

Corredor Departamental Oriente

UN NUEVO ESTÁNDAR **PARA EL TRANSANTIAGO**



LA VÍA DE CINCO KILÓMETROS QUE CUBRE DESDE TOBALABA HASTA VICUÑA MACKENNA ES UN EJEMPLO DE CÓMO DEBIERAN PLANIFICARSE Y CONSTRUIRSE ESTAS SOLUCIONES PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO. EL PROCESO CONTÓ CON LA PARTICIPACIÓN DE LOS VECINOS DE TRES COMUNAS A LAS QUE EL PROYECTO IMPACTÓ DIRECTAMENTE. PROPUSIERON MEJORAS QUE, EN ALGUNOS CASOS, HAN MEJORADO SU CALIDAD DE VIDA.

Por Mireya Seguel _Fotos Vivi Peláez





El proyecto contempla 40.230 m² de áreas verdes con plazas y juegos infantiles. Asimismo, se renovaron 11.200 m² de zona de feria libre para el comercio.





Una de las misiones que se planteó el gobierno del Presidente Sebastián Piñera, fue superar los problemas del sistema de transporte público de Santiago, Transantiago, con el fin de que cumpliera efectivamente su objetivo principal de mejorar la experiencia de viaje de los usuarios. Sin embargo, en los hechos el progreso ha sido muy lento desde que se hizo funcionar hace siete años. Subsisten muchas falencias que, día a día, desafían a las autoridades y que los nuevos administradores del Estado deberán seguir enfrentando.

Una de las razones que contribuyó a los déficits en su implementación, fue el terremoto del 27 de febrero de 2010. Varios de los avances proyectados no contaron con los recursos necesarios, debido a que la inversión que originalmente iba a ser requerida tuvo que desviarse para paliar los efectos de la emergencia.

El Corredor Departamental Oriente fue uno de los proyectos aplazados y recién pudo inaugurarse en noviembre de 2013, pese a lo cual todos los involucrados –desde ministerios hasta municipios y usuarios- concuerdan en que valió la pena esperar. En pocos meses de funcionamiento, se ha transformado en un verdadero ejemplo de cómo deberían planificarse y concretarse estas vías, por lo que los responsables quieren replicar el modelo.

MEJORANDO LA CALIDAD DE VIDA

El corredor tiene una extensión de cinco kilómetros entre las avenidas Tobalaba y Vicuña Mackenna, por avenida Departamental, y abarca las comunas de Peñalolén, Macul y La Florida. Originalmente, en este tramo la avenida Departamental Oriente poseía una capacidad de sólo dos pistas por sentido entre Vicuña Mackenna y Diagonal Los Castaños, mientras que a partir de esta última su capacidad se reducía a una por sentido. El perfil ahora está constituido por una vía central segregada para buses con capacidad de una pista por sentido y adelantamiento en zonas de paraderos, mientras que para el transporte privado hay dos pistas por dirección por ambos lados, a las que se suma una ciclovía bidireccional por el borde sur.

La obra fue ejecutada por la empresa Brotect Construcción Limitada y tuvo un costo de 20 mil 70 millones 718 mil 153 pesos, beneficiando directamente a 70 mil usuarios por día sólo en el uso del transporte. En la planificación y ejecución participaron, entre otras, las autoridades del Serviu (Servicio de Vivienda y Urbanismo de la Región Metropolitana), del Directorio de Transporte Público Metropolitano (Ministerio de Transportes) y del Ministerio



LAS ZONAS DE PARADA CONSIDERAN andenes elevados a treinta centímetros de la calzada, provistos de refugios de nueve metros de largo. En la intersección de la avenida Departamental con Américo Vespucio, se suman las dos primeras estaciones pagas que llevan la calidad de Metro a la superficie.



HISTORIAS DE VECINOS

“Este corredor ha beneficiado a cientos de vecinos, mejorando la conectividad y entregando un entorno más amigable para la familia”, destaca la alcaldesa de Peñalolén, Carolina Leitaó. La edil agrega que la gestión de este municipio permitió realizar obras anexas al corredor, beneficiando directamente a quienes viven en el sector. Se construyeron juegos infantiles, luminarias solares, una cancha de fútbol con pasto sintético y más áreas verdes.

Con motivo de la inauguración del Corredor en noviembre pasado, las autoridades de transportes invitaron a los vecinos a relatar su experiencia. Corrieron así muchas historias. Entre ellas, surgió el relato de cómo el 11 de septiembre algunos se organizaron para que los vándalos no dañaran las relucientes instalaciones. Pero algunos de los testimonios más llamativos nacieron de las experiencias que varios vecinos tuvieron durante el verano, gracias a las nuevas áreas verdes y a los juegos infantiles y de agua instalados en Tobalaba con Departamental.

La señora Irma Cubillos, presidenta de la Junta de Vecinos de la Villa Padre Rodrigo Carraza, vive justo al frente, al igual que varios familiares suyos. Dice que, efectivamente, les cambió la vida con las nuevas instalaciones. “Ahora podemos salir con los niños y ellos tienen dónde jugar y, en verano, dónde pasar el calor”, comenta. Sin embargo, lamenta que el flujo de la locomoción “es malo”, pues sólo pasa por ahí el bus 107 y con poca frecuencia. “Tampoco tenemos la cultura de cuidar mucho, en especial nuestros hijos. Ha sido nuestro error. Tratamos de que no haya destrozos en la medida que se pueda, pero se sabe cómo es la juventud hoy en día”, explica.

de Obras Públicas. Además, los vecinos cumplieron un rol activo, a través de los municipios involucrados. Realizaron propuestas concretas para mejorar el entorno del sector que sería intervenido por el proyecto. Hoy el fruto de sus ideas salta a la vista.

Es así como a todo lo largo de la vía fueron instaladas más de 200 luminarias con energía eficiente, postes de alumbrado con canalización subterránea, colectores de aguas lluvia, cuatro multicanchas en asfalto, una cancha de pasto sintético, 22 cruces semaforizados con iluminación led, así como también 40.230 m² de áreas verdes con plazas y juegos infantiles. Asimismo, se renovaron 11.200 m² de zona de feria libre para el comercio. De esta manera, la idea es mejorar no sólo el transporte en el sector, sino también contribuir a la calidad de vida de los habitantes de esta zona.

A juicio del director de Transporte Público Metropolitano, Patricio Pérez, esta forma distinta de hacer las obras está relacionada con el desafío que tienen las autoridades de “conducir la legítima y necesaria participación de toda la comunidad siempre, porque actualmente la gente es más bien reactiva y ex post, levanta la voz cuando las cosas ya han sido resueltas y entonces todos nos enfrentamos a un problema”.

Por otro lado, agrega la autoridad, dicha visión tiene que ver con que desde la ciudadanía todos “aprendamos a relacionarnos con nuestras autoridades locales y, en especial, con quienes por medio de su accionar afectan nuestro día a día, de manera que podamos hacer un aporte también. Hoy está muy instalada la queja, pero es igualmente importante que todos sepamos cómo contribuir para ser un actor relevante y un verdadero aporte en el mejoramiento de nuestra sociedad”.

ESTACIONES PAGAS TIPO METRO

Las zonas de parada del corredor consideran andenes elevados a treinta centímetros de la calzada, provistos de refugios de nueve metros de largo, que son adaptaciones de los diseños tipo entregados por el Serviu y Transantiago. Junto con lo anterior, en la intersección de la avenida Departamental con Américo Vespucio, se suman las dos primeras estaciones pagas que llevan la calidad de Metro a la superficie, lo que significa alcanzar un nuevo hito para el transporte de superficie en la capital.

Se trata de espacios techados de entre 50 y 60 metros de largo, bien iluminados, con una arquitectura elegante, puertas tipo

FICHA TÉCNICA

NOMBRE DEL PROYECTO

Habilitación Corredor Transporte Público Departamental Oriente, entre Vicuña Mackenna y Tobalaba.

COMUNAS QUE ABARCA

Macul, Peñalolén y La Florida.

FINANCIAMIENTO

Serviu Metropolitano.

CONTRATISTA

Brotec Construcción Limitada.

MONTO TOTAL DEL CONTRATO

\$20.070.718.153.

FECHAS

Inicio: 21 de diciembre de 2011

Término: octubre de 2013.

PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO

Extensión: 5 kilómetros, desde avenida Tobalaba hasta avenida Vicuña Mackenna, por avenida Departamental.

Además de la pavimentación, incluyó: diseño urbano, aguas lluvias, modificación de servicios sanitarios, electricidad y telecomunicaciones, iluminación, semaforización, señalización y demarcación, riego, construcción de paraderos y estaciones de pago, ciclovia y multicanchas.



Patricio Pérez, director de Transporte Público Metropolitano.



andén, torniquetes y validadores electrónicos, a los que próximamente se añadirá la carga de tarjetas. Éste es un modelo que se espera replicar a futuro en la Alameda Bernardo O'Higgins, con el fin de hacer más agradables y seguras las estaciones de buses que cuentan con una enorme afluencia de público y que, por lo mismo, también consideran cámaras de vigilancia. En una encuesta realizada recientemente por el Directorio de Transporte Público (DTP), los usuarios les pusieron nota 6.

“La obra pasa a ser un bien nacional de uso público. Por lo tanto, la mantención la tienen que hacer los municipios. Entonces, es trabajo de los vecinos cuidarla como lo han hecho hasta hoy. Tanto ellos como los usuarios están felices con este corredor que en sí es inédito, pero que además ha elevado el grado de felicidad de las personas”, destaca el ingeniero Orlando Zúñiga, subdirector de Pavimentación del Serviu Metropolitano.



UNA OBRA ARMÓNICA

El corredor Departamental es sólo una pequeña parte del plan maestro de transporte público. Forma parte del llamado Anillo Intermedio de la capital que persigue conectar las comunas de Peñalolén, La Florida, Macul, San Joaquín, San Miguel, Pedro Aguirre Cerda, Cerrillos, Estación Central, Lo Prado, Quinta Normal, Renca, Independencia y Conchalí.

Según el director de Transporte Público Metropolitano, Patrio Pérez, la obra se enmarca en un contexto en el que se busca armonizar la planificación urbana y el desarrollo del transporte capitalino. Responde a la necesidad de unificar una serie de modelos y formas de administración distintas que conviven en esta materia y que carecen de una mirada común, lo que en muchos casos origina diversas dificultades.

“No cabe duda que el hecho de que hoy la ciudad no tenga un

ente que la conecte en temas de transporte, como un alcalde mayor o equivalente, hace que los instrumentos que cada uno de los municipios desarrolla presenten debilidades al momento en que se les exige armonizar metropolitanamente. Esto requiere una visión de ciudad y una mirada mayor al desarrollo y la planificación urbana”, dice.

El centro de atención, agrega Pérez, derivó desde los buses a las personas, con lo que aparecen temas como eficiencia, seguridad y condiciones del tránsito. Cuando ello ocurre, surgen desafíos que pueden ser enfrentados con obras como el Corredor Departamental, que además consideran la opinión de la comunidad. “En ese sentido, se trata de una inversión social que cumple plenamente con el objetivo de impactar en forma positiva a una gran cantidad de ciudadanos en un plan más integral, que va mucho más allá de la sola intervención del transporte público”, concluye el director de Transporte Público Metropolitano.