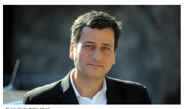
# Allard y debate por proyecto en Vitacura: "Los automovilistas deben internalizar el costo de moverse en fierros humeantes"

El arquitecto analiza el escenario ante la construcción de "Zoccalo", una obra que incluye estacionamientos subterráneos y servicios complementarios, que tiene como detractores a galeristas del sector.

23 de Febrero de 2021 | 07:01 | Por Daniela Toro, Emol



El arquitecto Pablo Allard.

El Mercurio

**"Zoccalo"** es el nombre del proyecto que hace algunos meses viene haciendo ruido en Vitacura. Se trata de una **futura construcción esencialmente de estacionamientos con un 30% de servicios complementarios**, que busca ser emplazado en las inmediaciones de las calles Alonso de Córdova con Nueva Costanera.

NOTICIAS RELACIONADAS

Crear un nuevo Cesfam y abrir más colegios municipales: Las propuestas de los candidatos a la alcaldía en Vitacura

Municipales en Vitacura: El controvertido "Plan Frontera" que propone candidato a alcalde y que genera críticas

Para algunos, la edificación -que han calificado como "mall"- traerá consecuencias negativas para el comercio y los galeristas de la zona, ya que las obras tomarían dos años (de los que nueve meses serán en superficie) y podrían terminar por mermar la productividad que buscan retomar tras los estragos de la pandemia.

Una carta enviada a *El Mercurio*, y firmada por 35 artistas del sector, enfatiza en que "la paralización de las galerías durante un largo periodo, tendrá como consecuencia el fin de la difusión del arte", texto que tuvo el respaldo de Mary Rose Mac-Gill, directora de la fundación cultural de Providencia, quien dijo que el proyecto es "un nuevo golpe para los artistas".

Por su parte, **Mauricio Muñoz**, director de la concesionaria estacionamientos Alonso de Córdova aclaró -en una carta enviada al mismo medio- que "Zoccalo es un proyecto de estacionamientos subterráneos, con servicios de barrio en Alonso de Córdova. Tendrá cuatro subsuelos, tres de ellos destinados a estacionamientos, y uno a comercio, que complemente la actual oferta del sector de manera armónica, sustentable e integral". Descartando que sea un mall, y que "**tiene una dimensión similar a un strip center**".

En conversación con **Emol**, el **arquitecto Pablo Allard,** decano de la Facultad de Arquitectura UDD, y asesor externo en temas de espacio público y movilidad de la Municipalidad de Vitacura, desglosa las aristas que circundan la construcción, que según Muñoz, ya cuenta con una aprobación preliminar y definitiva del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, y autoridades comunales.

**- ¿Qué características debe tener una construcción que se define como armónica, sustentable e integral?**

La tendencia mundial hacia el uso de espacio público para estacionamiento de vehículos, es evitar que éstos ocupen la superficie. En ese sentido, hacer estacionamientos subterráneos, claramente es una buena iniciativa. Independiente de las tendencias mundiales de promover una movilidad activa, siempre va a seguir existiendo el transporte privado.

La armonía, va a depender de cómo se resuelve el diseño en detalle del proyecto; si incorpora y pone el valor los ante jardines de Av. Alonso de Córdova, de manera que los locales y tiendas puedan extender sus terrazas, o el boulevard peatonal mejore su calidad, dado que no habrá estacionamientos en peineta que ocupan espacio en la superficie, se podría hablar de armonía.

Respecto a lo integral, entiendo que la concesionaria ha dicho que esto no es un mall, sino que más bien va a tener un piso de servicio y comercio, que es complementario con la oferta de servicios que hay en la zona, por lo que no va a estar compitiendo deslealmente, ni quitando público a los locales que existen.

**- ¿A qué apunta o cuál es el norte la construcción del proyecto "Zoccalo"?**

Es importante entender, primero, que este proyecto cumple con la normativa, incluso se está sometiendo al tema de evaluación de impacto ambiental, y apunta a recuperar con inversión, pero también con nueva actividad, un barrio comercial que en último tiempo se ha visto muy degradado; primero, por los portonazos, y luego, por la crisis del covid. Si hay personas que estarán dispuestas a invertir y beneficiará no sólo a los locales comerciales de este edificio, sino a los ya existentes, debiera ser un buen proyecto y seguir adelante.

**- ¿Cómo se conjuga la apuesta de recuperar inversión en un sector, con las molestias asociadas al tiempo que tomará su construcción?**

Esto depende mucho del proyecto de arquitectura, de ingeniería, y de cómo se planifican las obras. Además no es una situación nueva, cuando se hicieron los estacionamientos subterráneos en Isidora Goyenechea, también hubo mucho escepticismo de parte de los locatarios de restaurantes respecto lo destructivo que iba a ser. Si esto se hace programado, y se permite y se garantiza la accesibilidad de esos locales comerciales durante la obra, no debería haber mayor perjuicio. Entiendo, además, que de estos nueve meses de construcción en superficie, no sería un cierre permanente, sino que por etapas.

**- Muñoz dice en la carta a *El Mercurio* que el proyecto "aportará al cuidado del medio ambiente, disminuyendo el uso de automóviles en la superficie, promoviendo el uso de transporte limpio a través de espacios de carga para vehículos eléctricos". ¿Cómo la construcción de estacionamientos terminará por promover este tipo de transporte?**

La mejor política para bajar a la gente del auto, es cobrar por el uso del auto. En ese sentido, si hoy en día si hay personas que van a restaurantes o tiendas de Alonso de Córdova, y dejan su auto en calles adelañas, congestionándolas y ocupando espacio público, qué mejor que esas personas tengan que pagar por estacionarse bajo tierra, porque eso va generar una zona de exclusión y esa es una buena política de desincentivo del uso del auto.

Si se mantiene la ciclovía de Alonso de Córdova, o que la gente llegue caminando desde los barrios, o en movilidad activa con transporte público a este Boulevard, los que quieran ir en auto se verán obligados a pagar.

**- ¿Y el cuidado del medioambiente en la propia construcción?**

Sí es importante es que no se destruya los árboles, que se vele porque la masa arbórea no se vea afectada.

**- ¿Cómo se enfrenta la resistencia en la comunidad?, considerando que estos proyectos deben también tomar en cuenta sus opiniones...**

Por supuesto, pero aquí hay que aclarar qué es la comunidad. En general, estos proyectos de estacionamientos concesionados que generan una zona de exclusión donde no se puede estacionar, eso no es para los vecinos. Ellos tienen tienen tarjetas de vecinos, que les permite estacionar fuera de sus casas, y esto es para las personas que vienen de afuera del barrio.

Si tú tomas la decisión de moverte en 3 toneladas de fierros humeantes, para ir a un restaurant, cuando puedes irte en Uber, taxi o bicicleta, bueno, paga el costo asociado. Es hora de que los automovilistas entiendan que tienen internalizar el costo social de moverse en tres toneladas de fierros humeantes.

**- Finalmente, ¿cómo conversa en el espacio público la opción de agregar un strip center con las características del comercio que ya existe en la zona?**

Yo creo que este un barrio que siempre ha sido mixto, no solo hay galerías de arte, también existen librerías, restaurantes, hamburguesería, por lo que incorporar comercio complementario, va a aumentar la diversidad y no tiene por qué desperfilarlo. Esto no viene a dañar el carácter o espíritu que había, al contrario, lo va a mejorar porque va a sacar los autos de la superficie y aumentar las áreas de paseo.

¿Encontraste algún error? Avísanos

PUBLICIDAD

No compatible source was found for this media. MÁS INFO