LITORALPRESS

Fecha: 06-08-2025
Medio: Las Últimas Noticias
Supl. : Las Últimas Noticias
Tipo: Noticia general
Título: Tres obras simultáneas complican, desordenan y a ratos colapsan el entorno del Costanera Center

Pág. : 4
Cm2: 724,6
VPE: $ 3.984.834

Tiraje: 91.144
Lectoría: 224.906
Favorabilidad: No Definida

Embotellamientos, además de mucho ruido y polvo congestionan entorno del centro comercial

Tres obras simultáneas complican, desordenan y a ratos colapsan el entorno del Costanera Center

Arquitectos y urbanistas diagnostican y proponen soluciones drásticas, pero realizables, para mejorar el tránsito vial y peatonal.

JORGE NÚÑEZ

ELISA VERDEJO

1. Futura estación del Teleférico. 2. Pique para la línea 7 del Metro. 3. Nueva rampa de salida del Costanera Center hacia la calle Holanda.

Hace rato ya que el Costanera Center se convirtió en una postal de Santiago y por lo tanto en un imán de turistas tanto nacionales como extranjeros. El problema es que en torno de su enorme torre, inaugurada el año 2012, se están desarrollando tres obras simultáneas que generan ruido, polvo, desorden y a veces hasta caos vial.

Tome nota: en menos de cuatro cuadras se construye una estación del futuro Teleférico Bicentenario (MOP), se trabaja en un pique para tuberías que permitirán el funcionamiento de la futura Línea 7 de Metro y se habilita una nueva rampa de salida del centro comercial, que permitirá salir directamente por calle Holanda hacia el sur.

Problema cotidiano

Américo Ibarra Lara, director del Observatorio en Política Pública del Territorio de la Facultad de Arquitectura y Ambiente Construido de la Usach, afirma que "la simultaneidad de intervenciones en el sector, sumada a incómodas pasarelas y malos accesos, configuran un paisaje donde la infraestructura está presente, pero sin que se perciba una coordinación, lo que ha convertido al eje Apoquindo–Nueva Tobalaba–Providencia en un problema vial cotidiano, tanto para peatones como para conductores".

Más duro es Filipe Temtem, director de Extensión de la Facultad de Arquitectura, Arte y Diseño de la Universidad San Sebastián, quien cree que el problema urbanístico creado a los pies del Costanera es consecuencia de un diseño urbano que fue concebido para el automóvil.

"Ubicado en un punto neurálgico de flujos vehiculares, el complejo terminó convertido en una verdadera isla de consumo, desconectada de su tejido urbano", asegura.

> "El complejo terminó convertido en una verdadera isla de consumo desconectada de su tejido urbano"
>
> Filipe Temtem, académico Universidad San Sebastián

El resultado es una conectividad restringida y baja fluidez en el espacio público. "Esta segregación vial impide un equilibrio entre movilidad motorizada y no motorizada, fragmentando el entorno y volviendo la zona poco accesible y poco amigable para quienes caminan o se desplazan en bicicleta".

Algo drástico

Ante los enormes embotellamientos, el ruido y la polvareda que levantan las tres obras, Sebastián Gray, arquitecto y académico de la Escuela de Arquitectura UC, propone una serie de medidas radicales, pero realizables, la mayoría orientadas a mejorar el tránsito peatonal, que se concentran en muy pocos puntos de acceso al centro comercial.

Para mejorar el entorno, dice, habría que hacer dos cosas: "La primera sería demoler las tres fachadas ciegas del centro comercial, que dan a Andrés Bello, Nueva Tobalaba y Vitacura, con el objetivo de generar más entradas y salidas, más comercio y con él, mejor circulación peatonal y más seguridad para transitar por las veredas".

Lo otro, sería demoler la pasarela peatonal que conecta la calle Luis Thayer Ojeda con el segundo piso del mall y que hay momentos de la semana en que colapsa por la gran cantidad de personas que transitan por ella. "Demolerla permitiría recuperar el nivel de la calle, que actualmente está tan perdido que frente al acceso principal del centro comercial ni siquiera existe un paso de cebra que permita acceder a él", dice el Master of Science in Architecture Studies, del Massachusetts Institute of Technology 1988.

A eso, afirma, hay que agregar que llegar en micro es prácticamente imposible, porque pese a que en las calles que rodean al mall hay paraderos, desde la mayoría de ellos no se puede acceder al mall sin cruzar por la pasarela.

Unión comunal

El decano de la Facultad de Arquitectura y Arte de la Universidad del Desarrollo, Pablo Allard, también mira con preocupación lo que ocurre en el lugar.

"Para dar espacio y ordenar el transporte público que pasa por el sector, hay que generar una explanada que cubra el canal San Carlos, una superficie que una las comunas de Providencia y Vitacura, y que a la vez permita generar espacios comerciales y peatonales de calidad", asegura.

Para el Doctor of Design Studies de la Universidad de Harvard y socio de Allard y Partners, "es urgente desarrollar un proyecto que integre no solo el entorno inmediato del Costanera Center, sino que además incluya a otras zonas cercanas", como Sanhattan o el primer tramo de la avenida Tobalaba.

"Solo así lograremos recuperar un espacio valioso y desaprovechado, que tiene un potencial enorme, no solo para Providencia, Las Condes y Vitacura, sino para toda la ciudad".