

IMPACTO DEL METROPOLITANO EN LA COMUNA DE SANTIAGO.

Una ojeada panorámica

La puesta en marcha del Ferrocarril Metropolitano ha de producir una serie de cambios en la Comuna de Santiago, parte de la ciudad que es la más antigua, la de edificación más vetusta y la de mayor uso por la población.

No es posible en este momento adelantar una proyección completa de estos cambios, sino más bien algunas especulaciones. Parece claro que un medio de movilización como el Metropolitano, al implantarse en una estructura bastante obsoleta como la que tiene el Area Central de Santiago, va a producir fuertes impactos que, si no son debidamente controlados, pueden ocasionar serios trastornos. Por esta razón la Dirección de Obras de la Municipalidad de Santiago está elaborando estudios a fin de dirigir los posibles cambios en el sentido más favorable para toda la ciudad:

—Se replantean los límites actuales y futuros del A.C.M. y de su área de servicio, determinando para cada etapa las funciones que puedan permitirse y las que deban o no alentarse.

—Se busca re-definir el rol del Area Central Metropolitana (A.C.M.) como principal centro de la ciudad, como lugar de encuentro, de relaciones y de actividades sociales, culturales y cívicas.

—Se desea crear las condiciones para mantener y ampliar los servicios que actualmente presta el A.C.M., tanto en oficinas como en comercio ampliándolo para que abarque sectores de consumo popular.

Se consultan espacios públicos que faciliten la vida cívica social y económica; se liberalizan las actuales Ordenanzas para que las futuras remodelaciones rompan la espacialidad de la manzana tradicional y diversifiquen y enriquezcan la vida actual del sector, facilitando un determinado nivel para actividades deportivas, espectáculos y diversiones, que mantengan el interés del área, tanto en días feriados como en horarios extra-trabajo.

—Se elaboran planos seccionales para respetar y dar realce al patrimonio histórico y/o arquitectónico existente.

—Por extensión, se encuentra en avanzada etapa de elaboración un Plan de Estructuración Urbana para toda la comuna.

Los impactos principales del Metropolitano tienen aspectos positivos y negativos que pueden analizarse así:

1. IMPACTOS FISICOS. (En el sentido urbanístico positivo).

1.1. VIALIDAD. Las líneas del Metropolitano se sumarán al plan de vialidad intercomunal y al plan de vialidad comunal integrando la nueva estructura de la comuna.

1.2. CIRCULACION. Puede preverse una racionalización de las líneas de locomoción colectiva de superficie que tenderán a relacionar los barrios con el nuevo sistema de transporte. Se deberá, por lo tanto, dejar calles de uso exclusivo de locomoción colectiva o particular, pudiéndose, como corolario, recuperar calles para uso exclusivamente peatonal e incluso transformables en lugares de esparcimiento, permanentes o esporádicos.

1.3. ZONIFICACION. El sistema radio-concéntrico del Metropolitano favorecerá el crecimiento del sector comercio y servicios en las zonas adyacentes; las zonas de industria mediana tendrán que alejarse del centro y reservarse zonas para pequeñas industrias y artesanía en andenes a distancia prudente de las líneas del Metro. Deberá reservarse zonas para estacionamientos, equipamiento comercial y de servicios personales alrededor de las estaciones.

1.4. DENSIFICACION HABITACIONAL. La Comuna de Santiago tiene una bajísima densidad habitacional de poco más de 100 Htes/Há con grave obsolescencia en su edificación e invasión de diversos tipos de actividades en las áreas habitacionales. El sistema

radio-concéntrico del Metropolitano puede convertirlo en una sucesión de talleres y mediana industria instalada en la deteriorada edificación existente si no se aplica una política adecuada. Por esta razón deberá implantarse densidades habitacionales altas en los sectores servidos por el Metro para disminuir en esta forma el tiempo empleado en los viajes al trabajo. Esta densidad pendularía entre los 500 a 1000 Htes/Há, sin necesidad de modificar en forma importante la infraestructura existente.

Un ejemplo de lo anterior son las nuevas normas que contempla la Ordenanza Especial para la zona adyacente a la vía Norte-Sur. Esta, que constituye parte de una ordenanza para el sector comprendido entre el río Mapocho, Cerro Santa Lucía, Alameda Bdo. O'Higgins y Av. Brasil regulará, dirigirá y controlará el área entre las calles Almirante Barroso, General Mackenna, San Martín y la Alameda Bernardo O'Higgins, en el cual solo podrá construirse conjuntos armónicos de edificios de habitación u otros fines que la Dirección de Obras Municipales haya determinado como necesarios al desarrollo integral del A.C.M.

Se exigen superficies mínimas de terreno, densidades habitacionales y de edificación, porcentaje de ocupación de suelo, estacionamientos, etc.

1.5. INFRAESTRUCTURA. La construcción del Metropolitano ha provocado la remoción y cambio parcial de las redes de alcantarillado, agua, gas, siendo sustituidos por otros nuevos de mayor diámetro o no, lo que facilitará la densificación de una faja de más o menos 200 metros a ambos lados de las vías afectadas.

2. IMPACTOS SOCIALES. La acelerada urbanización de Santiago provocó una violenta segregación socio-económica en la ciudad, reflejada tanto en los "barrios altos" como en las grandes poblaciones y en el deterioro de la Comuna de Santiago. En consecuencia, en el aspecto social, se espera que la influencia del Metropolitano se deje sentir positivamente en los siguientes aspectos:

2.1. Una recuperación de los barrios deteriorados de la Comuna, con erradicación adecuada de los actuales habitantes y ocupación futura preponderantemente por niveles económicos medios.

2.2. Recuperación del tiempo empleado en movilización para dedicarlo al trabajo o esparcimiento. La comuna deberá programar zonas de deporte, sectores comerciales y centros de esparcimiento y culturales ubicados en el A.C.M., lugar de confluencia de las cinco líneas del Metropolitano. Podrán disminuirse así las tensiones que afectan a los usuarios del sistema de transporte actual y que redundan en bajos rendimientos.

3. IMPACTOS ECONOMICOS. En este aspecto se puede solo generalizar dependiendo los efectos del estado económico general del país. Debe esperarse una mayor inversión de los recursos estatales en la Comuna en Servicios y Vivienda. Existen ya planes del Sinap y Cormu y posibilidades de inversión de fondos de las Cajas de Previsión destinados a vivienda a través de Corvi. Lo anterior sin perjuicio de las inversiones particulares, una vez que la dinámica del desarrollo urbano las haga atractivas, en hoteles, oficinas particulares, comercio, entretenimientos y viviendas, principalmente.

Municipalidad de Santiago
Dirección de Obras
Planeamiento Urbano