

ESPACIO ABIERTO

Sanando las heridas

Pablo Allard
Decano
Fac. de Arquitectura
UDD



El miércoles pasado, la ministra de Obras Públicas Jessica López confirmó el anuncio del Presidente Boric de la construcción de un Parque Urbano Sobre la Autopista Central de Santiago. Un anhelo de hace más de 60 años, desde que se construyó la entonces avenida Norte-Sur, que si bien mejoró la conectividad metropolitana y nacional, por su diseño en trinchera abierta generó una barrera física que segregó al barrio poniente del centro histórico y comercial de Santiago.

Se estima que el nuevo parque tendrá una in-

versión aproximada de US\$ 250 millones para cubrir al menos dos kilómetros de autopista con áreas verdes, ciclovías, estaciones intermodales y otros espacios públicos que deberían estar materializados al 2030.

Si bien todavía no existe un proyecto definitivo, desde hace al menos 40 años que han surgido ideas para cubrir la Autopista Central; en los años 80 el arquitecto Francisco Vergara junto a estudiantes de la UC propusieron una serie de plazas con jardines desde Balmaceda hasta la Alameda. En los mismos años el arquitecto Cristián Boza presentó una serie de edificios sobre la autopista, siguiendo el modelo de los “derechos de aire” que se aplicaron en la autopista Turmpike de Boston, donde se entregaron incentivos normativos para construir edificios con plazas y espacios públicos sobre la autopista.

A mediados de los noventa, el urbanista Marcial Echeñique propuso una plaza con dos grandes edificios en el nodo los Héroes de la Alameda. En 2011 nuevamente Boza con Fernando Montes proponen cuatro torres unidas por una pérgola sobre la autopista, una bóveda vegetal continua que se extendía desde Balmaceda hasta la Alameda. Finalmente, el 2015, bajo el mandato de Carolina Tohá la municipalidad de Santiago hizo un estudio con un consorcio francés para cubrir el mismo tra-

mo, y la facultad de Arquitectura de la UDD desarrolló por encargo del Ejército una “plazarela” para unir el Museo Histórico Militar con el Edificio Ejército Bicentenario.

Esta multiplicidad de propuestas da cuenta de lo necesaria que es la debida inserción urbana de nuestras infraestructuras, que hoy más que nunca se justifica dado el deterioro y abandono que está viviendo el centro de Santiago.

Pero no será un camino fácil. Se trata de una obra muy costosa y compleja, ya que existen restricciones estructurales de la propia autopista y las líneas de Metro que, sumado a que se trata de grandes superficies, tendrán que ser cubiertas con extensas vigas y losas, donde será difícil plantar árboles de raíz profunda. En ese sentido, más que cubrir totalmente la autopista con un parque continuo, preveo que será más bien una sumatoria de plazas o “plazarelas” que cubrirán parcialmente la autopista. De ser exitosa, esta estrategia podría replicarse en otras autopistas diseñadas como trincheras abiertas tales como Américo Vespucio Sur, y algunos tramos urbanos de la Ruta 5.

Se trata de una gran noticia, donde la herida ya no sane como cicatriz, sino como un tejido que repara y celebra una nueva relación entre infraestructura y ciudad.