

RECUPERANDO LA CARRETERA PERDIDA

Una vez construido el bypass de Rancagua, la antigua ruta 5 sur quedó en parcial abandono. Sin embargo, los distintos actores de la región se pusieron las pilas para revivir los 15 kilómetros de terrenos, que rodean la carretera para unir la ciudad de Rancagua y terminar con esta nueva barrera física.

POR **MARIANA VALENZUELA** FOTOS **VIVI PELÁEZ**

Para ir hacia el sur de Chile desde el norte, hace algunos años los automovilistas estaban obligados a pasar por las afueras de Rancagua a través de la ruta 5 sur. Luego las cosas cambiaron. Se construyó el bypass y el flujo vehicular de la carretera fue desviado hacia el poniente, por lo que los autos nunca más vieron la criolla ciudad, dejando varios kilómetros de la Panamericana en situación de “ex carretera”. Esta vía comenzó a utilizarse como un camino de unión para las distintas localidades cercanas como Machalí o San Francisco de Mostazal. Dado que la ruta aún tiene estado de carretera, los terrenos colindantes no presentan ningún tipo de urbanismo y básicamente se usan para fábricas o grandes bodegas, mostrando un paisaje desolado y poco urbano.

Pero aún hay esperanzas para esta vía. Un grupo de personas en la provincia, liderados por la Municipalidad de Rancagua, decidió cambiarle la cara a los 15 kilómetros de la ex carretera. En un seminario realizado en

septiembre de 2008, la alcaldía de la capital regional, bajo la dirección del ex edil Carlos Arellano, reunió a las Secretarías Regionales de Obras Públicas y Vivienda y Urbanismo y la Cámara Chilena de la Construcción, con el fin de unificar criterios sobre las tendencias, polos de desarrollo y necesidades de la comuna en ese momento, y que mantienen hasta el día de hoy.

Entre los diversos temas que allí se hablaron se incluyó la reformulación del espacio urbano de la ruta 5 sur, concordando en que el mayor problema que se presenta en este sector —que comprende desde el antiguo centro comercial abandonado, Portal del Sol, por el norte, hasta el río Cachapoal, por el sur— es que se crea una división en la ciudad de Rancagua, estableciendo una barrera que impide el crecimiento organizado de la urbe. “El bypass transformó esto en una calle más de la ciudad que hay que incorporar”, explica el presidente de la Delegación El Libertador de la CChC, Gonzalo Díaz.

La idea que este grupo de instituciones

está promoviendo tiene como modelo la Avenida Kennedy, en el sector oriente de Santiago, que despliega áreas verdes, comercio, viviendas y servicios junto a la ruta vehicular. “Queremos que el sector de la panamericana se integre a la ciudad y sea un eje urbano, que entregue una gran capacidad vial, de vivienda y equipamiento con una alta densidad”, señala el asesor urbanístico de la Municipalidad, Héctor Henríquez.

SI NO PUEDES CONTRA ELLA...

Todavía no se sabe exactamente qué es lo que se construirá. Las opciones van desde restaurantes hasta hoteles, incluyendo áreas verdes. Tampoco hay claridad con respecto a qué va a pasar con el transporte urbano, puesto que por ese perímetro circulan en su totalidad buses interurbanos. El objetivo es generar una nueva centralidad que pueda responder a las demandas de la gente de la región y que van diariamente a Rancagua y que deben ingresar a la ciudad por obligación, ya que todos los servicios, como

REPORTAJE REGIONAL

“El bypass transformó esto en una calle más de la ciudad que hay que incorporar”, explica el presidente de la Delegación El Libertador de la CChC, Gonzalo Díaz.





La idea que se está promoviendo tiene como modelo la Avenida Kennedy, que despliega áreas verdes, comercio, viviendas y servicios junto a la ruta vehicular.

los hospitales y los centros comerciales se encuentran ahí.

Según la secretaria regional del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Morín Contreras, los terrenos adyacentes a la ruta crean un “efecto visual adverso”, debido al abandono y no uso urbano de éstos. Ella asegura que el ministerio está al tanto de la colaboración de los distintos actores regionales y que ya se encuentra en trámite la solicitud para que el Ministerio de Hacienda, y luego el Parlamento, lo considere dentro del presupuesto del año 2010.

“Se requiere de un progreso armónico de la ciudad, por lo que se está buscando un plan maestro de desarrollo inmobiliario que permita el crecimiento de Rancagua, pero hay que entregar las bases para un Plan Regulador que genere proyectos inmobiliarios”, recalca la seremi. Esto se debe a que el Plan Regulador de la ciudad no incluye la carretera como una calle más. Por esto, las viviendas no estarían permitidas junto a ella, impidiendo que se desarrollen nuevos

barrios. “Pero el mayor desafío es integrar y hacerlo de manera armónica”.

De la misma manera, el secretario regional del Ministerio de Obras Públicas, Sergio Araya, cree que el mejoramiento de la ruta debe incorporar un enfoque multisectorial, en el que todos los actores formen parte y opinen, así como se hizo en el seminario del pasado año. Para el seremi de Obras Públicas, el punto de partida para que este proyecto se lleve a cabo es el mejoramiento de las intersecciones de la carretera, como la del acceso norte a Rancagua, Río Loco y Los Lirios entre otros. “Lo importante es mantener una ruta de unión de los distintos sectores cercanos a la ciudad”, aseguró.

Como un avance a lo que podría llegar a ser el proyecto, el MOP está haciendo los esfuerzos por comenzar desde los problemas básicos. “El cruce de peatones y los accidentes vehiculares, que a veces llegan al punto en que se pierden vidas, son los mayores focos de conflicto”, dice Sergio Araya. La mejor

operación vehicular y peatonal permitiría un buen acceso a la carretera y a la ciudad, mejorando para uso de las personas en las localidades cercanas a Rancagua. Este sub proyecto, que nació de un estudio anterior al seminario realizado por la municipalidad, tendría un costo de aproximadamente 320 millones de pesos. “Mejorar la conectividad ayudará a terminar con la barrera entre el sector oriente y poniente de la ciudad”, aseguró.

Por ahora, Héctor Henríquez, asesor urbanístico de la Municipalidad de Rancagua, espera que se apruebe el presupuesto del Ministerio de Vivienda y Urbanismo. Sólo así podrán comenzar a tomarse las decisiones acerca de cómo se realizará el cambio de look de la carretera. Un proyecto futuro que destaca por la unión de los actores y los avances en materia de criterios que se están logrando para hacer que esta ciudad de la zona centro del país, crezca de manera ordenada y beneficie a sus habitantes y de las localidades cercanas. **EC**

