



El nuevo pulmón verde estará ubicado sobre la autopista.

Con extensión de dos kilómetros, debería estar listo el 2030

Así es el proyecto para cubrir de verde la Autopista Central

JORGE NÚÑEZ

En la carrera por mejorar la calidad de vida de sus habitantes, muchas metrópolis invierten fuertes sumas de dinero en planes que intentan revertir los problemas causados por grandes infraestructuras urbanas, como líneas férreas y autopistas.

Mientras Nueva York recicló una vieja línea de metro para crear el famoso High Line Park y Madrid transformó en parques las grises autopistas que bordeaban el río Manzanares, Santiago entrará al ruedo escondiendo de la vista a una de las "cicatrices" más grandes de la ciudad.

Se trata de la Autopista Central, que en su tramo que cruza la comuna de Santiago, será techada al nivel de la calle, para dar espacio a un nuevo parque urbano.

De cumplirse los plazos del Ministerio de Obras Públicas (MOP), las nuevas diez hectáreas de superficie, que se extenderán sobre los dos ki-

Aunque no será posible poner grandes árboles, sumará diez hectáreas de áreas verdes al Gran Santiago.

lómetros de vía soterrada que hay entre las avenidas San Pablo y Toesca, debería estar terminado en 2030.

"Hablamos de una obra emblemática, que ha tenido mucho trabajo en distintos ámbitos; no sólo de la municipalidad, sino también de las escuelas de arquitectura, que se han preocupado de imprimir calidad al proyecto", aseguró la ministra Jessica López, quien aprovechó el Día Mundial del Medio Ambiente, "para anunciar la decisión de ejecutar esta obra, que no solo beneficiará a las 400.000 personas que habitan la comuna, sino también a quienes circulamos y trabajamos en ella".

Según la jefa del MOP, aunque en principio el proyecto de 250 millones de dólares considera la creación de 104 mil metros cuadrados de superficie, esta podría ampliarse en nuevas etapas.

Servicios

Además de áreas verdes, el MOP puso otras exigencias, como la inclusión de ciclovías, estaciones intermodales y otros espacios dedicados al deporte y esparcimiento.

Para alcaldesa Iracé Hassler éstas son buenas noticias. "Es un proyecto de tremendo impacto, ya que pasaremos de una herida, de una cicatriz en la ciudad, a un nuevo pulmón, a un espacio de encuentro, que mejorará las condiciones de vida de nuestras vecinas y vecinos". Tras ello, insistió en la importancia de crear más y mejores áreas verdes en toda la ciudad.

Lo mismo cree el director general de la concesionaria VíasChile Andrés Barberis, quien aseguró que "estamos muy entusiasmados con este proyecto, que se enmarca dentro del programa del MOP llamado Buen Vecino, que busca mejorar la calidad de vida de los vecinos de las autopistas".

Además, adelantó que "uno de los mayores beneficios que traerá este parque, será la reducción del ruido que producen el Metro y la autopista", por lo que "también estamos analizando una intervención en la zona de Blanco Encalada, ubicada un poco más al sur".

Anhelos ciudadanos

Sobre la transformación, Pablo Allard, quien además de arquitecto y urbanista, es el decano de la Facultad de Arquitectura y Arte de la Universidad del Desarrollo (UDD), opina que es más que necesario.

"Es un anhelo de hace más de 60 años, desde que se construyó la entonces avenida Norte-Sur generando una barrera física o cicatriz que segregó el barrio poniente de las dinámicas de desarrollo que vivía el centro histórico y comercial de Santiago", asegura el académico, quien destaca la complejidad del plan.

"Lo primero es entender que se trata de una obra muy costosa y compleja, ya que existen restricciones estructurales de la autopista y las líneas de Metro, sumado a que se trata de grandes superficies que tendrán que ser cubiertas con vigas y losas, donde además será difícil plantar árboles de raíz profunda", explica.

"En ese sentido, más que cubrir totalmente el tramo de la autopista, preveo que será más bien una sumatoria de plazas o "plazarelas" que cubrirán parcialmente la vía, en aquellos tramos donde se requiera mayor conectividad peatonal y superficial en el sentido oriente poniente".

Los primeros estudios se extenderán por 12 meses, por lo que el 2025 se esperan los detalles definidos del trazado arquitectónico. Estos estudios tienen que ver con la coordinación y modelación del proyecto teniendo en cuenta las líneas de Metro, la ventilación de las mismas, entre otros factores.