

Las obras están en marcha desde este mes:

Urbanistas en contra del retorno de buses a calle Bandera plantean mesa de diálogo con Desbordes y Transportes

Los profesionales no están de acuerdo con “el diseño y el tipo de transporte”. Asimismo, señalan que en ciertas zonas el espacio para los peatones sería muy estrecho.

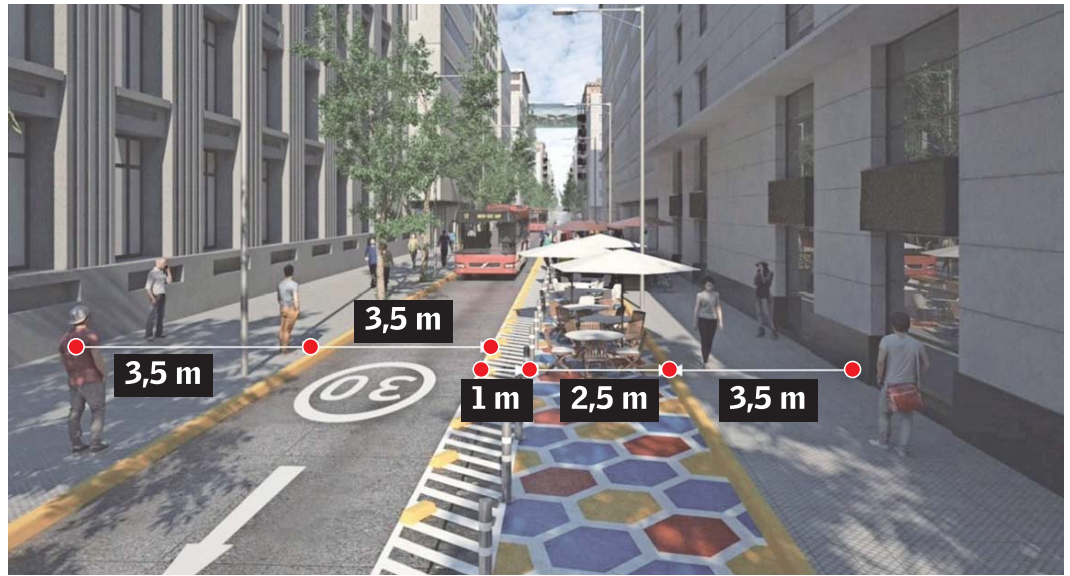
ANA NAVARRO SUÁREZ

Veredas para peatones, terrazas de comercio y vía para buses Red. Es así como la Municipalidad de Santiago y el Ministerio de Transportes visualizan el futuro de la calle Bandera; decisión cuestionada entre arquitectos y urbanistas.

En carta a “El Mercurio”, Pablo Allard, decano de Arquitectura de la U. del Desarrollo, junto con otros 100 profesionales alcanzan una “bandera amarilla” para resolver el tema, planteando que no están en contra de “que se aproveche uno de los pocos bajo nivel en la Alameda” para el transporte público, pero sí en cómo se ha planificado. Así, proponen formar una mesa de trabajo con el municipio, la cartera y el comercio para “repensar esta iniciativa con el mejor diseño técnico posible”.

En conversación con “El Mercurio”, el académico dice que “no hay ningún estudio ni ninguna experiencia en el mundo que digan que incorporar buses en un paseo peatonal reduce el crimen o las incivildades”. Postula que las teorías urbanas apoyan que “entre más personas habiten u ocupen un lugar, mientras más vida, comercio, relaciones y eventos haya en las calles, hay más ojos y, por lo tanto, tiende a haber mayor seguridad y control del espacio”.

Allard señala los riesgos de incluir este tipo de transporte



Fuente: Municipalidad de Santiago

EL MERCURIO

en una vía de estas características, puesto que “la fricción que produce un bus de gran tamaño en convivencia con los peatones hace muy difícil que se dé esa situación de seguridad”, porque “a la inseguridad ciudadana se agrega la vial”.

El urbanista pone en duda que solo se destine el 25% del espacio para el tránsito de la locomoción, como señala el proyecto (ver foto), porque “Bandera solo tiene 14 m de ancho entre fachada y fachada. Y si vamos a dejar 4,5 m para los buses (N. de la R: contando la zona de seguridad) y probablemente más de 7 m cuando haya empe-

drados, porque tiene que haber una pista de adelantamiento, ya estamos copando más del 50% del espacio que debían usar las personas”.

Ante esto, Transportes plantea que la iniciativa “contempla en detalle 3,5 metros para aceras en ambos costados, 2,5 para terrazas y mobiliario urbano, 1 para margen de seguridad, y 3,5 para pistas de buses, excepto en paraderos donde se permitirá adelantamiento”, de modo que “en los puntos donde haya zonas de parada no habrá espacio de terrazas”, por lo que solo en estos casos es que el 50% del espacio disponible estaría desti-

nado al transporte público.

La municipalidad señala que el recorrido de las micros se efectuará de sur a norte, específicamente desde Gran Avenida hacia Independencia. Se instalarán terrazas tanto en el lado derecho como en el izquierdo de la calzada, según corresponda.

“El circuito de autobuses eléctricos Red operará en un patrón zigzagante, lo que limitará su velocidad máxima a 30 kilómetros por hora”, afirma.

Respecto de la posibilidad de una mesa de trabajo colaborativa con los profesionales, la municipalidad y el ministerio no tomaron postura.