



ARQ

ISSN: 0716-0852

revista.arq@gmail.com

Pontificia Universidad Católica de Chile
Chile

Abuaud, Ricardo; Milnes, Tomás
Nudo Estoril: De la obra de infraestructura al proyecto urbano
ARQ, núm. 60, julio, 2005, pp. 59-61
Pontificia Universidad Católica de Chile
Santiago, Chile

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=37506010>

- ▶ Cómo citar el artículo
- ▶ Número completo
- ▶ Más información del artículo
- ▶ Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

Nudo Estoril

De la obra de infraestructura al proyecto urbano

La construcción de la arquitectura (y por asociación, la de la ciudad) es un proceso coral que además involucra altas inversiones y largos plazos. ¿Cómo manejar esas variables, sorteando la rigidez propia de los elementos construidos y el dinamismo de los fenómenos que alojan? Las obras públicas están en medio de esta tensión entre necesidades, plazos e inversiones, pero con un énfasis particular: participación y bien común.

Palabras clave: Urbanismo, vialidad, concesión vial, nudo vial, autopista urbana, Santiago, charrette, espacio público.

Building architecture –and the city, by a process of association– is like a choral work that also involves large investments and long terms. How can these variables be managed to overcome the innate rigidity of the building and the dynamism of what it houses? Public works are at the heart of this tension between needs, terms and investments, but have their own emphasis: participation, and the common good.

Key words: Town planning, roads, concession roads, road junction, urban highway, Santiago, charrette, public space.

Santiago: las proyecciones para un crecimiento acelerado

Santiago se ha visto en los últimos tiempos trastornado por una serie de obras viales que harán de la circulación (ésa es la promesa) una tarea más fácil. Si bien la aspiración es que estas operaciones sean verdaderos proyectos urbanos, la realidad es diferente. No se trata de la calidad del diseño, ni de los elementos de mobiliario y equipamiento, todas variables que se incorporan luego que la estrategia mayor ya ha sido decidida. La verdadera crisis se produce por la incapacidad de integrar los criterios de impacto espacial¹ como herramientas para evaluar alternativas de proyecto y opciones de trazado.

¿Es esta una utopía? ¿Es acaso posible establecer parámetros como *mitigación del efecto de corte, continuidad espacial o legibilidad del espacio resultante* a la par de las evaluaciones económicas, ambientales y sociales? Aunque difícil, ya existen experiencias que merecen ser analizadas². En el escenario contrario, no debe sorprendernos que las soluciones propuestas por las concesionarias carezcan de interés espacial (o, incluso, que sean derechamente deficientes). Es el resultado predecible de la ausencia de fórmulas de incorporación de estos criterios a la evaluación de alternativas. Dos caminos quedan entonces por delante: el debate sobre la factibilidad de incluirlos y ese otro debate, más nebuloso pero ineludible, sobre las formas en las cuales los arquitectos podemos manifestarnos y hacer prevalecer nuestros puntos de vista.

En este contexto, el nudo vial Estoril es probablemente la más emblemática muestra de la compleja relación de hechos que da actualmente vida a nuestras ciudades. En él se enfrentaron tensiones políticas, argumentos técnicos, modelos de ciudad, fórmulas de participación ciudadana y criterios económicos, todos en pugna y buscando una manera de manifestarse. Los cauces oficiales se mostraron muy luego insuficientes, incompletos, y la discusión tuvo más bien lugar en la prensa. Paradojalmente, el resultado fue la modificación del proyecto para incorporar criterios de diseño urbano a lo que hasta ese momento era tan sólo una solución vial.

El caso del nudo Estoril

A fines de 2002, el concejal de Las Condes Carlos Larraín consulta a Antonio Rodríguez Cano y a Ricardo Abuauad sobre la posibilidad de elaborar una contrapropuesta a la solución planteada por el MOP y la concesionaria para el nudo de Estoril.

¹ Más allá de aquellos que se encuentran presentes en la evaluación ambiental.

² Dos ejemplos: la tesis de master realizada por Ricardo Abuauad titulada "El tranvía de circunvalación en el sur de París y el espacio público" (París, 1996) en el que se ensaya una metodología de evaluación de impacto espacial de proyectos de transporte; y el estudio encargado por SECTRA a DGEM y TESTING (con Ricardo Abuauad como asesor) titulado "Análisis, desarrollo y evaluación de proyectos urbanos, II etapa", orden de trabajo N°3, N°4 y N°9.

³ El proyecto de transporte propuesta por la SECTRA, programa BI, Orden de Trabajo Macro, Ingeniería de esta OT y la intersección Las Condes" de los programas

torno a esta solución no fue fácil, que las obras ya se encontraban. El motor del cambio fue la convocatoria a los influyentes vecinos de que la obra sea vista como una mejora urbana que motivó una movilización considerable. El *impasse*, el municipio de Las Condes y la consultora URBE la evaluación de las propuestas planteadas, en medio de la situación que llegó a la prensa. Pese a las dificultades que ello planteaba, URBE, por un proyecto que, en lo esencial, con la alternativa propuesta por Ricardo Abuauad en base al proyecto SIT, desarrolló, URBE incluyó modificaciones que hacían más factible y tuvo cierto mérito de hacer confluir opiniones que allanando el camino. Los municipios de Las Condes y Vitacura se sumaron a la

La prensa como soporte de parte
El diario El Mercurio, a través de su columna "Al Director", se transformó en el principal soporte de la parte en conflicto. A los protagonistas iniciales, el concejal Larraín y el ex alcalde de Las Condes, y sus respectivas importantes personalidades. Los argumentos se centraron en torno a la rapidez de resolución de la mejor alternativa, a la existencia de alternativas que avalaran las propuestas y a la profesionalidad de los involucrados.

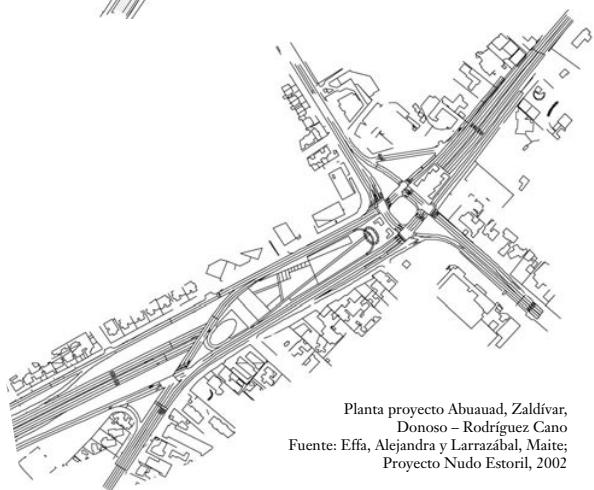
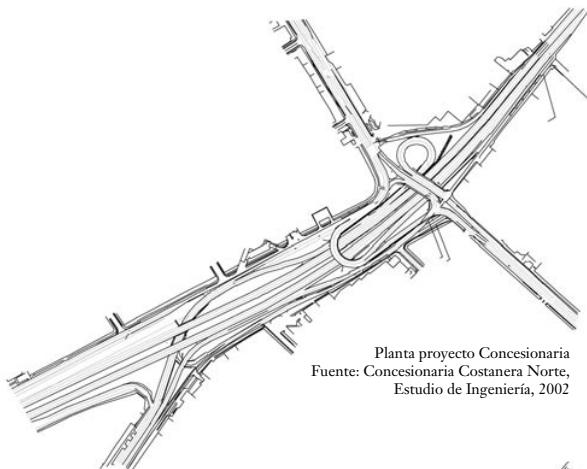
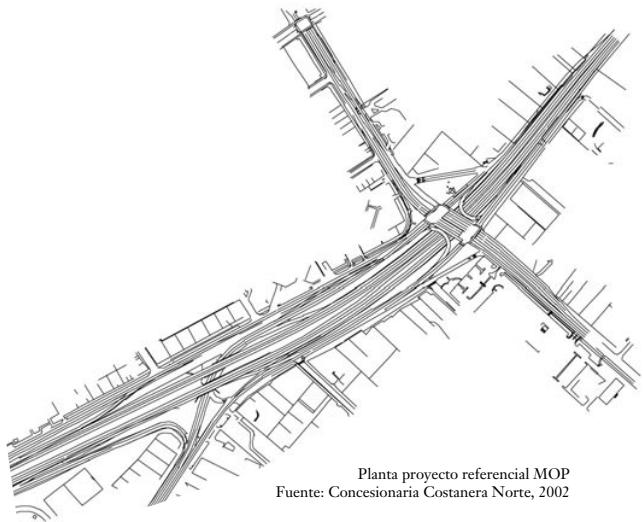
Un espaldarazo a la posición de la parte que discrepaba del proyecto MOP, vino de la reunión de 2003 cuando el directorio de la Oficina de Arquitectos (AOA) puso en apoyo al proyecto alternativo del concejal Larraín, y los vecinos, explicó los perjuicios del proyecto tal como se plantea, junto a una contrapropuesta.

De esta reunión sale una carta firmada por los vecinos dirigida al alcalde, donde se expresa la preocupación por las falencias del proyecto, y se le pide una revisión de las posibilidades. El 7 de abril se publicó la memoria de las obras del nudo Estoril, dada a amparo propuesto por el mismo concejal. A partir de entonces, se hace importante la mediación que resuelva el problema, por otro lado, elabore una estrategia que permita conflictos capaz de aunar criterios.

1 Foto a
Fuente:

2 Model
mudo P
Abuaud
Rodríg
Alejan
proyec

3 Nudo



4 Imagen virtual proyecto concesionaria. Fuente: Concesionaria Costanera Norte, 2002

*MOP -concesionaria.

■ "...al peatón y a la vialidad no expresa les corresponde el espacio en superficie, mientras que la vialidad expresa podrá ir en desnivel, hundida en el caso del contexto urbano" (SECTRA, DGEM/Testing, 2002).

■ Colaboradora.

■ La inversión \$11.575 millones corresponden al costo del proyecto, y se contempla lluvia que se produjo en Mercurio, Cundinamarca, en 2003).

(que considera el asunto *urbanístico* como un elemento adicional, posterior al diseño vial) y aquellos que priorizan una solución integral, aun a sabiendas de que esto supondrá más plazos y, sin duda, más costos.

Los argumentos técnicos en juego y las alternativas analizadas. La gestión URBE

El proyecto original⁴ para el nudo Estoril, emmarcado dentro del proyecto Costanera Norte, hacía pasar Kennedy por encima de Las Condes (vía elevada) y por debajo de Estoril (en trinchera), con un evidente *efecto tobogán*. Esto contradice una de las más elementales normas en el diseño del espacio urbano⁵. Además, el resultado de esta operación fragmentaría el espacio a nivel de la calle, dificultando las posibilidades de crear espacios públicos más allá de una pavimentación y obras de paisajismo en escala menor.

En contrapartida, la propuesta de Antonio Rodríguez Cano y Ricardo Abuauad⁶, basada en el proyecto SECTRA, esperaba aprovechar el potencial que la obra ofrecía para la creación

de suelo nuevo en una zona de alta plusvalía, evitando asimismo el efecto de corte que las grandes vías expresas en desnivel poseen, materia en la cual la ciudad de Santiago tiene ya cierta experiencia.

El proyecto vial que constituye la base de la propuesta cumple con lo que parece ser un requisito indispensable: el de mantener a nivel de superficie la vialidad local, haciendo pasar la vialidad expresa (Kennedy) a desnivel. Esto permite cubrir en superficie una explanada, un espacio público que evita la segregación urbana y puede localizar actividades de interacción social. Esta explanada, un amplio espacio continuo con conexiones peatonales fluidas y dotado de atractivo equipamiento, actuaría como vínculo entre las comunas de Las Condes y Vitacura, asumiendo un rol de centro intercomunal y polo de desarrollo para el sector oriente de la capital. El proyecto URBE, a su vez, recoge la idea de la explanada, limitando su tamaño y haciendo, por lo tanto, manejable el aumento de costo⁷. Para afrontar la dificultad de poner de acuerdo

al abanico de actores involucrados en el modelo *charrete*, en uso desde hace décadas en diversas partes del mundo, y como una herramienta eficiente tomada en cuenta en la medida en que la participación ciudadana en los procesos urbanos, y por lo tanto las discrepancias, se han multiplicado. El 23 de septiembre de 2003 se firmó un acuerdo de protocolo entre los alcaldes de Las Condes y Vitacura y el ministro de Obras Públicas. La acción marca el cierre de la polémica sobre el nudo Estoril en un proyecto en proceso, lleno de tropiezos, no por su calidad, sino por ejemplar. Sin embargo, dejó en claro que, en la medida en que se realicen cambios, tanto la participación ciudadana como la opinión técnica pueden afectar la ejecución de una obra de esta envergadura. Por último, se manifestó que la voz de los arquitectos y políticos, y que el sentido común, tienen su lugar en el debate por las ciudades. ARQ

Principio	Criterios	Recomendaciones
Los proyectos de infraestructura vial ubicados en zonas urbanas deberán resguardar la continuidad de vistas y recorridos de los peatones, manteniendo despejado, expedito y conectado el nivel correspondiente a ellos	La vialidad local deberá siempre mantener siempre el nivel natural del terreno	En caso de desnivelar alguna de las vías interceptadas, ésta tendrá que ser la vía expresa
	Las vías que requieran ser desniveladas deberán privilegiar soluciones bajo la cota natural del terreno	En caso que sea imposible la desnivelación bajo la cota del terreno, y forzosamente deba optarse por soluciones sobrenivel, debe adosarse programa público complementario en la parte inferior, para dotar a la estructura de control social
	Elementos complementarios a las infraestructuras deberán privilegiar la transparencia	El espacio público debe presentar una lectura clara a sus usuarios (peatones, automovilistas, pasajeros del transporte público) evitando la saturación de elementos. El proyecto debe hacer aparecer el rol que le confiere su ubicación dentro de la ciudad
	Se privilegiarán cruces semaforizados	Deberán evitarse flujos continuos de automóviles, que impidan el cruce de peatones. De existir lazos de vaciamiento vehicular, debe haber alternativas que permitan el cruce peatonal. Mantener el nivel de las veredas, por sobre el nivel de la calle. Distancia entre semáforos menor a 250 metros

