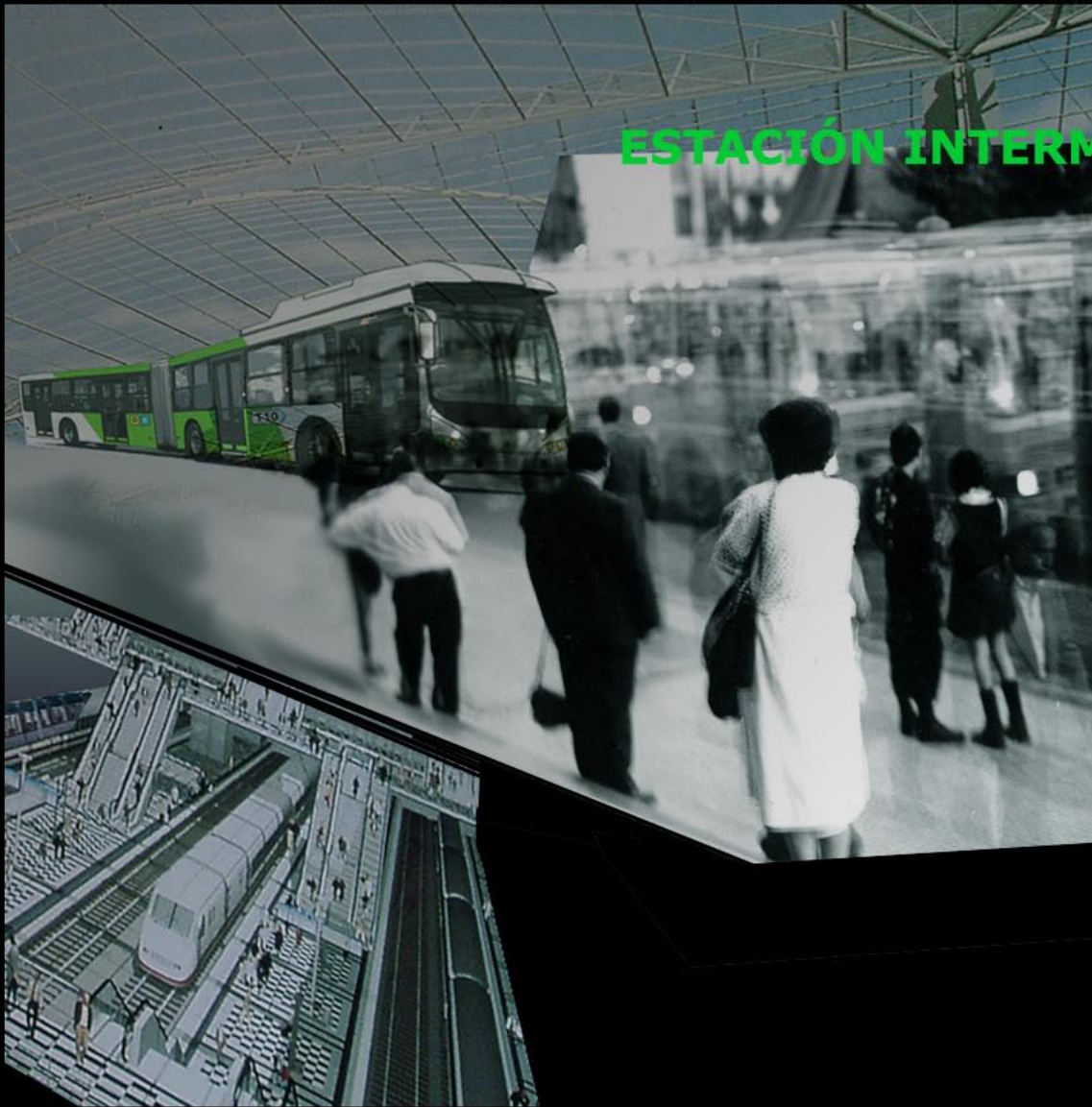


ESTACIÓN INTERMODAL



PROYECTO DE TITULO 2005

PROFESOR GUIA: JAVIER PINTO
ALUMNA: CAROLINA OTEO MORGAN

UNIVERSIDAD DE CHILE
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

ESTACIÓN INTERMODAL
“UMBRAL DE ACCESO AL CENTRO PARA LA ZONA SUR PONIENTE”

PROYECTO DE TITULO 2005

PROFESOR GUIA: JAVIER PINTO
ALUMNA: CAROLINA OTEO MORGAN

PROYECTO DE TÍTULO: DESARROLLO DE LA ESTACIÓN INTERMODAL “UMBRAL DE ACCESO AL CENTRO PARA LA ZONA SUR PONIENTE”

ÍNDICE

1 INTRODUCCIÓN: MOVILIDAD METROPOLITANA E ÍTER MODALIDAD

1.1 La movilidad como concepto generador y estructurante de la metrópolis

1.2 Proyección del escenario para el año 2011 en términos de población, número de automóviles, hogares y partición modal de viajes motorizados.

1.3. Exposición plan transantiago

1.4 La inter-modalidad como problema arquitectónico

2 OBJETIVOS

2.1 objetivos generales.

2.2 objetivos específicos.

3 PROBLEMA: CONECTIVIDAD SUR-PONIENTE

3.1 Carencia y sobrecarga de ejes de movilidad metropolitana Alameda-Pajaritos, Gran Avenida,

3.1 Obsolescencia funcional, subutilización y deterioro del sector.

3.3 Transantiago no proyecta nuevos modos, ejes, estaciones de transferencia e intermodales para el sector

4 TEMA: ESTACIÓN INTERMODAL Y CENTRO DE SERVICIOS PARA SANTIAGO SUR-PONIENTE

4.1 Complementar la red integrada de transporte planteada por Tansantiago como un proceso de optimización de un plan mayor

4.2 Transformar este espacio de intercambio, en un núcleo de intercambios, servicios y equipamiento para su contexto.

4.3 Explicitar los modos de desplazamiento involucrados en el proyecto Estación Inter-modal Sur-Poniente.

5 TERRENO: LOCALIZACIÓN DEL PARA EL DESARROLLO DEL PROYECTO

5.1 Elección de sector Anillo Interior Metropolitano Sur Poniente como lugar geométrico específico, capaz de albergar el desarrollo de un proyecto de estas características.

5.1.1 La conexión Blanco Encalada-Arica

5.1.2 El terreno perteneciente a la empresa Gasco

6 PROYECTO “UMBRAL DE ACCESO AL CENTRO PARA LA ZONA SUR PONIENTE”

6.1 Generación de un escenario a 20 años.

6.2 Partido General: ordenamiento y racionalización de los flujos y modos, relación con el entorno, equipamiento metropolitano y local: centro de servicios.

6.3 Simulación de flujos e intercambios

6.4 Programa

6.5 Requerimientos básicos en metros cuadrados

ANEXO I Bases para seccional “Parque del Movimiento Cinturón Sur Poniente”

I.1 Introducción

I.2 Objetivos y planteamientos guías del plan maestro

I.3 Líneas de acción

I.4 Gestión del proyecto de renovación

I.5 Propuesta “Parque del Movimiento Cinturón Sur-Poniente”

7 BIBLIOGRAFIA

1 INTRODUCCIÓN: MOVILIDAD METROPOLITANA E ÍTER MODALIDAD

1.1 La movilidad como elemento constituyente, generador y estructurante de la metrópolis

Es a partir de la industrialización de las naciones en el siglo XIX y la generalización de las posibilidades de circulación, basadas en las nuevas tecnologías de transporte, que la movilidad va a transformarse en uno de los elementos constituyentes de la ciudad emergente: la Metrópolis. En Santiago la llegada del tren va a constituirse en el fenómeno que gatilla la re-articulación de la estructura urbana, abriendo paso a la construcción de una nueva forma de hacer ciudad.

Esta nueva concepción en las relaciones tiempo-distancias al interior de un territorio, el acceso masivo al desplazamiento y el trabajo como factor de cohesión social, van a potenciar las relaciones entre la movilidad al interior de un territorio, la diferenciación y especificación de roles a cumplir al interior del sistema, es decir la especialización del tejido urbano y el sistema de intercambios que lo alimentan con su expresión física en las posibilidades de encuentro.

Como la especificidad va a definir las necesidades de intercambio, la movilidad va a definir las posibilidades de intercambio.

Estos elementos estarán en la base de las lógicas de funcionamiento del sistema metropolitano y las futuras transformaciones de su estructura urbana; será este el nacimiento del espíritu de la “ciudad / móvil”.

Esta relación entre ciudad y desplazamiento se expresa tanto en el ordenamiento físico o espacial de la estructura urbana, como en la nueva definición de relaciones sociales y vínculos entre sus habitantes. En términos sociales se trata de “comprender la importancia cultural y sociológica adquirida por la movilidad como modo de habitar la ciudad en condición de integración social (...) hablar de la relación ciudad-móvil, es ante todo hablar de la movilidad como modalidad primera en nuestras sociedades, de la vida colectiva y de la relación con el entorno”¹.

En términos territoriales “el tamaño y la forma de una metrópolis podría medirse no ya en millas cuadradas ni en número de habitantes, sino en tiempo invertido desde su periferia hasta el centro”². Las distancias, y con ello las posibilidades de acceso, no se miden solo en términos de espacio sino también de tiempo. Aquello permite elaborar nuevas formas de análisis de la estructura urbana, ya que van transformarse no solo las definiciones de exclusión, marginación y segregación; sino también, en términos de modelos de lectura del territorio, las nociones de proximidad y accesibilidad, de centralidades y periferias.

Así el tema de la movilidad como elemento constituyente de la estructura urbana y el como generar redes eficientes que garanticen la conectividad y accesibilidad en la ciudad, asumiendo su rol generador de encuentros e intercambios, se ha convertido en uno de los grandes desafíos de la metrópolis del siglo XXI.

1.2 Proyección del escenario para Santiago en el año 2011, en términos de población, numero de automóviles, hogares y partición modal de viajes motorizados.

La región metropolitana cuenta hoy con una población estimada de 6.527.903 habitantes, según el último censo realizado el 2002. A pesar que la velocidad de crecimiento promedio anual ha disminuido en los últimos años (de un 2.62% en el período de 1970-1982, bajo a un 1.97% en el periodo 1982-1992 y a un 1.94% en el periodo de 1992-2002), tomando una tasa de crecimiento proyectada de un 1.9% **es posible prever que esta Región llegara a los 7.700.000 habitantes, el año 2015.**

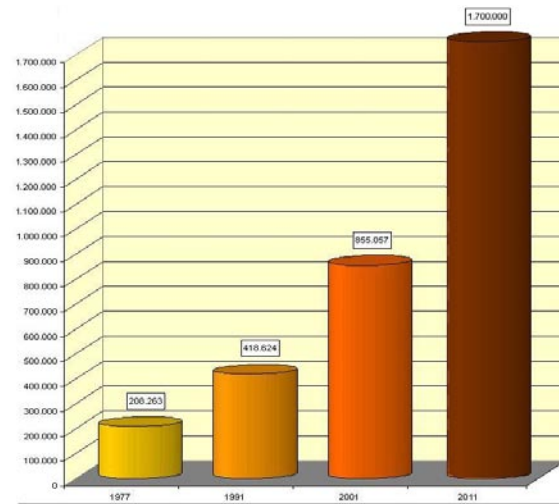
Tomando en cuenta este aumento en la población de la Región Metropolitana de la cual un 78% habita en la provincia de Santiago, proyectando un crecimiento sostenido en la economía nacional, como el que se ha venido dando en los últimos 15 años; y tomando como referencia la encuesta Origen Destino realizada el 2001 por el SECTRA (en el marco de la generación del plan Transantiago), es posible proyectar para el año 2011 cual será aproximadamente el numero de automóviles, la tasa de estos por hogar y su la participación en la partición modal de viajes motorizados.

NÚMERO DE AUTOS EN SANTIAGO

Año	Numero	% de aumento
1977	208.263	
1991	418.624	101%
2001	855.057	104%

Podemos observar que la cifra de automóviles se ha ido duplicando cada 10 años, en un escenario como el antes señalado, con un crecimiento económico sostenido.

El parque automotriz de Santiago podría llegar a 1.700.000 automóviles en el año 2011.

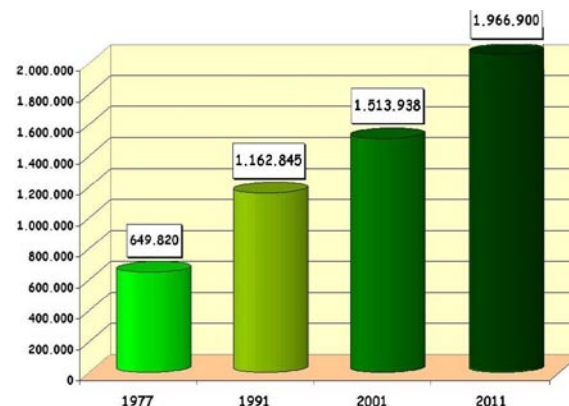


NUMERO DE HOGARES EN SANTIAGO

Año	Hogares	% de aumento
1977	649.820	
1991	1.162.845	80%
2001	1.513.938	30%

Si para el año 2011 proyectamos un porcentaje de aumento de hogares similar a la existente entre los años 1991 y 2001 es decir de un 30%

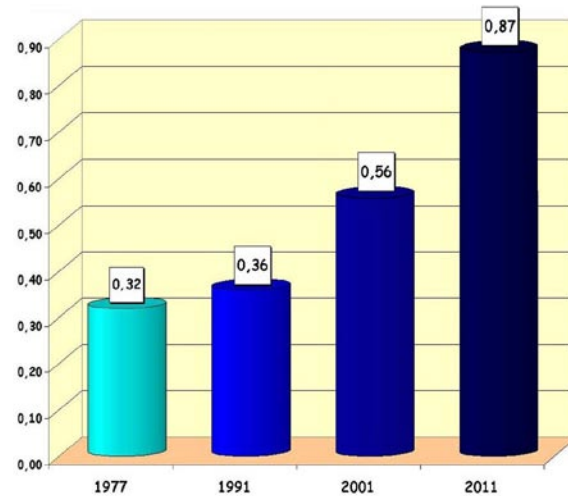
Es posible prever que santiago tendrá 1.966.900 hogares en el año 2011



TAZA DE AUTOS POR HOGAR EN SANTIAGO

Año	taza	% de aumento
1977	0.32	
1991	0.36	12.5%
2001	0.56	55.5%
2011	0.87	

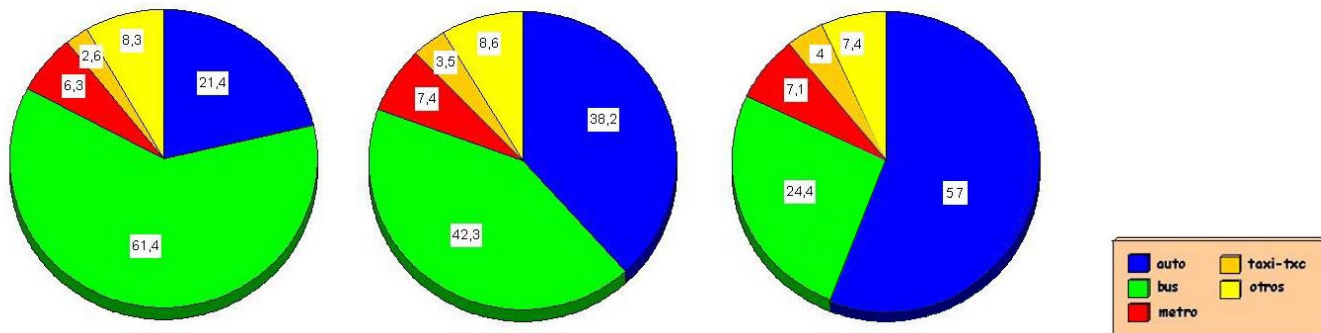
Si para el año 2011 proyectamos un porcentaje de aumento similar al existente entre los años 1991 y 2001; es decir de un 55.5%, y dividimos el parque automotriz planteado para el 2011 con el número de hogares igualmente planteado, **observaríamos que la tasa de automóviles por hogar al 2011 sería de 0.87 autos.**



PARTICIÓN MODAL DE VIAJES MOTORIZADOS

Si realizáramos este mismo ejercicio de proyección con la partición modal de viajes motorizados, en torno a los porcentajes de aumento del modo automóvil, en contraste con la disminución del transporte público sobre todo del modo microbús, tendríamos que:

La partición del modo auto llegaría a un 57% del total de viajes motorizados contra un 24.4% de microbuses, lo cual parece un escenario crítico no solo para el funcionamiento de una red de transporte como la que hoy presenta la ciudad de Santiago, sino también para la estructura urbana y ejes de desplazamiento, los que se verían completamente sobrepasados .

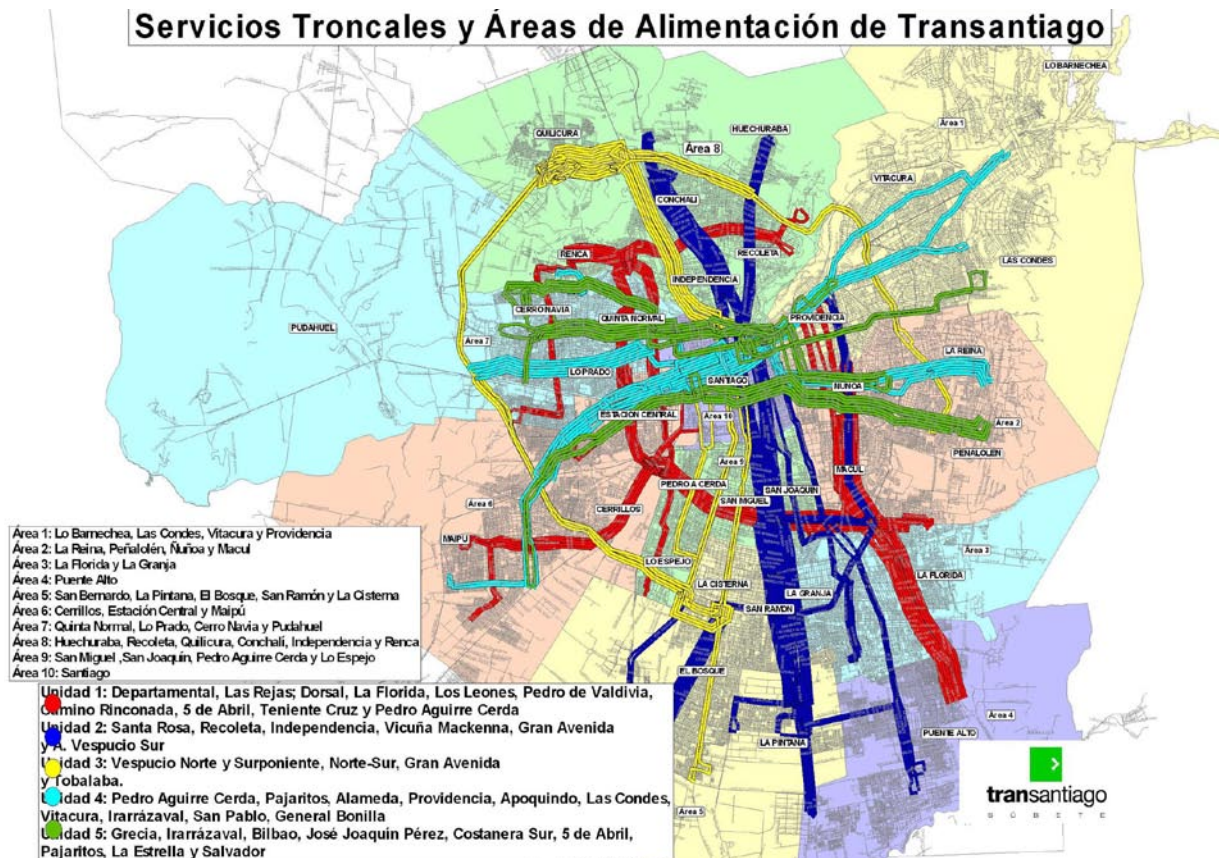


1.3 Exposición del plan de movilidad metropolitana TRANSANTIAGO, elaborado por el MOPTT y la Subsecretaría de Transportes.

El sistema de transporte público de Santiago ha experimentado un deterioro creciente en las dos últimas décadas, cuyo resultado se traduce en el creciente uso del automóvil, “los casi 20 puntos porcentuales en que disminuyeron combinadamente los principales modos de transporte público entre los años 1991 y 2001 fueron compensados por el uso del automóvil particular, esto en un contexto de expansión urbana extremadamente alta en los últimos 15 años.”¹³

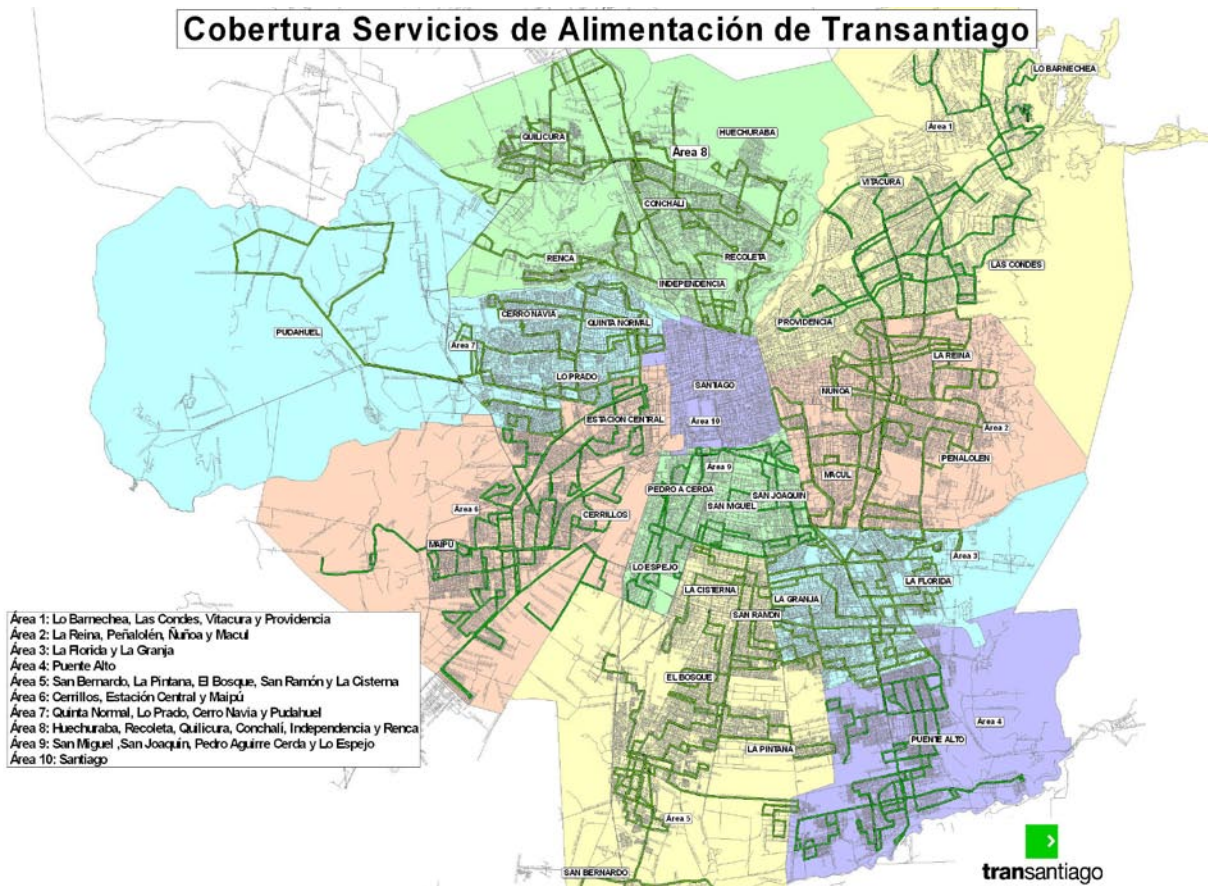
Transantiago tiene como meta aumentar la participación del transporte público en el sistema de movilización de la ciudad, a través de una nueva forma de moverse, que sea segura, oportuna, informada, rápida. Por esto,

“El programa de modernización e integración de servicios de transporte público es el cambio más importante y urgente del plan: el objetivo es transformar los servicios en un sistema integrado de transporte, en el cual los diferentes modos se complementen entre sí y operen como una red.”¹⁴



Para llevar a cabo este plan será necesario reestructurar la malla de recorridos y la forma de operación de los servicios, distinguiendo dos tipos de servicios: aquellos que se realizan en las principales avenidas o ejes troncales de la ciudad, y los que cubren demandas locales y áreas alimentadoras, que nutrirán de pasajeros al metro y los servicios de buses de la red troncal. Todos operarán complementariamente y tendrán un sistema de tarifa integrada.

Además será necesario generar infraestructura especializada, esto es: vías segregadas en parte de la red troncal, paraderos, estaciones de trasbordo entre buses y entre éstos y el metro, y estaciones de intercambio entre diferentes modos de transporte (metro, buses, transporte interurbano, taxis colectivos). Se construirán más de 70 estaciones de trasbordo, dos estaciones de intercambio modal en Quinta Normal y La Cisterna y dos nuevas conexiones viales, que permitirán contar con una red troncal que mejore la accesibilidad y conectividad de la ciudad, estas corresponden a los ejes Blanco Encalada-Arica y Suiza-Departamental.



1.4 La Inter-modalidad como problema arquitectónico

Como ha sido planteado por el plan Transantiago y como es posible observar en los sistemas de transporte pertenecientes a metrópolis de países desarrollados como las capitales Europeas, para resolver la movilidad en las grandes ciudades, será necesario generar **sistemas de transporte que operen como una red de modos integrados**. Estos deben ser capaces de resolver las necesidades de desplazamiento en las diferentes escalas: local, comunal, intercomunal e interprovincial; racionalizando y optimizando los flujos. Se instala entonces la inter-modalidad como una problemática prioritaria a resolver, tanto desde el punto de vista de la planificación urbana, como del desarrollo de los espacios físicos destinados a albergar estos intercambios.

Estos espacios no sólo deberán resolver de la mejor forma la superposición de modos, generando zonas de espera y pausa, ordenando y simplificando las transferencias entre ellos, optimizando así los tiempos de viaje. También será necesario tener en cuenta las posibilidades encuentro e intercambio que trae consigo la movilidad ya que, es la facultad de desplazarnos la que nos permite generar vínculos con nuestro entorno social, y la necesidad de encontrarnos la que nos obliga a desplazarnos.

Así, estos núcleos destinados al desplazamiento, deberán trabajar con la complementación de funciones urbanas, resolviendo con calidad los lugares de encuentro e intercambio, generando espacios soporte de calidad para ellos. Esto ya que por su magnitud y área de influencia, deberían transformarse en aglutinadores de servicios y equipamiento para su contexto, como lo son hoy: algunas estaciones de metro y terminales de pasajeros en Santiago, las estaciones intermodales Europeas y como están siendo proyectadas las de estaciones de Quinta Normal y la Cisterna.

metro Paris y Madrid



2 OBJETIVOS

2.1 objetivos generales:

El objetivo de esta memoria es, por un lado, exponer la necesidad de generar núcleos de intercambio modal para una zona en desarrollo como es el sector sur poniente de Santiago; y por otro, encontrar dentro del lugar geométrico escogido, el terreno que por sus características potencie el desarrollo de este proyecto.

2.1 objetivos específicos:

Para poder alcanzar el objetivo propuesto, es necesario cumplir con los siguientes objetivos específicos:

- Explicitar la problemática de accesibilidad y conectividad que posee este sector con el centro de la ciudad y cuales son las soluciones que plantea Transantiago para la zona.
- Esclarecer las condiciones de obsolescencia funcional, sub-utilización y los proyectos que existen para este sector.
- Establecer la necesidad del desarrollo de núcleos capaces de trabajar con la superposición de los diferentes modos de desplazamiento existentes y proyectados para la zona.
- Comparar las características de los distintos terrenos capaces de albergar el proyecto, intentando encontrar el que permita desarrollarlo de la mejor forma.

3 PROBLEMA: CONECTIVIDAD ZONA SUR PONIENTE

La zona Sur Poniente de Santiago, que corresponde a las comunas de Estación Central, Cerrillos, Maipú, Lo Espejo y Pedro Aguirre Cerda, abarca 18.440 hás, posee una población de 864.213 habitantes y una densidad urbana promedio cercana a los 100 hab/há.

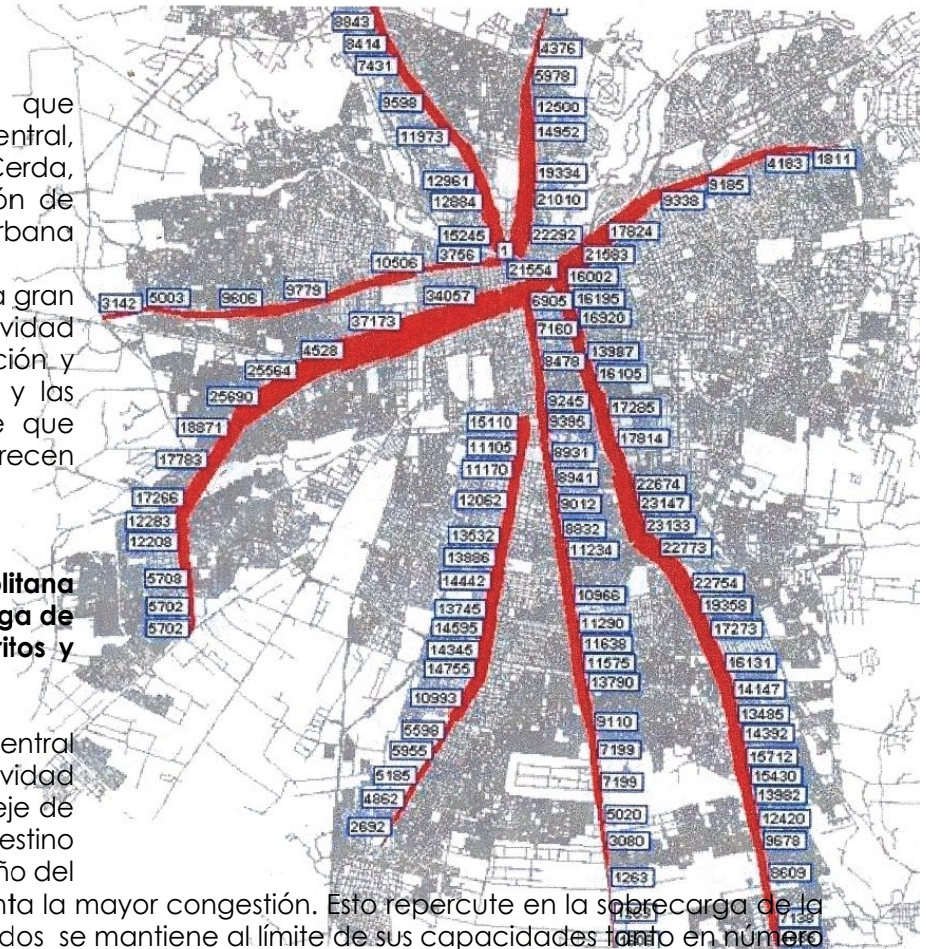
Este sector de la ciudad presenta hoy una gran problemática de accesibilidad y conectividad con el centro de la ciudad, sub-utilización y obsolescencia en parte de su territorio y las políticas de planificación de transporte que Transantiago ha planteado para ella parecen deficientes.

3.1 Carencia de ejes de movilidad metropolitana en el sur poniente de Santiago y sobrecarga de vías estructurantes como Alameda-Pajaritos y Gran Avenida.

Comunas como Maipú y Estación Central tienen hoy como única vía de conectividad con el centro a La Alameda. El principal eje de la ciudad, según la encuesta origen – destino realizada durante el año 2001 para el diseño del plan Transantiago, en horas punta, presenta la mayor congestión. Esto repercute en la sobrecarga de la línea 1 del metro, que durante estos periodos se mantiene al límite de sus capacidades tanto en número de carros como en la frecuencia de sus trenes.

A su vez las comunas de Pedro Aguirre Cerda, Lo Espejo y San Bernardo, si bien están bordeadas por grandes corredores de desplazamiento de carácter inter-regional como es la Autopista Central y las vías férreas al sur, poseen malas condiciones de accesibilidad y conectividad con el centro de la ciudad; siendo el eje Gran Avenida el que asume la mayor parte de sus flujos centro-periferia, ruta que a su vez ha sido señalado como uno de los que presenta las mayores cargas de desplazamientos.

El no desarrollo de otros ejes de movilidad de carácter metropolitano, se produce en gran medida por la barrera física que han constituido desde su inicio las líneas del ferrocarril y los grandes paños de destinos específicos presentes en el sector, los que hoy en obsolescencia funcional y sub-utilización, generan un vasto sector cuya baja densidad (10hab/ha aproximadamente) dificulta la presencia de modos alternativos al motorizado para surtir a este sector de la ciudad.



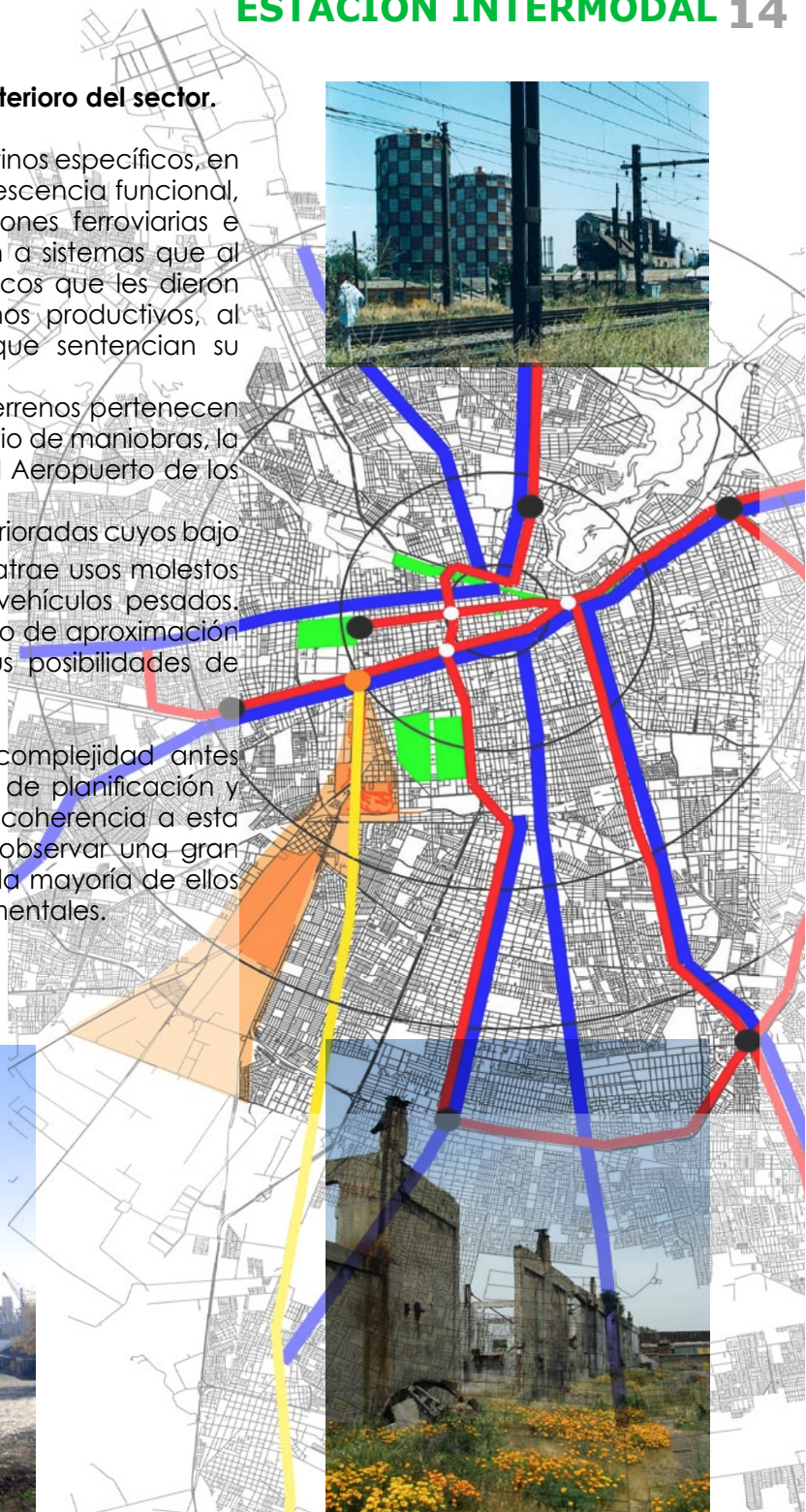
3.2 Obsolescencia funcional, sub-utilización y deterioro del sector.

Este territorio presenta hoy grandes paños de destinos específicos, en condiciones de deterioro, sub-utilización y obsolescencia funcional, ya que han estado asociados a las localizaciones ferroviarias e industriales de principios de siglo. Corresponden a sistemas que al estar íntimamente ligados a los saltos tecnológicos que les dieron origen, son susceptibles de perecer en términos productivos, al ser sobrepasados por los avances técnicos que sentencian su obsolescencia.

Esta vasta zona que comprende 356 hás y sus terrenos pertenecen casi en su totalidad a: la Estación Central y su patio de maniobras, la Maestranza San Eugenio, la empresa Gasco y el Aeropuerto de los Cerrillos.

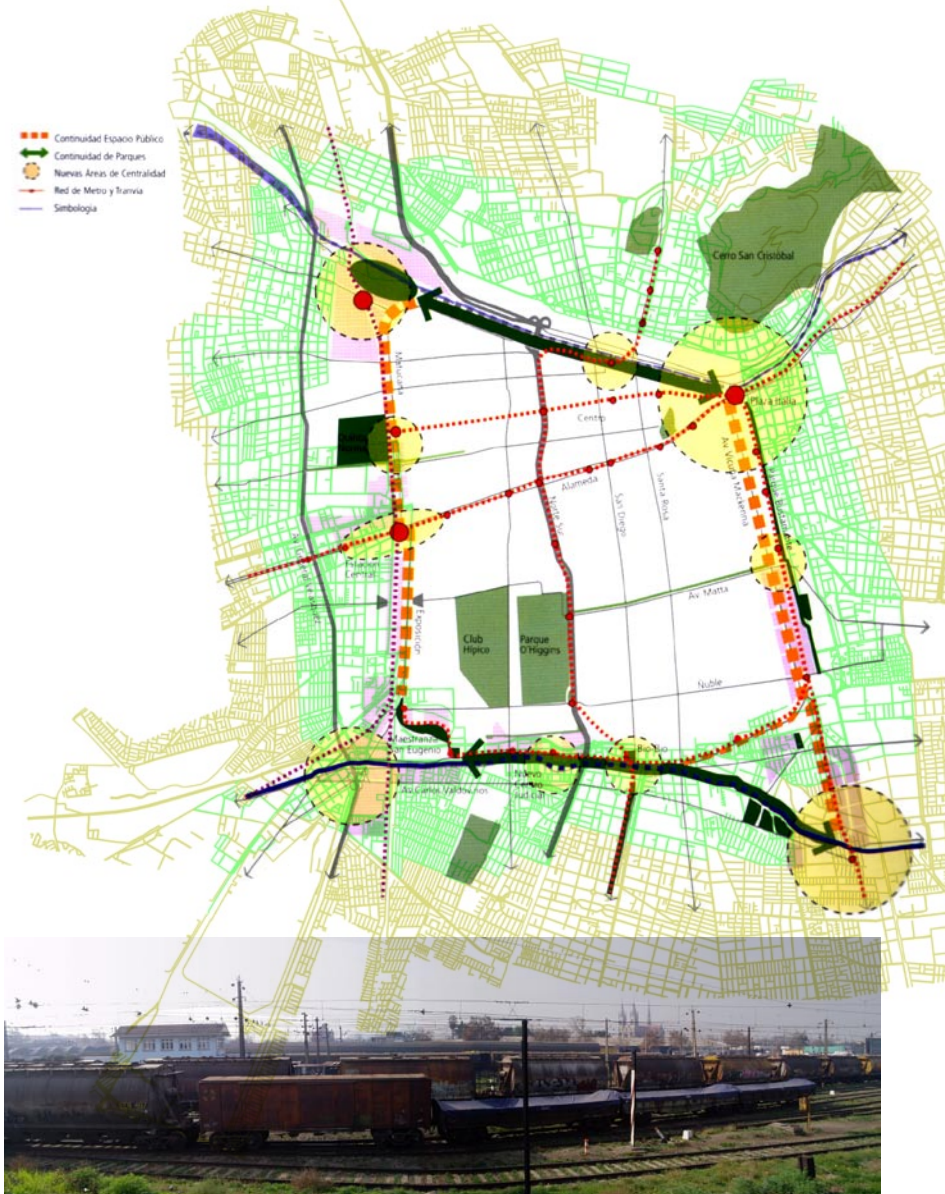
En torno a estos grandes paños existen zonas deterioradas cuyos bajo precio en términos de terreno (3,5 UF por mt²) * atrae usos molestos como bodegaje, talleres de mantenimiento de vehículos pesados. Además están las 2000 hás afectadas por el cono de aproximación de Cerrillos, sector que hoy ve congeladas sus posibilidades de desarrollo.

Para regenerar una zona de la magnitud y complejidad antes expuesta, ha sido necesario generar políticas de planificación y planes de reconversión, que estructuren y den coherencia a esta porción de ciudad. En este sentido es posible observar una gran cantidad de proyectos existentes para la zona, la mayoría de ellos desarrollados por entidades públicas y gubernamentales.



ESTACIÓN INTERMODAL 15

-  Continuidad Espacio Público
-  Continuidad de Parques
-  Nuevas Áreas de Centralidad
-  Red de Metro y Tranvía
-  Simbología



Anillo interior metropolitano: Esta iniciativa ha sido planteada por diversos urbanistas e instituciones académicas y recogida por el directorio de Obras Bicentenario. Este proyecto intenta recuperar las áreas ocupadas por la infraestructura de EFE en desuso y antiguas industrias, buscando "transformar estas áreas en lugares con mejor dotación de espacios verdes, equipamiento, servicios, imagen urbana, conectividad y transporte, permitiendo la densificación del área central, (...) evitando la segregación socio-espacial e impulsando una mayor integración territorial entre los barrios de Santiago."¹⁵

Proyecto Operación Estación Central: Este proyecto ha sido impulsado por le MINVU y realizado por el Arquitecto Fernando Montes. Lo que plantea es la reconversión de 14 hás pertenecientes al patio de maniobras de EFE, para esto será necesario trasladar la estación ferroviaria desde la Alameda hasta la calle Blanco Encalada, reconvirtiendo el edificio que hoy alberga la Estación Central en un centro gastronómico. Rompiendo con esto la barrera que conforman las vías férreas al Sur, mediante múltiples atravesos que conecten los tejido de ambos frentes que han crecido separados, transformando este territorio en una franja verde bordeada de edificaciones en altura, destinadas al comercio, vivienda oficinas y equipamiento.

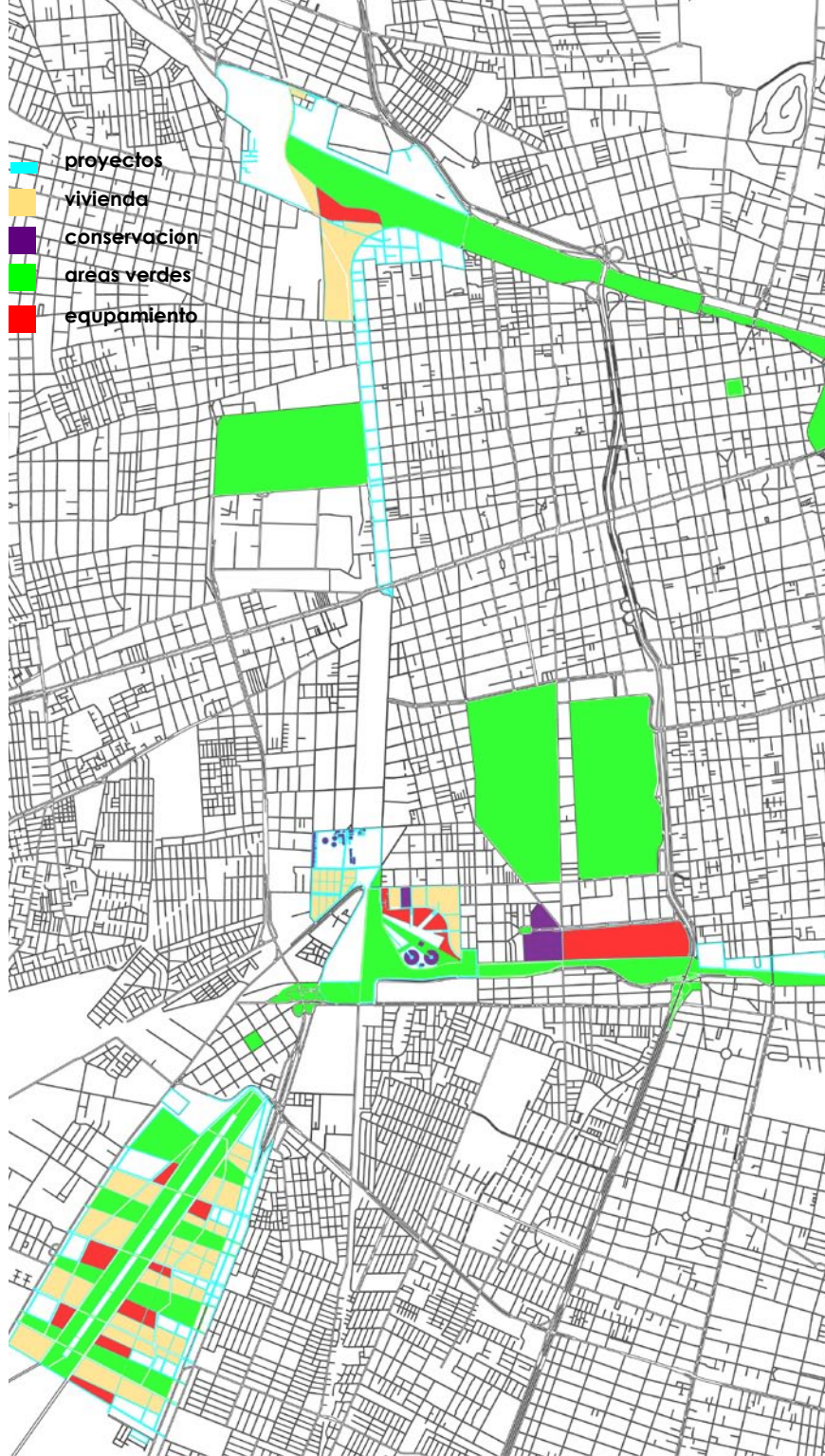




ESTACIÓN INTERMODAL 16

Proyecto de gestión e inmobiliario Maestranza San Eugenio: El proyecto MAESTRANZA 21, ideado por el Centro de Proyectos Externos de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile, plantea destinar 25 de las 43 hás existentes el desarrollo inmobiliario, con aproximadamente 900 mil metros cuadrados de superficie edificada. De estos terrenos un 28% es para localización de vivienda, lo que equivale a 3.500 nuevas viviendas y se reservando 8 hás para áreas verdes y de protección patrimonial.

Proyecto portal Bicentenario: presentado por el la Municipalidad de Cerrillos, el Gobierno regional, MINVU, MOPTT. Este proyecto pretende aprovechar la oportunidad de reconversión urbana que surge a partir del cierre del aeropuerto de Los Cerrillos. El objetivo es “aprovechar la existencia de un lote de 245 hás propiedad del fisco, de manera de reutilizar terrenos, como alternativa al crecimiento urbano en extensión; dotar de infraestructura, áreas verdes y servicios públicos de calidad al sector sur poniente de la ciudad de Santiago.”⁶ Se pretende densificar, proponiendo una densidad de 150 hab/há mediante la construcción de 12.000 nuevas viviendas de 800 a 3.000 UF, pero manteniendo por lo menos 80 hás destinadas a áreas verdes y espacios públicos. Además este proyecto plantea que, con el levantamiento de las restricciones que condicionan el funcionamiento del aeropuerto se “abre un amplio frente de desarrollo potencial que abarca unas 2.000 hás hacia el sur-poniente de la ciudad.”⁷



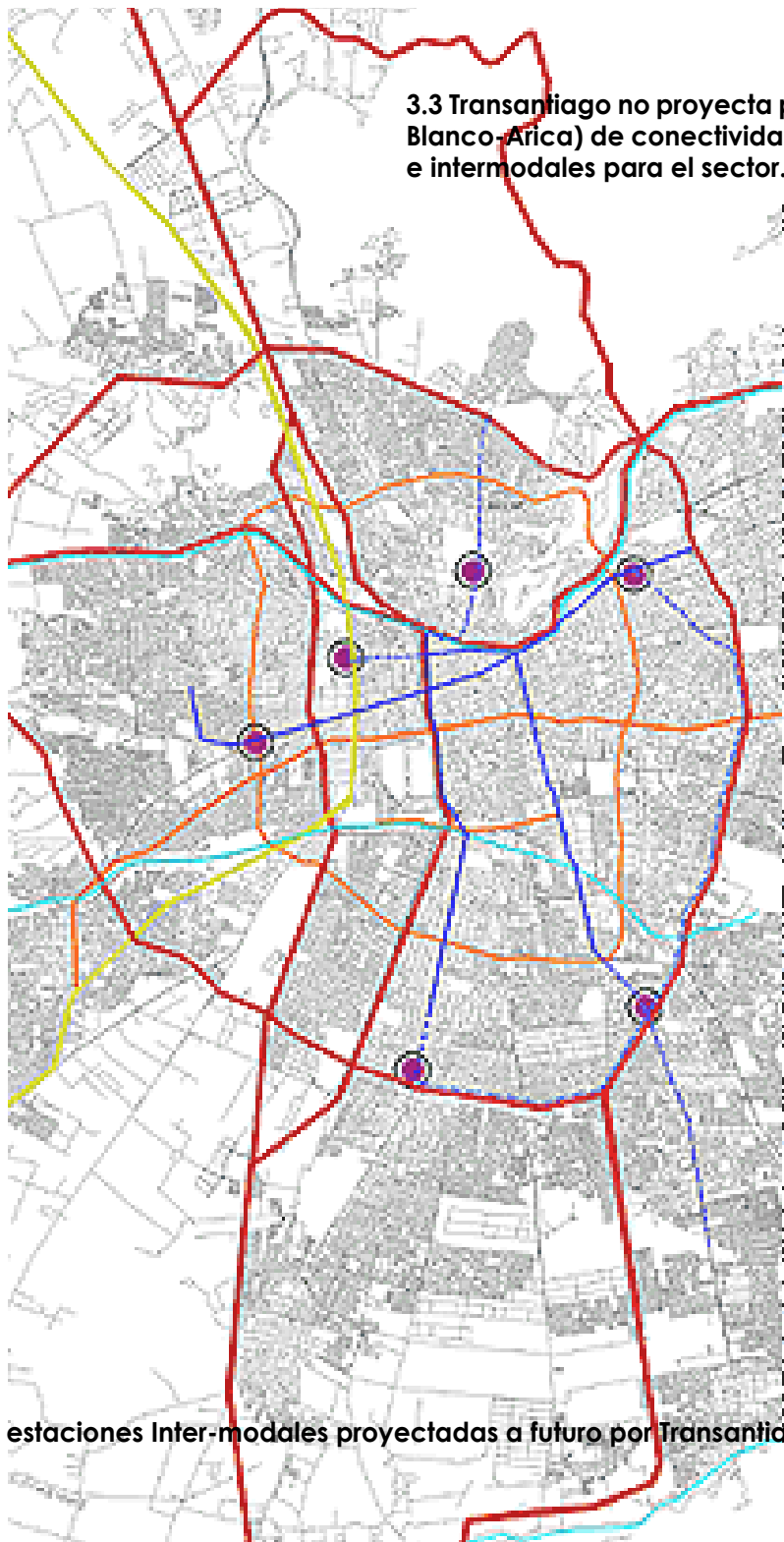
- proyectos
- vivienda
- conservación
- áreas verdes
- equipamiento

Proyecto Gasco: La empresa Gasco, con la creación de su filial METROGAS, ha sustituido su producción por la importación y distribución de gas natural. Por lo que proyecta hacia al año 2010 cerrar la fábrica San Borja, ubicada entre las calles Antofagasta, Av. Obispo Manuel Umaña, Pedro Aguirre Cerda y las vías norte-sur del tren. Debido a esto es que han encargado estudios al arquitecto Marcial Echeñique, para un plan de reorientación de estas 25 há a un nuevo uso.

Mediante la realización de estos proyectos, se nos presentaría una nueva porción de ciudad, cuya multiplicidad de funciones y dotación de áreas verdes le permitiría transformarse en un nuevo polo de desarrollo capaz de atraer la inversión privada a sus áreas de influencia, lo que llevaría a la renovación y densificación de todo el sector sur poniente de la ciudad, con la construcción de alrededor de 21.000 viviendas y la llegada de unos 90.000 nuevos habitantes.

Sin embargo, esta nueva población sumada al probable desarrollo del área hoy afecta a las normativas aplicadas al cono de aproximación de Cerrillos; y a la ya existente que bordea el 1.000.000 de habitantes, teniendo en cuenta que comunas como Maipú duplicaron su población en los últimos 15 años, por lo cual la tasa de aumento de población cercana al 25% pondría mantenerse, vendrían a agravar los problemas de accesibilidad y conectividad y falta de ejes de movilidad metropolitana que posee el sector.

3.3 Transantiago no proyecta para esta zona nuevos: modos, ejes (excepto Blanco-Arica) de conectividad metropolitana, estaciones de transferencia e intermodales para el sector.



estaciones Inter-modales proyectadas a futuro por Transantiago

El plan Transantiago tiene como meta aumentar la participación del transporte público en el sistema de movilización de la ciudad, ya que hoy solo el 50% de los Santiaguinos usa este sistema y hace diez años lo hacía el 68%.

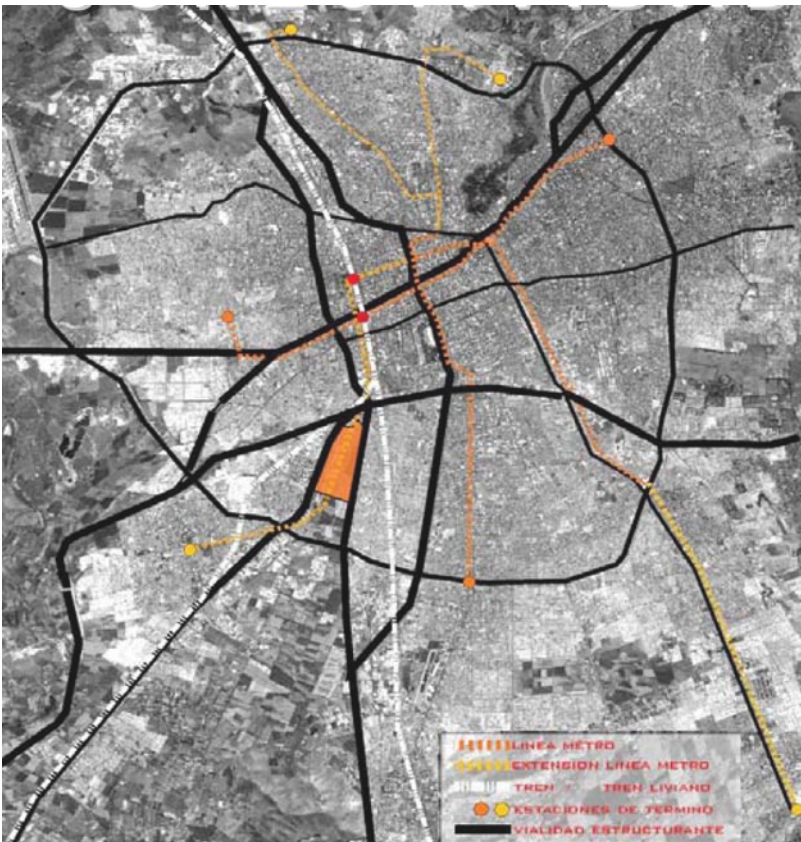
Este proyecto plantea la completa reorganización de la malla de transportes públicos en Santiago, transformándola en un sistema integrado y jerarquizado. Sin embargo, este completo plan de transporte no proyecta grandes transformaciones para en el sector sur-poniente de la ciudad.

Pues si bien la conexión vial Blanco Encalada-Arica, se trasforma en un nuevo eje metropolitano que conectan Maipú con el centro de Santiago, la proyección solo de 4 recorridos troncales alternativos a los que corren por la Alameda parecen insuficientes, además no está planteado para el sector ninguna estación inter-modal y solo se proyecta una estación de transferencia localizada en el centro de Maipú, lo que genera la desarticulación de las líneas locales y alimentadoras del sector. Este sector tampoco se ve beneficiado por la extensión de las líneas de metro o la creación de nuevos ejes de esta modalidad de transporte rápido, limpio y seguro.

Trazado Metro Maipú



Esquema accesibilidad

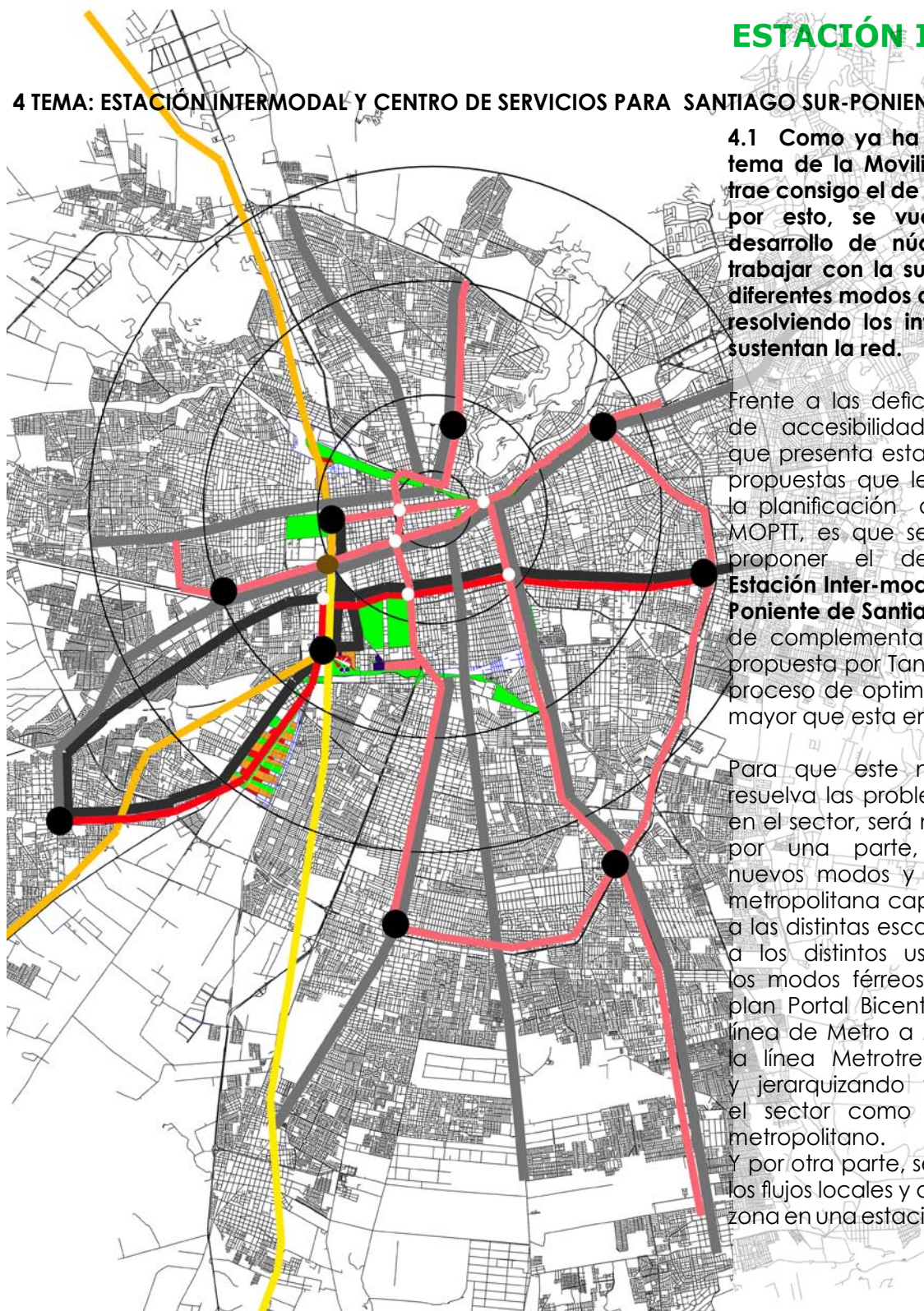


ESTACIÓN INTERMODAL 19

Así, a pesar del amplio frente de desarrollo y posibilidades de densificación que presenta la zona Sur Poniente, el plan Transantiago no resuelve sus problemáticas de: accesibilidad, pues no genera suficientes ejes metropolitanos que alimenten la zona, ni de conectividad, ya que tampoco plantea nuevos modos capaces de diversificar las formas de desplazamiento para ajustarse a las diferentes escalas, necesidades y posibilidades del Sur Poniente.

Frente a esta problemática, será necesario tomar en cuenta los proyectos de transporte público presentados por la Dirección de Obras Bicentenario, los cuales plantean nuevos ejes y formas de transporte público masivo, que conecten las comunas del surponiente de Santiago, como son el sector de Maipú y Cerrillos. Esto es la construcción de un metro ligero, que conecte de forma rápida el centro de Maipú con el centro de Santiago generando una eje oriente-poniente alternativo a la Alameda; y la construcción de una nueva línea de metro-tren interprovincial que conecte) las ciudades de Melipilla y Batuco con el centro en la Estación Quinta Normal. Con esto se intenta dotar a esta zona de una red más completa de transporte, que desde el punto de vista de la accesibilidad y conectividad con el resto de la ciudad, potencie su futuro desarrollo y densificación.

4 TEMA: ESTACIÓN INTERMODAL Y CENTRO DE SERVICIOS PARA SANTIAGO SUR-PONIENTE



4.1 Como ya ha sido planteado, el tema de la Movilidad Metropolitana trae consigo el de la inter-modalidad, por esto, se vuelve necesario el desarrollo de núcleos capaces de trabajar con la superposición de los diferentes modos de desplazamiento, resolviendo los intercambios que la sustentan la red.

Frente a las deficientes condiciones de accesibilidad y conectividad que presenta esta zona y la falta de propuestas que les den solución en la planificación desarrollada por el MOPTT, es que se vuelve necesario proponer el desarrollo de una **Estación Inter-modal para la zona Sur Poniente de Santiago**, que sea capaz de complementar la red integrada propuesta por Tansantiago, como un proceso de optimización de un plan mayor que esta en curso.

Para que este núcleo inter-modal resuelva las problemáticas presentes en el sector, será necesario plantear, por una parte, la inclusión de nuevos modos y ejes de movilidad metropolitana capaces de satisfacer a las distintas escalas de flujos, como a los distintos usuarios, incluyendo los modos férreos planteados en el plan Portal Bicentenario, esto es, la línea de Metro a Maipú-Irarrazaval y la línea Metrotren Melipilla-Batuco, y jerarquizando vías presentes en el sector como ejes de carácter metropolitano.

Y por otra parte, se deberán agrupar los flujos locales y alimentadores de la zona en una estación terminal para los

recorridos locales del plan Transantiago, generar zonas de estacionamientos subterráneos incentivando el uso de transportes públicos en el área céntrica de la ciudad, e incluir los modos no motorizados mediante el desarrollo de ciclo vías y corredores peatonales.

Con esto se busca enriquecer la red de ejes y modos, además de generar la superposición de flujos: troncales y locales, férreos, motorizados y no motorizados, existentes y proyectados,

4.2 Transformar este espacio de intercambio, en un núcleo de intercambios, servicios y equipamiento para su contexto.

Si bien una estación inter-modal esta llamada a minimizar las problemáticas que se generan en las transferencias de modos y los efectos nocivos generados en la calidad del entorno, por las cargas y descargas de los distintos modos, este no parece ser su único rol. Teniendo en cuenta la interdependencia generada por las funciones relacionadas con la movilidad y intercambios sociales, el área de influencia que afectan y escala que adoptan estos núcleos en el contexto en que se implantan; su capacidad de aglutinar y complementar funciones es innegable.

Así, esta estación inter-modal deberá superponer al programa exclusivamente ligado con la movilidad, sectores de servicios, comercio local y comunal y espacios públicos destinados al ocio y la cultura. De esta forma se transforma en un polo de equipamiento para el sector Sur Poniente, que al igual que la mayoría de los sectores periféricos de nuestra ciudad carece de infraestructura de estas características.

4.3 Explicitar los modos de desplazamiento involucrados en el proyecto estación inter-modal Sur Poniente

Buses urbanos:	Trenes de cercanía: Metro tren, Melitren
Transantiago Troncal: recorrido Maipú-Cerrillos-Quinta Normal. recorrido Lo Espejo-Pedro Aguirre Cerda-Santiago.	Tren ligero: línea de Metro Maipú - Irarrazaval Taxis: Privados y Colectivos
Transantiago Local: extensión hasta el Inter-modal de las líneas locales cuyos recorridos, abastecen a los usuarios de las áreas de alimentación, compuestas por las comunas: Estación Central, Cerrillos, y Maipú y las comunas P A Cerda, Lo Espejo, San Miguel y San Joaquín	Automóviles: Estacionamientos Subterráneos Ciclovías y estacionamiento de bicicletas Corredores peatonales

5 TERRENO: LOCALIZACIÓN DEL PARA EL DESARROLLO DEL PROYECTO

5.1 Elección de sector Anillo Interior Metropolitano Sur Poniente como lugar geométrico específico, capaz de albergar el desarrollo de un proyecto de estas características

De los múltiples territorios disponibles por obsolescencia funcional que se hallan en la zona existen aún paños de terreno para los cuales los proyectos de renovación y reconversión “Anillo Interior Metropolitano” y “Operación Estación Central” no logran resolver de forma sustancial sus problemáticas de sub-utilización, deterioro, continuidad y conectividad de sus bordes. Este sector corresponde al territorio comprendido por el Patio de Maniobras la Estación Central perteneciente a EFE, y el terreno de la industria Gasco. Esta área se extiende por dos kilómetros hacia el sur de la Alameda, estableciendo una barrera infranqueable que separa las comunas de Santiago y Estación Central, y que sub-utiliza 62 há.

Este terreno parece ser además el lugar geométrico más adecuado para situar una estación de intercambio modal, ya que este desde sus orígenes ha estado ligado al tema de la movilidad, siendo capaz de albergar no solo los modos férreos planteados y existentes, sino además la superposición de estos con los modos motorizados que lo atraviesan, potenciando así la posibilidad de integración de los distintos modos: férreos motorizados, no motorizados, públicos, privados, locales y troncales

En esta zona se pueden distinguir dos áreas estratégicas para la generación de núcleos intermodales como son: el terreno que rodea la conexión blanco Encalada-Arica y el terreno perteneciente a Gasco en el cruce de las líneas férreas al sur y a San Antonio con la Av. Subercaseaux.





5.1.1 La conexión Blanco Encalada-Arica

Parece un territorio estratégico ya que se constituirá la conexión Blanco Encalada-Arica en un nuevo eje metropolitano paralelo a la Alameda, que acogerá múltiples recorridos troncales. Pero este terreno parece estar muy cercano a los de la Estación Central y Quinta Normal, núcleos intermodales ya existentes de características no sólo metropolitanas sino nacionales. Además esta localización dificultaría el congregar los flujos locales del sur poniente, pues estos recorridos deberían extenderse en forma excesiva, lo que atentaría contra la pretendida racionalización y optimización de estos.

5.1.2 El terreno perteneciente a la empresa Gasco

Esta área bordeada por la conexión de las Avenidas Exposición, Subercaseaux, Pedro Aguirre Cerda, Cerrillos, parece también un territorio estratégico ya que: le permitiría potenciar algunas de estas vías como nuevos ejes de movilidad metropolitana, con la intensificación de recorridos troncales por vías como Pedro Aguirre Cerda y Exposición.

Además este terreno, al igual que el anterior, está delimitado por las vías del tren, justo antes de que estas se bifurquen en diferentes direcciones, por lo que sería capaz de congregar la superposición de modos férreos (Metro, Metrotren).

Pero por su mayor cercanía con las comunas del Sur Poniente que se busca conectar, su ubicación en este sector le permitiría agrupar los recorridos locales en una estación terminal; y su cercanía con las carreteras interurbanas como Autopista Central y del Sol, le permitiría la atracción de modos privados de transporte a este polo inter modal.

Además esta localización permitiría integrar al inter-modal una estación de Metrotren alternativa a la proyectada en Quinta Normal, lo que sumado a su cercanía con las autopistas le otorgaría características inter-provinciales.



6 PROYECTO "UMBRAL DE ACCESO AL CENTRO PARA LA ZONA SUR PONIENTE DE SANTIAGO" desarrollo de una Estación Inter-modal de Transportes, en la zona sur de el Patio de Maniobras de Ferrocarriles y Gasco

Debido a las características del proyecto planteado, a las condiciones en las que se encuentran hoy, tanto el terreno escogido para su implantación, como su área de influencia y por los múltiples planes de renovación que existen para esta zona, será necesario generar un escenario de desarrollo a 15 años, en el cual se implantará el proyecto. Explicitando en términos de Planificación metropolitana, equipamiento e infraestructura, nuevos habitantes, densidad, desarrollo de nuevos ejes metropolitanos y modos de desplazamiento, como se desarrollara este sector.

6.1 Generación de un escenario positivo a 15 años

Para proyectar este escenario se tomara como base: la puesta en marcha de la primera y segunda etapa del plan Transantiago, es decir la conformación de una sistema integrado de diferentes modos de transporte que operan entre si como una red y La ejecución de los proyectos de transporte público presentados por la Dirección de Obras Bicentenario, con la construcción la línea de metro a Maipú y la nueva línea de metro tren a Melipilla. Con lo que esta nueva zona quedaría dotada de una red más completa de transporte, que desde el punto de vista de la accesibilidad y conectividad con el resto de la ciudad, potenciaría su futuro desarrollo y densificación.

Se contara también con la renovación, reconversión y densificación de los terrenos en obsolescencia funcional antes mencionados mediante la ejecución de los planes: Portal Bicentenario con el levantamiento de las restricciones generadas por el cono de aproximación, la liberación del paño perteneciente la Maestranza san Eugenio y las ideas trazadas por su proyecto de gestión e inmobiliario y el cierre de la planta Gasco y con ello su reconversión para nuevos usos.

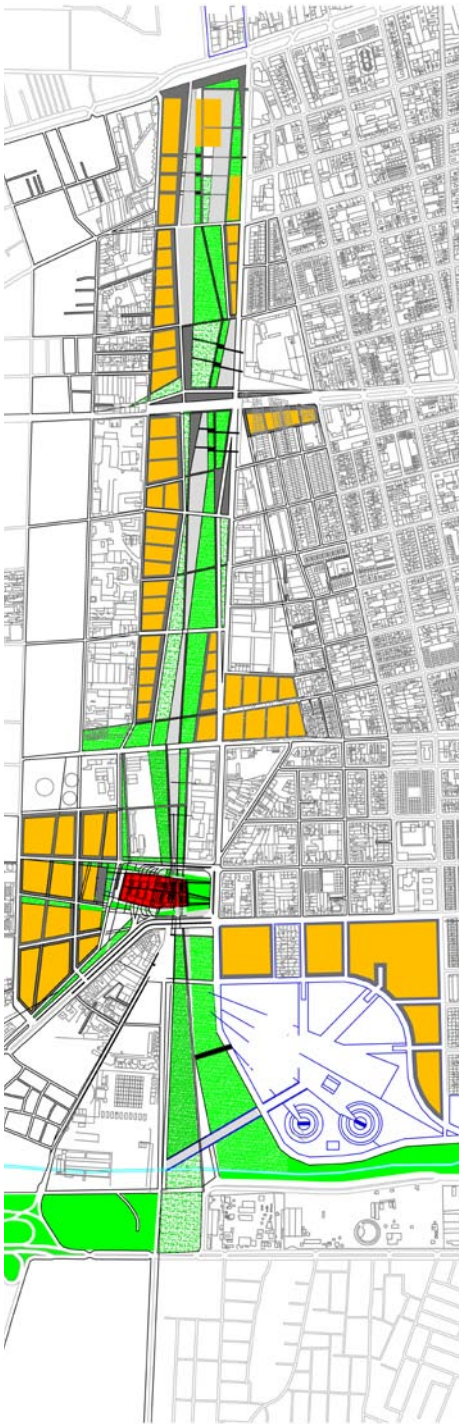
Estos proyectos privilegian la superposición y multiplicidad programática, jerarquizando funciones como educación, Cultura, salud, comercio, recreación, deporte y vivienda.

Uno de los objetivos de estos planes para el sector es generar como proyectos ancla, equipamientos de carácter metropolitano que agrupen áreas de comercio, servicios y salud, ya que la mayor parte, se ubican en unas pocas comunas, que concentran el 50% de ellos, y ampliar las matrículas de los establecimientos educacionales, contribuyendo a que la población no recorra grandes distancias para realizar sus actividades diarias.

Por otra parte se plantea el generar nuevos espacios para el ocio, la recreación y el deporte, privilegiando la generación de áreas verdes agrupadas en grandes paños, jerarquizando la condición de parque programático a la de pequeñas plazas parceladas.

Además se pretende respaldar las políticas de renovación urbana existentes en la Comuna de Santiago que dicen relación con el cambio en las tendencias de localización de hogares, introduciendo subsidios diferenciados a viviendas para estratos medios y medios bajos. Intentando atraer nuevos hogares a las comunas que bordean el centro de la ciudad, privilegiando sectores ya consolidados y con capacidad para acoger nuevos hogares. En el sector podrían llegar a desarrollarse 21.000 nuevas viviendas, ya que: 25.78 hectáreas del proyecto Portal Bicentenario están destinadas a 12.000 viviendas,

7.52 hectáreas del proyecto inmobiliario MSE están destinadas a 3.500 viviendas, 5 hectáreas del proyecto Operación Estación Central están destinadas a 2.000 viviendas y 7 hectáreas del terreno GASCO tienen la posibilidad de ser destinadas a 3.500 viviendas



Si bien mediante la realización de estos proyectos, se nos presentaría una nueva porción de ciudad, cuya multiplicidad de funciones, dotación de áreas verdes y mejoras en la accesibilidad, le permitirían transformarse en un nuevo polo de desarrollo, capaz de atraer la inversión privada a sus áreas de influencia, lo que llevaría a la renovación y densificación del sector sur poniente de la ciudad.

Existe aun una zona para el cual los planes Anillo Interior Metropolitano Y Operación Estación Central presentados anterior mente no logran resolver de forma sustancial sus problemáticas de, sub-utilización, continuidad y conectividad de sus bordes, por la barrera física que constituyen las vías férreas, este sector corresponde al escogido como lugar geométrico para la implantación del proyecto, la zona sur poniente del la cintura de ferrocarril.

Será necesario sentar las bases para un plan seccional que resuelva estas problemáticas.

Tomando como referente las ideas planteadas por los planes Anillo Interior Metropolitano y Maestranza 21, en relación a la conformación de un espacio público mixto compuesto por equipamientos y áreas verdes, que circunvale todo el centro incluyendo el borde poniente.

En términos de planificación para la guiar las líneas de acción de un plan de estas características, parecen prioritarios las siguientes ideas, la propuesta presentada por el Directorio de Obras Bicentenario, que plantea la conformación de un espacio publico a lo largo de todo el Anillo Central de Ferrocarriles, el cual debería ser un sistema integrado, que agrupe áreas verdes y equipamientos de carácter metropolitano, sumando a las áreas verdes programáticas ya existentes en la cintura dos nuevos sectores, el Parque La Aguada y el Nuevo Centro para Yungay, idea que se ve reforzada por lo expuesto en el plan Maestranza 21, el cual plantea que en el largo plazo se construya en forma subterránea la red de ferroviaria al sur, desde la Estación Central hasta el cruce con la Autopista del Sol, así se liberaría la totalidad de los suelos a nivel de superficie, que hoy pertenecen a la zona sur poniente de la cintura férrea. Con esto se podría concretar la conformación de una cinta continua de parques programáticos, equipamientos metropolitanos y nuevas áreas de vivienda, que circunvale todo el centro de Santiago, incluyendo el borde poniente, único tramo de esta cintura, por la cual aun circula el tren, Solo así podría transformarse este anillo, hoy sub-utilizado y en deterioro, en un territorio de acceso e intercambio con el centro de la ciudad.

Las bases para la generación de este plan seccional serán presentadas en mayor detalle en el ANEXO I luego de la exposición del proyecto "UMBRAL DE ACCESO AL CENTRO PARA LA ZONA SUR PONIENTE DE SANTIAGO"

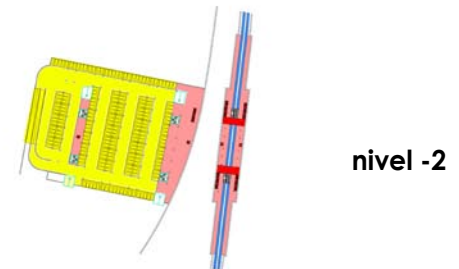
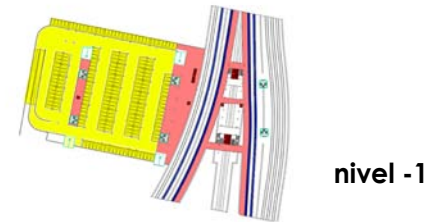
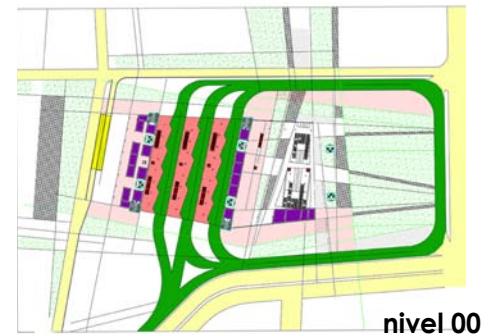
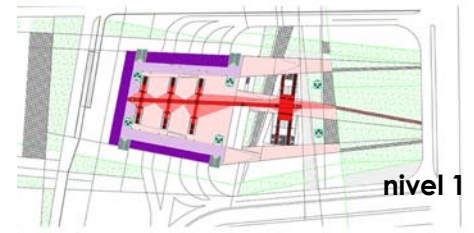
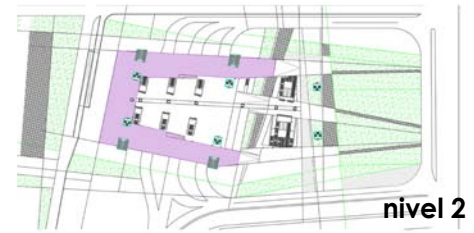
6.2 PARTIDO GENERAL ordenamiento y racionalización de los flujos, resolviendo con calidad los intercambios de modo, la relación con el entorno, y su rol de equipamiento metropolitano y local.

En un entorno local desdibujado y con grandes porciones de vacío la idea generar un proyecto que colonice el lugar entregando orientación y límites al sector, para esto el proyecto se desarrollara bajo un gran mezanina, que unifique los diferentes espacios e instancias que dan al interior de la estación, permitiendo que estos se desarrollen con mayor soltura y fluidez y trabajando con la idea del edificio al interior del edificio.

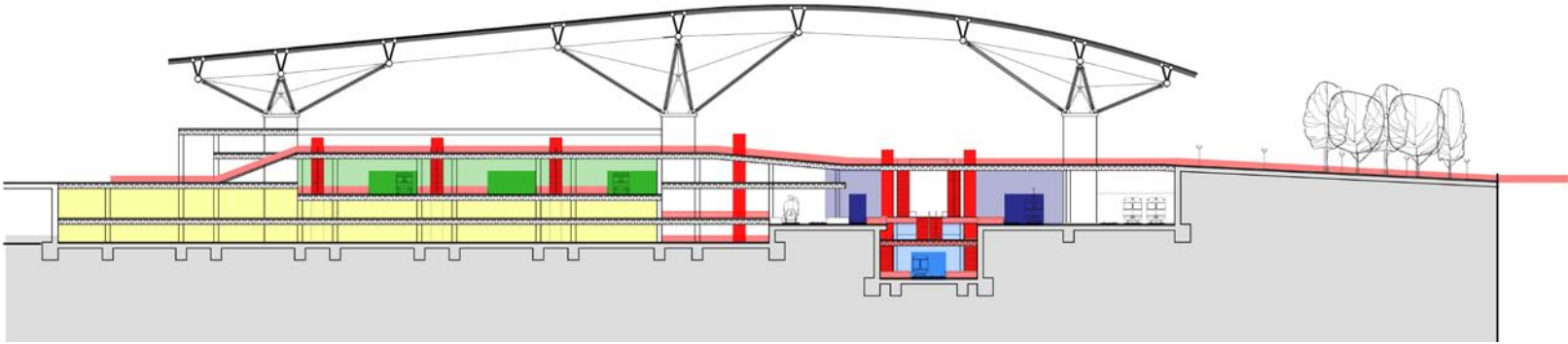
Para el diseño y resolución del proyecto el partido general deberá enfocarse en los siguientes aspectos:

-La resolución de la superposición e interconexión de modos es una de las prioridades del proyecto, para esto de trabajara con la sectorización y diferenciación de estos según el nivel en el que se desarrollan, la idea es liberar a los flujos peatonales de transferencia que se desarrollaran en planos continuos del 00 al nivel mas 1 de los motorizados y férreos que se desarrollaran de 00 al menos 2. Además se jerarquizaran los corredores de transferencia y trancito, diferenciándolos de los demás espacios interiores dedicados a la pausa y equipamiento.

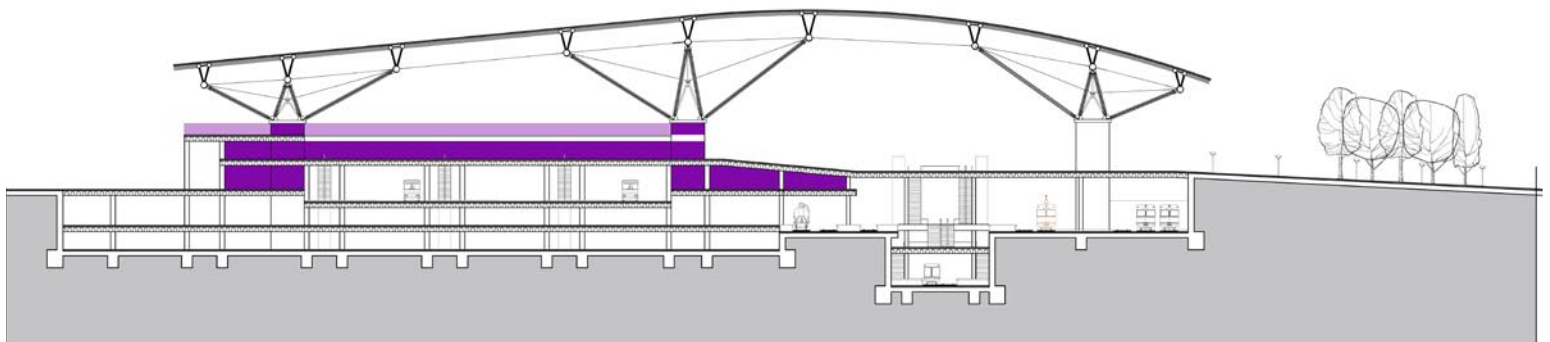
- Buses transantiago
- Estacionamiento
- Metro Maipú
- Metrotren
- Transferencia
- Equipamiento



-Evidenciar la existencia de programa y flujos en el subsuelo como son las estaciones de metro y metro tren, intentando enriquecer las relaciones espaciales entre subsuelo, superficie y niveles superiores, proponiendo el despliegue en la vertical de los de los distintos flujos y funciones. Para esto se trabajara con un sistema de placas aterrazadas que permitirán la conexión visual de los distintos modos, y faciliten la orientación al interior del edificio.



-Trabajar con la necesidad de transformar esta estación en un polo de equipamiento para el sector Sur Poniente y de relacionar las funciones específicas de desplazamiento desarrolladas en el interior del edificio, con las de esparcimiento que tendrán lugar en las áreas verdes ubicadas al exterior, esto se lograra mediante la proyección de áreas intermedias destinadas a programas como servicios, comercio, cultura y ocio, que satisfagan tanto las necesidades generadas por las situaciones de paso y pausa como por el contexto local y mayor al que este núcleo se inserta.



6.3 Simulación de flujos e intercambios en horas punta en horas punta

Horas Punta mañana 7:00 – 9:00 hrs

Nº de pasajeros	Unidades	Frecuencia	Totales por hora	
Trenes de Cercanía:				
Metro tren	1000	1	6	6000
"Melitren"	500	1	4	2000
Tren ligero:				
Metro a Maipú	600	1	15	9000
Buses urbanos:				
Transantiago				
Troncal nº 1	70	2	10	1400
Troncal nº 3	70	2	10	1400
Local Zona I	42	5	6	1260
Local Zona H	42	5	6	1260
Taxis:				
Privados	2	30	-	60
Colectivos	3	15	-	45
Vehicular				
Estacionamiento	1.5	120	-	180
No motorizados:				
Ciclistas y peatones	750	-	-	750

Teniendo en cuenta que los modos que realizan recorridos locales como son los buses transantiago, los automóviles particulares, taxis privados y colectivos, descargarán la totalidad de sus pasajeros en esta estación se contabilizarán el 100% de ellos es decir 2.820 personas/hr, además que para el modo Metrotren solo existirán dos estaciones en Santiago Quinta Normal y esta se contabilizarán solo el 50% de los pasajeros 4000 personas/hr, esto sumado a que la mayoría de los desplazamientos en este horario se realiza en sentido periferia-centro, para los modos troncales como son la línea de metro Maipú-Irarrazaval y los recorridos troncales de Transantiago se contabilizarán solo el 20% de los pasajeros 2360 personas/hr y tomando como área de influencia una circunferencia de diámetro equivalente a 10 manzanas se podría estimar una población cercana a las 10.000 hab, teniendo en cuenta que la proporción de viajes, en horas punta con respecto a la de habitantes en Santiago es de un 30% y que solo el 50% de estos se realizan en transportes públicos se podría estimar que el número de pasajeros pertenecientes a modos no motorizados es de 1.500 en 2 horas es decir 750 personas/hr.

Esto genera una estimación total de 9930 pasajeros por hora punta.

6.4 Programa

Operacional:

Andén y vías subterráneos Metro tren y Melitren
Andén y vías subterráneo Metro
Dársenas y andén para buses Transantiago locales y troncales
Circulaciones auxiliares de circunvalación para buses.
Paradas taxis y colectivos
Estacionamientos subterráneos y rampas de acceso

Servicios:

Boleterías
Informaciones
Custodia
Baños
Circulaciones verticales
Áreas de acceso a zonas pagas
Zonas de trasbordo
Comercio de paso y de pausa
Comercio de carácter local y comunal.
Centro de servicios
Zonas de pausa, ocio y cultura

Administración:

Oficinas EFE (mertotren)
Oficinas METRO
Oficinas buses urbanos, Transantiago
Oficina programación y coordinación de flujos
Oficina estacionamientos
Baños y camarines
Bodegas aseo y manutención

6.5 Requerimientos básicos en metros cuadrados

2 andenes y vías subterráneos Metro tren y Melitren: 3277 mts²

2 andenes y vías subterráneo Metro Maipú-Irarrazaval: 2156 mts²

3 andenes y 14 dársenas para buses Transantiago locales y troncales: 4425 mts²

Circulaciones auxiliares de circunvalación para buses: 5987 mts²

Paradas taxis y colectivos: 640

288 estacionamientos subterráneos y 4 rampas de acceso: 17000 mts² mts

6 núcleos de boneterías e Informaciones: 72 mts²

10 núcleos de baños 560 mts²

Circulaciones verticales 1800 mts²

Áreas de acceso a zonas pagas 200 mts²

Zonas de trasbordo 1200 mts²

Comercios de paso, de carácter local y comunal y centro de servicios 2000 mts²

Zonas de pausa, ocio y cultura 3000 mts²

Oficinas EFE, METRO, buses urbanos Transantiago, programación y coordinación de flujos y estacionamientos 630 mts²

2 núcleos de baños y camarines 112 mts²

2 núcleos de bodegas aseo y mantenimiento 112 mts²



Stuttgart



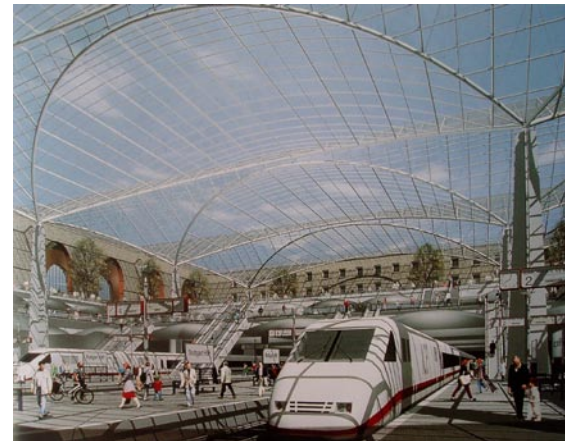
ESTACIÓN INTERMODAL 31

ANEXO I: Bases para plan seccional “Parque del Movimiento Cinturón Sur Poniente”

I.1 Introducción

Aparece entonces, como necesario además del planteamiento del proyecto presentar las bases para un plan seccional que aproveche la condición de borde que presenta este territorio, revitalizando las zonas en conflicto y re-estableciendo las posibilidades de conectividad y accesibilidad en el tejido circundante, transformándolo así en un umbral de acceso al centro de Santiago, mediante el diseño de un espacio soporte capaz de articular las diversas escalas de flujos.

Para lo cual se recogerá, la experiencia plateada por otras ciudades del mundo como París, Frankfurt, Stuttgart, Madrid, Roma, Berlín, así como los esfuerzos realizados en nuestro país; los proyectos presentados por el MINVU, Operación Estación Central y Anillo Interior Metropolitano, planteamientos que buscan dar respuesta al desde la perspectiva de la ciudad en su conjunto, al tema de los territorios relacionados con los grandes corredores de transporte.



Frankfurt



Paris rive gauche



1.2 Objetivos y planteamientos guías del plan maestro

Se busca por una parte, rescatar la condición de vacío interior que esta cintura de trenes modelo en el borde de la comuna de Santiago, transformando este límite en una cinta verde de espacios públicos rodeada de nuevas áreas de vivienda y equipamientos metropolitanos. Intentando que este sector actúe como un umbral de acceso y vínculo entre Santiago y sus comunas circundantes de características más específicas, intentando, re-centrar y acercar los equipamientos y servicios presentes en el centro, mediante la rehabilitación y reconversión de su borde.

Respondiendo así a los objetivos planteados por el plan Anillo Metropolitano, esto es convertirse en una cintura verde de equipamientos intercomunales capaz de vincular la comuna de Santiago con su primera periferia residencial, "ahí donde había un ferrovía que separaba el centro del resto de la ciudad (una frontera interior), se construirá un circuito de parques y transporte que será la base para consolidar un proyecto de integración urbana integral territorial, socio cultural y económica, en una perspectiva no solo local, sino que intercomunal"¹⁸. y a los objetivos de repoblamiento y densificación interna, presentados por el plan de renovación urbana de la Municipalidad de Santiago de 1990.

Los temas de conectividad y accesibilidad son particularmente importantes para esta zona, ya que además de los proyectos antes presentados en transporte, y la carencia de suficientes ejes metropolitanos de desplazamiento, cuenta con una fuerte actividad ferroviaria, flujos de transporte público, recorridos locales y troncales, líneas de metro y Metrotren y autopistas interurbanas que lo bordean. Por lo que el planteamiento de una estación intermodal en este sector parece prioritaria. Respondiendo también a las disposiciones presentadas por el SECTRA, para las políticas de transporte teniendo como misión "el potenciar la planificación del transporte a través de la gestión del desarrollo urbano"¹⁹.

Pero si se quiere renovar este territorio será necesario identificar con anterioridad, en términos de valor cultural histórico o patrimonial, que condiciones deberían ser rescatadas, para generar un proyecto que sea capaz de reinsertar este sector en el espacio urbano, y hacer puente con la memoria colectiva; Para esto se plantean, conjuntos de conservación destinados a equipamientos, junto con el desarrollo de una banda continua de vacío reservada a áreas verdes, que refuercen y recuperen en términos espaciales la memoria histórica del lugar.

Con esto el tema de la movilidad, y la producción cultural, aparecen como situaciones capaces de redestinar edificios u objetos, rescatando su sentido patrimonial.



I.3 Líneas de acción

Para llevar a cabo esta intervención será necesario: Por una parte Liberar los terrenos pertenecientes al Patio de de Maniobras de Ferrocarriles que ocupan ocupa 37 háas del sector a intervenir, instalaciones que, según la Empresa EFE*¹⁰, se encuentran hoy sub-utilizadas y obsoletas en un 80%, lo que no solo genera des economías de escala para la empresa de ferrocarriles, sino también, agudizan las condiciones de segregación y deterioro en las que se encuentra el tejido circundante.

Para reintegrar estos terrenos, se retomará lo planteado por el plan Maestranza 21, que plantea la alternativa de "construir en forma subterránea la red de ferroviaria del tren al sur, desde algunos kilómetros antes al cruce con la Autopista del Sol"¹¹. logrando así la recuperación de todos los suelos a nivel de superficie que hoy pertenecen a el patio de maniobras de la Estación Central. Este proyecto, a pesar de involucrar una gran inversión en infraestructura, permitiría revertir de forma integral las condiciones deteriorantes del entorno, reconectando el tejido y terminando con la desvalorización constante del sector. Logrando revalorizar tanto de los terrenos de EFE como de las industrias contiguas, terrenos que hoy están avaluados en 3,5 UF/m² en promedio.

Y por otra parte reconvertir usos El hundir las líneas férreas en su acceso a Santiago, permitiría revertir la condición de límite de este territorio, trasformándolo en una zona de vínculo entre dos bordes, que ha crecido históricamente al margen, lo que facilitaría la reconvención este lugar en términos de usos y destinos.

Para esto trabajará con una proporción de 40% terreno construido y 60% de superficie libre, con fin de asegurar del punto de vista del diseño, que las áreas libres se constituyan como una faja central, que conserve la imagen de vacío que representa el cinturón, en el contexto urbano. Este corredor, compuesto por áreas verdes y de espacio público debería situarse sobre las líneas férreas, y estar bordeado por vivienda en altura, equipamientos y proyectos de intercambio modal de transporte, tanto de las formas presentes como de las planteadas anteriormente.



* Información obtenida del plan de gestión e inmobiliario Maestranza San Eugenio, realizado por el INVI en el 2003 y de las bases de datos actualizadas pertenecientes a la Empresa PRAGMA Accesoría Inmobiliaria y Tasaciones

I.4 Gestión del proyecto de renovación.

Como ha sido posible observar, tanto en los ejemplos expuestos de reconversión urbana para Santiago como los ejemplos realizados en otros países, para llevar a cabo un proyecto de estas características, sería necesario, que éste fuera liderado por alguna entidad pública capaz de reunir y organizar a los diferentes actores públicos y privados, que forman parte de este plan como son:

- Ferrocarriles del Estado, propietario de la mayor parte de los terrenos a liberar y uno de los actores fundamentales en términos de movilidad, dependiendo de éste los proyectos de inversión ferroviaria.

- Directorio empresa Gasco, propietario también de 25 hás que se ven involucradas en el plan.

- Las Municipalidades de Estación Central, Santiago, Quinta Normal, Pedro Aguirre Cerda, y Cerrillos, como organismos de administración local, deben concertar políticas normativas comunes, que se enmarquen dentro de la zona de acondicionamiento.

- Ministerio de Vivienda y Urbanismo, capaz de articular del punto de vista normativo, un plan seccional de renovación urbana, así como con un programa de subsidio de renovación urbana que fomente la construcción en la zona

- Ministerio de Obras Públicas, a cargo de la modernización y realización de los proyectos de infraestructura vial, que se requieran en el lugar.

- Ministerio de Bienes Nacionales, que defina del punto de vista normativo, la posibilidad sanear de forma más expedita los títulos de propiedad y así agilizar la venta y adquisición de terrenos en la zona.

- Actores privados: en relación a las inversiones privadas para el sector como proyectos de vivienda y equipamiento.

Intentando que actores públicos y privados trabajen en conjunto, en torno a un plan mayor, evitando decisiones fragmentadas.

corte propuesto para el patio de maniobras



I.5 Propuesta “Parque del Movimiento Cinturón Sur-Poniente”

Retomando las ideas planteadas por los planes antes expuestos en términos de reconversión, multiplicidad de usos y densificación, esta zona debiera albergar equipamientos metropolitanos, cuyos programas estén relacionados con la producción cultural ligados en particular a educación, potenciando los sectores ya existentes destinados a esta función en el área, como son: la Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas de la Universidad de Chile, USACH, el Barrio Universitario de República, el Centro Cultural Matucana 100, Biblioteca Metropolitana y la zona deportiva-universitaria planteada por el plan Maestranza 21, Así el proyecto pretende la consolidación de un polo universitario en el borde sur de Santiago. Planteando que estos destinos serían una buena forma de re-vitalizar y redestinar los sistemas industriales, considerados patrimoniales, junto con recoger las experiencias entorno al reciclaje industrial-ferroviario, para usos culturales desarrollados en Matucana 100 y Estación Mapocho.

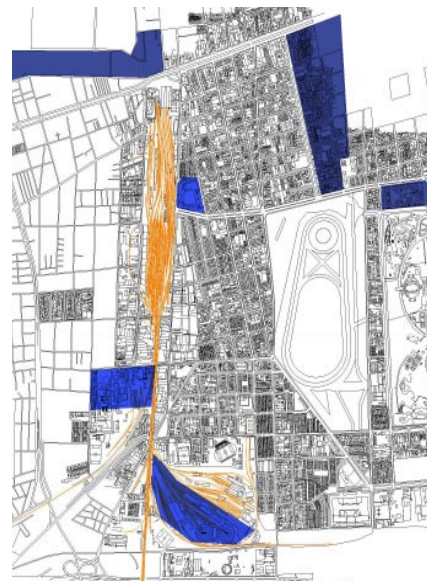
La idea de albergar un polo educacional-cultural, permite no solo potenciar el uso de transportes públicos, sino que también aportar a la diversidad de población, tanto en términos de edades como de ocupaciones.

Como ya ha sido propuesto por el plan de renovación urbana de la Municipalidad de Santiago de 1990 y por el plan Transantiago, en torno a los objetivos de repoblamiento y densificación interna, lo que se busca es atraer a una parte de los nuevos hogares a comunas del centro de la ciudad, revirtiendo la heterogeneidad de las densidades presentes en el lugar y atrayendo a los habitantes de las grandes comunas periféricas de Santiago a los bordes del centro.

Si bien, el plan de repoblamiento de la comuna de Santiago es exitoso en términos de cifras, los proyectos de vivienda que se han desarrollado corresponden en su mayoría a edificios aislados, que no han logrado constituir barrios capaces de interactuar con la edificación tradicional existente.

Para hacer frente a este fenómeno, se plantea trabajar con proyectos de vivienda que se configuren como conjuntos, tanto en los proyectos nuevos, como es el caso del corredor verde como en los proyectos de reciclaje industrial y su relación con vivienda obrera existente en el sector. “La dinámica inmobiliaria del anillo se concentra en focos o ejes de actividad, centrada en productos multifamiliares de 900 a 2200 UF (27 a 32 UF/m²). Los focos de actividad inmobiliaria presentan atributos urbanos de equipamiento, áreas

Establecimientos educacionales



Zonas con valor patrimonial



verdes, accesibilidad, etc. (sector Club Hípico, Parque O'Higgins) la oferta se centra en una tipología de edificios de 10-20 pisos, con departamentos de superficie predominante de 50 m²¹². Siguiendo esta tendencia, se plantea trabajar con viviendas de 50 a 90 mts² cuyo valor fluctúa entre las 900 y 1500 UF, rangos similares a los que se manejan en los centros de las comunas periféricas cercanas, como en los proyectos de renovación cercanos pertenecientes a la comuna de Santiago. Así los precios de la viviendas en el sector debieran rodear las 20 UF/ m² de venta, por lo que el precio de lo terrenos en el lugar podrían rodear las 10UF/m², teniendo en cuenta que estos terrenos hoy están avaluados en 3.5UF/m² en promedio, se estaría triplicando su valor actual.

Para el desarrollo inmobiliario se destinaran 10.8 hectáreas lo que posibilita la construcción de alrededor de 5000 nuevas viviendas en el sector.

La idea En términos de continuidad y conectividad del territorio es consolidar la cintura verde proyectada por el plan Anillo Metropolitano, trasformando así este territorio, que desde sus inicios se constituyo como un límite para sus bordes, en un territorio de transición, conexión y dialogo.

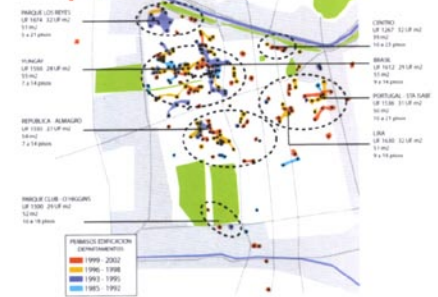
Teniendo en cuenta que los temas ligados a la movilidad, conectividad y accesibilidad son particularmente importantes para este sector del anillo, se plantea que el desarrollo de los sistemas de áreas verdes y espacios públicos estén ligados a las formas de desplazamiento y las necesidades de transporte, intentando generar una retroalimentación ente espacio público y zonas de desplazamiento.

Se propone en por una parte, trabajar la conectividad a escala intercomunal, intentando fortalecer la ubicación privilegiada del territorio intervenido, dentro de la zona sur poniente de Santiago, trasformándolo en un potencial umbral de acceso al Centro.

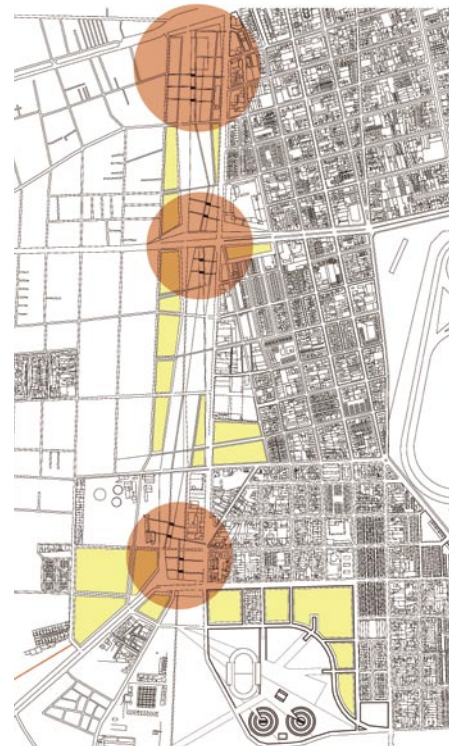
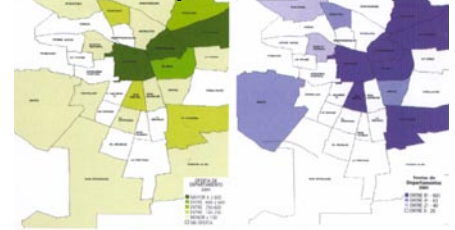
Tomando en cuenta lo dicho por el proyecto Transantiago, en tono a reestablecer la conectividad **oriente poniente**, mediante la conexión Blanco Encalada–Arica-Cinco de Abril. Se plantea también el fortalecimiento otros atravesos presentes en el sector, como la conexión Nuble–Rondizzonni-Subercaseaux-Pedro Aguirre Cerda. Potenciar los ejes **norte sur** existentes que conectan esta zona, tanto con el sector sur-poniente, como son el eje Pedro Aguirre Cerda-Camino a Melipilla, Bazueta-Cerrillos-General Velásquez, Pedro Aguirre Cerda-Suiza-Salvador Allende, como los que conectan la zona con el centro, como son las avenidas Exposición y San Borja. Esto favorecería el acceso al centro de las comunas circundantes y de otros centros urbanos cercanos como Talagante, Melipilla, Buin, Paine y Rancagua.

Y por otra parte el zurcir el tejido local, estableciendo continuidades en la trama, trabajando mediante el enlace de vías menores y haciendo énfasis

esquema de valor de suelo



Oferta de departamentos



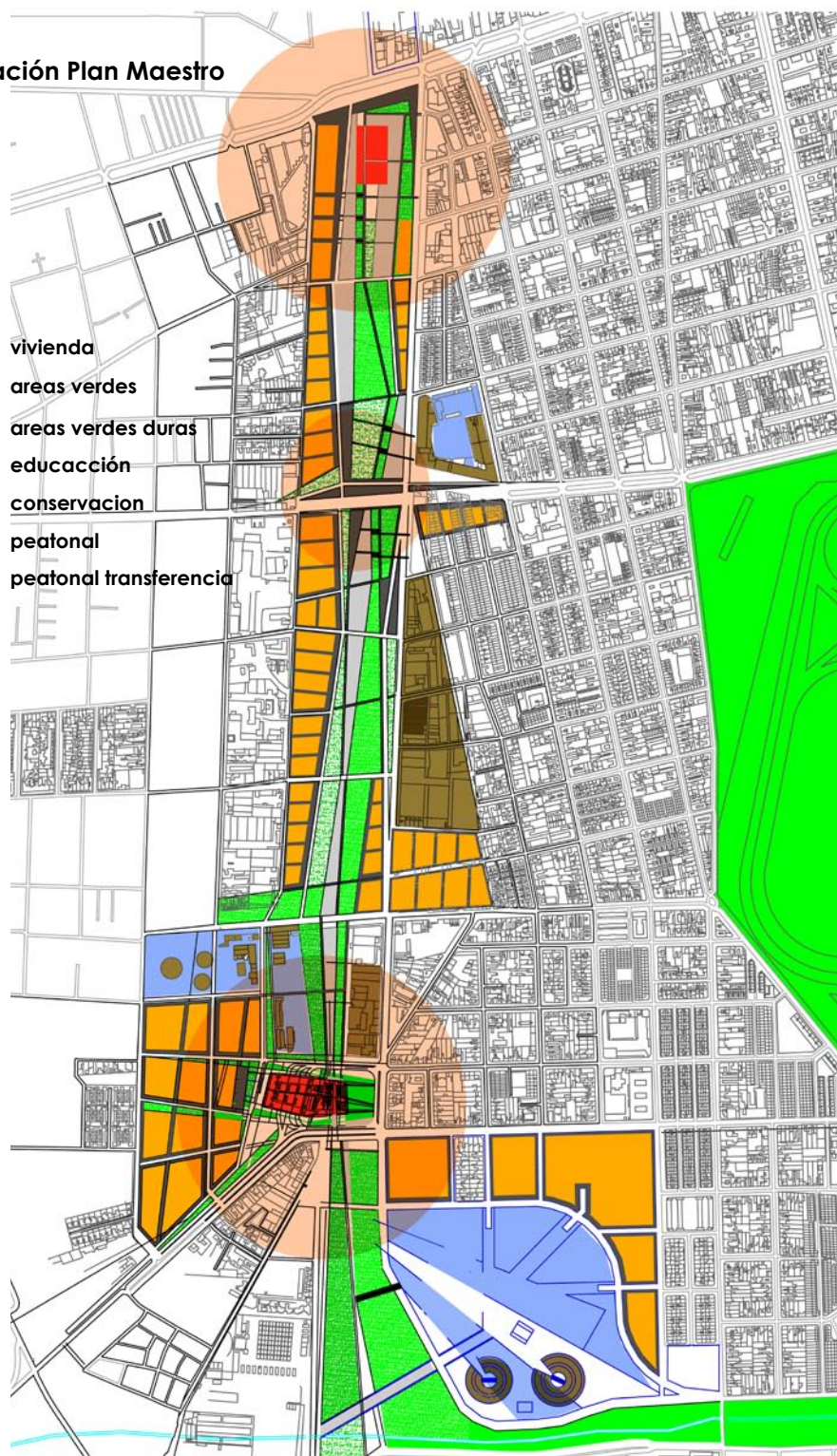
en los circuitos de los modos no motorizados, ciclo vías, y peatones.

Como lo plantea el plan Transantiago, se propone para este sector trabajar con un sistema que integre la diversidad de flujos y modos de transporte público, privado y no motorizado, siendo necesario para esto establecer zonas de intercambio modal, que fomenten las condiciones de acceso del sector y transformen la relación del casco central con el resto del territorio, privilegiando al interior de la comuna de Santiago, el uso de los transportes públicos. La concepción de estos núcleos intermodales debería estar asociada al espacio público, potenciando la integración de las actividades urbanas, relacionando la función de desplazarse, con los espacios de pausa y el comercio, todo articulado mediante el trabajo del parque y el espacio público.

Como ya fue mencionado dentro de este sector se pueden distinguir dos zonas potenciales para el desarrollo de estaciones intermodales, además de la Estación Central. Las cuales corresponderán a distintas escalas inter-comunal e inter-provincial. Estas zonas son: los terrenos que bordean las conexiones Blanco Encalada-Arica y Subercaseaux- Pedro Aguirre Cerda.

Presentación Plan Maestro

- vivienda
- areas verdes
- areas verdes duras
- educación
- conservacion
- peatonal
- peatonal transferencia



7 BIBLIOGRAFÍA

ARAYA Paula, OTEO Carolina, Cinturón sur-poniente, definiciones patrimoniales en torno al nacimiento de la metrópolis, seminario de investigación, departamento de Urbanismo, prof. Guía Luz Alicia Cárdenas, Santiago, Chile Enero 2004.

ARAYA Paula, Reinserción de los territorios ferroviarios en el espacio Urbano, la Renovación de la Estación Central, Memoria de Título, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile, profesor guía Jorge Lobos, Santiago, Chile Enero 2005.

CHALAS Yves, L'Invention de la ville, Editions Anthropos, Paris, 2000.

DIBAM, CONSEJO DE MONUMENTOS NACIONALES, CENTRO DE INVESTIGACION BARROS ARANA, MORAGA Pablo, Estaciones ferroviarias de Chile imágenes y recuerdos, Santiago Chile 2001.

DOMUS DOSSIER, Alta Velocita - High Speed, Treni e Stazioni - Trains and Stations, numero 4 año IV junio 1996.

GOBIERNO DE CHILE, Anillo interior de Santiago: Un desafío de Gestión Urbana Estratégica, ED. DIRECTORIO EJECUTIVO DE OBRAS BICENTENARIO, MINVU, Santiago, Chile Octubre de 2003.

MINVU, MONTES Fernando y Asociados, Operación Estación Central, Santiago, Julio 1996.

LA ARQUITECTURA DE AEROPUERTOS Y ESTACIONES, 1997

POWELL Kenneth, La Transformación De La Ciudad, 25 proyectos internacionales de arquitectura urbana a principios del siglo XXI, ED. BLUME, Barcelona, España, 2000.

REVISTA PARIS-PROJET, «Paris sud est, le projet de Schéma de Secteur Lyon Austerlitz Bercy», Paris, Julio 1973.

UNIVERSIDAD DE CHILE, FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO análisis patrimonial, de gestión e inmobiliario Maestranza San Eugenio, Santiago Chile, Mayo del 2004.

www.obrasbicentenario.cl, Santiago Chile, 2005

www.parisrivegauche.fr, Paris, Francia, 2003

www.sectra.cl, Santiago Chile, 2005

www.transantiago.cl, Santiago Chile, 2005

(Footnotes)

¹ **CHALAS Yves**, L'Invention de la ville, Editions Anthropos, Paris, 2000

² **LEWIS David**, La ciudad problemas de diseño y estructura, Ed. Gustavo Gili, SA, Barcelona, 1973.

³ www.transantiago.cl, Santiago Chile, 2005.

⁴ Ib.

* Información obtenida del plan de gestión e inmobiliario Maestranza San Eugenio, realizado por el INVI en el 2003 y de las bases de datos actualizadas pertenecientes a la Empresa PRAGMA Accesoría Inmobiliaria y Tasaciones

⁵ **GOBIERNO DE CHILE – MINISTERIO DE VIVIENDA Y URBANISMO**, Anillo interior : Una oportunidad de estructuración urbana, inversión y crecimiento interior, www.obrasbicentenario.cl, Santiago Chile, 2003.

⁶ **GOBIERNO DE CHILE – MINISTERIO DE VIVIENDA Y URBANISMO**, Portal bicentenario, www.obrasbicentenario.cl, Santiago Chile, 2003.

⁷ **ib.**

⁸ **GOBIERNO DE CHILE**, Anillo interior de Santiago: Un desafío de Gestión Urbana Estratégica, ED. DIRECTORIO EJECUTIVO DE OBRAS BICENTENARIO, MINVU, Santiago Chile, octubre de 2003.

⁹ www.sectra.cl, Santiago Chile, 2005

¹⁰ Entrevista realizada en EFE el primer semestre 2004

¹¹ **UNIVERSIDAD DE CHILE, FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO** análisis patrimonial, de gestión e inmobiliario Maestranza San Eugenio, Santiago Chile, Mayo del 2004

* información obtenida del plan de gestión e inmobiliario Maestranza San Eugenio, realizado por el INVI en el 2003 y de las bases de datos actualizadas pertenecientes a la Empresa PRAGMA Accesoría Inmobiliaria y Tasaciones