

Corredor Independencia

CONECTIVIDAD DE ALTO ESTÁNDAR

LA EXPLANADA DE 4,2 KILÓMETROS DE EXTENSIÓN, QUE VA ENTRE LAS AVENIDAS SANTA MARÍA Y DORSAL, BENEFICIA DIRECTAMENTE A 300.000 USUARIOS DE BUSES DE LAS COMUNAS DE INDEPENDENCIA, CONCHALÍ, QUILICURA, SANTIAGO Y RECOLETA. CUENTA CON TRES NUEVAS PISTAS POR SENTIDO, UNA DE LAS CUALES ES EXCLUSIVA PARA LOS VEHÍCULOS DE RED.

Por Andrés Ortiz_Fotos Viviana Peláez.



Su ejecución se demoró más de lo previsto, pero a fines de diciembre de 2020 el esperado corredor de Avenida Independencia tuvo su estreno. El mejoramiento de la infraestructura vial de una ciudad extensa como Santiago, es clave para elevar las condiciones de viaje y la calidad de vida de las personas. Sobre todo, para los usuarios de los buses Red Metropolitana de Movilidad (RED), que deben exponerse a tiempos prolongados en cada recorrido.

“El corredor permite continuar el trabajo que estamos haciendo para priorizar y mejorar la calidad del transporte público. Esto adquiere mayor relevancia en el contexto de la pandemia por el Covid-19, ya que es vital generar espacios segregados para la circulación exclusiva de buses”, sostiene el subsecretario de Transportes, José Luis Domínguez.

“El principal objetivo de este proyecto es mejorar la operación y experiencia de viaje de los usuarios, acortando los tiempos de recorrido, adoptando medidas de mejor accesibilidad, seguridad y entorno urbano”, dice Miguel Ormeño, gerente de Planificación e Infraestructura del Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM), organismo mandante de esta obra en conjunto con el Serviu.

La obra vial, que requirió de una inversión de \$46.000 millones, se extiende a lo largo de 4,2 kilómetros de la Avenida Independencia, desde Avenida Santa María por el sur hasta Avenida Dorsal por el norte, y beneficia directamente a unos 300.000 usuarios de buses de las comunas de Independencia, Conchalí, Quilicura, Santiago y Recoleta, quienes verán reducidos sus tiempos de viaje en dicho tramo en un 35%.

“Este corredor moderniza el eje del transporte público en un importante polo habitacional y comercial de la zona norte de la Región Metropolitana”, señaló la ministra de Transportes y Telecomunicaciones, Gloria Hutt, en la inauguración del proyecto.

OCHO PISTAS

La explanada cuenta con un total de seis nuevas pistas (una para buses y dos para vehículos particulares por sentido) y con 42 paraderos para el sistema de buses RED, los que tienen como novedad la habilitación de la puerta de descenso por el lado izquierdo, al disponerlos en la parte central del corredor.

“Es importante mencionar que el proyecto desde el extremo norte (Av. Dorsal) funciona de manera bidireccional hasta el cruce con calle Echeverría. Mientras que desde esta última hasta el extremo sur del eje (Av. Santa

La explanada cuenta con un total de seis nuevas pistas: una para buses y dos para vehículos particulares por sentido.



María) las seis pistas operan en sentido unidireccional”, precisa el gerente de Planificación e Infraestructura del DTPM.

Para facilitar la detención de los buses y no afectar su flujo, en las zonas de paraderos el área se extiende a cuatro pistas por sentido, considerando una adicional para que los vehículos se detengan para subir o bajar pasajeros. Además, el eje tiene 2,9 kilómetros de ciclovías, obras de paisajismo y cableado soterrado, entre otras instalaciones.

CALIDAD URBANA

Una de las cualidades de esta obra es la calidad y resistencia de las losas de hormigón construidas para las pistas de buses y vehículos particulares. “El proyecto de pavimentación considera hormigón HF50 con resistencia igual o superior a 50 kgf/cm², mientras la ciclorruta considera el

mismo material con un espesor mínimo de 16 centímetros”, explica Claudio Carrasco, ingeniero constructor de Cosal, empresa a cargo de la obra y del desarrollo de más de una decena de proyectos viales públicos en Santiago y regiones.

Además de los 4,2 kilómetros de calzadas de hormigón y la nueva ciclovía en parte del tramo, el eje de transporte público incluye nuevas aceras a ambos lados del eje vial, colector de aguas lluvia y más de 200 sumideros, iluminación vehicular y peatonal con sistema Led, mobiliario urbano, semaforización y modificación de 20 cruces, junto con la demarcación y señalización vial de todo el tramo. “El Corredor Independencia se planteó como un proyecto que fuera más allá de la infraestructura vial y fue planificado como una intervención urbana mayor”, destaca el subsecretario de Transportes.

Como obras secundarias, el proyecto también consideró espacios para áreas verdes, sistema de riego e instalación de mobiliario urbano. “La construcción del

FICHA TÉCNICA

NOMBRE PROYECTO: Construcción Eje Movilidad Independencia, Tramo 1.

UBICACIÓN: Avda. Independencia, entre Avenida Santa María y Avenida Dorsal.

EXTENSIÓN: 4,2 kilómetros.

MANDANTE: Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM) y el Serviu.

INVERSIÓN: \$ 46.000 millones.

DISEÑO: DTPM.

CONSTRUCCIÓN: Constructora Cosal.

FECHA DE COMIENZO DE OBRA E INICIO DE OPERACIÓN: 17-10-2016 / 26-12-2020.



“EL PRINCIPAL

objetivo de este proyecto es mejorar la operación y experiencia de viaje de los usuarios, acortando los tiempos de recorrido, adoptando medidas de mejor accesibilidad, seguridad y entorno urbano”, dice Miguel Ormeño, gerente de Planificación e Infraestructura del DTPM.



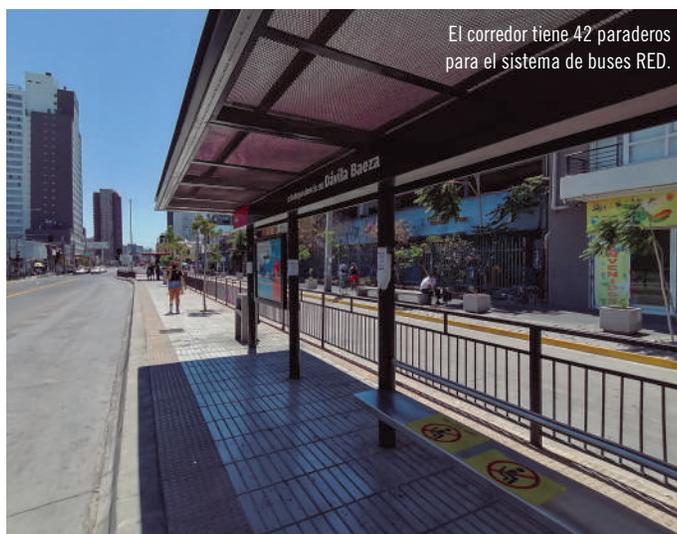
Se realizaron obras de iluminación vehicular y peatonal con sistema Led, mobiliario urbano, semaforización y modificación de 20 cruces.

redor Independencia contempla una serie de obras complementarias para dar vida y usabilidad a las áreas que se ven beneficiadas con esta infraestructura, destinando 5.806 m² para paisajismo”, señala Miguel Ormeño. Así, a lo largo de la infraestructura se instalaron 291 escaños, 122 basureros, 573 jardineras y se sembraron 874 nuevos árboles. “Este corredor posee una gran calidad en el diseño urbano, pues plantea la instalación de cableado soterrado y un gran trabajo de paisajismo. Genera más y mejores espacios públicos, los que repercutirán directamente en la calidad de vida de las personas”, agrega Juana Nazal, directora del Serviu Metropolitano.

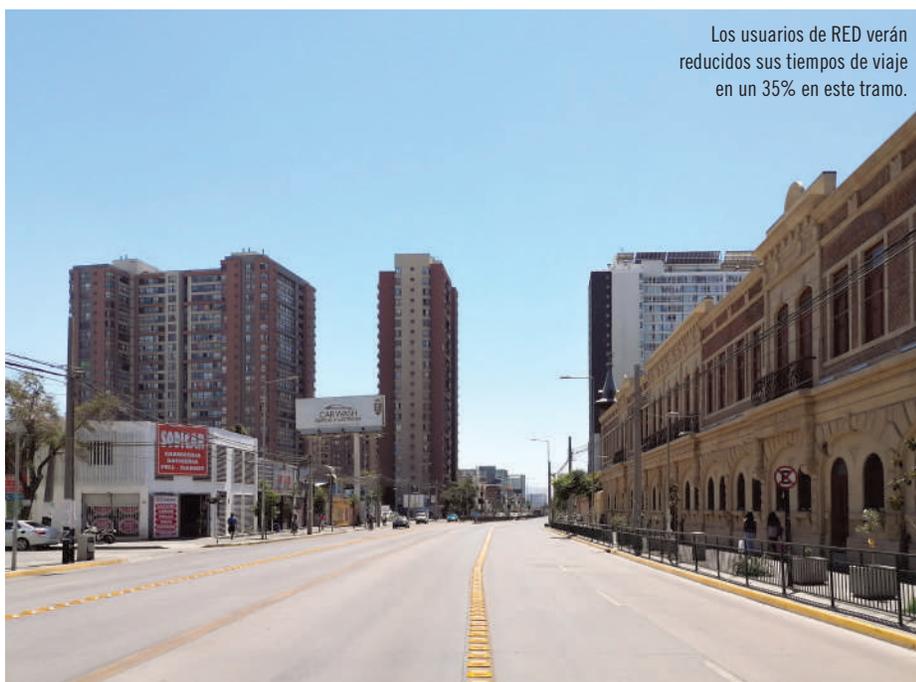
CAMBIOS DE SERVICIOS

No fue sencilla la ejecución del proyecto, cuyas obras se iniciaron el 17 de octubre de 2016 para entrar en operaciones a fines de diciembre pasado. La directora del Serviu indica que en su retraso se suscitaron diversos factores relacionados con organismos públicos y privados.

“Hubo retrasos en procesos judiciales de expropiación de terrenos y hallazgos arqueológicos en la Plaza Artesanos de la antigua red de tranvía de Santiago, por lo cual el Consejo de Monumentos Nacionales solicitó la readecuación del proyecto. Tam-



El corredor tiene 42 paraderos para el sistema de buses RED.



Los usuarios de RED verán reducidos sus tiempos de viaje en un 35% en este tramo.

“ESTE CORREDOR

posee una gran calidad en el diseño urbano, pues plantea la instalación de cableado soterrado y un gran trabajo de paisajismo. Genera más y mejores espacios públicos”, comenta Juana Nazal, directora del Serviu Metropolitano.

bién hubo que hacer coordinaciones con la empresa Metro, que se encontraba construyendo la estación Plaza Chacabuco y, por lo tanto, era inviable la ejecución de obras del corredor en ese sector. Junto con ello, se presentaron complicaciones con las empresas de agua y electricidad en alusión al traslado de los servicios”, explica Juana Nazal.

Principalmente, el cambio de servicios e instalaciones en el tramo intervenido –que corresponden a empresas de agua potable, aguas servidas, gas, electricidad y telecomunicaciones– fue un factor que atrasó de manera importante las obras.

“Las redes soterradas eléctricas presentaron retrasos de más de 100 días en algu-

nos tramos, condicionando la ejecución del proyecto de poliductos y, en secuencia, el avance de las empresas de telecomunicaciones. De igual manera, las redes aéreas generaron interferencias que impidieron ejecutar las obras de manera regular. Para una iniciativa de esta envergadura, fue necesario el traslado de más de 200 postes que utilizaban distintas empresas de servicios”, explica el ingeniero constructor de Cosal.

Tales eventualidades surgidas en las obras, exigieron también la adecuación del diseño, que estuvo a cargo del DTPM. “Hubo cambios significativos en proyectos de especialidades, tales como aguas lluvia, alumbrado público, pavimentación y alcantarillado,

que buscaron dar solución inmediata, incorporando observaciones por condiciones presentadas en terreno”, indica Miguel Ormeño.

La nueva infraestructura pública de Avenida Independencia será complementada con una extensión hacia el norte, desde Dorsal hasta Avenida Américo Vespucio. “El segundo tramo, que se iniciará durante este año, contempla 4,1 kilómetros adicionales. Esta segunda obra se licitará en dos fases: el primer subtramo entre la Avenida Dorsal y la calle Juncal durante el segundo semestre 2021, y el segundo subtramo, que va entre Juncal y Avenida Américo Vespucio, está contemplado que se licita en 2022”, señala José Luis Domínguez.