LA NUEVA PROVIDENCIA

El Departamento de Urbanismo de la Municipalidad de Providencia, como su tarea fundamental, se ha visto abocado a la transformación de su Plano Regulador para adecuarlo al rol urbano que le cabe cumplir a la Comuna dentro de la ciudad.

Debiendo constituir un polo que permita la descentralización del centro tradicional de Santiago, para convertirse en un subcentro de servicios y equipamiento de la ciudad, en especial del área Oriente de ésta, es que ha debido plantear transformaciones en su estructura urbana que permitan un desarrollo orgánico a las nuevas actividades que en ella sean acogidas.

Dentro de este planteamiento general que ha propuesto cambios substanciales en la totalidad del Plano Regulador de la Comuna y en conformidad al Plan de Desarrollo Local se ha estudiado proyectos específicos. Dentro de éstos proyectos, nos ha parecido que el del Sector Nueva Avenida Providencia, por su magnitud, ubicación e incidencia como elemento promotor de desarrollo, es el proyecto que en forma más relevante ejemplariza el planteamiento general antes expuesto.

No quisiéramos en esta presentación hacer una explicación del proyecto mismo, que fuera de sus planos específicos requeriría una exposición de los antecedentes que lo hicieron posible, que teniendo como base el proyecto de modificación del Plano Regulador y sus antecedentes, lo componen estudios especiales de levantamientos topográficos, planos de dureza, estudios de tránsito, estudios sobre estacionamientos de automóviles, estudios de factibilidad, tasaciones de las propiedades afectadas, estudios comparativos de los costos de distintas alternativas, estudios legales para la captación de plusvalía, etc., muchos de los cuales fueron pedidos por este Departamento a especialistas que no pertenecen al Municipio.

En esta presentación nos interesa exponer los fundamentos que dan a la obra la expresión urbana que proponemos.

El tramo de Avenida Providencia que proyectamos se encuentra sobre el eje Oriente Poniente de Santiago, cuyas prolongaciones al Oriente con Av. Apoquindo nos llevan hasta la cordillera y al Poniente con la Alameda su prolongación hasta la costa de Valparaíso.

El estar montado sobre un eje de actividad de la ciudad, cuando la simultaneidad de las comunicaciones y la velocidad de los desplazamientos irrumpen en la estructura urbana, muchas veces imponiendo sus leyes, entrando en conflicto con la necesaria detención capaz de generar un lugar de encuentro, un "centro", nos vemos ante la tarea de proponer una nueva estructura en la que "la detención en el desplazarse" pueda adquirir forma en el espacio urbano.

Hoy el conflicto en la Avenida Providencia está declarado, y se está llegando rápidamente a su punto de saturación que hará imposible el desplazarse o el estar y detenerse.

Proponer un nuevo ensanche a la Avenida, fuera de los problemas de su actual dureza, creemos que sólo considera uno de los factores, el desplazamiento, aumentando el caudal de un río que aislaría cada vez más sus bordes.

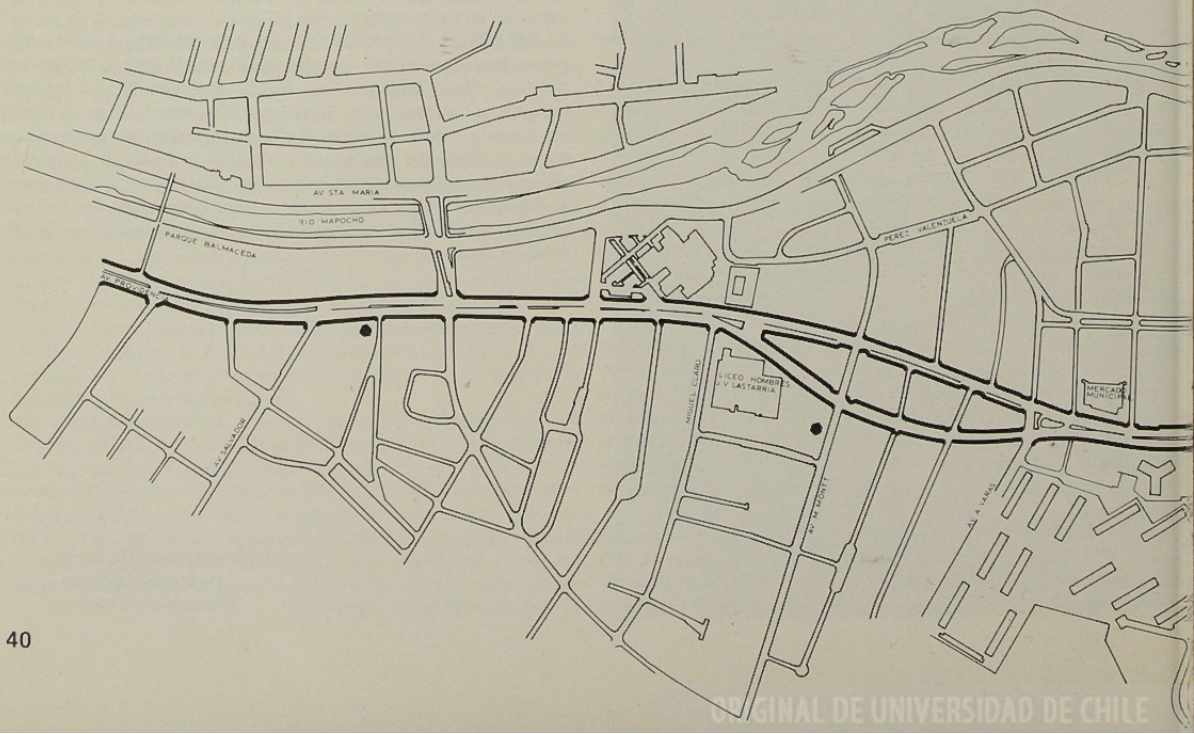
Proponer avenidas paralelas de alternativas, además de mantenerse en la solución de sólo uno de sus factores, significa desconocer su situación sobre el eje que la generó y que es su base de sustentación.

Por eso proponemos un remanso capaz de generar un "Centro" cuya característica sea "la detención en el desplazamiento"

Proponemos una nueva estructura, constituida por una avenida de dos brazos, para circulación de vehículos, en el sentido del eje Oriente-Poniente separados entre sí en un máximo de 80 metros.

Para fijar esta distancia fué necesario conciliar el paso de un nuevo brazo al Sur de la avenida actual por una zona blanda que la hiciera factible, y tener una distancia entre ellas que permitiendo el desarrollo de construcciones, estas no constituyan una separación que impida su funcionamiento como una unidad de circulación.

El proyecto entrega al vehículo cuatro pistas libres en cada sentido, estacionamientos al paso, pero debidamente protegidos, que equivalen a más de tres veces los que actualmente existen en el sector, sin considerar un plan de estacionamientos de uso



ORIGINAL DE UNIVERSIDAD DE CHILE

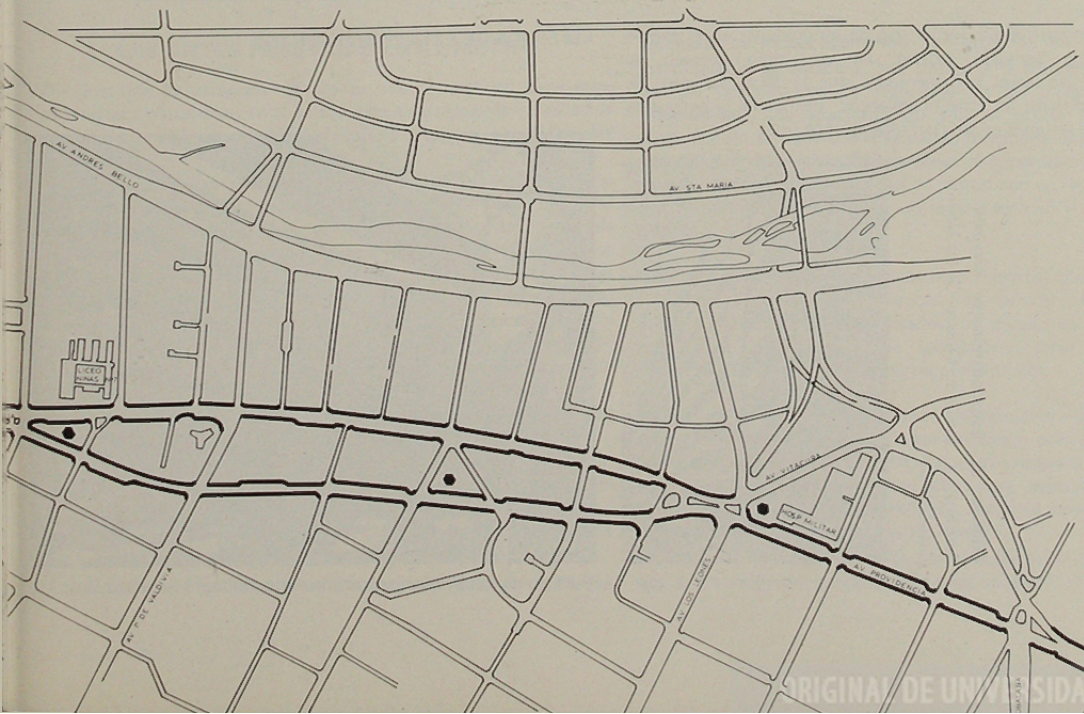
prolongado y posibilidad de giros en ambos sentidos en todos los cruces.

El proyecto entrega al peatón fácil acceso al sector, veredas ensanchadas y protegidas de la circulación de vehículos, que permitan la existencia de árboles y bancos, pasajes peatonales, plazoletas exteriores y en el interior de las manzanas, y un uso del suelo en los niveles peatonales que le aseguren una continuidad de fachadas vivas. Al angostarse las actuales pistas de vehículos y tener un sólo sentido de tránsito se facilita su cruce, cruces que en etapas se irán complementando con pasos bajo y posteriores sobre nivel.

Las normas que reglamentarán el uso y características del sector, que comprenden una franja de aproximadamente 400 metros de ancho a lo largo de la Nueva Avenida Providencia, permiten la existencia de comercio, oficinas, servicios, equipamiento y vivienda en alta densidad; y su implementación será responsabilidad de los arquitectos que ejecuten los proyectos específicos, con la libertad necesaria para proponer todos los elementos de construcción que puedan enriquecer y dar vida a los espacios, para acoger los actos que en ellos se desarrollen.

Un factor que nos parece importante considerar en el proyecto propuesto es el paso del Metropolitano por el sector. Pensamos que un sistema de ferrocarril subterráneo debe unir los centros urbanos, para lo cual el brazo Sur que se propone para la Nueva Providencia, ya sea en su totalidad o al menos en su zona más conflictiva entre Carlos Antúnez y Los Leones, posibilita una buena solución como alternativa del trazado de la Línea 1 en este sector, evitando así la destrucción la actual avenida. Al respecto el proyecto consulta también todos los estudios que en combinación con las oficinas del Metro de Santiago se han realizado considerando la posibilidad de dicho paso.

DEPARTAMENTO DE URBANISMO
MUNICIPALIDAD DE PROVIDENCIA



ORIGINAL DE UNIVERSIDAD DE CHILE