

PLAN PASARELAS

SISTEMA DE PASARELAS PEATONALES Y DE CICLOS SOBRE EL RÍO MAPOCHO

El Plan Pasarelas, en adelante, el Plan, aborda el desafío de integración entre ambos frentes del río Mapocho, proyectando la infraestructura para cruzar el río, enfocada en la circulación de peatones y ciclos. Con ello se busca mejorar la accesibilidad a los barrios residenciales, a los sectores de equipamiento y al sistema de Parques de la Comuna.

El Plan se integra a iniciativas impulsadas por la Municipalidad, como el Plan de Ciclovías, Mapocho 42k (M42k), entre otras, que responden al objetivo estratégico “Movilidad Urbana Sustentable”, del PLADECO 2030, que busca “promover la movilidad urbana sustentable, es decir, eficiente, suficiente e inclusiva, a través de iniciativas que fomenten los desplazamientos en modos no motorizados entre barrios residenciales y polos de servicio y comercio, aprovechando la proximidad entre éstos” (PLADECO 2016 – 2030).

Dado que dichas iniciativas comienzan a concretarse, resulta pertinente abordar el desafío de conexión norte – sur, dando continuidad a los proyectos de ciclovías y parques, retomando algunas ideas que han sido desarrolladas en el Plan Maestro de Vitacura 2030 y el Plan Maestro de Desarrollo Urbano, del 2014.

CONTEXTO DEL PLAN.

El territorio comunal se caracteriza por la presencia de la cadena montañosa del cerro Manquehue, donde se encuentran las áreas de extensión residencial; un sector plano donde se concentra la mayor parte de las viviendas y equipamiento de la comuna; y el río Mapocho, que separa ambos sectores dividiendo la comuna en dos.

El río constituye uno de los hitos geográficos más importantes de Santiago: atraviesa 11 comunas urbanas en sentido oriente - poniente siendo parte sustancial del paisaje y principal corredor ecológico. Sin embargo, históricamente este elemento ha constituido una barrera, generando el desafío de integrarlo al tejido urbano y conectar sus bordes en las distintas comunas que lo contienen.

El Plan Maestro de Desarrollo Urbano Río Mapocho, elaborado en el año 2014, aborda el desafío de conexión norte-sur, proyectando nuevos cruces sobre el río, a partir de túneles o puentes vehiculares. Estos ayudarían a redistribuir los flujos vehiculares existentes, así como también acoger las nuevas demandas que generen nuevos proyectos. Adicionalmente, se definen los proyectos para la consolidación de un sistema de parques sobre la ribera sur del río Mapocho.

A partir de la propuesta del Plan Maestro, y ante la evaluación de costos y factibilidad técnica de los nuevos puentes, el municipio continuó trabajando sobre la visión de generar un sistema de pasarelas peatonales, de menor impacto en el paisaje urbano y mayor beneficio para la comunidad. Inicialmente, se formula una propuesta de implementar un sistema de 5 nuevas “Plazarelas”, concepto que hace referencia a una solución integral que conjuga la conexión entre ambos frentes con un adecuado diseño de espacio público, contemplando espacios para la recreación y detención, junto al diseño de áreas verdes. Adicionalmente, estos elementos permitirían vincular ambos frentes del río, abriendo su ribera norte y conectándose (tanto visual como físicamente) con los parques Cerro Alvarado, Cerro Manquehue y Parque Metropolitano, dando la oportunidad de ir consolidando las áreas verdes comunales como un sistema integrado. La propuesta de “Plazarelas” proponía también generar un circuito verde en el borde norte del río, de manera homóloga al M42k que permitiera recorrer por ambas riberas del río.



Imágenes Presentación Plan Maestro Vitacura, evaluación de propuestas alternativas a Plan Maestro Parque Fluvial, mayo de 2016

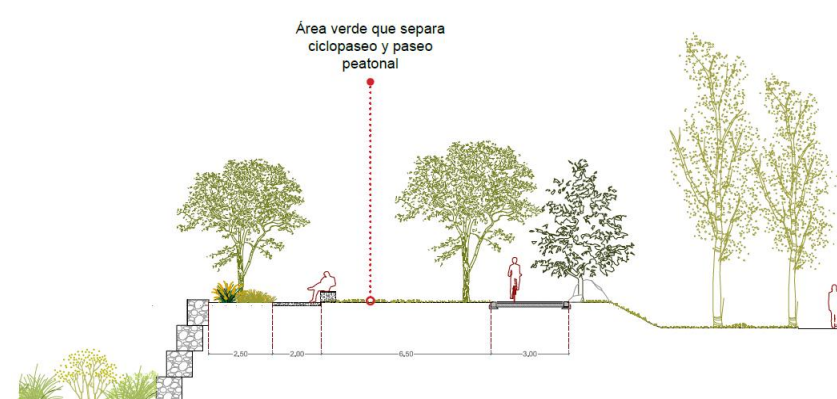
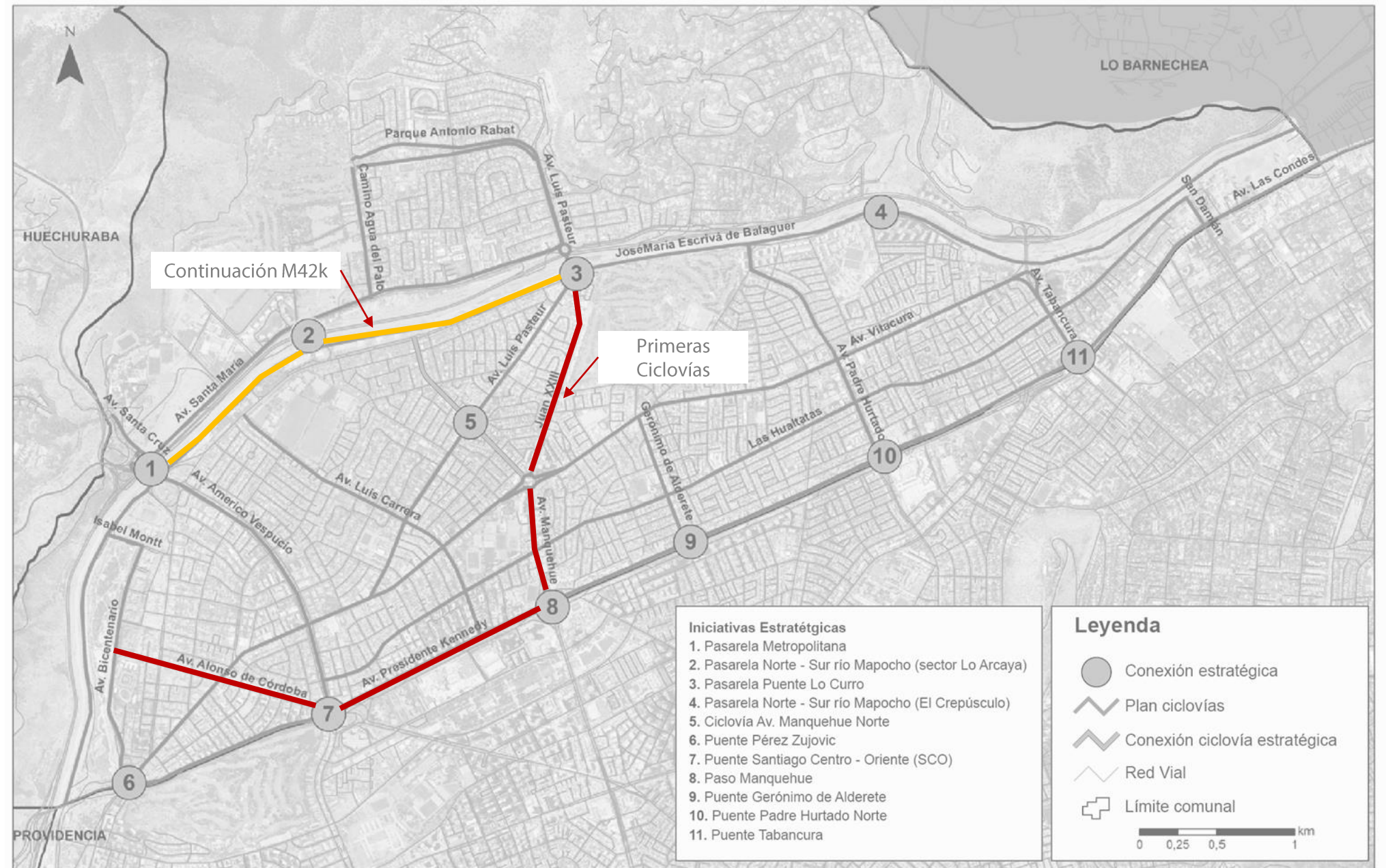
A estos antecedentes se suman las iniciativas que está desarrollando la municipalidad en materias de movilidad sustentable, las que contemplan en el corto plazo la construcción de ciclovías y la extensión del cicloparque Mapocho 42k (M42k) hacia el oriente. La concreción de estos nuevos recorridos requiere de conexiones sobre el río, para dar accesibilidad al sector norte de la Comuna.

El M42k, propone consolidar un sistema de parques integrados con ciclo-paseos a lo largo de la ribera del río, con un recorrido continuo que va desde la comuna de Pudahuel a Lo Barnechea. En la comuna de Vitacura tiene una extensión de 10,35 km, y cuenta con un primer tramo ejecutado desde Puente Los Saldes a Puente Centenario (2,3 km). Actualmente está en desarrollo la segunda etapa que continúa hasta el Puente Lo Curro, la que sumaría 3,2 km al circuito. Esta iniciativa aporta al sistema de espacios públicos, integrando el borde del río al paisaje urbano y a la vez aborda aspecto de movilidad, formando parte de la Red de Ciclovías proyectada para Vitacura.

El Plan de Ciclovías, contempla la ejecución de una red de infraestructura ciclista que abarca todo el territorio comunal. Se incluyen algunas iniciativas estratégicas para dar continuidad a la red en sentido norte sur, tanto al interior de la comuna (cruce río Mapocho), como hacia las otras comunas (Providencia y Las Condes). Entre ellas están las ciclovías rápidas y ciclovías 5km que avanzan por Av. Alonso de Córdova, Av. Kennedy, Av. Manquehue y Juan XXIII hasta la rotonda Carol Urzúa.

Estos antecedentes impulsan el desarrollo del presente Plan, para dar continuidad a la estrategia de conectar los sectores norte y sur de la comuna, con una propuesta que defina un Sistema de Pasarelas Peatonales y Ciclistas conectada a la red de ciclovías y el sistema de Parques de la Comuna.

PLAN DE CICLOVÍAS



Vitacura cuenta con 5 puentes vehiculares, de poniente a oriente:

- **Puente Los Saldes:** ubicado en el límite con la comuna de Providencia, da continuidad a la Av. Vitacura y Av. Kennedy con los Conquistadores, y conecta con la Autopista Costanera Norte. **No permite la circulación peatonal.**
- **Puente Centenario:** Se ubica a 2,3 km aproximadamente al oriente del Puente Los Saldes por el eje del río. Conecta Av. Américo Vespucio, dando continuidad a la autopista por sobre el río Mapocho. Este puente además conecta con la Autopista Costanera Norte. **Permite el cruce peatonal a través de una pasarela enrejada al costado norponiente del puente, de 2.5 m de ancho libre, la cual es insuficiente para el flujo peatonal y ciclista, principalmente por el Colegio Saint George.**
- **Puente Lo Curro:** a 3 km al oriente del Puente Centenario por el eje del río, conecta las rotondas Carol Urzúa y Lo Curro, donde convergen las calles Luis Pasteur Norte y Av. Santa María, al norte; y Av. Juan XXIII, Av. Luis Pasteur y Av. Costanera Sur, al sur. **Permite la circulación peatonal a través de dos veredas de aproximadamente 1.75 m, de ancho insuficiente para el tránsito peatonal y ciclista.**
- **Puente Tabancura:** a 3km al oriente del Puente Lo Curro por el eje del río Mapocho, este puente conecta la Av. Vitacura con la Av. Santa Teresa y los accesos a Costanera Norte. Corresponde a un importante nudo vehicular de escala intercomunal. **No permite la circulación peatonal.**
- **Puente San Francisco:** ubicado en el límite entre las comunas de Vitacura y Lo Barnechea, a 1,9 km al oriente del Puente Tabancura por el eje del río. Este puente conecta las calles San Francisco de Asís comuna de Vitacura, con la Av. Raúl Labbé y Camino Turístico en Lo Barnechea, y conexiones con Autopista Costanera Norte. **No permite circulación peatonal.**

En síntesis, la comuna de Vitacura, en una extensión de 12,2 km de largo, cuenta con tan sólo 2 cruces peatonales, a 3km de distancia uno del otro, los cuales no cuentan con las condiciones necesarias de seguridad, diseño que incorpore accesibilidad universal y de espacio suficiente para la circulación de peatones, ciclos. Por otro lado, se observa que comunas vecinas como Providencia, que si bien tiene condiciones de centralidad, tiene una diferencia considerable en la densidad de cruces entre ambos frentes. En una distancia de 3,6km cuenta con 8 puentes, a distancias de entre 100m y 1,2 km los más distantes. En el caso de Vitacura, estos cruces podrían emplazarse en puntos de mayor concentración de densidad y equipamiento, en distancias de no más de 2km entre ellos, cubriendo así toda la extensión de la comuna.

PROPUESTA

Por lo anterior se propone:

- **Mejorar las condiciones para el cruce de peatones y ciclistas en los dos puntos donde hoy existe cruce peatonal.** En el Puente Centenario y Puente Lo Curro, teniendo en cuenta que son puntos donde ya existe un flujo diario de peatones, se considera pertinente atender la demanda ya existente. En estos puntos, se propone emplazar nuevas pasarelas con el espacio suficiente para el tránsito de peatones y ciclistas, que además incorporen criterios de diseño para accesibilidad universal.
- **Determinar nuevos sectores que acojan potenciales demandas de cruce.** Para ello se identifican los sectores óptimos en base a sus condiciones de accesibilidad, disponibilidad de espacio, concentración de densidades de población y existencia de equipamiento comunal relevante.

Pasarela puente Centenario y vereda puente Lo Curro



Puente Tabancura



Como objetivo general, se busca que las pasarelas aporten al paisaje como hitos urbanos, que marquen el ritmo de permeabilidad del río, buscando que exista cruce en distancias máximas de 1,5 km entre ellas. Además, se quiere sacar partido al potencial escénico de esos recorridos, destacando su aporte como miradores y paseos, beneficiando directamente a los vecinos y habitantes de la comuna.

CRITERIOS DE EMPLAZAMIENTO

Para determinar su emplazamiento y priorización de las nuevas pasarelas se consideran determinantes aspectos como:

- Cercanía a colegios.
- Densidad de población existente y proyectada.
- Conexión a parques, proximidad a otros equipamientos
- Disponibilidad de espacio en ambos frentes.

En relación a la población, al año 2017 los residentes del sector norte de la comuna sumaban 10.837 habitantes, cerca del 13% de la población comunal. Se observan algunos puntos de mayor densidad en el sector de Santa María de Manquehue, Parque Antonio Rabat, Luis Pasteur Norte y en el sector del Crepúsculo.

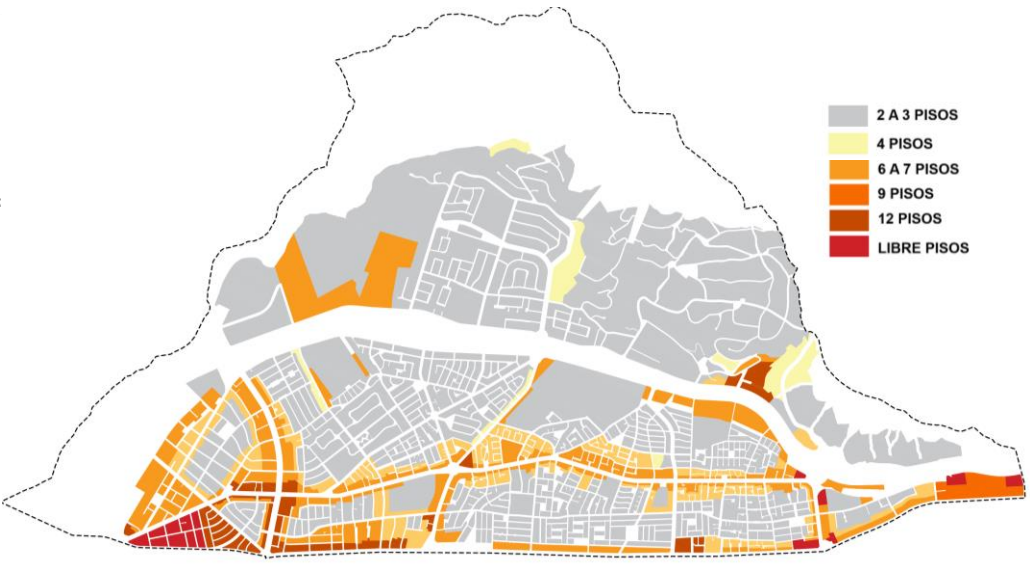
Si bien hoy la población comunal se concentra al sur del río Mapocho, es importante destacar que la mayoría de los paños aun por consolidar se ubican al norte del río o en el borde de su ribera sur, por lo que, tanto el sector norte como el frente sur del río presentan un alto potencial de desarrollo. Aun quedan por densificar grandes paños del sector norte de la comuna, muchos de ellos actualmente en desarrollo, lo que sumaría residentes al sector norte. Estos nuevos desarrollos se ubicarán en el sector de Agua del Palo, al poniente del aeródromo, donde además hoy existen oficinas y equipamiento de educación importante; entre Av. El Crepúsculo y Santa Teresa; y al oriente de la comuna, en sectores donde el Plan Regulador permite mayores alturas y densidades.

La ubicación de los colegios se considera determinante en la definición del emplazamiento de los nuevos cruces ya que la comunidad escolar requiere de conexiones que le permitan trasladarse de un frente a otro. Se observa claramente la importancia de los ejes Luis Pasteur y Puente Centenario, donde hoy existen cruces que son usados por estudiantes, sin embargo, se requiere mejorar la seguridad de estos cruces.

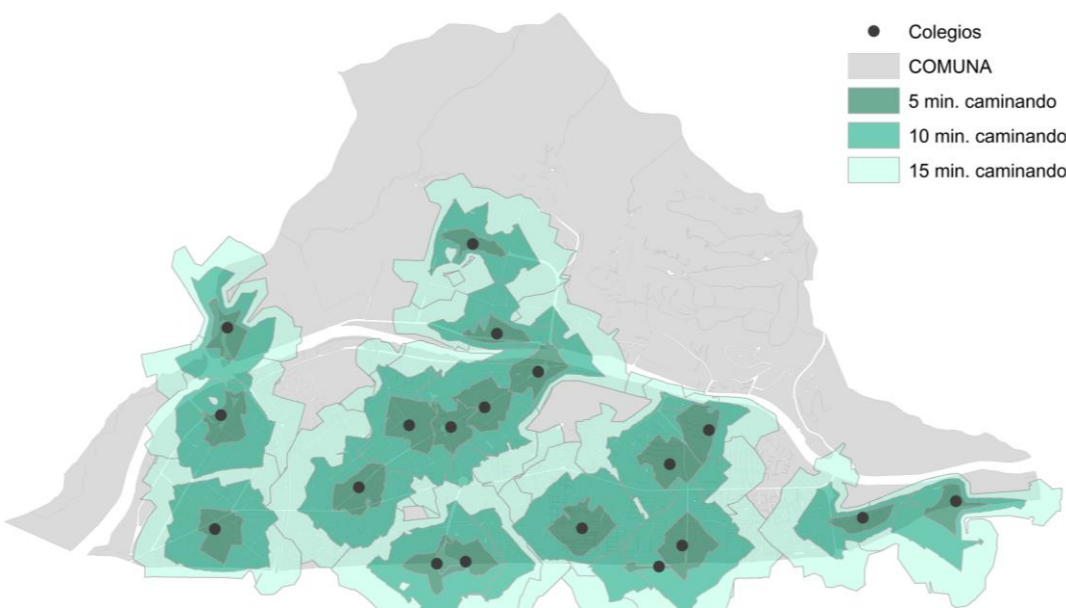
Densidad de habitantes por hectárea, según CENSO 2017



Alturas Máximas permitidas en base al Plan Regulador Comunal de Vitacura



Esquema de distancias caminando a Colegios



A partir de los antecedentes presentados se definen 3 objetivos para el Plan Pasarelas:

- 1

Dar continuidad norte – sur a la red de ciclovías y paseos de la comuna, con la infraestructura suficiente y adecuada para la circulación de ciclos, peatones y todo tipo de usuarios de la comuna que utilicen medios no motorizados.
- 2

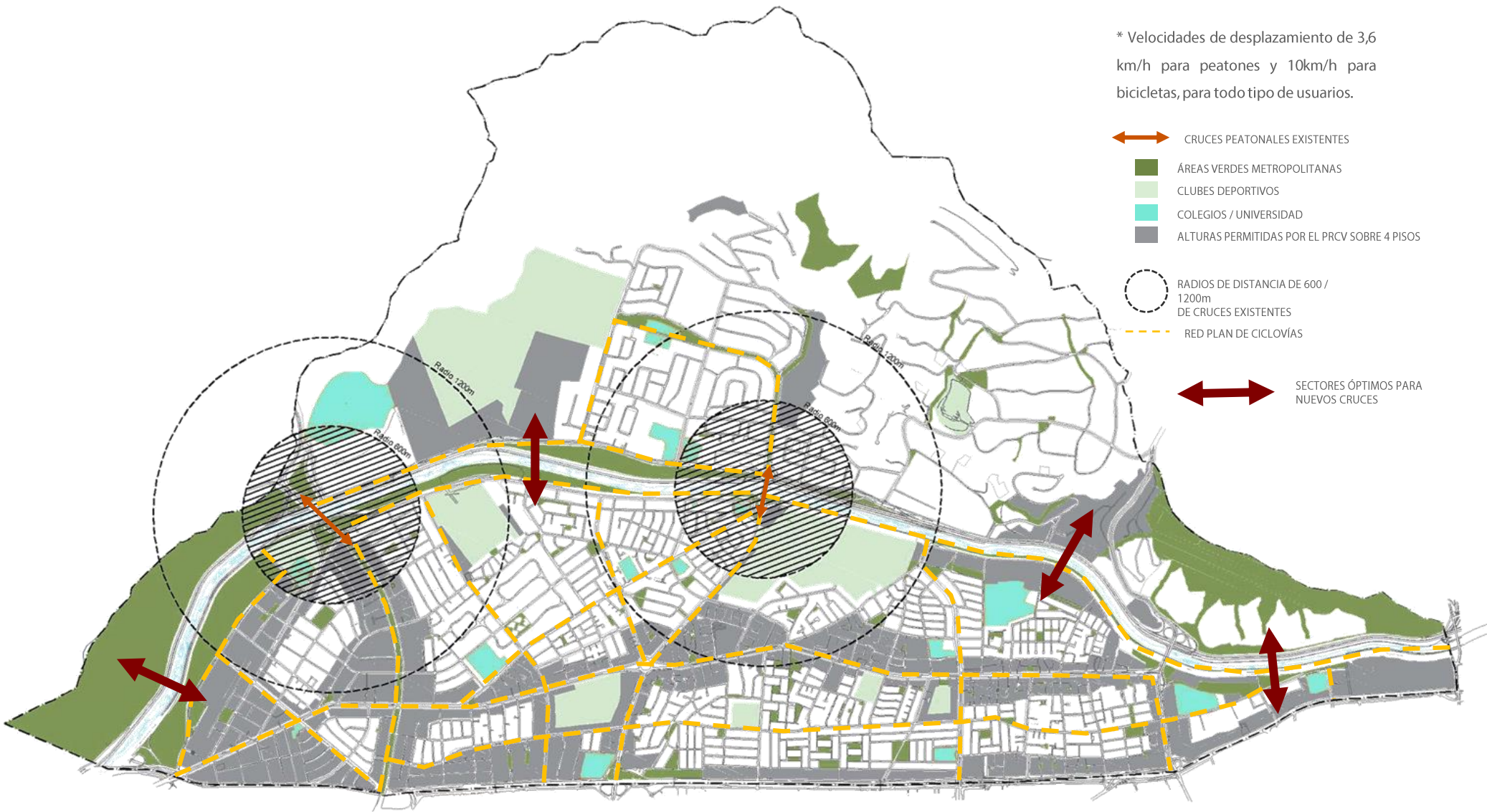
Integrar ambos bordes del río Mapocho y mejorar la accesibilidad de los barrios residenciales, colegios, parques, equipamientos deportivos; beneficiando a la mayor cantidad de población a distancias caminables de los cruces. Para ello se definen áreas de influencia intentando cubrir toda la extensión del río.
- 3

Coordinar la construcción de pasarelas con otras iniciativas, de manera que su ejecución vaya en línea con los avances del Plan de Ciclovías, Mapocho 42k y nuevos proyectos cercanos.

A partir del esquema síntesis del análisis del territorio comunal, se identifican los sectores más propicios para emplazar nuevas conexiones. Además de la mejora de las conexiones existentes en Puente Centenario y Puente Lo Curro, se proponen abrir nuevos puntos que conecten los parques intercomunales, colegios y sectores de mayor densidad, considerando además algunas restricciones preexistentes como la presencia del aeródromo.

Se propone un sistema de pasarelas a ejecutar como iniciativas estratégicas a partir del avance de otras iniciativas como por ejemplo el avance del Plan de Ciclovías, ejecución de proyectos privados y a partir de la demanda generada y la disponibilidad de recursos.

Esquema síntesis análisis territorial para la definición de sectores a implementar nuevas pasarelas.



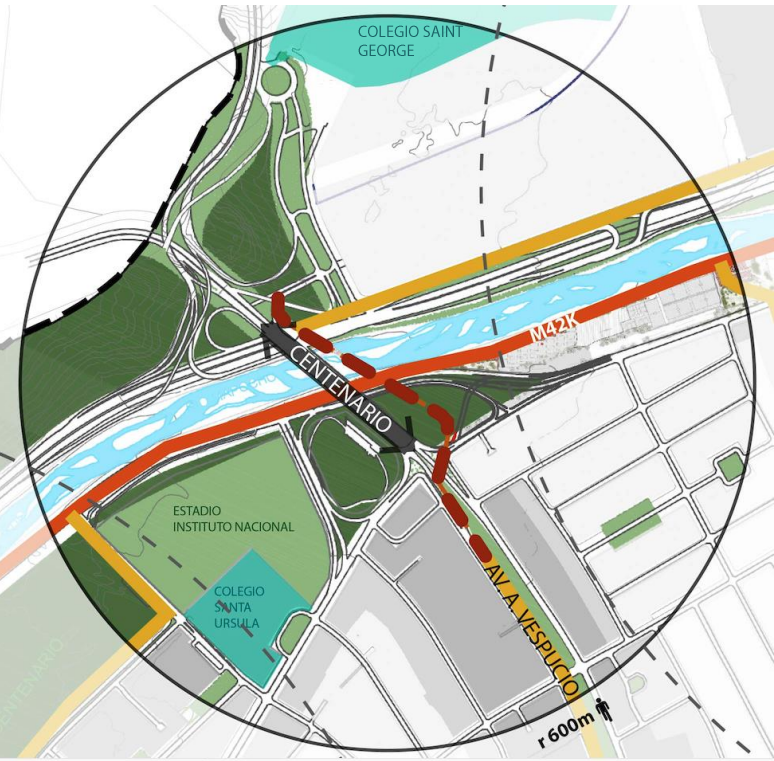
PLAN PASARELAS

SISTEMA DE PASARELAS PEATONALES Y CICLISTAS SOBRE EL RÍO MAPOCHO

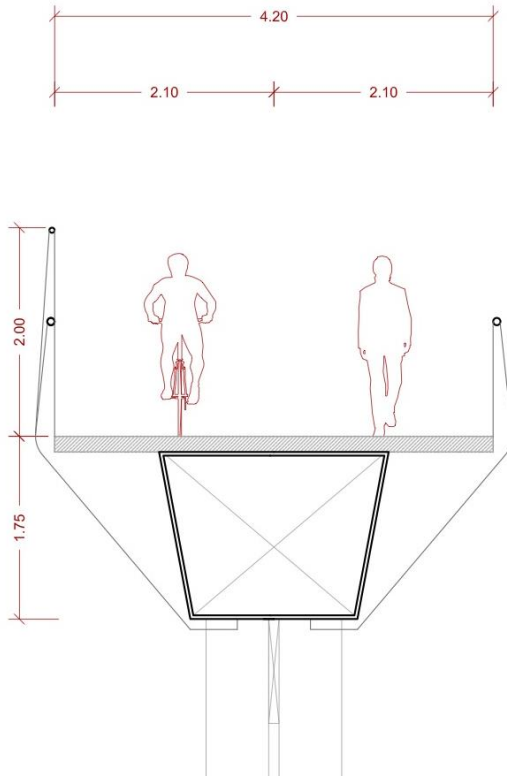
- CICLOPARQUE 42K
- RED DE CICLOVÍAS
- CONEXIONES ESTRATÉGICAS CON OTRAS COMUNAS
- PUENTES VEHICULARES EXISTENTES
- ÁREAS VERDES Y CLUBES DEPORTIVOS
- ÁREAS VERDES METROPOLITANAS
- COLEGIOS Y UNIVERSIDADES
- ALTURA EN PISOS PRCV



SISTEMA DE PASARELAS PEATONALES Y CICLISTAS



Sección y planta Anteproyecto Pasarela Centenario, Universidad Católica 2020



PASARELA METROPOLITANA

La propuesta de una nueva pasarela en el Puente Centenario, nace a partir de la necesidad de una conexión peatonal y ciclista entre el Parque Metropolitano, el Parque Américo Vespucio Oriente, Parque Costanera Sur Río Mapocho, M42K y el entorno del Colegio Saint George. Este punto neurálgico de la ciudad requiere de una solución integral para resolver la gran cantidad de movimientos peatonales y ciclistas para dar conectividad a la red y los programas recreativos del entorno.

Si bien hoy existe una pasarela que va paralela al puente, se requiere extender el tramo sobre todo el nudo vial, dar conexión a los todos los Parques aledaños y mejorar la seguridad para los peatones, además de entregar el espacio adecuado para todo tipo de usuarios.

Se considera una iniciativa estratégica en el corto plazo, ya que su materialización se hace necesaria para el proyecto Américo Vespucio Oriente, para solucionar la conectividad peatonal en este punto.

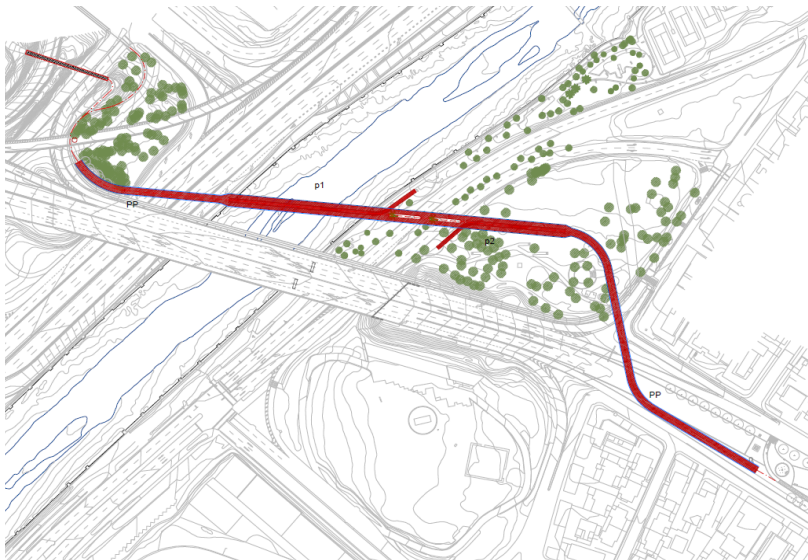
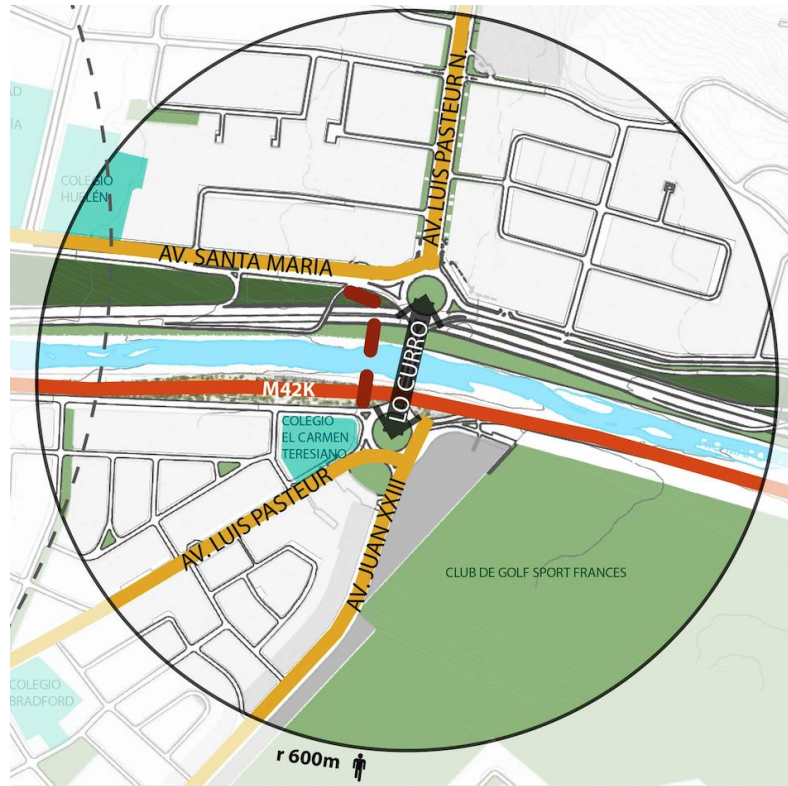


Imagen Objetivo Anteproyecto Pasarela Centenario, Universidad Católica 2020



SISTEMA DE PASARELAS PEATONALES Y CICLISTAS



PASARELA LO CURRO

Se propone ejecutar una pasarela independiente del Puente Lo Curro, con el objetivo de mejorar las condiciones de seguridad de los vecinos que transitan diariamente por el sector, y que hoy no cuentan con el espacio adecuado para desplazarse. Si bien hoy en día existen una serie de proyectos de mejora vial en el sector, asociados a las mitigaciones viales de proyectos inmobiliarios, estos no consideran la alta demanda de cruces peatonales seguros entre las dos riberas, situación que en la actualidad se da en medio del Puente Lo Curro. Esta obra vendría a subsanar esta carencia, y permitiría mejorar la conectividad del proyecto de ciclovía a ejecutarse en el corto plazo y dar continuidad al M42k sobre el Puente Lo Curro.

En este sentido, corresponde a una inversión estratégica que permitiría conectar los primeros kilómetros de ciclovía y la segunda etapa del M42k, que convergen en este punto.

Isométrica perfil estructural, Anteproyecto en desarrollo Asesoría Urbana Municipalidad de Vitacura, 2020

Vista río Mapocho y Cerro Manquehue, registro febrero 2020.

Corte esquemático pasarela Lo Curro, Anteproyecto en desarrollo Asesoría Urbana Municipalidad de Vitacura, 2020



Imágenes de registro situación actual Puente Lo Curro, registro febrero 2020



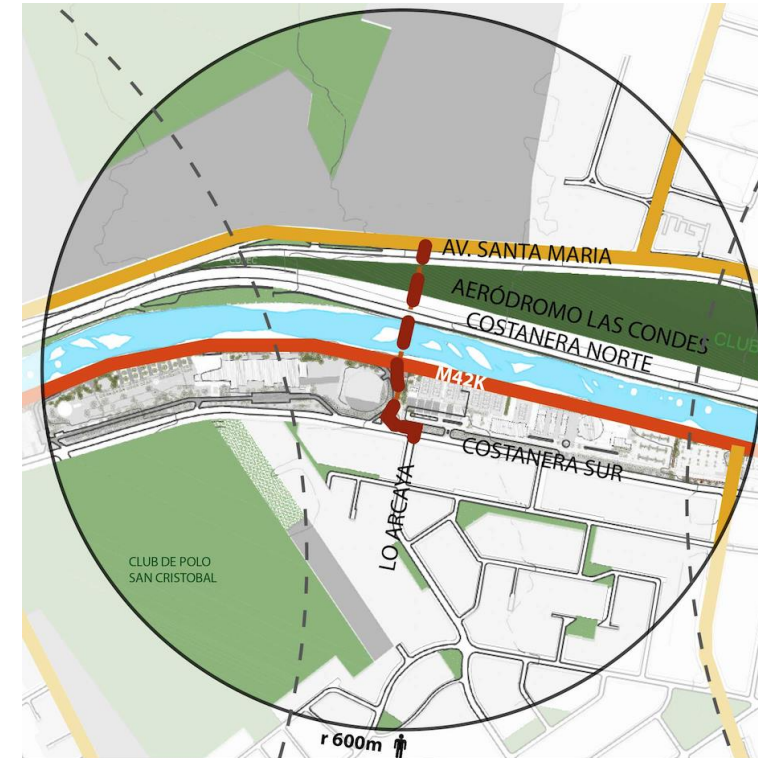
SISTEMA DE PASARELAS PEATONALES Y CICLISTAS



PASARELA BICENTENARIO

Esta iniciativa, trabajada anteriormente por el municipio, nace de la idea de conectar el Parque Bicentenario con el Parque Metropolitano, superando la barrera que presenta Costanera Norte, el río Mapocho y Costanera Sur. Se busca dar continuidad entre los parques generando un hito de integración y recreación para la ciudad, que mantenga un lenguaje armónico e integrado con el paisaje urbano de ambos parques.

Su ubicación es estratégica en cuanto genera un cruce próximo a los ejes de Av. Vitacura y Av. Alonso de Córdova, y permitiría conectarse con los circuitos de parque de la comuna de Providencia.



PASARELA LO ARCAYA

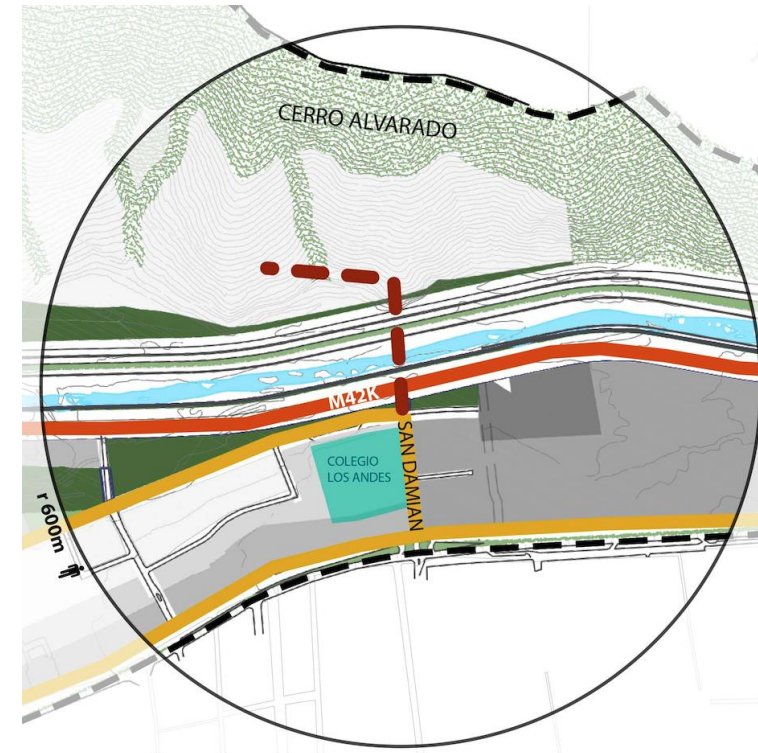
Se propone generar una conexión peatonal y ciclista norte-sur sobre el río Mapocho, entre el Puente Centenario y Puente Lo Curro. A raíz del análisis realizado para evaluar la factibilidad de construir un puente en el sector de Av. Manquehue, se evidenció la interferencia que existe con el aeródromo. En consecuencia, y viendo posibles ubicaciones, se observó la posibilidad de generar una nueva conexión en el sector de Lo Arcaya, en el extremo poniente del aeródromo, donde existe el espacio de llegada.

Ello con el objeto de conectar directamente la red de ciclovías y parques de manera estratégica con los sectores de mayor densidad habitacional del área norte de la comuna.



PASARELA DEL MIRADOR

Se propone generar un cruce entre Puente Lo Curro y Tabancura, que permita dar conexión a todo este tramo. La ubicación en este punto responde a la concentración de densidad de población en torno a Av. El Crepúsculo, tanto existente como proyectada. Además, accede directamente al Colegio Sagrados Corazones de Manquehue, pudiendo conectarse con Padre Hurtado y Tabancura a través de la extensión del M42k en este tramo. En consecuencia, se hace relevante implementar una conexión exclusiva para peatones y ciclistas que de acceso a la red comunal de ciclovías a medida que ésta avance hacia el oriente.



PASARELA CERRO ALVARADO

Esta iniciativa ha sido analizada anteriormente, a nivel de idea, y busca dar accesibilidad peatonal y ciclista al cerro Alvarado, conectando de esta forma el sistema de Parques Metropolitanos, cuando éste se habilite como tal. Adicionalmente, en este punto se podría dar accesibilidad a los proyectos ubicados al poniente del Parque.