

VÍCTOR FUENTES BESOAIN

Conocida, a comienzos de mes, la aprobación del estudio de impacto ambiental de la futura Línea 8 del Metro y su trazado de 14 estaciones que unirán Providencia, Ñuñoa, Macul, La Florida y Puente Alto, también se hicieron públicos los plazos para que el proyecto comience a operar. Así, 11 de las paradas entrarían en funcionamiento en 2032. Las restantes tres, al año siguiente.

Consultados sobre los efectos que provocará la nueva ruta del ferrocarril metropolitano, urbanistas plantean que la planificación territorial es clave para ordenar los desarrollos inmobiliarios y que la densificación de los distintos tramos estará vinculada a los planos reguladores de las cinco comunas.

Un estudio en desarrollo de la consultora Atisba Monitor, adelantado a "El Mercurio", sostiene que "en torno a las futuras 14 estaciones, hoy viven 195.993 personas, distribuidas en 43.381 viviendas, que se verán directamente beneficiadas".

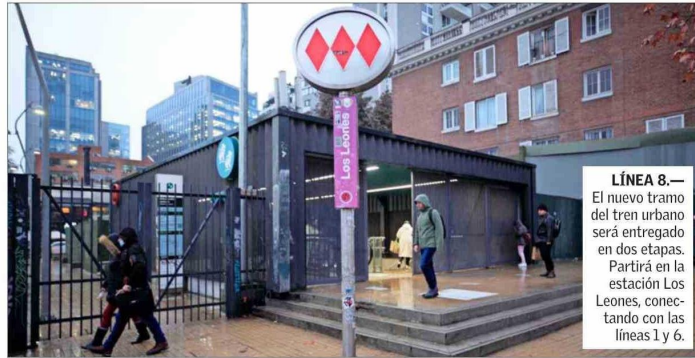
Su directora ejecutiva, Caroline Iribarne, apunta que el beneficio directo para quienes habitan en un radio de 600 m² de cada estación "va más allá del ahorro de tiempo, ya que tiene que ver con la calidad del servicio, su regularidad y la integración más eficiente con el resto de la red metropolitana". Agrega que "el metro produce un impacto urbano que el transporte de superficie no logra, ya que ofrece una cultura de mejoramiento de los espacios interiores que genera mucho dinamismo y logra que muchas personas se bajen del auto".

Respecto del entorno de 600 m² sobre el cual cada estación del tren subterráneo lograría efectos, detalla que "ese parámetro responde a una metodología de área de influencia urbana que permite capturar la reactivación de los entornos, potenciales de desarrollo, por lo que el metro

Estudio considera que tramo beneficiará en forma directa a 196 mil personas y 43 mil viviendas

El impacto de la Línea 8 del metro: anticipan que reactivará entornos en cinco comunas

• Especialistas advierten que la densificación cerca de las futuras 14 estaciones dependerá de los planos reguladores de las zonas incluidas en el trazado.



no solo debe ser medido con el criterio de transporte de personas, sino que también de las áreas urbanas que se pueden renovar". También resalta la impor-

tancia de la planificación para enfrentar los cambios.

Luis Eduardo Bresciani, ex-presidente del Consejo Nacional de Desarrollo Urbano y acadé-

mico de la U. Católica, considera que una vez que la Línea 8 comience a funcionar, "la población de su entorno se podría duplicar". Afirma que "va a densi-

ficar y a reforzar el proceso de renovación urbana que han tenido el eje de la avenida Macul y del sector de La Florida".

Efecto en la actividad productiva

El especialista destaca que "el corredor de la Línea 8 tiene una gran cantidad de otras actividades, como universidades y centros de empleo". Por lo mismo, expone que "junto con impulsar el desarrollo de viviendas y de renovación urbana, va a intensificar actividades productivas que generan empleo, comercio, centros de estudios. Y va a quedar muy bien conectada con la zona oriente".

Respecto de los sectores que podrían aumentar su población, resalta que "estamos frente a un corredor de 20 kilómetros, que tiene algunos sectores muy consolidados en torno a Providencia

y Macul y donde también podría haber una fuerte densificación hacia La Florida y Puente Alto, lo que permitirá que muchas personas estén a menos de 30 minutos del centro de la ciudad y de los sectores de empleo".

Dice que "si el desarrollo del transporte se alinea con una planificación metropolitana, que permita la densificación del sector, va a existir la posibilidad de concentrar el desarrollo en torno a ese corredor y que no se dispersa hacia cualquier área".

"Descongestiona comunas residenciales"

La arquitecta Paz Serra, exjefa de la División de Desarrollo Urbano del Ministerio de Vivienda y directora de Urbana Consultores, valora que así como la Línea 7 descongestionará la L1, la L8 hará lo propio con la 4. "Entonces, la Línea 8 conectará comunas muy residenciales con los centros de equipamiento mayor, que están sobre la Alameda, Providencia y Apoquindo", argumenta.

Adelanta que "lo que va a ocurrir, como pasa cada vez que se anuncian los trazados, es que se va a modificar el suelo urbano ubicado alrededor de la línea" y advierte que "esto genera una especulación y si no se anticipa la planificación, suele producirse cierto desorden".

En esa dirección, Serra plantea la relevancia de que los planos reguladores de las comunas por las que va a pasar el metro "establezcan normas urbanísticas muy claras en el entorno de las futuras estaciones, porque los suelos van a subir de precio y se va a dar la tendencia de más viviendas y de mayor densidad. A eso tienen que anticiparse las comunas".

■ Desafíos frente a fallas técnicas e inseguridad en las vías

La existencia de un "justificativo", certificado que los usuarios descargan desde las aplicaciones del metro, para entregar a sus empleadores cada vez que hay interrupciones o retrasos en los viajes, da cuenta de un problema común a toda la red.

Así como las fallas técnicas y las personas u objetos en las vías obligan a suspender el servicio, los disturbios en las calles aledañas a las estaciones gatilla el cierre de los accesos, impidiendo que los pasajeros entren o salgan en alguna parada.

Para quienes ingresan o caen a las vías, la L8

tendrá el estándar de las 3 y 6, y que se está habilitando en la Línea 1, con puertas que solo se abren cuando los trenes llegan al andén e impiden todo contacto con los rieles.

Pilar Giménez, directora del Centro de Estudios Territoriales de la U. de Los Andes, sostiene que frente a estos episodios y el impacto en las actividades de los ciudadanos "estos esperan que las autoridades sean capaces de adelantarse a situaciones conflictivas". Agrega que "la responsabilidad es compartida entre Metro, que debe prevenir fallas técnicas y gestionar el servicio; y Carabineros y el Minis-

terio del Interior, que deben controlar manifestaciones, personas en las vías o delitos en el perímetro de las estaciones".

Al respecto, Paz Serra, exjefa de la División de Desarrollo Urbano del Ministerio de Vivienda, plantea la urgencia de eliminar en todas las líneas "el acceso directo a las vías, que es algo que han hecho todos los metros del mundo". En cuanto a los hechos de vandalismo recalca que "hay que poner en servicio la seguridad por sobre otros factores como la espacialidad, ya sea con mayores filtros de ingreso, amplitud de las áreas de vigilancia y protecciones nocturnas".