

VIALIDAD Y VIDA URBANA

Los proyectos y obras de vialidad que se estudian y ejecutan en Santiago provocan o estimulan cambios en el tejido urbano y ofrecen posibilidades a la remodelación de los sectores adyacentes a las nuevas vías, terminando por modificar el carácter y la vida misma de la ciudad.

En esta oportunidad se pretende presentar algunas ideas que surgen ante la perspectiva de destrucciones, modificaciones y creación de condiciones nuevas en el eje Oriente-Poniente de Santiago, a medida que avanzan las obras del ferrocarril metropolitano y de los proyectos de vialidad que lo acompañan. Estas notas se limitan al sector urbano del eje Oriente-Poniente: desde el cruce del camino de acceso a Santiago con la conexión al aeropuerto de Pudahuel, puerta internacional de la ciudad y del país, hasta la Puerta de Las Condes, punto de penetración del valle en la cordillera.

Pudahuel-Pajaritos: por su costado sur, el camino bordea una zona de riquísimas chacras que ofrecen el hermoso espectáculo de sus cultivos bien cuidados y siempre cambiantes. La preservación de estos campos, de mucho valor para la producción de alimentos para la ciudad, por la gran calidad del suelo y por su inmediata vecindad a ella, es indispensable además, como muestra de una voluntad nacional de cuidar y aprovechar intensamente nuestras escasas superficies agrícolas, y respetar los valores de la naturaleza. El conjunto habitacional que, desgraciadamente, se autorizó levantar en esta zona, podría quedar como la última avanzada de la ciudad en ella.

Al costado Norte del camino la situación es diferente; los terrenos calizos y más altos que allí se extienden están, en gran parte, ocupados por extensos barrios de viviendas, con importantes conjuntos de departamentos y casas de construcción reciente, rodeados de sectores de construcciones de menor calidad. Entre estos barrios y el camino se extiende una ancha franja de terreno que, con una mínima inversión en arborización y en mejorar las canchas de deportes que existen actualmente, se podría transformar en un parque de varios kilómetros de largo, que serviría de expansión a los sectores habitacionales y enmarcaría espléndidamente la vía.

La vista del centro lejano y sus torres, destacándose bajo el macizo cordillerano, es hermosísima y se valorizaría mucho más si se reemplazara la empalizada metálica que separa las pistas del camino por un seto bajo de arbustos perennes (pueden elegirse variedades que requieran poco o nada de riego).

En Pajaritos o Las Rejas, la avenida toma un carácter decididamente urbano. La Alameda y su prolongación en Providencia y Apoquindo no son concebibles como una autopista urbana. Tienen, ya, un carácter, por tradición y por la intensa vida de los barrios que atraviesa, generando formas de vida y espacios urbanos valiosos para todos los habitantes de la ciudad y no sólo para los automovilistas.

Las Rejas-Estación Alameda: cruza sectores mixtos de industrias, talleres y viviendas, con una edificación poco consolidada. En su contacto con la Alameda, estos barrios podrían generar un equipamiento que justificaría una política de inversiones y remodelación, con la oportunidad de acondicionar la zona de borde de la avenida y sus accesos a la más intensa vida urbana que provocará el funcionamiento del Metro.

El gran Centro de Salud en construcción, la Escuela de Artes y Oficios y el Templo Evangélico, son ejemplo del equipamiento de carácter metropolitano que puede recibir este sector de la Alameda. Los jardines plantados en la faja central son una buena separación entre calzadas, pero no son más que eso; para conformar el espacio de la avenida sería necesario arborizar sus costados con especies altas y frondosas.

Estación Alameda-Plaza Italia: el tercer sector de la vía, está constituido por la Alameda original, la antigua Cañada. Se extiende entre la Estación Alameda y la plaza Italia, dos importantes nudos

de circulación, cada uno de los cuales constituye un problema vial y urbano que merece un especial estudio.

La Alameda, que ha sido paseo, lugar de desfiles y manifestaciones cívicas, de monumentos, edificios públicos, iglesias y comercio; ayer de grandes residencias, hoy de clubes importantes, ¿cómo podría mantener su carácter y funciones, vitalizados por la accesibilidad que le dará el metro y un intenso flujo de tránsito vehicular?

En primer lugar, este tránsito debe ser controlado, al servicio de los sectores que atraviesa y no como un torrente que separe la ciudad en dos partes. Enseguida, deben acondicionarse los espacios peatonales, en forma que el público los use y goce como corresponde a lugares cívicos importantes. Varias medidas podrían tomarse para conseguir este fin: la primera, establecer aceras muy anchas y espaciosas, que reciban las salidas del Metro y permitan un movimiento, no sólo fluído, sino con agrado, del público. Luego, una magnífica arborización en las aceras, que conforme y unifique el espacio de la avenida. Los monumentos podrían ubicarse en las aceras articulándolos con los espacios destacados, que enfrentan edificios o lugares importantes; y algunos en el centro, en la faja de separación entre calzadas que ya está ejecutándose.

Por último, existe la posibilidad de enriquecer y aprovechar la vitalidad de la Alameda, expandiéndola a las zonas adyacentes, en una operación de remodelación urbana a ambos costados de esa avenida, a todo el largo de su tramo central, con penetraciones peatonales y vehiculares, destinadas principalmente a estacionamiento. Detrás de los edificios existentes en la Alameda, entre los cuales, aparte de los edificios públicos e históricos, hay muchos de valor representativo, estético o simplemente material que deben conservarse y restaurarse, se podría construir con una densidad y altura mayor que en la línea de la avenida, de modo que la población que allí trabaje o habite participe de la más intensa vida urbana. Algo ya realizado, en concordancia con esta idea, se producirá en la Remodelación San Borja, cuando se complete y abra al público el espacio interior, paralelo a la Alameda, entre la Universidad Católica y la Plaza Italia.

Plaza Italia-Tobalaba: La avenida Providencia es la prolongación natural de la Alameda hacia el Oriente. El primer tramo, entre el Parque Gran Bretaña y su borde de edificación habitacional muy consolidado, no parece que debiera sufrir mayores modificaciones con los trabajos del Metro. Ojalá se haga un esfuerzo para reconstruir el Parque en el esplendor del proyecto original. En ese tramo la avenida se acerca al río, que también corta la ciudad de Este a Oeste y, sobre éste, domina el cerro San Cristóbal. Este contacto visual hace del recorrido una pausa agradable en el tránsito intenso entre el centro metropolitano y el sub-centro que aparece al Oriente de las Torres de Tajamar.

En efecto, después de finalizar el parque y hasta Tobalaba, la avenida Providencia se ha convertido en uno de los lugares más vitales de la ciudad, con una intensa actividad comercial y social, en pleno crecimiento.

Providencia es, hoy día, una de las vías mejor equipadas y mejor edificadas de la ciudad, a pesar de que sus aceras y arborización podrían ser mucho mejores. Al mismo tiempo, es una de las pocas arterias importantes que dispone de otra vía paralela de alternativa, que es la avenida Costanera o Andrés Bello (también el sistema de calles al Norte del río cumplen ese papel).

Se ha decidido construir el Metro, entre el Tajamar y la avenida Los Leones, siguiendo un trazado más o menos paralelo a Providencia, llegando a separarse hasta unos 80 mts. al Sur de ésta y aprovechar esta operación para abrir una nueva avenida del mismo ancho que la actual: Nueva Providencia.

El nuevo trazado no parece que mejoraría las condiciones del tránsito, que, por el carácter de las actividades que se desarrollan en Providencia, no debiera ser muy rápido, sino que por el contrario, generaría cuatro complicadas intersecciones y derivaciones. es para Para mejorar la vialidad a través de la comuna sería más importante

habilitar, completando algunas conexiones y realizando algunas rectificaciones y ensanches, una o dos de las calles comprendidas entre Providencia y Pucuro, que dan acceso a los sectores habitacionales al Oriente de Tobalaba.

Es posible sin embargo, que el trazado del Metro que se propone, si se realizará reduciendo la expropiación y demolición al mínimo y aprovechando tramos de calles existentes, fuera compatible con la mantención de los valores actuales del barrio: la escala de las calles que llegan a Providencia, los árboles y jardines, y muchas casas de hace 40 o más años, que se conservan en buen estado y en pleno uso. En relación con el paso del Metro podrían establecerse penetraciones peatonales y vehiculares de servicio y estacionamiento y se estimularía la transformación del sector de acuerdo con la política planteada desde hace tiempo por la Municipalidad en el sentido de ampliar la influencia de la Avenida Providencia, su actividad comercial y de oficinas a las zonas vecinas.

Tobalaba-Estadio Italiano. En la avenida Apoquindo, el Metro y su amenaza de excavaciones y transformaciones nos han abandonado; pero la presión de la ciudad hacia el Oriente está cambiando rápidamente su carácter, tratando de transformarla en una continuación de Providencia, con su vida comercial y carácter juvenil. Sin embargo, el no tener un "hinterland" suficientemente denso, sus aceras discontinuas no reciben un movimiento intenso de peatones, y el tránsito vehicular, dominado por los autos particulares, se hace más intenso.

Quizá aquí conviniera reforzar los nudos; concentraciones comerciales que han aparecido a lo largo de su trayecto. Algunos de estos centros tienen un carácter algo desolado, poca densidad, mucho y muy aparente espacio de estacionamiento y pobre arborización. ¡Que diferente es el ambiente que se crea en la bifurcación de la avenida, entre la Casa de la Cultura de Las Condes y el Estadio Italiano: los parques añosos y una casa que es un ejemplo de uso actual de nuestra arquitectura tradicional!

La avenida Las Condes lleva el flujo que atraviesa la ciudad hacia la entrada del Cajón del Mapocho, en la cordillera. Dos tramos diferentes se aprecian en esta última parte de la vía.

El primero, del Estadio Italiano hasta la conjunción con la avenida Kennedy en Tabancura, corre en medio de sectores consolidados de una construcción doméstica de escala modesta. Aquí, de nuevo, una buena arborización daría énfasis a la avenida, recordaría que es parte del eje vital de la ciudad y prepararía a los transeúntes para entrar en el espectáculo único del tramo siguiente.

Desde Tabancura al Oriente, la vía, que, al recibir el flujo de la avenida Kennedy, tiende a convertirse en camino suburbano, de tránsito rápido. Pero el paseo que se produce cada domingo, cuando salen miles de santiaguinos a asomarse a la cordillera, le restituye su verdadero carácter.

Es importantísimo preservar la proporción de espacio libre y vegetación que hace de este extremo del valle, de San Francisco de Las Condes a la Dehesa, una reserva para el solaz y esparcimiento de la gran ciudad, apta para ser destinada a instituciones de uso comunitario, deportivas, escolares, etc., manteniendo mientras sea posible, los huertos, que le dan colorido en otoño y primavera. Especial atención debiera tenerse para que el comercio al borde del camino, que contribuye a su función de paseo (restaurantes, venta de frutas, tiendas de artesanía y curiosidades) no erosione, con espacios de estacionamientos mal dispuestos y cartelones de publicidad, la armonía del paisaje.

Mientras desaparecen tras la cortina de los cordones inmediatos de la precordillera, los ventisqueros brillantes del macizo del Plomo y La Paloma, con el campo visual limitado por los verdes faldeos punteados de casas entre jardines al Sur, y la silueta del Manquehue y del cerro Alvarado al Norte, se llega al fin de la avenida: la Puerta de Las Condes, entrada al camino cordillerano, al paisaje agreste donde la fuerza de la naturaleza domina sin contrapeso y nos hace olvidar la ciudad que desaparece tras el primer recodo de los cerros.

Arquitecto, Mario Pérez de Arce L.

