



ARQ

ISSN: 0716-0852

revista.arq@gmail.com

Pontificia Universidad Católica de Chile  
Chile

Abuauad, 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 coral 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 espacial<sup>1</sup> 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 analizadas<sup>2</sup>. 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 Abuaud sobre la posibilidad de elaborar una contrapropuesta a la solución planteada por el MOP y la concesionaria para el nudo de Estoril.

<sup>1</sup> Más allá de aquellos que se encuentran presentes en la evaluación ambiental.

<sup>2</sup> Dos ejemplos: la tesis de master realizada por Ricardo Abuaud 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 Abuaud como asesor) titulado "Análisis, desarrollo y evaluación de proyectos urbanos, II etapa", orden de trabajo N°3, N°4 y N°9.

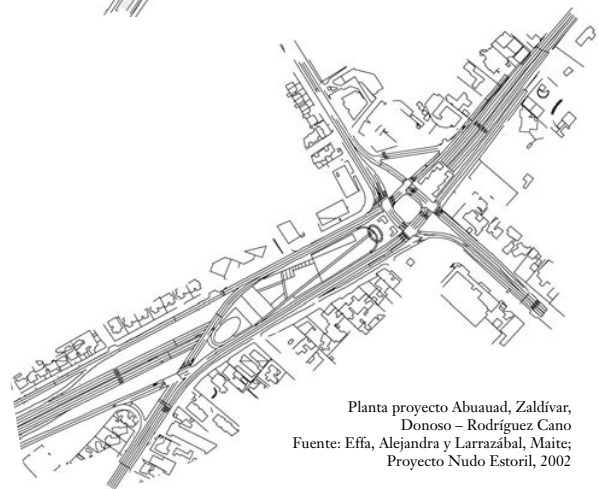
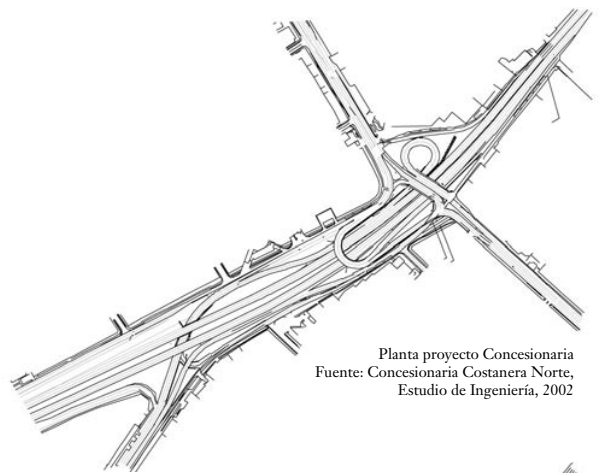
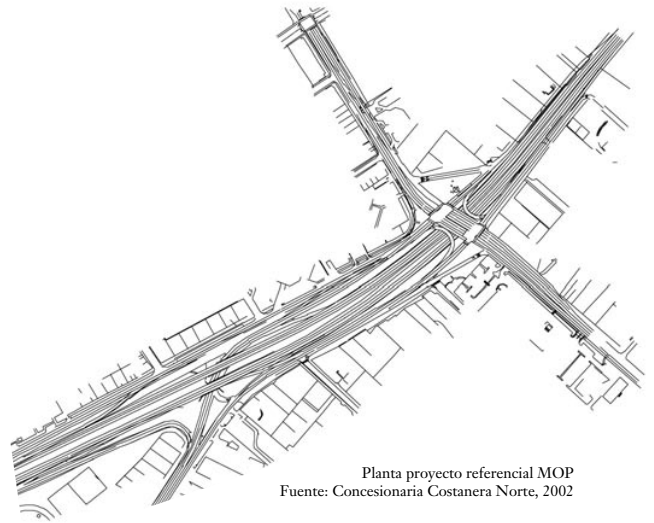
<sup>3</sup> El proyecto de transporte propuesto por la SECTRA al programa Bli Orden de Tr Macro Ingen de esta OT del diseño re la intersección Las Condes" de los progra

torno a esta solución no fue fácil: las obras ya se encontraban en marcha. El motor del cambio fue la convicción de influir en los vecinos de que la obra no sería vista como una mejora urbana, sino que motivó una movilización considerable. Ante el *impasse*, el municipio de Las Condes y la consultora URBE la evaluación de las propuestas planteadas, en medio de una situación que llegó a la prensa. Pesadas dificultades que ello planteaba, Uruguay por un proyecto que, en lo esencial, coincidía con la alternativa propuesta por Ricardo Abuaud en base al proyecto SIEMPRE en desarrollo, URBE incluyó modificaciones que hacían más factible y tuvo ciertamente el mérito de hacer confluir opiniones diversas, allanando el camino. Los municipios de Las Condes y Vitacura se sumaron a la

**La prensa como soporte de participación**  
*El diario El Mercurio, a través de su columna "al Director", se transformó en el principal espacio de conflicto. A los protagonistas iniciales, el concejal la Maza, alcalde de Las Condes, y el concejal y ex alcalde de la misma comuna, se sumaron importantes personalidades. Los argumentos en torno a la rapidez de resolución del proyecto, de la mejor alternativa, a la existencia de antecedentes que avalaran las propuestas y a la participación de profesionales involucrados.*

Un espaldarazo a la posición de los vecinos discrepaba del proyecto MOP, vino de la prensa de 2003 cuando el directorio de la Oficina de Arquitectos (AOA) puso a disposición en apoyo al proyecto alternativo de la obra el ex alcalde. El concejal Larraín, al escuchar a los vecinos, explica los perjuicios que el proyecto tal como se plantea, junto con la 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 publica en la prensa de las obras del nudo Estoril, dando lugar al amparo propuesto por el mismo concejal. A partir de entonces, se hace imprescindible la mediación que resuelva el problema. Por otro lado, elabore una estrategia de gestión de conflictos capaz de aunar criterios.



1 Foto a  
Fuente:  
2 Model  
nudo l  
Abuaud  
Rodríguez  
Alejandra  
proyecto  
3 Nudo

\* 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, DGM/Testing, 2002).  
\* Colaborador  
Larrazabal y  
7 La inversión  
\$11.575 millo  
aportan \$5.0  
corresponde  
concesionari  
contemplado  
proyecto), y  
corresponde  
lluvia que se  
Mercurio, Cu  
de 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 original<sup>4</sup> para el nudo Estoril, enmarcado 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 urbano<sup>5</sup>. 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 Abuauad<sup>6</sup>, 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 costo<sup>7</sup>. Para afrontar la dificultad de poner de acuerdo

al abanico de actores involucrados en el modelo *charrete*, en uso desde en diversas partes del mundo, y como una herramienta eficiente tomada en cuenta en la medida de la participación ciudadana en urbanos, y por lo tanto las discrepancias. El 23 de septiembre de 2003 se firmó un protocolo entre los alcaldes de Vitacura y Vitacura y el ministro de Obras Públicas, lo que marca el cierre de la polémica sobre el nudo Estoril en un proyecto en proceso, lleno de tropiezos, no por ejemplo. Sin embargo, dejando en cuenta que, en la medida en que se realice una intervención adecuada, tanto la participación ciudadana como la opinión técnica pueden afectar la obra de esta envergadura. Por último, es manifiesto que la voz de los arquitectos se ha perdido en el mar de argumentos técnicos y políticos, y que el sentido común ha encontrado su lugar en el debate por medio de las ciudades. **ARQ**

Principio

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

Criterios

La vialidad local deberá siempre mantener siempre el nivel natural del terreno

Las vías que requieran ser desniveladas deberán privilegiar soluciones bajo la cota natural del terreno

Elementos complementarios a las infraestructuras deberán privilegiar la transparencia

Se privilegiarán cruces semaforizados

Recomendaciones

En caso de desnivelar alguna de las vías interceptadas, ésta tendrá que ser la vía expresa

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

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

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

