

UNA PROPOSICION PARA EL CENTRO METROPOLITANO.

Como desatar los nudos de tránsito con bajo costo y factibilidad inmediata.

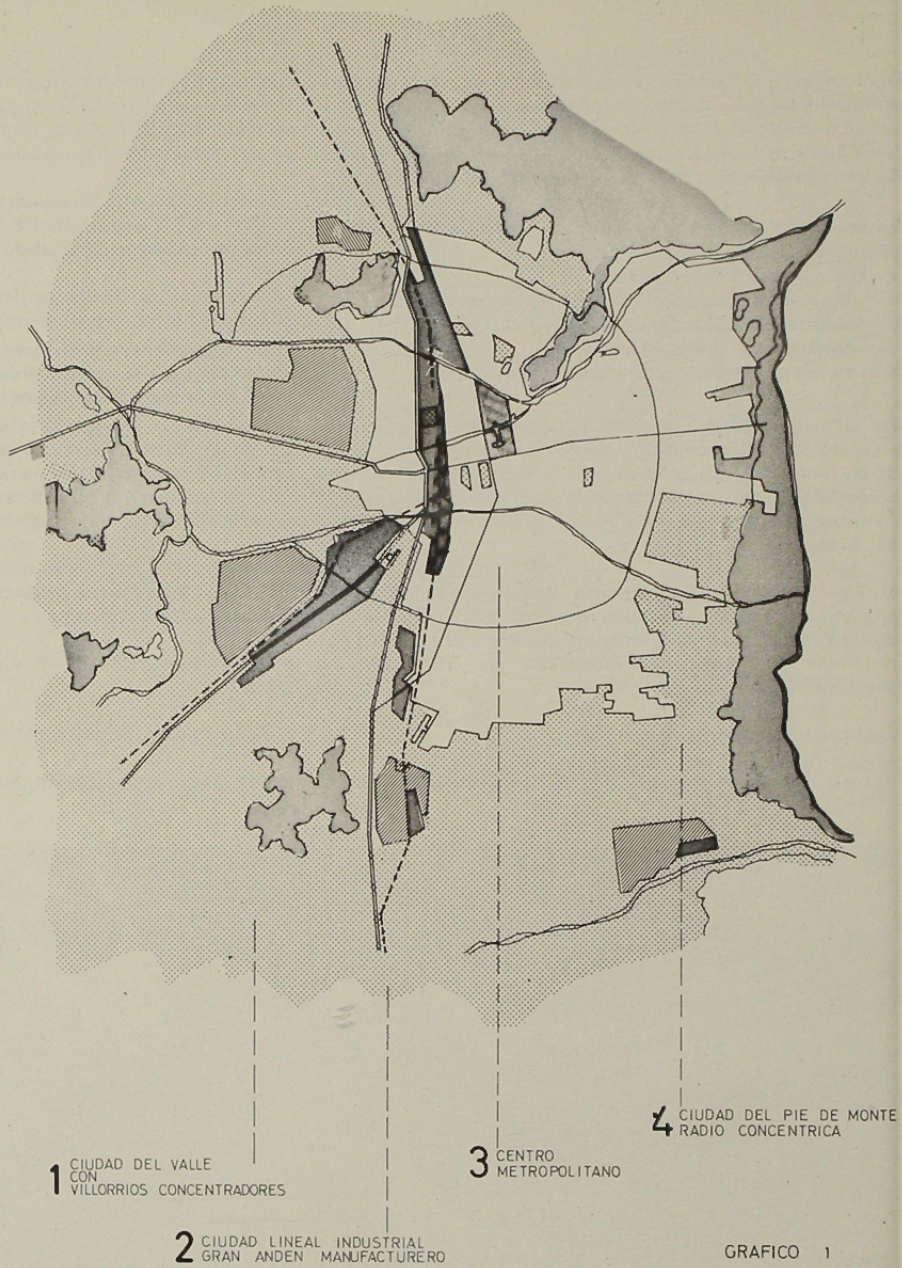


GRAFICO 1

A partir de estudios de estructuración espacial para el mejoramiento urbano, Cormu ha desarrollado una solución para los problemas de tráfico del Centro Metropolitano, que se expone esquemáticamente en el presente escrito.

LA CIUDAD Y EL CENTRO.

Santiago no es sólo una ciudad administrativa, cosa que justificaría una estructura radio concéntrica, sino es también un centro industrial. Por esto se ha conformado entre el trazado del ferrocarril y la Panamericana un eje industrial que es preciso consolidar y regular. Por otra parte es también un centro agrícola con ricas tierras de primera de riego que inician el Valle Central. Por ello Quilicura, Renca, Barrancas, Maipú, San Bernardo y Puente Alto se están constituyendo en Villorrios Satélites, con alojamiento y servicios para la población que trabaja en el eje industrial y en el valle agrícola. Este orden, complejo de cordillera a mar, se describe en el gráfico 1, señalando la ubicación del Centro

y sus principales accesos.

Los Centros, llamados Metropolitanos, en los sistemas urbanos policéntricos, (centros metropolitanos, para-metropolitanos y comunales), cumplen una función no sólo urbana, sino regional y en este caso también nacional. Se debe poder pues acceder a él con facilidad desde fuera (la región y el país) y desde dentro (interior del radio urbano). Su función, al igual que la antigua Plaza de Armas es tripe: 1. Comercio de productos de alta manufactura para el hogar y principalmente las industrias y oficinas. 2. Servicios públicos y privados de alcance regional y nacional y 3. Centro del ceremonial público, asiento del poder y plaza de manifestaciones de la ciudadanía.

En Santiago, este centro se ha extendido a un área de radio de ocho cuadras; de modo que, de sus bordes al interior, no se camina más de quinientos metros. Sin embargo, se ha presentado —a medida que la ciudad ha ido creciendo— además de un problema de saturación, un problema de accesibilidad vehicular. El área Oriente,

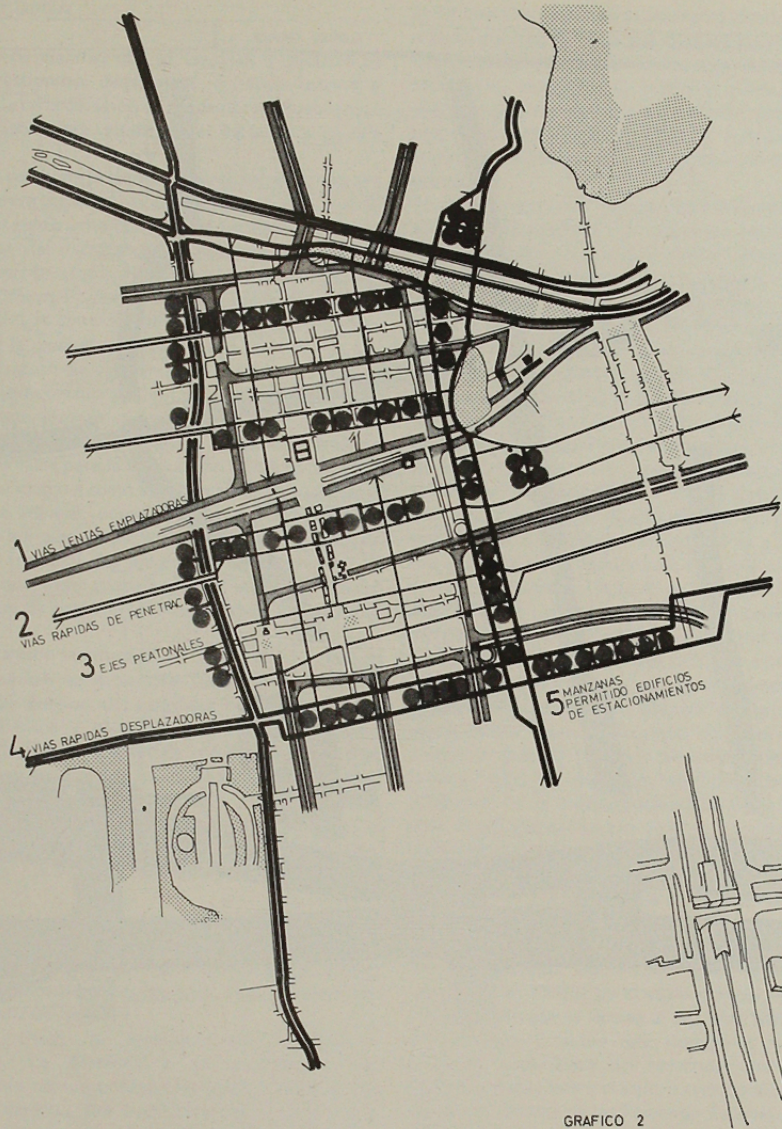


GRAFICO 2

que alberga la mayoría de los niveles directivos, técnicos y profesionales que laboran en el centro, tiene un solo punto de acceso vial claro: Plaza Baquedano. Esto ha provocado que la expansión por densificación haya atochado dicho acceso, de modo que ciertos servicios tienden a trasladarse hacia el Oriente, para evitar penetrar al área congestionada.

Es conveniente que algunos servicios de carácter local, abandonen el centro y se trasladen a las comunas periféricas; pero los que tienen un carácter regional o nacional conviene que permanezcan contiguos y en éste lugar, para facilitar la gestión de quienes vienen de fuera. Ello ha llevado a plantear el área Sur de la Alameda, entre San Isidro y la Norte-Sur, como el gran área de futura expansión, presentando así un mayor frente de penetración Oriente-Poniente.

ESTRUCTURACION PROPUESTA.

Para resolver el problema de un área tan compleja y congestionada, es preciso abordar simultáneamente tres aspectos: a) el de los

vehículos particulares en marcha (la cual tiende a ser constante y rápida) y de los detenidos (en los estacionamientos) b) el de la locomoción colectiva de superficie, que es lenta en su circular y congestionante en los paraderos, c) el de los peatones, que requieren veredas holgadas para la circulación, detención y el mobiliario urbano necesario (señalizaciones, propaganda, kioscos de venta, asientos, plantaciones, etc.).

Si la solución que se propone no contemplara uno de estos aspectos, éste haría que fracasasen los otros. Los peatones invaden los espacios para detención de las micros; éstas atascan las vías rápidas y los vehículos particulares ocupan las veredas como lugares de estacionamiento. Constituyéndose así un círculo cerrado que impide cualquier solución parcial.

Cormu propone especializar el uso de las calles. 1º.— Algunas pocas vías rápidas con mínimos cruces, para vehículos particulares.

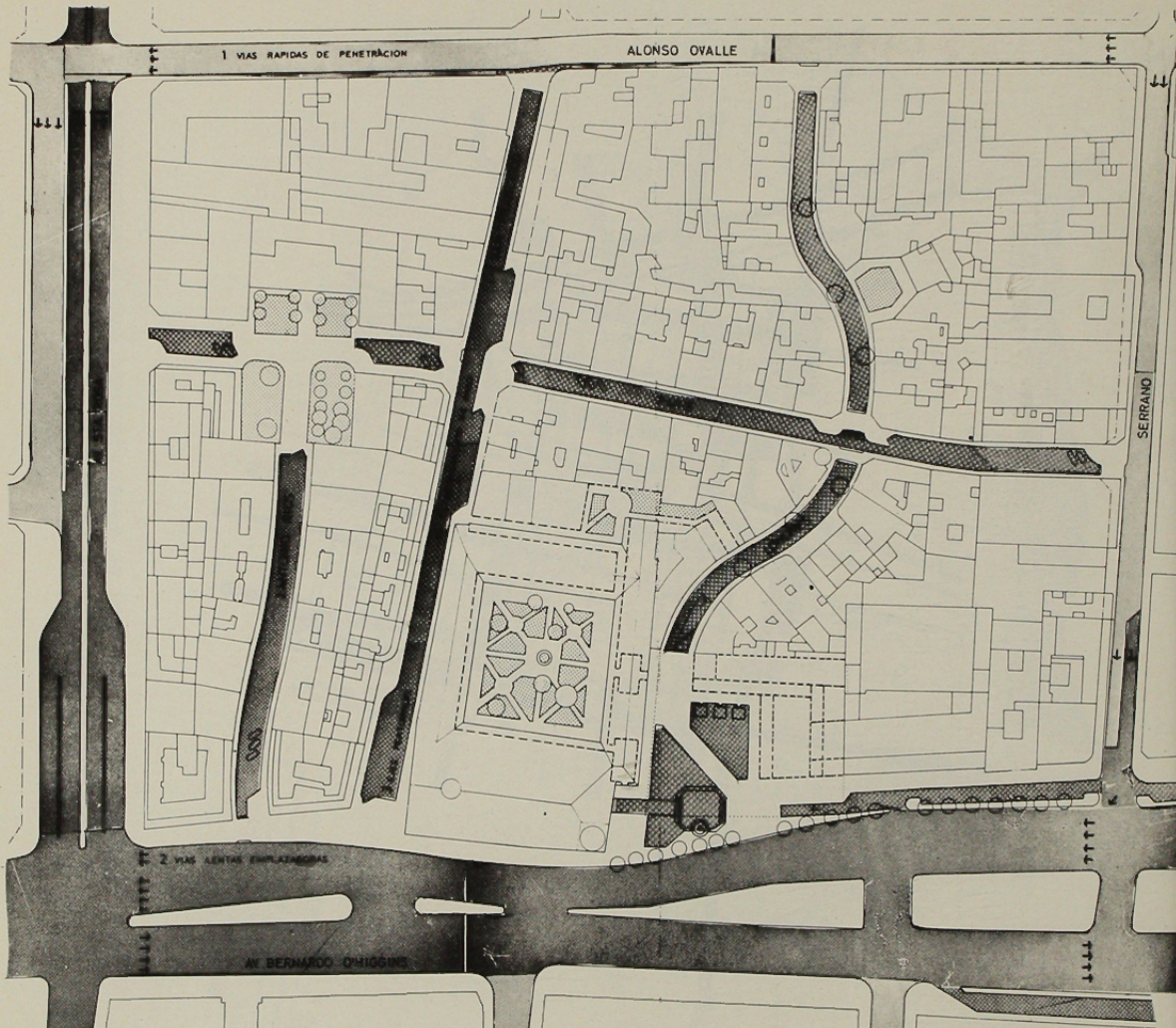


GRAFICO 3

Aprovechando el espacio del centro de las manzanas y buscando crear un espacio urbano amable para el peatón, se proponen edificios de estacionamientos sólo entre los pares de calles rápidas, con ingreso a través de las vías secundarias. Los frentes de éstos edificios, que den a espacios públicos abiertos, deberán ser habitables (oficinas, viviendas o comercio) en una crujía de mínimo 7 metros, dejando los vehículos al interior en espacios mediterráneos y subterráneos. 2º.— Circuitos exclusivos de locomoción colectiva, con paraderos diseñados especialmente, y veredas de mínimo 4 metros y medio. 3º.— Las calles cerradas al tránsito continuo se reservan a ejes peatonales exclusivos y/o estacionamientos de paso con parquímetro. Esta estructura se expone en gráfico 2.

ESTRATEGIA.

Por actuar en un área de estructura física tan endurecida y de alto costo (por el valor de la edificación como del suelo); la solución

busca la máxima eficiencia con el mínimo de obras. Se considera que tres pistas de ancho es el óptimo en perfil, (lo permiten en un sentido todas las calles, excepto contados cuellos de botella). El mayor rendimiento en el tránsito se producirá por la separación en cauces diferenciados de los flujos de distinta velocidad y por el distanciamiento de los cruces en las calles vehiculares rápidas. Las obras a ejecutar son básicamente de modificación de soleras, construcción de veredas y cambios en las señalizaciones de tránsito. Como ejemplo de las supermanzanas que se producen se acompaña una pproposición para el sector de la Iglesia de San Francisco, gráfico 3.

Arquitecto Ernesto Labbé A.
Jefe Departamento Técnico

Arquitecto Jaime Márquez R.
Jefe Subdepto. Estudios Urbanos