRESIDENTE EJECUTIVO

11

que entrega a los automovilistas la posibilidad de acceder a manifestaciones artísticas públicas, sin distraer la conducción.

Llamado a concurso oferta para murales, Diario Oficial, 10 de abril de 1970.

Las labores de elaboración del mural comenzaron a los pocos días de inaugurado el paso bajo nivel y con el tránsito vehicular habilitado mientras trabajadores pegaban los azulejos⁸. Finalmente, el

mural estuvo listo en 1971 y su superficie se extendió hasta los 2695 metros cuadrados.

Como dato adicional, hay que mencionar que los mosaicos de teselas de gres cerámico vidriado de

⁸ Comienzan a lucir los murales del paso inferior Santa Lucía. 22.09.1970. Periódico La Nación.

2x4 centímetros, en tonos azules, celestes y blancos azulejos los elaboró la Santiago. Esta firma fue una de las más grandes en el rubro de cerámicos y revestimientos. Lamentablemente, cerró sus operaciones en tiempos de la dictadura en 1980, no obstante, sus cerámicos de alta calidad han demostrado su fiabilidad estando en muchos casos totalmente intactos tras 50 años y hasta el día de hoy.

Actualmente el paso bajo nivel se encuentra en una situación de abandono y deterioro, al igual que

IRMIR, misma empresa que trabajó en el metro de

muchos otros lugares de la ciudad y particularmente del eje Alameda. Esta situación se da a pesar de que en 2018 fue declarado monumento histórico nacional⁹. Esta situación nos llama a reflexionar sobre todos los elementos que nos rodean en nuestro andar por la ciudad y cuál es su origen y estado actual. Es importante que cuidemos el patrimonio de la ciudad, integrando todos los esfuerzos de los distintos actores de la comunidad.

⁹ [Consejo de Monumentos Nacionales aprueba declarar Mural Santa Lucía como Monumento](#)

Villa Olímpica: Impulsora del Urbanismo en Santiago



Fuente: Imagen gentileza de Jordi Pérez, Equipo Zona Típica Villa Olímpica, Ilustre Municipalidad de Ñuñoa, septiembre 2019.

La Villa Olímpica de Ñuñoa es un hito histórico en el desarrollo urbano de la ciudad de Santiago. En este artículo, exploraremos cómo este conjunto habitacional fue pionero en infraestructura social.

Construida para la Copa Mundial de Fútbol de 1962, dejó una huella duradera en el urbanismo capitalino, convirtiéndose en un símbolo de progreso y modernidad que dura hasta la actualidad. Conozcamos

un poco más de su historia.

El Proyecto Visionario

Tras el: “porque no tenemos nada, queremos hacerlo todo” de Carlos Dittborn, Chile se aprestaba para acoger a equipos de todo el mundo en la Copa Mundial de Fútbol de 1962. El gobierno chileno, bajo el liderazgo del presidente Jorge Alessandri Rodríguez, vio la oportunidad de crear una infraestructura moderna para albergar a los deportistas y visitantes, y luego transformarla en un espacio residencial para la comunidad. La Villa Olímpica se diseñó como parte integral de esta visión.

Ubicada en la comuna de Ñuñoa, cerca del Estadio Nacional, esta moderna comunidad residencial y deportiva se construyó

para satisfacer las necesidades de los atletas y sus familias durante el torneo.

Arquitectura Moderna y Comodidades Avanzadas

La arquitectura de la Villa Olímpica reflejó las tendencias de la época. Se construyeron edificios residenciales con diseños funcionales y comodidades para los atletas. Además de las viviendas, se crearon instalaciones deportivas, incluyendo piscinas, gimnasios y canchas de tenis, que impulsaron el deporte en Chile.

Tras la Copa Mundial de Fútbol de 1962, las viviendas de la Villa Olímpica se entregaron a la comunidad, marcando un hito en la política de vivienda chilena. Esta transformación urbana ayudó a aliviar la falta de

vivienda en Santiago y proporcionó un hogar a muchas familias.

símbolo de progreso y desarrollo en Santiago.

La Villa Olímpica continuó siendo un lugar para eventos deportivos y culturales. Por ejemplo, el Estadio Nacional que está muy cercano a la Villa es hoy en día el principal recinto deportivo del país, donde no solamente se celebran eventos deportivos, también se hacen conciertos y otras actividades a lo largo de todo el año.

La Villa Olímpica de Ñuñoa, es un ejemplo destacado de cómo la planificación urbana puede dejar un impacto duradero en una ciudad. Desde su origen como alojamiento para deportistas de élite hasta su transformación en viviendas para la comunidad, esta infraestructura ha sido un



Le Corbusier para principiantes - Luces y Sombras

En el inmenso catálogo de la arquitectura del siglo XX, el nombre de Charles-Édouard Jeanneret-Gris, más conocido como Le Corbusier brilla con intensidad propia. Este renombrado arquitecto y

urbanista suizo-francés creo un legado imborrable en la historia de la arquitectura y el urbanismo, y su influencia se hizo sentir en todo el mundo. En este artículo, exploraremos la

fascinante trayectoria de Le Corbusier, sus contribuciones destacadas y las complejas luces y sombras que rodearon su legado. Su famosa frase *"Una casa es una máquina para habitar"* resumió su enfoque pragmático hacia la vivienda y la planificación urbana.

Le Corbusier, nacido en 1887, se destacó por su visión audaz y su enfoque en la funcionalidad y la simplicidad en la arquitectura. Sus diseños innovadores desafiaron las convenciones arquitectónicas de su época y sentaron las bases del movimiento modernista. La simplicidad, la funcionalidad y la incorporación de la luz y el espacio en sus obras lo convirtieron en un pionero del diseño

arquitectónico. La Villa Savoye y el Pabellón de L'Esprit Nouveau, ejemplifican líneas limpias, espacios abiertos y un enfoque en la eficiencia.

Una de las contribuciones más influyentes de Le Corbusier fue la "Modulor," una silueta de un cuerpo humano de 1,83 m, con la que formaliza un sistema de proporciones basado en el número áureo y propone una armonía definida en función de la morfología humana. La Modulor se impuso como un auténtico sistema normativo para numerosos arquitectos, al regular tanto la forma de los interiores como la proporción de las construcciones, por lo que influyó en la planificación urbana y la arquitectura. Sus teorías

sobre la arquitectura y la ciudad fueron revolucionarias en su época y siguen siendo estudiadas y debatidas hoy en día.

El enfoque funcional y el uso de hormigón armado, para generar rascacielos, pasarelas y otras estructuras que priorizan un primer nivel despejado y disponible para áreas verdes, es un rasgo muy propio de los diseños urbanos de Le Corbusier.

Sin embargo, el legado de Le Corbusier también está marcado por sombras. A pesar de sus visionarios diseños, algunas de sus ideas urbanísticas se concebían sobre la destrucción de partes enteras de ciudades históricas, como en el caso de su proyecto para París y Argel. En su afán de implementar sus ideas urbanísticas, a veces se le percibía como

un "controlador" que imponía sus ideas sin considerar la diversidad cultural y las necesidades de las comunidades.

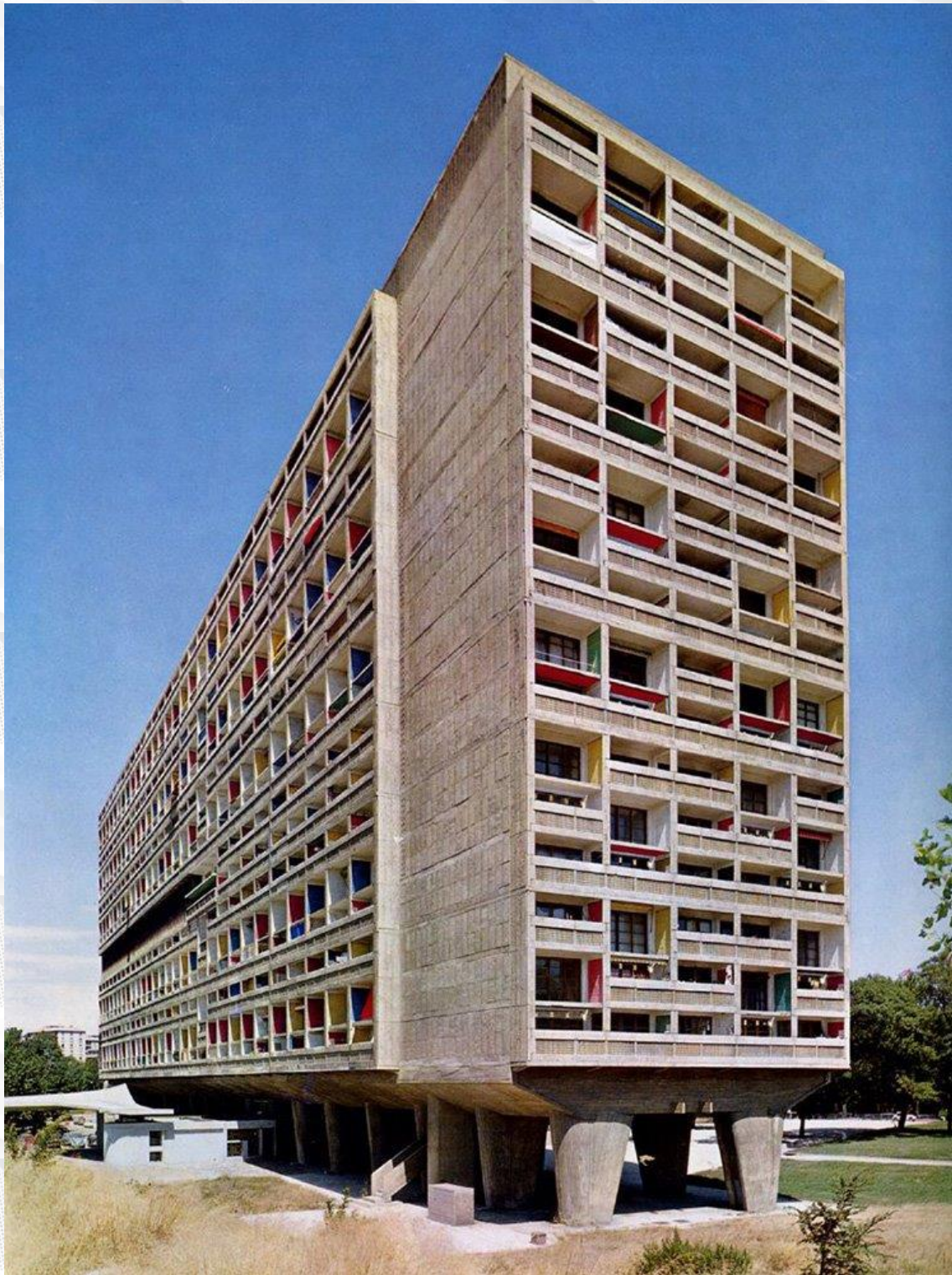
Además, su asociación con el régimen de Vichy durante la Segunda Guerra Mundial y su trabajo en la planificación de ciudades en países con regímenes autoritarios han generado críticas éticas y políticas.

En resumen, Le Corbusier, como figura destacada del siglo XX, arroja luces brillantes sobre la arquitectura y el urbanismo, pero también proyecta sombras intrigantes. Su legado en Chile y en el mundo es un recordatorio de la complejidad de la creatividad y la innovación en el campo de la arquitectura. Pero: ¿cómo debemos recordarlo? ¿Como el visionario que cambió la

arquitectura para siempre o como el controlador que a veces pasó por alto las preocupaciones humanas en su búsqueda de la utopía arquitectónica?

Le Corbusier, sin lugar a duda, fue un visionario que cambió la faz de la arquitectura y el urbanismo. Sin embargo, su legado también se ve teñido por cuestionamientos sobre su enfoque en la planificación urbana. Al considerar su obra y su influencia, es esencial

explorar la dualidad de su legado y aprender de sus éxitos y desafíos. A medida que exploramos su vida y obra, invitamos a los lectores a reflexionar sobre las luces y sombras que acompañan a las figuras icónicas en la historia de la arquitectura.



Finalizado en 1952, el proyecto de l'Unité d'Habitation en Marsella

Lugar que conocer: Edificio de la CEPAL en Santiago.



Caracol de la sede de la CEPAL.

En la comuna de Vitacura se encuentra el edificio de las Naciones Unidas en Santiago, sede de la Comisión Económica para América Latina y el

Caribe (CEPAL). Este edificio fue inaugurado por el entonces presidente Eduardo Frei Montalva, el 29 de agosto de 1966 y es considerado por muchos como un icono de la arquitectura latinoamericana.



Panorámica del edificio de las Naciones Unidas en Santiago, sede de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

Esta impresionante construcción está

claramente inspirada en la influencia del arquitecto francés Le Corbusier, pues su autor es un discípulo directo de este destacado arquitecto. Fue diseñado por los arquitectos chilenos Emilio Duhart, en colaboración con

Christian de Groot, Roberto Goycoolea y Oscar Santelices, mediante la adjudicación de un concurso público internacional.

Hormigón a la vista y varios volúmenes caracterizan la construcción ubicada muy cerca del río Mapocho. Se utilizó materiales locales como arena y ripio del propio Mapocho en su construcción. Además, la estructura se enriquece al incorporar elementos alusivos a la historia y el arte de América Latina.

Corona el edificio una estructura con forma de caracol que se encuentra en la parte central de la estructura donde se ubican oficinas y un pasillo exterior. En la explanada que rodea el edificio, hay una fuente de agua de forma ovalada que complementa la estructura. También se

pueden ver aves como pavos reales entre otras.

En 2015, el edificio participó junto a otros monumentos en la celebración en el Aniversario 70 de las Naciones Unidas. Fue incluido en una exposición del Museo de Arte Moderno (Moma) de Nueva York, titulada: Latin America in Construction: Architecture 1955 - 1980, donde destacaba una gran maqueta dedicada a la sede de la CEPAL, ratificando su importancia a nivel internacional.

El edificio de la CEPAL es un clásico de la arquitectura moderna, y además está accesible para todas las personas que deseen interiorizarse en esta visión y otras que pudieran inspirar a los talentos nacionales del mañana.



Placa que conmemora la inauguración del edificio de la CEPAL en 1966.

Frei vs Allende:

Dos Visiones de la Arquitectura Desarrollista del Siglo XX



La década de 1960 en Chile estuvo marcada por dos líderes políticos de gran relevancia: Eduardo Frei Montalva y Salvador Allende. Ambos tenían visiones distintas sobre el desarrollo del país en todo orden de cosas, esto también incluyó sus puntos de vista en la arquitectura y el urbanismo chileno. En este artículo, exploraremos las dos perspectivas y cómo influyeron en la evolución de la arquitectura desarrollista en Chile.

Frei: Modernización y Desarrollo

Eduardo Frei Montalva, presidente de Chile entre 1964 y 1970, promovió un enfoque de modernización y desarrollo en el país. Su visión era transformar Chile en una nación industrializada y próspera.

En el ámbito de la arquitectura y el urbanismo, esto se tradujo en proyectos de infraestructura a gran escala. La arquitectura de esa época se caracterizó por edificios modernos y funcionales, con una clara influencia internacional. Destacan en su gestión la remodelación del Barrio San Borja y la creación del Ministerio de Vivienda y Urbanismo en 1965, también la construcción del paso bajo nivel de Santa Lucía. Hay que

recordar que en marzo de ese mismo año la zona central del país había sido azolada por un fuerte terremoto, que provocó una gran emergencia habitacional. El objetivo de Frei fue entonces, construir 130.000 viviendas a bajo costo para beneficiar a la población.



Discurso de Eduardo Frei Montalva para la Ley de creación del Ministerio de la Vivienda y Urbanismo

al Congreso Nacional.
junio de 1965.

Salvador Allende: Socialismo y Participación Comunitaria

Salvador Allende, quien asumió la presidencia en 1970, tenía una visión más orientada hacia el socialismo y la participación comunitaria. Su enfoque en la arquitectura y el urbanismo tenía como objetivo mejorar la calidad de vida de la población a través de la participación de las comunidades en la toma de decisiones. Hay que señalar que en el momento de la llegada al poder de Salvador Allende el déficit de vivienda afectaba a por lo menos 500.000 familias según se estimaba.

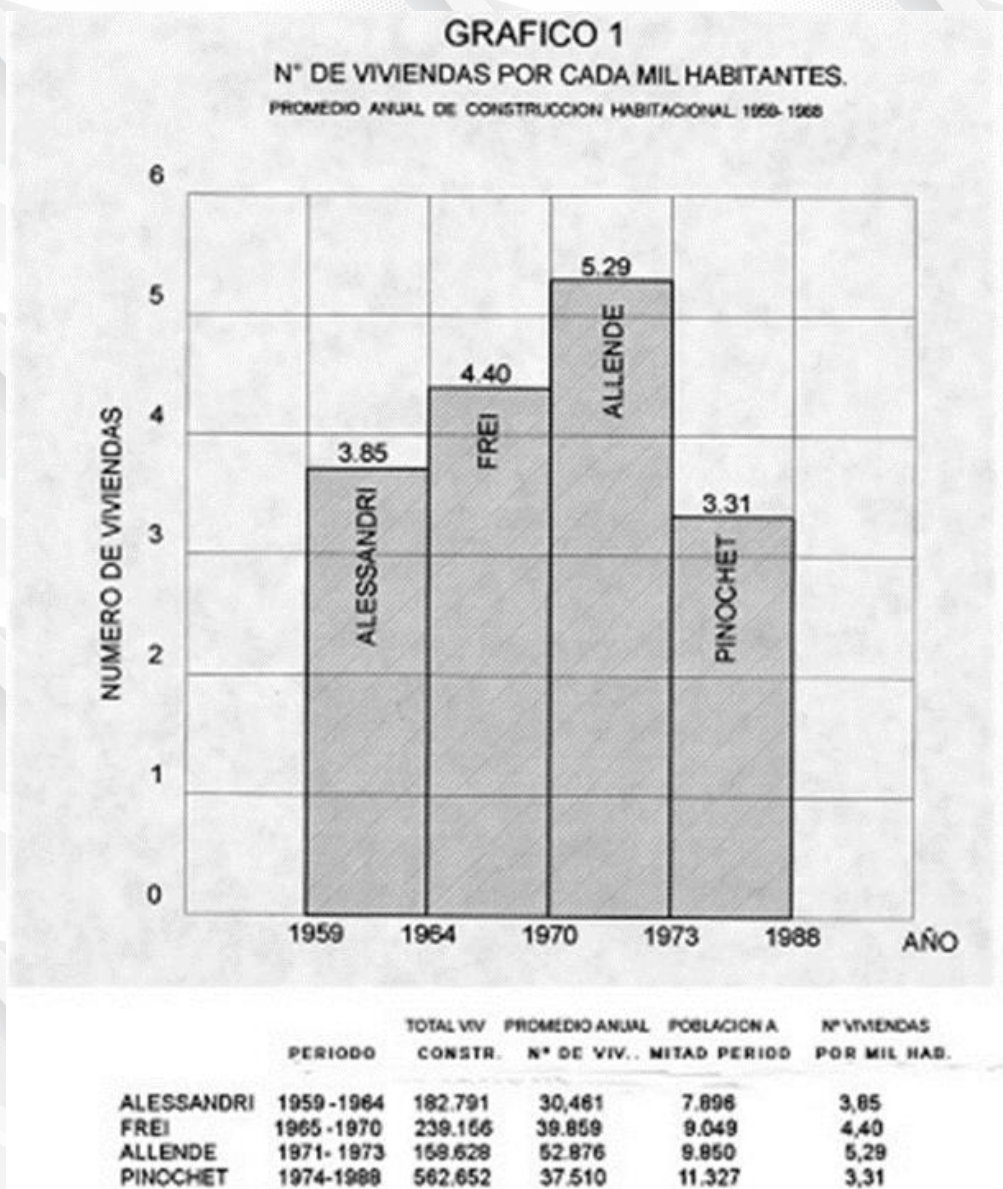
Durante su mandato, se fomentó la construcción

de viviendas populares y se promovió la participación de los habitantes en la planificación de sus propios barrios, en lo llamados comités paritarios y comités de pobladores. Esto resultó en una arquitectura más diversa y adaptada a las necesidades de la población, con énfasis en la inclusión social, donde incluso se solicitaba el trabajo de voluntarios que quisieran aportar a los planes de desarrollo del entorno que llevaba adelante el gobierno.

Se construyeron en total 73.000 viviendas en el primer año y un total de 156.000 viviendas durante el tiempo de gobierno. También se construyeron balnearios populares y se rescataron parques, destacando en este punto

el Parque O'Higgins que se pobló con vegetación y además se amplió la laguna y se creó el pueblito. Para el terremoto de 1971, en

Valparaíso, la Unión Soviética donó edificios prefabricados de hormigón armado que se instalaron en el Belloto de Quilpué, llamados KPD.



Según el INE, durante el año 1971, se inició la construcción de 89.203 viviendas, con una superficie total de 4.557.528 m². Fuente: INE

Las visiones de Frei y Allende en la arquitectura y el urbanismo dejaron un legado significativo en Chile. Si bien Frei enfocó sus esfuerzos en la modernización y la industrialización, Allende promovió una arquitectura más participativa y centrada en las comunidades. En ambos casos existieron dificultades relacionadas con eventualidades naturales y políticas que llevaron a adaptarse y sacar adelante ambiciosos proyectos.

Hoy en día, la discusión sobre la planificación urbana y la arquitectura en Chile continúa debatiendo ideas en estas dos perspectivas. La diversidad de estilos y enfoques en la arquitectura chilena es el legado de la influencia de estos dos líderes y su impacto en la sociedad.

Frei y Allende representaron dos visiones contrastantes de la arquitectura desarrollista en Chile, una enfocada en la modernización urbana y la innovación tecnológica y otra en la democratización y la participación comunitaria. Su legado perdura en la diversidad arquitectónica y la discusión sobre el desarrollo del país.

Torre Villavicencio:

¿Nuestro elefante blanco?



La Torre Villavicencio es una estructura histórica y patrimonial en Santiago Centro, un testimonio del paso de los años, donde confluyen ideas, experiencias, conflictos y esperanzas. En este artículo, exploraremos hitos de su historia y el simbolismo detrás de esta torre, que ha sido objeto de un debate debido a su pasado y a los desafíos estructurales que enfrenta en la actualidad.

El origen de la Torre Villavicencio y el GAM.

La Torre Villavicencio, también conocida como Torre de la Mujer, fue construida en la década de 1970 como parte de un proyecto destinado a albergar a organizaciones

feministas después de realizarse la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) en 1972.

Como parte del complejo anfitrión del evento, también se construyó el "Edificio de la UNCTAD" que reposa a su lado. Ambas edificaciones fueron levantadas en tiempo record gracias al ingenio nacional, la incorporación de nuevas tecnologías incluyendo la computación, así como el trabajo voluntario desinteresado de quienes veían a este proyecto como un nuevo testimonio del compromiso de la comunidad, en pleno gobierno de la Unidad Popular, por construir una sociedad mejor.

Tras la realización del evento, el presidente Salvador Allende, hizo entrega del edificio principal al Ministerio de Educación, renombrándose este como Centro Cultural Metropolitano Gabriela Mistral, el que sería un masivo lugar de encuentro de la comunidad, especialmente su gran comedor, hasta el final del gobierno.

Por otra parte, la torre fue nombrada "Torre de la Mujer" y el presidente Allende la entregó a la recientemente creada Secretaría Nacional de la Mujer, para que albergara a las distintas organizaciones feministas y comunitarias según lo prometido. Se sumaron numerosas y variadas obras de arte, que acompañadas del ambiente fraterno e

innovador de distintas luchadoras sociales creaban un entorno de empoderamiento femenino como pocas veces se había visto hasta ese entonces.

Sin embargo, como muchas otras historias, esta se truncó también con el Golpe de Estado de 1973. La torre fue usurpada por la dictadura de Augusto Pinochet y se destinó para fines que no podían estar más alejados de su propósito original.

Ya que los militares quemaron el Palacio de la Moneda, la dictadura no encontró nada mejor que asaltar el nuevo edificio de la UNCTAD, del cual tras robar y destruir numerosas obras de arte, y ponerle una reja al complejo para aislarlo de la comunidad, el edificio se erigió como el epicentro del poder

gubernamental. Distintos testimonios que resultan verosímiles relatan que incluso se mancilló la obra usándola como centro de detención y tortura. En ese ambiente, el régimen de facto emitió un Decreto Ley N.º 190, el 10 de diciembre de 1973, destinando el edificio a la Junta Militar y rebautizado al complejo como "Edificio Diego Portales", de forma "totalmente gratuita", es decir, sin mediar compensación alguna a la Corporación de Mejoramiento Urbano y mucho menos a la comunidad afectada por el despojo.

¿En que quedó todo? En el complejo se enquistó el núcleo íntimo del dictador, así como la usurpación "legislativa" que realizó la Junta de Gobierno. La torre, por su parte, pasó a albergar

dependencias adicionales del Ministerio de Defensa.

Respecto de la Secretaría Nacional de la Mujer que creara Allende, la dictadura la transformó en una vulgar antena repetidora de la propaganda del régimen, perpetuando además los conservadores y ya típicos estereotipos de género machistas y patriarcales, asunto que se vinculó a la infame obra clientelar y asistencialista de CEMA Chile de la que se apropió Lucia Hiriart para sus fines donde se mezclaba el autoritarismo con la cleptomanía del régimen, tema del que ya se ha vertido mucha tinta.

Recién en 1991, se crearía un verdadero Servicio Nacional de la Mujer, antecedente directo del actual Ministerio de la Mujer y Equidad de Género, fundado en 2015

por la presidenta Bachelet.

Por todas estas razones, el entorno al haber quedado asociado con la dictadura en el ideario colectivo, durante mucho tiempo fue profundamente odiado y frecuentemente las manifestaciones de la Alameda terminaban en apedreos al edificio como recordatorio continuo del repudio a la dictadura y sus esbirros.

Y así pasaron los años, las décadas...

Después de 44 años, en 2017 el gobierno de Michelle Bachelet logró despachar a los últimos funcionarios de Defensa y la Torre Villavicencio pasó a custodia de Bienes Nacionales. Desde entonces, no registra uso alguno.

Desafíos Estructurales y El Futuro Incierto de la Torre.

En años recientes, se ha discutido el destino de la Torre Villavicencio. Se ha planteado la posibilidad de devolverla al poder civil y, potencialmente, a las organizaciones de mujeres y ONG. Sin embargo, se han descubierto problemas estructurales graves que afectan la integridad de la torre, lo que ha planteado dudas sobre si su reparación es viable. En 2018, el icónico edificio fue declarado inhabitable y por lo tanto las aspiraciones de devolverlo en poco tiempo a la comunidad fueron frustradas.

En la actualidad se estima que la recuperación del edificio tendría un costo enorme, en el peor de los

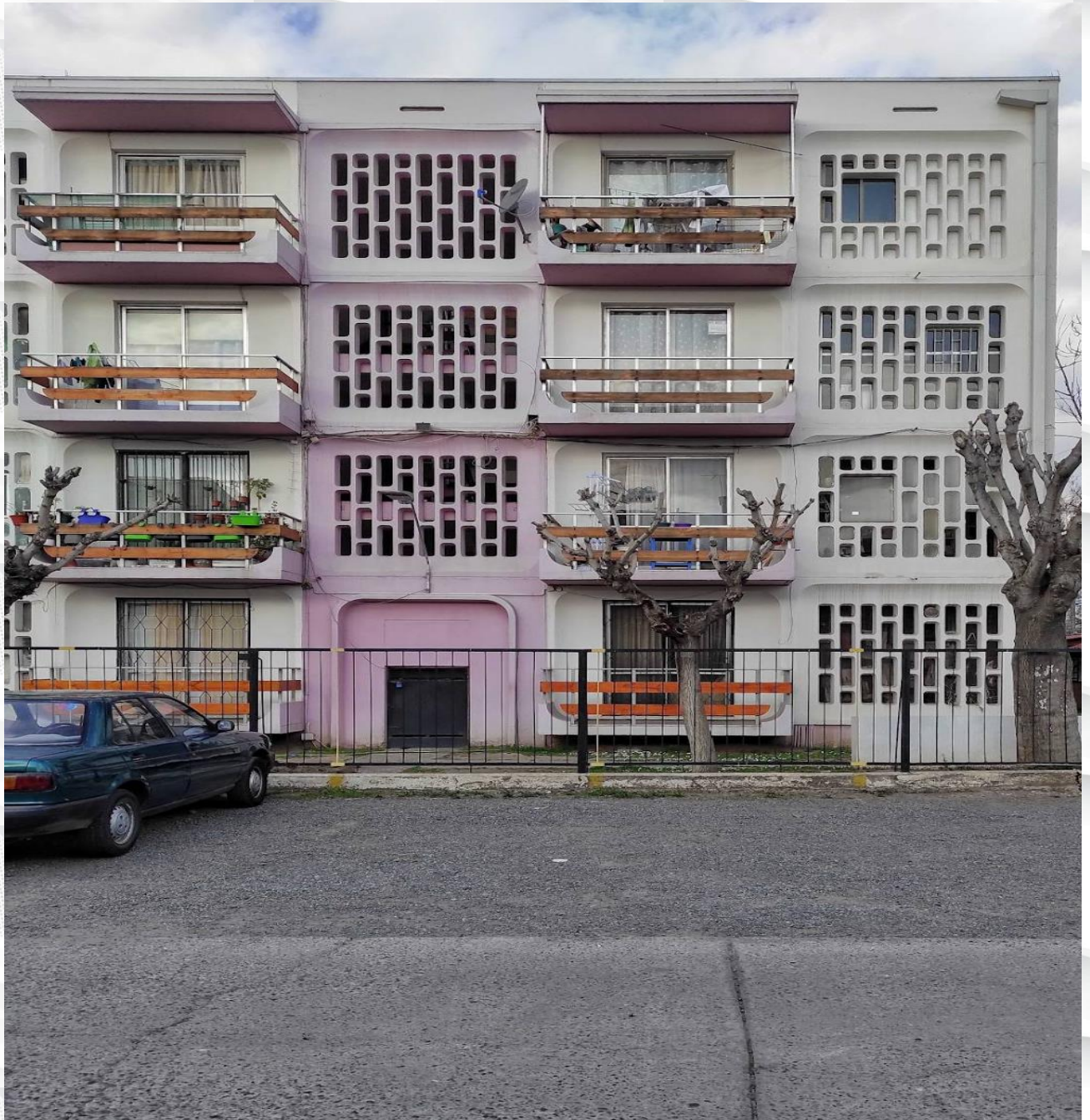
casos, más dinero de lo que costaría hacerlo de nuevo. Cifras que hacen que el coste supere el eventual beneficio social, por lo que se ve muy difícil una solución en el corto plazo.

Sin embargo, la Torre sigue inspirando a urbanistas, arquitectas, jóvenes y viejos, políticos, estudiantes y en general, a distintas personalidades que se cautivan por la posibilidad de innovar en esta, la que

desde el comienzo fue una obra innovadora.

La Torre Villavicencio, a pesar de su historia y su actual estado, sigue siendo una parte integral del horizonte de Santiago, una icónica estructura capitalina. Su futuro va de la mano de un debate ya postergado por mucho tiempo, pero que finalmente se está dando, y es testimonio vivo de los cambios políticos y sociales que ha experimentado nuestro país.

KPD, Casas soviéticas a la chilena



¿Qué podrían tener en común Santiago, Quilpué y la ex Unión Soviética? Esta es una pregunta que pocos se hacen y que sorprende al saber su respuesta.

En la década de 1970, Chile vivió un período de profundos cambios políticos y sociales bajo la presidencia de Salvador Allende y luego con la irrupción de la dictadura. Durante este tiempo se gestó un proyecto de viviendas inspirado en la

El contexto de tragedia que llevó a la innovación

En pleno gobierno de la Unidad Popular ocurrió el terremoto de 1971 que asoló la zona central de Chile y provocó la destrucción de alrededor de 20.000 viviendas. Frente a esta situación, la Unión Soviética donó a

Unión Soviética que prometía revolucionar la forma en que se construían y se concebían los hogares en Chile. En este artículo, exploramos la fascinante historia de las "Casas Soviéticas" que existen en varias comunas de Chile; como Macul, Ñuñoa y Quilpué, entre otros lugares. Verdaderas maravillas de la ingeniería que enfrentaron desafíos significativos en su implementación y legado.

Chile una fábrica completa de construcción de edificios de paneles de hormigón ensamblables. Esto incluyendo las maquinarias para fabricarlos y la asesoría técnica para que pudieran ser usadas, a la vez que se capacitaron a trabajadores chilenos para que pudieran

operarlas. Dicha fábrica se instaló en Quilpué y se

llamó KPD, que es un acrónimo de una frase rusa que significa "Edificación con Grandes Paneles". La idea del gobierno soviético era colaborar a través de esta donación, con la reconstrucción de los miles de viviendas que habían sido destruidas por el sismo.

El proyecto de las "casas soviéticas" planteaba una idea revolucionaria: La fabricación estaba pensada para que la estructura en general del edificio se hiciera directamente en una fábrica a modo de paneles armables de hormigón, que incluían las cañerías para el agua, las canalizaciones para la electricidad, ventanas y puertas. Luego, al llegar al lugar donde se emplazaría el edificio

estas piezas eran ensambladas y unidas con cemento por trabajadores en el lugar, como si de una maqueta armable se tratara, de la misma forma como hoy en día se hace con los muebles que se compran en el comercio.

La fábrica KPD tenía una gran capacidad productiva, pues podía construir unas 2000 viviendas al año, es decir un bloque de departamentos de cuatro pisos cada dos semanas aproximadamente, estos estaban destinados principalmente a ser usados como viviendas sociales.

Fin de KPD

A pesar de la promesa de construir miles de casas de este enfoque

innovador, el proyecto de las "Casas Soviéticas" enfrentó varios desafíos, incluyendo la resistencia de la industria de la construcción tradicional y la falta de recursos durante el período de agitación política previo al golpe de estado. A pesar de la construcción exitosa de algunas viviendas en las comunas de Quilpué, Viña del Mar, Macul, Santiago o Ñuñoa, la llegada de la dictadura militar en 1973 trajo consigo el deterioro y la posterior privatización de este y otros proyectos, dejando a muchas personas sin acceso a viviendas asequibles y de calidad.

Hoy en día, las "Casas Soviéticas" aún se mantienen en buen estado de conservación en varias comunas del país y representan un testimonio de la

innovación y la visión de futuro de la época en que se gestaron.

En Chile existen en la actualidad 153 edificios KPD, que se encuentran distribuidos en las comunas de Viña del Mar, Quilpué y en varias comunas de Santiago. Son edificios en general de 4 pisos que cuentan con departamentos de 64 y 74 metros cuadrados.

Los edificios KPD son un recordatorio de que es posible lograr un avance en materia habitacional a bajo costo y con un trabajo de calidad, pero también recuerdan los obstáculos políticos y económicos que a menudo interfieren con proyectos de este tipo y que afectan directamente a quienes más lo necesitan. El llamado es a reflexionar cómo se podría abordar el problema del déficit

habitacional con en el futuro, siguen sin
iniciativas de este tipo, resolverse.
que hoy a más de 50 años
No hay que olvidar que la vivienda es una herramienta
para el progreso y bienestar social.



Un pequeño espacio de China en pleno centro de Santiago



En el bullicio de la capital se esconde un lugar mágico, a la vez que poco conocido por muchos de los habitantes de Santiago. El Jardín Chino es un hermoso espacio ubicado en el interior del Parque O'Higgins, uno de los parques más grandes y emblemáticos de la Región Metropolitana.

Este jardín es fruto de una colaboración del Gobierno Chino, que en 2006 donó la suma de \$20.000 dólares, y la Municipalidad de Santiago. Este espacio es una pequeña muestra de la cultura china y ofrece a los visitantes un ambiente tranquilo y sereno para disfrutar de la naturaleza y la belleza de la arquitectura china.

Este espacio anteriormente era parte del Campo de Marte, donde los militares

hacían sus ejercicios de entrenamiento.

Particularmente, el montículo donde hoy se emplaza la pagoda china engalanada con dos leones en su entrada, era usada para las prácticas de tiro de los soldados.

En 2010, debido a actos de vandalismo este espacio fue cerrado al público, estando en esta condición hasta 2017 cuando fue reinaugurado y el acceso al público fue nuevamente habilitado.

En la actualidad, el Jardín Chino del Parque O'Higgins es un oasis de serenidad y belleza cultural del lejano oriente en pleno Santiago. El diseño de este jardín es una oda a la tradición de los jardines chinos clásicos, se ve como un escenario de películas de artes marciales.



El diseño del Jardín Chino se inspira en la tradición de los jardines chinos clásicos, con características como

puentes de estilo chino, estanques con nenúfares, esculturas y paisajes rocosos. Está diseñado para proporcionar un ambiente de paz y armonía.

El Jardín Chino también se convierte en un epicentro cultural durante eventos y festivales relacionados con la cultura china. Desde celebraciones del Año Nuevo Chino, hasta cautivadoras exhibiciones de arte, actividades deportivas y espectáculos culturales inspiradas en esta milenaria cultura. Este lugar ofrece una ventana a la multiculturalidad claramente y lo mejor de todo es su ubicación en medio de Santiago.

Tanto si se es habitante de la Región Metropolitana, como si se viene de visita, el Jardín Chino del Parque O'Higgins es una visita obligada. Abierto al público durante el horario regular del parque, este rincón es un recordatorio de que la belleza y la tranquilidad se encuentran en los lugares más inesperados. Sin duda, una joya escondida en el corazón de la capital chilena que merece la pena descubrir.

Santiago trabajando para ser una mejor ciudad



Sin lugar a duda Santiago no está en su mejor momento, luego del estallido social y la pandemia de coronavirus han quedado graves secuelas en la ciudad y sobre todo en el eje Alameda-Providencia, que fue arrasado por el vandalismo y el abandono. Muchos comercios han cerrado sus puertas y otros tantos han reducido sus ingresos de forma drástica, lo que los mantiene al borde del colapso. También ha existido un fuerte aumento del comercio informal y la delincuencia, lo que ha provocado inseguridad y miedo entre la población del centro de la capital. El saldo de todo esto, además del daño a la economía local, fue la destrucción y el deterioro del espacio público.

Esta lamentable situación se extendió por varios años, y parecía no tener una solución al corto plazo. Sin embargo, este 2023 las cosas han empezado a cambiar para bien. Con la iniciativa del Gobierno Regional Metropolitano llamada "Mejoramiento del Eje Nueva Alameda-Providencia" se ha iniciado un megaproyecto de recuperación y mejora de esta emblemática arteria capitalina.

El proyecto, que tiene una inversión de 115 mil millones de pesos, tiene por objetivo llevar un completo plan de recuperación y remodelación urbana, partiendo desde la Plaza Italia hasta llegar a Avenida Pajaritos, en Maipú.

Los cimientos del ambicioso proyecto se remontan a un concurso internacional convocado en 2015, con el objetivo de revitalizar el eje central de la capital. La propuesta que tenía por nombre "*Paseo Cívico Metropolitano*," concebida por el prestigioso estudio de arquitectos Lyon Bosch + Martic, se alzó con la victoria en dicha competencia. Esta propuesta planteó la instauración de un corredor exclusivo de transporte público denominado Bus Rapid Transit (BRT), diseñado para reducir significativamente los tiempos de desplazamiento en la capital. Sin embargo, el alcance de este proyecto trasciende la mera eficiencia en el transporte. La visión de

"Paseo Cívico Metropolitano" contempló importantes transformaciones destinadas a mejorar la calidad del espacio público en áreas estratégicas como Pajaritos, Baquedano, Tobalaba y Estación Central. De igual manera, se propuso la sustitución de la icónica rotonda de Plaza Italia por una extensa explanada, con la intención de favorecer la movilidad peatonal y embellecer uno de los puntos neurálgicos de la ciudad.

Lamentablemente, por diversas situaciones sociales y presupuestarias, en 2019, la exintendenta Karla Rubilar dejó el proyecto en pausa indefinida, retomándose recién en 2021 de mano del

intendente Claudio Orrego.

Esta renovación del eje Alameda-Providencia se ha desarrollado en base a la articulación y trabajo del Gobierno Central, del Gobierno Regional Metropolitano, y las Municipalidades de Estación Central, Lo Prado, Providencia y de Santiago. De acuerdo con lo señalado por el Gobierno Regional, el proyecto no se limita a un simple cambio superficial, sino que engloba una serie de cuatro iniciativas que darán un nuevo rostro a la arteria más emblemática de la metrópolis.

En primer lugar, se ha anunciado la construcción de una extensa y moderna ciclovía, diseñada no solo

como un apoyo a este medio de transporte sostenible, sino también como un espacio de recreación y movilidad, que promete redefinir la forma en que los ciudadanos se desplazan por la ciudad. Asimismo, el proyecto contempla una ambiciosa remodelación del "Nudo Pajaritos", un núcleo estratégico de interconexiones viales que será sometido a una transformación arquitectónica destinada a optimizar su eficiencia y fluidez.

El más emblemático punto de encuentro y expresión de la ciudad, la Plaza Baquedano, no escapa a esta ambiciosa empresa de transformación urbana. La histórica rotonda dará paso a una

transformación radical en forma de una gran explanada, que no solo favorecerá la fluidez del tránsito, sino que también se proyecta como un epicentro de la vida pública y la cultura a futuro.

En este mismo orden de cosas, la recuperación del espacio público es una misión integral para poder llevar adelante este ambicioso proyecto. Destaca el plan de limpieza, repintado y revitalización de fachadas de los edificios a lo largo de la Alameda. Ya se han recuperado varios kilómetros de fachadas públicas y privadas desde finales de marzo cuando se iniciaron los trabajos, también destaca la implementación de cámaras de seguridad y la ampliación de los

espacios verdes en la Alameda.

El Plan de Recuperación de Fachadas del eje Alameda-Providencia cuenta con una inversión que asciende a la cifra de \$540 millones de pesos destinados a las primeras fases de su ejecución. Este ambicioso proyecto de limpieza pública, abarca una extensa área que se extiende desde la Plaza Baquedano hasta la concurrida intersección de la Av. Pajaritos y la Av. Aeropuerto, atravesando varias de las comunas más emblemáticas de Santiago, entre las que se incluyen Providencia, Santiago, Estación Central y Lo Prado.

Los trabajos enmarcados en el proyecto de la Nueva Alameda-Providencia se proyectan como un esfuerzo

sostenido y de largo alcance, que se extenderá desde marzo de 2023 hasta finales del año 2028. Esta extensa cronología refleja la envergadura del proyecto y su compromiso con la restauración de un legado cultural, arquitectónico y urbanístico que pretende trascender las décadas y que merece ser preservado para las generaciones venideras.

Indudablemente, no podemos subestimar la complejidad y los costos asociados al desafío de

restaurar la vitalidad de la Alameda. No obstante, es imperativo destacar la trascendental importancia de esta histórica arteria. La Alameda no solo ostenta el título de la avenida principal de Santiago, sino que también es un verdadero ícono nacional, un lugar emblemático que ha sido testigo y protagonista de innumerables momentos cruciales en la historia de Chile.



Así se vería la Estación Central en un futuro próximo.

Fuente: Gobierno Regional Metropolitano.



El Plan de Recuperación de Fachadas del eje Alameda-Providencia cuenta con una inversión que, asciende a la cifra de \$540 millones destinados a las primeras fases de su ejecución.

Foto: Gobierno Regional Metropolitano.

Palacio de la Moneda: Evolución para acercarse



El Palacio de La Moneda es uno de los edificios más emblemáticos y conocidos del país. A lo largo de su existencia ha jugado un papel central en la historia del país, tanto en términos políticos como en el desarrollo urbano de Santiago. El edificio está emplazado en pleno centro de Santiago, vinculando su evolución a la de la ciudad y la sociedad chilena. Fue diseñado por el arquitecto italiano Joaquín Toesca y su construcción comenzó en 1784, durante la época colonial de Chile. Originalmente, fue concebido como la Casa de la Moneda, donde se acuñaban las monedas de la colonia. La arquitectura neoclásica del edificio representó una influencia importante en la planificación urbana de la ciudad. Hay que recordar que en ese momento el

centro del poder colonial, La Real Audiencia, se encontraba en Plaza de Armas. Con la independencia de Chile en 1818, el edificio comenzó a albergar las instituciones gubernamentales. Se convirtió en la sede de la Presidencia de la República en 1846. Esta transformación marcó un hito en la evolución de Santiago como capital de Chile, ya que la Casa de Gobierno se convirtió en el epicentro de la vida política del país.

A lo largo de su historia, el Palacio de La Moneda ha sufrido varias transformaciones y remodelaciones. La más significativa ocurrió después del devastador terremoto de 1939, que causó daños considerables al edificio. Su reconstrucción y modernización bajo la dirección del arquitecto

Luciano Kulczewski contribuyó más aun a la integración del edificio en el contexto urbano de Santiago. En 1973, el Palacio de La Moneda se convirtió en símbolo de trágico de la historia chilena, cuando fue bombardeado por aviones hawker hunter durante el golpe militar que derrocó al presidente Salvador Allende. Durante ese periodo, la sede de gobierno se trasladó a otro edificio debido a la destrucción masiva de la estructura del edificio. Con el retorno a la democracia en 1990, el edificio comenzó su apertura a la participación ciudadana. Se realizaron visitas públicas, eventos culturales y actividades que permitieron a la sociedad chilena sentirse más cerca de su casa de gobierno.

El Palacio de La Moneda en la actualidad es tanto la sede de la Presidencia de la República de Chile, como un espacio cultural abierto a la ciudadanía, ofreciendo visitas guiadas gratuitas para el público en general. Estas visitas permiten conocer la historia y la arquitectura del edificio, así como aprender sobre el funcionamiento del Gobierno de Chile. Durante la visita, se recorren algunas de las salas y espacios más emblemáticos del palacio.

Otro aporte a la cultura es el Centro Cultural Palacio La Moneda (CCPLM); En el interior del Palacio de La Moneda, se encuentra un espacio dedicado a la cultura y las artes. Este centro ofrece una variada programación de exposiciones de arte, cine, música, danza y teatro. Lo que lo convierte

en uno de los espacios más importantes para la vida cultural de Santiago.

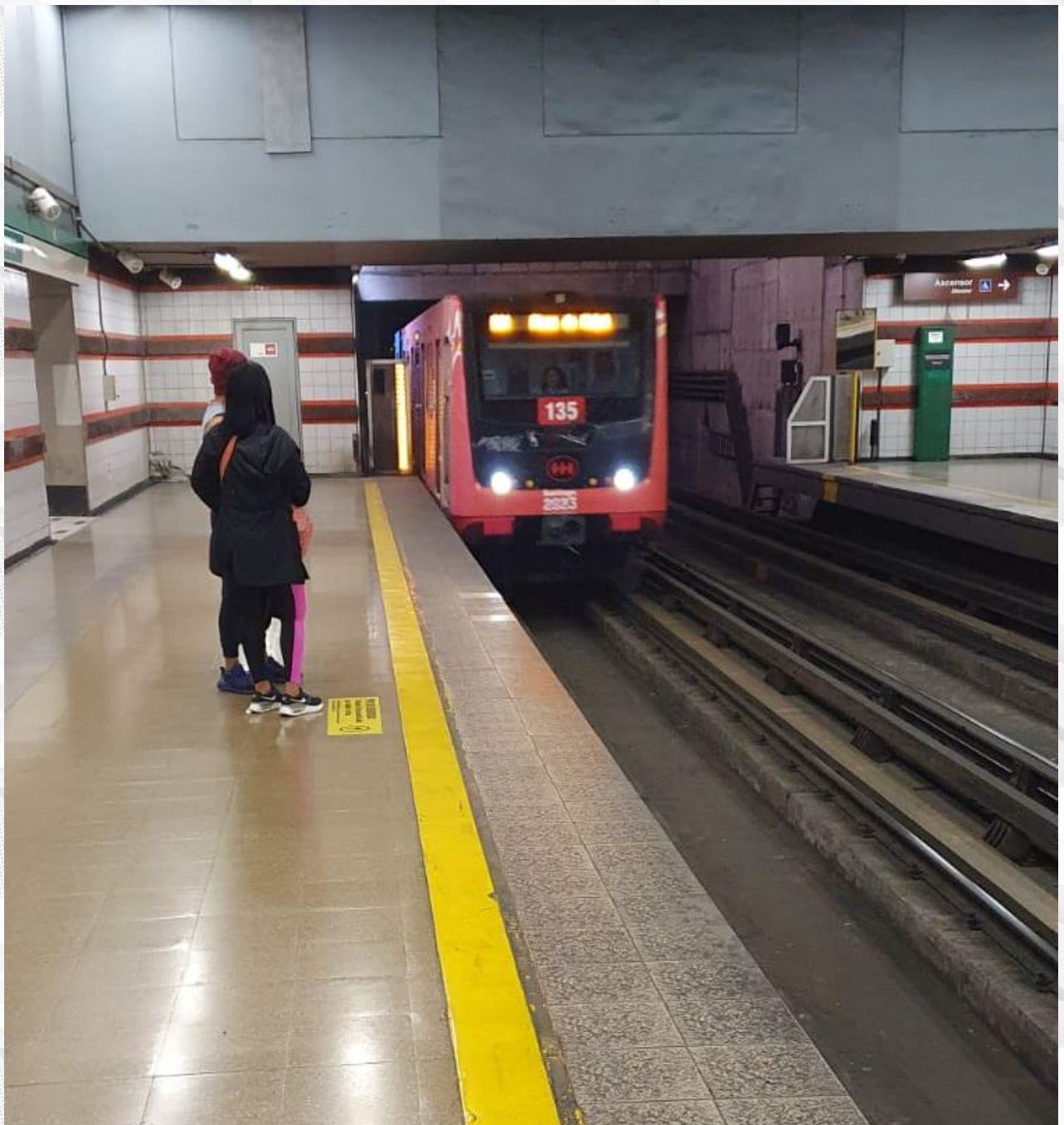
Como palabras finales, podemos decir que el Palacio de La Moneda, es y será uno de los edificios patrimoniales más importantes de nuestro país. Que a pesar de que ha pasado por un largo proceso de cambios y más de una dificultad, sigue siendo protagonista

de la evolución de la ciudad. Se ha ido adaptando para poder acercarse a la comunidad cada vez más, haciéndose parte de esta también. Es un lugar tremendamente rico patrimonialmente hablando que ha pasado por las más importantes etapas históricas de nuestro país.



Gay, Claudio, 1800-1873. Casa de Moneda de Santiago y presos de la policía, 1854. Fuente: Memoria Chilena

Metro de Santiago: La columna vertebral del transporte capitalino



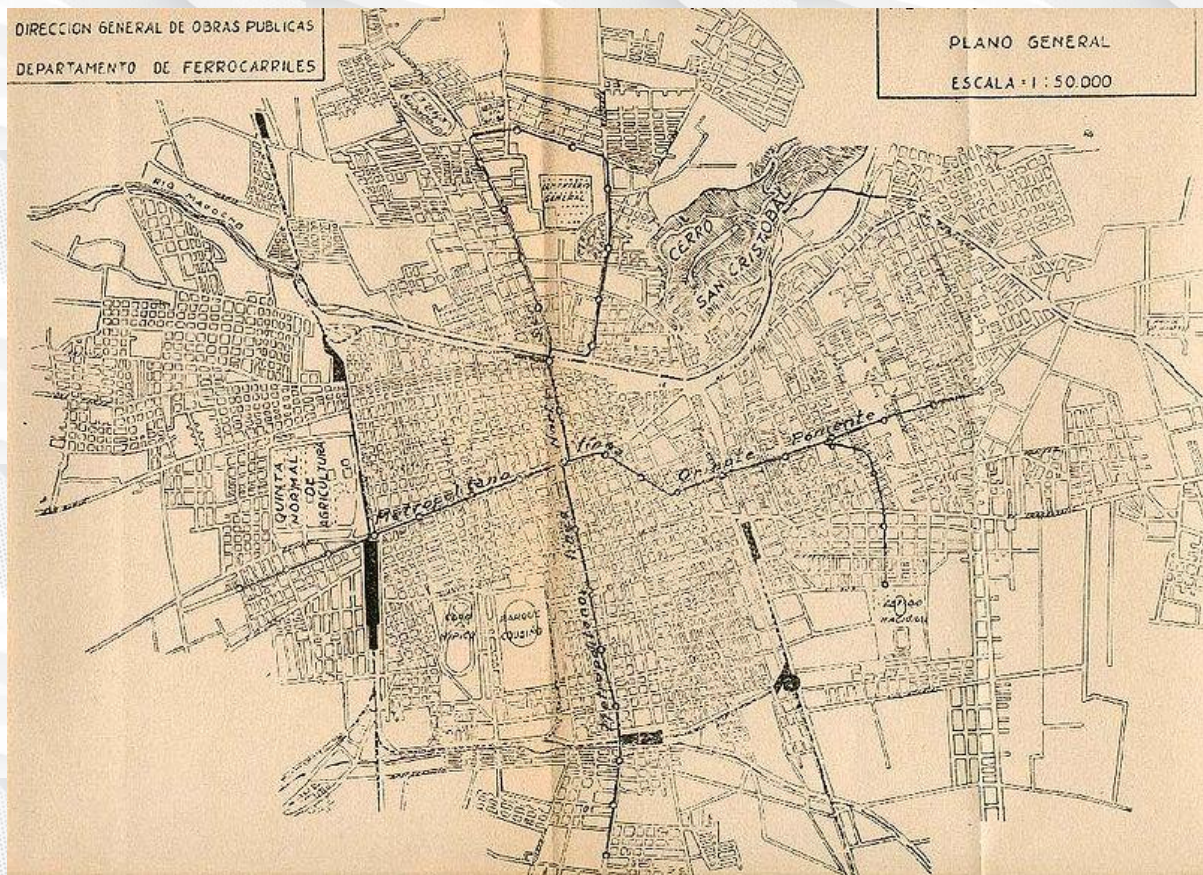
En la bulliciosa metrópolis de Santiago, una red subterránea serpentea bajo las calles, conectando barrios y permitiendo que millones de personas se desplacen con eficiencia y rapidez por toda la ciudad. Este es el Metro de Santiago, el sistema de transporte público que ha redefinido la movilidad en la capital y ha dejado una marca indeleble en la ciudad y su desarrollo urbano.

Aunque el Metro de Santiago de Chile tiene su origen en la década de los cuarenta, cuando se empezaron a considerar soluciones para abordar los crecientes problemas de tráfico y transporte público de Santiago, recién en la década de los sesenta se pudo empezar a concretar en el Gobierno encabezado por el presidente Eduardo Frei Montalva.

El plan inicial para el Metro de Santiago fue desarrollado por la Empresa de Transporte de Pasajeros del Estado (ETCE), y se presentó al público en 1968. El objetivo era crear un sistema de transporte rápido, eficiente y seguro que pudiera aliviar la congestión del tráfico y ofrecer una alternativa confiable al transporte público en superficie. La construcción del Metro de Santiago comenzó ese mismo año con la Línea 1, que se convirtió en la primera línea del sistema. Esta contaba con 7 estaciones y se extendía desde la Estación La Moneda hasta la Estación San Pablo. Fue inaugurada el 15 de septiembre de 1975 por el dictador Augusto Pinochet, después de una década de planificación y construcción.



El éxito y la eficiencia de la Línea 1 llevaron a la expansión del sistema de metro en los años siguientes. Se añadieron nuevas líneas y extensiones para cubrir áreas más amplias de la ciudad. En 1978 se inauguró la extensión hacia el sector oriente de Santiago, llegando a la estación Escuela Militar en 1980, posteriormente esto sería ampliado aún más, llegando hasta el sector los dominicos hace unos pocos años. Se crearon otras líneas como la Línea 2 en 1978, la Línea 3 en 2019, y la Línea 6 en 2017.



Plano metro 1944, Publicada en Metro de Santiago Historia y desarrollo del Metro de Santiago. *Fuente: Metro de Santiago.*



Futuro del Metro de Santiago

En la actualidad la red del Metro de Santiago sigue creciendo y se espera que para el año 2030 cuente con muchas más estaciones asociadas a extensiones de las líneas ya existentes y la creación de nuevas líneas que beneficiaran a miles de personas que día a día viajan por la capital para desarrollar sus ocupaciones. En concreto, se contempla la extensión de las líneas 2, 3 y 6 y la creación de la línea 7, que unirá Renca con Vitacura, la 8 que hará lo propio entre Puente Alto y Providencia y la línea 9 que conectará las comunas de La Pintana y Santiago, llegando así a los lugares donde nunca se había llegado con el servicio y reduciendo dramáticamente los tiempos de traslado en la capital.

El Metro de Santiago es reconocido como una joya de la ingeniería y el urbanismo en Latinoamérica. Ofrece un equilibrio perfecto entre funcionalidad, comodidad y estética, y es un componente esencial de la vida cotidiana en Santiago. Si se desea explorar la ciudad como turista o para moverse como residente local, el metro se presenta como una opción de transporte confiable que permite descubrir la mayoría de los rincones de la capital.

El Metro de Santiago se ha convertido en una parte fundamental del sistema de transporte público de la ciudad, ha contribuido significativamente a la movilidad de los santiaguinos y al desarrollo urbano de la capital chilena. Su historia es un ejemplo de

planificación y ejecución exitosa de un sistema de transporte masivo que ha mejorado la calidad de vida de los habitantes de Santiago y ha facilitado la

movilidad en una ciudad en constante crecimiento.

Transantiago: Del desastre vial al futuro tecnológico



Un bus articulado del Transantiago, junto con una micro amarilla, captada en 2007.

Fuente: Memoria Chilena.

Transantiago tuvo su origen en 2002, cuando el presidente Ricardo Lagos, anunció que se modernizaría el sistema de transporte capitalino, sin embargo, luego de marchas blancas y retrasos en el inicio del sistema, recién en 2007 se pudo empezar su implementación.

Todo habitante de la ciudad recuerda el día 1 del Transantiago, un moderno sistema de transporte que en el papel se veía como un gran avance en comparación con el anticuado sistema de las llamadas “micros amarillas”, cuyo funcionamiento era similar al de varios países de Latinoamérica y que generaba muchos inconvenientes a nivel de seguridad vial, debido a la informalidad y los incentivos perversos para captar la mayor cantidad de pasajeros posibles. Esto generaba carreras a toda velocidad por calles y avenidas capitalinas y multitud de accidentes y muertes.



El actual validador de los pasajes, cuenta con la posibilidad de pagar con el teléfono móvil, haciendo uso de aplicaciones móviles. *Fuente: Wikimedia Commons - Aroblesm*

Lamentablemente, los resultados no fueron los esperados. El sábado 10 febrero de 2007, el caos se apoderó de la ciudad. A pesar de que hubo campañas de publicidad que llamaban a planificar el viaje para preparar el día del estreno del sistema, esa mañana se desató el caos y el desorden. La confusión y sobre todo la indignación de miles de personas que deseaban llegar a sus trabajos y hogares y no podían hacerlo fue la tónica en cada rincón de la capital. Muchas fueron las medidas que se tomaron para paliar esta incómoda situación. En primera instancia se optó por no cobrar el pasaje a los molestos pasajeros que hacían filas interminables para subirse a un bus. Este es el origen de la alta evasión del pago en el transporte público de la capital. Luego, se comenzó a reorganizar los recorridos para evitar las largas caminatas y los tiempos de espera excesivos. En la práctica, la implementación del nuevo sistema fue un fracaso total y dejó un muy mal recuerdo a todos los habitantes de Santiago.

Pasados los años el sistema mejoró poco a poco, se corrigieron rutas y se crearon nuevos recorridos que ayudaron a mejorar la calidad del servicio. Se inyectaron muchos recursos a nivel humano y monetario. También, se habilitaron nuevas vías exclusivas para los buses y se integraron más buses para reforzar el sistema. También es importante decir que la población finalmente se adaptó al sistema.

Cosas positivas del Transantiago y su evolución.

No todo fue un desastre en relación con el Transantiago. Se debe señalar que, junto con este nuevo sistema de transportes, llegaron nuevos adelantos y mejoras que no existían en el antiguo sistema de las “micros amarillas”, a continuación, enumeraremos algunas:



Tarjeta Bip! Fuente: La Gaceta Radical.

Tarjeta Bip:

Sin duda el emblema del cambio del sistema de transporte capitalino fue la introducción de la "Tarjeta Bip", una tarjeta plástica, similar a una tarjeta de crédito, que permite pagar el pasaje acercándola a un sensor. Esta tarjeta puede ser recargada en diversos puntos de la ciudad, como negocios y estaciones de Metro. Este elemento vino en reemplazo del cobro manual que efectuaba el chofer del bus, quien debía encargarse de ser cobrador y conductor del vehículo en simultáneo. Debido a esto se registraban muchos accidentes viales y también robos a los conductores, quienes llevaban la recaudación de cada viaje con ellos.

Integración del Metro de Santiago y la red de buses en superficie: Antes de la implementación del Transantiago, las redes de buses y metro de la ciudad trabajaban completamente separadas. Es decir que, para hacer un viaje largo, que necesitara del uso de estos dos servicios se debía pagar dos pasajes.

Mucha gente prefería hacer largos viajes, atravesando varias comunas, para evitar tener que pagar otro pasaje. Desde la implementación del sistema los usuarios pueden viajar por superficie y subterráneo indistintamente, sin pagos adicionales a los que están establecidos por el sistema. También han mejorado los tiempos de desplazamiento y el alcance del sistema de

transporte al combinar ambos servicios.

Mejoras viales y laborales de cara al sistema: Antes de la implementación del Transantiago, muy pocas calles de la ciudad tenían vías exclusivas para el transporte público, no había una definición clara de donde se podían tomar o dejar pasajeros y no existían buenas infraestructuras para los trabajadores del transporte público. Luego de la llegada del nuevo modelo de transporte la cantidad de vías exclusivas para buses subió significativamente, se definió claramente los puntos para subir y bajar pasajeros y la calidad de los puntos de llegada de los conductores mejoró. Es decir, hubo mejoras significativas para los

trabajadores y usuarios del sistema.

Mejoras tecnológicas en los buses: Una de las principales novedades del Transantiago, fue implementación de nuevos y modernos buses articulados, los que fueron apodados como las *"Micros Cuncuna"*. Dichos vehículos podían llevar una cantidad mucho mayor de pasajeros y ofrecieron comodidades como aire acondicionado. También, los antiguos buses eran extremadamente contaminantes y ruidosos.

Medidas en beneficio de los pasajeros con movilidad reducida: Se incorporaron todo tipo de soluciones y medidas que fueron en favor de las personas con movilidad

reducida. Por ejemplo, rampas y espacios reservados en buses y paradas, también se integró el sistema braille para ayudar a los pasajeros no videntes. Esto no ocurría en los antiguos buses amarillos que, por ejemplo, tenían

empinadas escaleras para subir y bajar de los buses, lo que impedía el acceso a sillas de ruedas y dificultaba el tránsito de las personas.

Integración de la mujer al trabajo de chofer: El trabajo de chofer de bus era algo estrictamente masculino en la antigüedad. Luego de la implementación del Transantiago y de forma paulatina, se incorporó a muchas mujeres en el rol

de chofer de bus. Esto sin duda es avance tremendamente importante no solo a nivel laboral, sino que también a nivel social.



Foto: Ministerio de Transporte.

Desde hace algunos años el sistema de transporte capitalino fue rebautizado. La marca Transantiago fue eliminada, dando paso a una nueva denominación del sistema, que diferencia del blanco y verde del proyecto original. Se han incorporado tecnologías y se han mejorado mucho más las rutas y la integración con Metro y Trenes,

Actualmente el sistema RED sirve de inspiración para buscar mejoras en otros lugares del país y se espera hacer avances similares a los de Santiago en Valparaíso, Rancagua y Concepción.

La experiencia del fracaso inicial y las prácticas positivas han

actualmente es conocido como “Red Metropolitana de Movilidad”, simplificado en RED. Haciendo gala de esto último, los buses ahora son de color rojo, a

incorporado buses eléctricos altamente

convirtiendo al sistema ahora sí, en uno de los más avanzados de Latinoamérica.

logrado avances importantes en materia de transporte en la ciudad de Santiago, a pesar del duro comienzo y los años que han pasado, por fin podemos ver un sistema de transporte a la altura de una de las ciudades más importantes del continente.



Plaza Baquedano: Pasado y futuro de la zona cero

Actualidad



Proyecto Nueva Alameda Providencia



Comparativa de la actual y la nueva plaza Baquedano. *Fuente: Gobierno Regional.*

La Plaza Baquedano, un lugar histórico y cultural en el corazón de Santiago, está pasando por una transformación profundamente significativa. Conocida también como Plaza Italia, y recientemente rebautizada como Plaza de la Dignidad, este espacio ha sido testigo de la evolución de la ciudad y de sus habitantes.

Originalmente establecida en 1875 como Plaza La Serena, la plaza adoptó su nombre actual en 1928 en honor a Manuel Baquedano, un político y militar chileno.

Durante más de 90 años, la Plaza Baquedano ha

sido el escenario de celebraciones y manifestaciones de todo tipo: triunfos electorales, victorias deportivas y manifestaciones sociales han reflejado las alegrías, pesares, los cambios sociales y políticos del país. Recordado es cuando se congregó una gran cantidad de compatriotas a celebrar la victoria de Chile en Copa América 2015, o cuando en el marco de las manifestaciones de 2019 se reunieron más de un millón de personas, que buscaban mostrar su descontento con las injusticias y desigualdades que se viven en Chile.



Una de las concentraciones más masivas de la historia de Chile se vivió el 25 de octubre de 2019, donde llegaron a reunirse 1.2 millones de personas.

Fuente: Wikimedia Commons - Hugo Morales.

En el contexto de las protestas de 2019-2021, los manifestantes apodaron a la plaza como "*Plaza de la Dignidad*". En marzo de 2021, la estatua del General Baquedano fue retirada para ser restaurada después de continuos actos de vandalismo, donde incluso la espada de la efigie fue robada por manifestantes.

Actualmente la estatua ecuestre no ha vuelto a su lugar y se comenta que podría no volver nunca más para evitar futuros incidentes. Hoy en día, el lugar es utilizado por diversas agrupaciones civiles para conmemorar a las víctimas del estallido social ocurrido en 2019.



Plaza Baquedano en la actualidad. Fuente: Wikimedia Commons - Aroblesm

La Plaza Baquedano cambiará de forma definitiva en el futuro próximo. El presidente

Gabriel Boric ha firmado un convenio que pone en marcha el proyecto de recuperación y

transformación del eje Alameda-Providencia.

Dicho proyecto contempla eliminar la histórica rotonda de Plaza Baquedano para crear un amplio espacio público que se proyectará hacia el Parque Forestal. Esta iniciativa busca fomentar una movilidad más sostenible y promover un entorno urbano más amigable para peatones y ciclistas.

La Plaza Baquedano es materia viva de la

sociedad chilena, es un reflejo del cambio constante que vive Santiago, de sus emociones, sus preocupaciones y alegrías.

Es un ente vivo y por tanto depende de la autoridad, pero muy especialmente de los ciudadanos, su cuidado y conservación para poder seguir disfrutando de este importante punto de encuentro santiaguino por muchas décadas más.



Como se vería la nueva plaza. Fuente: Gobierno Regional.

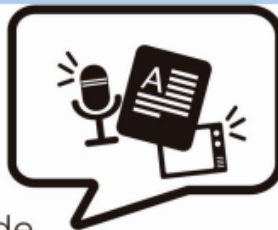


LA GACETA RADICAL



Ministerio
Secretaría
General de
Gobierno

Gobierno de Chile



Fondo de
**Fomento de Medios de
Comunicación Social**



CORE
CONSEJO REGIONAL
Gobierno Regional Metropolitano
de Santiago