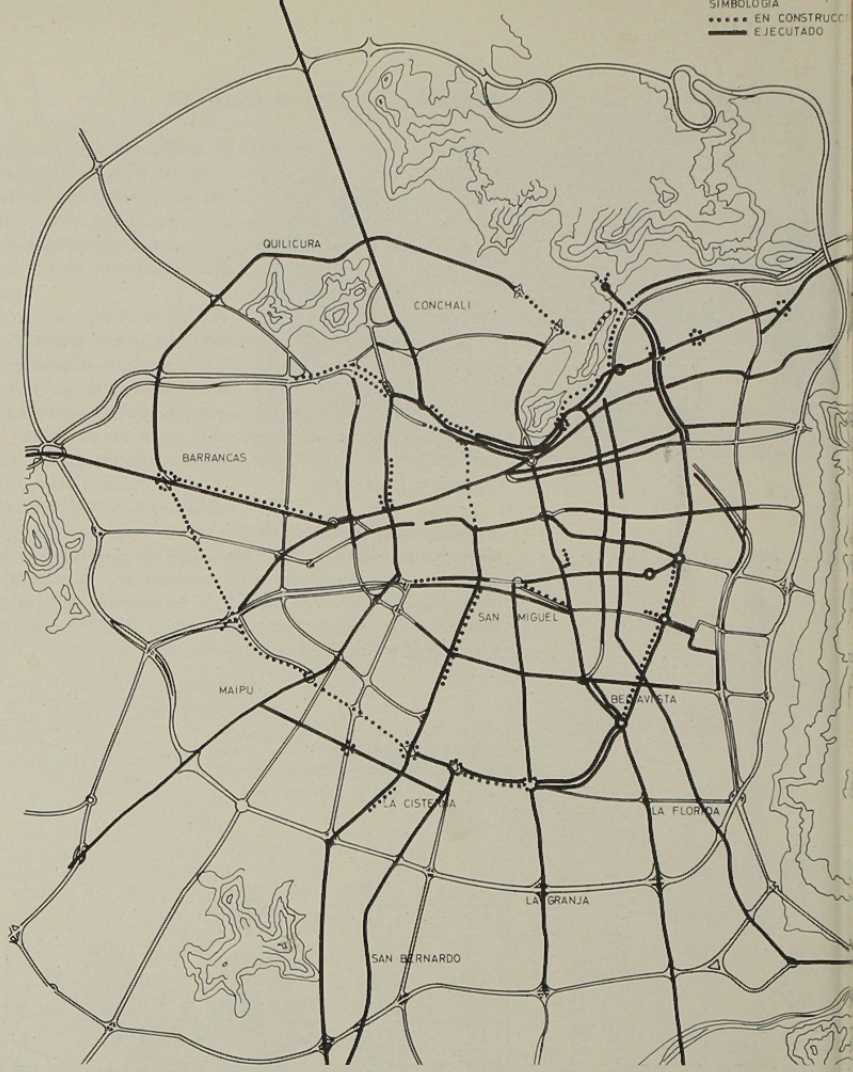


# VIALIDAD URBANA

En relación a los planes de Vialidad Urbana Complementaria y su coordinación con la planificación del Metro de Santiago, AUCA entrevistó al Subdirector de esa Oficina, arquitecto Jaime Silva Arancibia. Resumimos, a continuación, algunos de los temas conversados.



**El estudio primitivo del Metropolitano para Santiago incluía una proposición con respecto al desarrollo y adecuación de la red vial de superficie.**

**¿Coincide esta proposición con los planes que está desarrollando Vialidad?**

El estudio del Sistema de Transporte Metropolitano para Santiago consideró dos redes que lo conformarían:

a) Una red independiente de la estructura vial superficial con características de transporte rápido y masivo, todo lo cual constituyó el Metro propiamente tal, y

b) Una red de transporte vial de superficie que actuaría conjuntamente con el Metro, ya sea como alimentador, o bien sirviendo sectores urbanos no atendidos por la red independiente.

La materialización de ambas redes está a cargo de la Dirección General de Metro del Ministerio de Obras Públicas, de quien dependen todos los aspectos de Vialidad Urbana.

**¿En qué consisten estos planes?**

**¿Están sustentados por alguna concepción de estructura urbana determinada para Santiago? (Monocéntrica, policéntrica u otra)**

**¿Qué avances y en qué etapas se plantean?**

Actualmente, se está construyendo además de la red independiente la red vial de superficie, propuesta por el estudio del Transporte Metropolitano, el cual verificó a través de un modelo matemático que las vías consultadas por el Plan Regulador Intercomunal tuvieran la capacidad de responder a los requerimientos planteados por el desarrollo de la ciudad.

A raíz de dicha verificación, se observó que era necesario agregar algunas vías a las ya consultadas, las cuales sumadas a las anteriores pasaron a integrar la Red Vial de Transporte Urbano para Santiago.

Esta red vial:

- Se basa en la infraestructura existente y proyectada del P.R.I.S.
- Refuerza la idea de los centros parametropolitanos (centroides).
- Conecta estos entre sí y con el centro.
- Tiende a dar accesibilidad homogénea a toda la ciudad.
- Cumple así una función integradora (opuesta a segregación).

Formalmente esto se ha traducido en vías de tipo radial y vías concéntricas.

Las primeras dan acceso al centro de la metrópoli, conectando además las diversas zonas en las cuales penetran.

Las segundas, conectan distintas zonas entre sí, sin penetrar en el área central metropolitana.



De acuerdo a lo anterior, en la actualidad se está trabajando principalmente en la habilitación de la Avenida de Circunvalación Américo Vespucio, de las Costaneras del Río Mapocho, la Avenida Norte-Sur y la Conexión por Avenida General Velásquez de la Carretera Panamericana Norte con el Camino Longitudinal Sur.

En relación al Transporte Colectivo de superficie el estudio del Metro planteaba tres etapas:

- a.— Racionalización de recorridos
- b.— Alteraciones parciales al entrar en funcionamiento la Línea 1
- c.— Modificación de la red al completarse el Metro.

¿Se consideran aún válidas estas etapas?

Si es así ¿en qué forma se están implementando?

Por la cuantía de las inversiones que estas obras representan, el programa contempla como primera etapa la habilitación por tramos de las diversas arterias de circulación, y una vez conectados dos puntos se procede a mejorar la capacidad de las redes, mediante la construcción de segundas vías y de intercambiadores ya sea a uno o dos niveles.

El Plan Regulador del Transporte Metropolitano de Santiago propone una red de Transporte colectivo vial en que se han considerado las estructuras generales de las líneas de autobuses que permitirán satisfacer las necesidades de transporte no directamente aseguradas por el Metro.

Estas líneas serán de tres tipos:

—Líneas de acercamiento a la Red de Transporte Independiente

con las que se obtendrán viajes mixtos de autobuses y R.T.I. Estas líneas de acercamiento prestarán los servicios necesarios para satisfacer la mayoría de los desplazamientos interzonales que no puede realizar el Metro por si solo.

—Líneas radiales para los enlaces directos interzonales, en los casos en que la R.T.I. exigiera muchas transferencias, lo que aumentaría demasiado su tiempo de recorrido.

—Finalmente, las líneas periféricas para los desplazamientos intrazonales y los enlaces interzonales periféricos de poco tráfico.

¿Qué repercusiones urbanísticas (transformaciones físicas en el uso de los espacios) se pueden prever con el funcionamiento de la Línea 1? ¿y una vez completada la red total del Metro?

Actualmente la Subsecretaría de Transportes y la Dirección General de Metro en conjunto, trabajan en la planificación de la Red de Transporte Colectivo Vial Complementaria del Metro teniendo presente que ella deberá entrar en funciones a medida que se vayan entregando al uso público las diversas etapas del Metro.

a) Cambios en el valor de los terrenos que mejoran su accesibilidad a causa del Metro, la que generará una tendencia a densificar y por lo tanto renovar dichos sectores.

b) Concentración de servicios y comercio en puntos de acceso y salida.

c) Refuerzo de los centros parametropolitanos por donde pasa.

d) Descongestión de calles céntricas.

