

PLANO SECCIONAL DESARROLLO URBANO EJES NORTE Y SUR RIO MAPOCHO COMUNA DE VITACURA

MEMORIA EXPLICATIVA

1. INTRODUCCION

En Octubre del 2013 el Alcalde y Concejo Comunal establecieron una Mesa Técnica de trabajo, para desarrollar diversos estudios tendientes a la elaboración del presente PLANO SECCIONAL DESARROLLO URBANO EJES NORTE Y SUR RIO MAPOCHO para el sector norte de la Comuna de Vitacura, de manera de orientar la toma de decisiones respecto a aquellas obras de espacio público, áreas verdes, parques, vialidad y transporte público necesarias para conducir en forma sustentable el desarrollo futuro de la zona norte de la comuna.

La Mesa Técnica contempló un grupo de especialistas y estudios en arquitectura, diseño urbano, paisajismo e ingeniería de transportes, que trabajaron directamente con los equipos técnicos de Asesoría Urbana, la Dirección de Obras Municipales, la Dirección de Tránsito y SECPLA, de manera de abordar el trabajo desde una perspectiva integral y multidimensional.

La metodología de trabajo de la Mesa Técnica se basó en los siguientes puntos:

- 1.- Desarrollo de un Diagnóstico Integral de la situación normativa y escenarios de crecimiento de la comuna a partir de la revisión de antecedentes multisectoriales y modelaciones.
- 2.- Sistematización de un régimen de sesiones de trabajo interdisciplinarias regulares semanales todos los martes, abiertas a los equipos técnicos municipales, concejales, vecinos e invitados.
- 3.- Realización de presentaciones, audiencias públicas y reuniones ante el Concejo Comunal, Juntas de Vecinos, Ministerios, Autoridades, vecinos y actores relevantes.
- 4.- Construcción de escenarios y desarrollo en detalle de 2 propuestas de alternativas de PLAN MAESTRO DESARROLLO URBANO EJES NORTE Y SUR RIO MAPOCHO en base a los antecedentes recabados del trabajo participativo.

En una primera instancia, el trabajo de la Mesa Técnica se concentró en revisar la situación de espacios públicos, parques y vialidad a lo largo del corredor del río Mapocho, donde **se trabajó una propuesta integral de Plan Maestro que recupera, consolida y completa el Parque del Mapocho a lo largo de la ribera sur de toda la comuna, al tiempo que complementa el déficit de vialidad local y conectividad entre las riberas norte y sur del río.**

2. FUNDAMENTACIÓN

Vitacura como comuna predominantemente residencial, se encuentra desafiada por las dinámicas de crecimiento de la capital. Sus atributos propios de calidad de vida, localización y áreas verdes generan una gran demanda residencial, actividades de comercio y servicios, particularmente para sectores de altos ingresos. Esto inevitablemente aumenta el número de viajes generados o atraídos por la comuna y su parque automotriz. Si a esto sumamos la pobre oferta de transporte público de calidad, el resultado es un aumento endógeno de la congestión vehicular que se contrapone con el concepto de comuna residencial sustentable que queremos para Vitacura. A ello se suma el incremento de viajes y vehículos provenientes de Lo Barnechea y Las Condes que atraviesan Vitacura para conectarse con el resto de la ciudad, produciendo gran presión en la estructura vial intercomunal y local, la cual se encuentra incompleta y con severas carencias, particularmente en la ribera sur y en la conectividad norte sur al interior de la comuna.

En cuanto a sus áreas verdes y espacios públicos, la comuna destaca por la calidad de su sistema de plazas vecinales, sus parques y clubes privados, la cercanía con la reserva del Cerro Manquehue y San Cristóbal y muy especialmente el corredor verde que acompaña la ribera sur del Mapocho desde el Parque Bicentenario hasta lo Gallo. Pese a los grandes esfuerzos que ha realizado el municipio, todavía no se ha podido cumplir el anhelo de consolidar un gran Parque a lo largo de toda la comuna de Vitacura, y el presente Plano Seccional parte de la premisa de garantizar su consolidación y conservación.

Vitacura cuenta con una oferta privilegiada de accesibilidad a dos de los principales ejes viales estructurantes a Escala Metropolitana, como son Costanera Norte y Presidente Kennedy. Sin embargo, estas autopistas también han generado externalidades negativas para la comuna, como son el ruido proveniente de los vehículos que circulan a gran velocidad y la congestión que se produce en enlaces, entradas y salidas en horas punta. A ello hay que sumar el impacto urbano y paisajístico que particularmente generó la autopista Costanera Norte en la ribera norte del río Mapocho, destruyendo la relación de la ciudad con el río Mapocho imponiendo una barrera infranqueable para conectar los parques ribereños con la caja del río. Sin contabilizar los puentes Lo Saldes y San Francisco de Asís, que se localizan en los límites comunales oriente y poniente, junto a Providencia y Lo Barnechea, respectivamente, la Autopista Costanera Norte

limitó la conectividad Norte-Sur de la comuna a sólo tres puentes: Centenario (Américo Vespucio), Lo Curro y Tabancura, de los cuales sólo el puente Lo Curro mantiene carácter de vialidad local con veredas peatonales y cruce a nivel, ya que los otros dos presentan características de vías segregadas propias de una autopista. En otras palabras, la comuna carece de puentes que la conecten en forma armónica con su carácter residencial y de ciudad jardín.

La falta de puentes afecta los accesos y enlaces de Costanera Norte con la vialidad local, como es el caso de Santa Teresa de Los Andes y el Puente Tabancura, el enlace de la Pirámide y el Puente Lo Curro. Lamentablemente, en estos puntos, parte importante del tráfico que atraviesa la comuna se mezcla con el tráfico local, produciendo episodios de congestión que invaden la vialidad local afectando severamente la calidad de vida de la comuna. Si a este déficit de vialidad y conectividad se agrega que la Avenida Costanera Sur (San Josemaría Escrivá de Balaguer) se encuentra inconclusa desde hace más de 50 años, los vecinos de Vitacura se encuentran con muy pocas alternativas para usar en forma más racional y sustentable la estructura vial de la comuna, y terminan obligados a congestionar calles como Juan XXIII, Vitacura, Las Hualtatas o Tabancura. Costanera Sur hoy termina en una pandereta impidiendo la conectividad comunal y sobrecargando calles menores interiores al no existir alternativas que permitan redistribuir esos flujos.

Dentro del diagnóstico del Plano Seccional, se realizaron modelaciones y simulaciones de escenarios de Impacto al Sistema de Transportes al año 2023. Estos estudios mostraban que pese a la eventual construcción y puesta en marcha de soluciones como la Autopista Américo Vespucio Oriente (actualmente en proyecto) y el Proyecto Centro Oriente-Pérez Zujovic (actualmente en construcción), el aumento del tráfico vehicular en la comuna se tornará crítico al año 2023, afectando la vida y viajes al interior de los barrios de toda la comuna, por lo que es necesario enfrentar el tema en forma integral.

El Plan Regulador de Vitacura y sus consecuentes actualizaciones han permitido el desarrollo armónico de la comuna, el cual hasta la fecha se ha concentrado en los territorios al sur del río Mapocho, los cuales se han consolidado a partir de la voluntad de los vecinos por preservar el carácter de sus barrios. Dado lo anterior, las grandes reservas de suelo aún latente para ser desarrollado según el Plan Regulador Comunal, se encuentran ubicados en la ribera norte de la comuna y en el extremo oriente de la ribera sur.

Estos territorios en su mayoría ya cuentan con proyectos o anteproyectos que significarán un aumento importante de la actividad y el número de hogares en la comuna. Según las proyecciones y los escenarios desarrollados en la etapa de Diagnóstico del Plan Maestro, en un escenario tendencial se estima que al 2013 la zona norte de la comuna aumentaría en 6.200 nuevos hogares y cerca de 960.000 m² de comercio y servicios, lo que sumaría cerca de 23.500 nuevos vehículos (estacionamientos) al norte del Mapocho. Este significativo aumento de

población y viajes se ubicarán al norte de la comuna, donde tal como se explicaba antes se presenta gran déficit de vialidad y conectividad: Costanera Sur está inconclusa y sólo existen 3 puentes cuando el Plan Regulador consideraba 5 conectividades norte sur para la comuna. Lo anterior, sin contabilizar los 2 puentes, Lo Saldes y San Francisco de Asís, que se localizan en los límites comunales oriente y poniente, junto a Providencia y Lo Barnechea, respectivamente.

Lamentablemente, ya existen una serie de proyectos en el sector norte de la comuna que han presentado EISTU al Ministerio de Transportes. La mayoría de estos estudios proponen estructuras que se limitan a asegurar la accesibilidad a sus proyectos a costa de la calidad del entorno inmediato, y que por su envergadura y escala generarán un gran impacto visual y urbano no solo para los barrios aledaños sino también para el resto de la comuna.

3. PROPUESTA

La propuesta de la Municipalidad presentada en el Plano Seccional apunta a convertir esta amenaza en una oportunidad para canalizar todas estas posibles mitigaciones en un proyecto coherente, sensible, integral y que permita resolver las necesidades de conectividad de la comuna sin poner en riesgo su carácter y privilegiando la calidad del espacio público por sobre los intereses particulares de algún proyecto o desarrollo específico.

Costanera Sur existe desde el primer Plan Regulador Metropolitano de Santiago de 1960, donde aparece dibujada desde Pudahuel hasta la Plaza San Enrique, con un amplio perfil de entre 45 a 50 metros. En rigor, Costanera Sur es tuición del Ministerio de Vivienda y no del Municipio, y en los últimos años se ha anunciado en reiteradas ocasiones la necesidad de ampliar su capacidad y extenderla como vía expresa usando la faja vial reservada. La reciente puesta en marcha del tramo entre Tajamar e Isabel Montt de Costanera Sur, aumentó el interés del MINVU y del Ministerio de Obras Públicas por completar el tramo oriente de la misma, para lo cual el 2013 suscribieron un convenio para iniciar los estudios de ingeniería para evaluar el desarrollo de Costanera Sur con perfil de vía expresa. La Mesa Técnica considera que en el corredor fluvial del Mapocho ya existe una vía expresa y esa es Costanera Norte. En este sentido sería un error construir Costanera Sur como vía expresa o segregada. Adicional a lo anterior, Costanera sur constituye un complemento necesario a Costanera Norte pues actúa como alternativa no pagada a la vía concesionada.

Costanera Sur debe ser una Avenida Parque, de carácter local, que distribuya flujos, con puentes y cruces semaforizados a nivel, velocidades controladas, amplias veredas y que vincule los barrios aledaños con el sistema de parques y espacios públicos del Parque del Mapocho.

El Plano Seccional aquí presentado contempla las siguientes obras:

- 1.- Consolidación del Parque del Río Mapocho, garantizando su continuidad y aumentando su superficie en 11 hectáreas.
- 2.- Definición de trazado y faja vial Avenida Costanera Sur San Josemaría Escrivá de Balaguer como una avenida parque, de dos pistas por sentido, de carácter local, semaforizada y con mediana arbolada en casi toda su extensión.
- 3.- Soterramiento en trinchera de Autopista Costanera Norte en el sector del Portezuelo en el tramo comprendido entre la atura de las calles las Tranqueras y la Llavería para permitir el cruce de calle el Crepúsculo sobre la Autopista Costanera Norte y a nivel con Av. Santa María local.
- 4.- Definición de conectividad PRCV norte sur como túnel desde la ribera norte hasta Costanera Sur a la altura de Luis Carrera
- 5.- Definición de trazado puente Manquehue
- 6.- Definición paso bajo nivel Av. Costanera Sur San Josemaría Escrivá de Balaguer bajo Puente Lo Curro.
- 7.- Definición puente Padre Hurtado.
- 8.- Definición y trazado vialidades sector El Manantial
- 9.- Definición de nudos, enlaces y obras asociadas al Plano Seccional.
- 10.- Definición de plazas, parques, arborización y espacio público asociado al Plano Seccional.

El Plano Seccional aquí propuesto, permitirá hacer frente a las dinámicas de desarrollo de la comuna, recuperando el río Mapocho y sus riberas como espacios urbanos para los vecinos, mejorando la accesibilidad y conectividad local y consolidando el sistema de parques del corredor del Mapocho a lo largo de toda la comuna. Junto con ello, permite mejorar la conectividad y relación entre el sector norte y sur de la comuna, hasta hoy limitado a sólo tres puentes que sirven el interior de la comuna, abriendo una nueva dimensión de accesibilidad y relación urbana, peatonal, a escala de barrio entre ambas riberas, recuperando la caja del río como el principal espacio urbano de la comuna.

VICENTE JOANNON ERRÁZURIZ
ASESOR URBANISTA
MUNICIPALIDAD DE VITACURA