

Columna del día

Viernes 24 de mayo de 2019

El diseño urbano de AVO I

Carolina Katz y Ricardo Abuauad: "...hay varios temas que son preocupantes: la superficie de parque que se pierde con las entradas y salidas; la discontinuidad de suelo y desplazamiento que estas bocas generan; la contaminación acústica y del aire en sus inmediaciones...".

   |  [Comente](#)

  

Dado que AVO I ha estado en el centro del debate, parece importante plantear dos preguntas: ¿apunta esta obra hacia una movilidad sustentable?, y, puesto que la construcción de esta autopista es un hecho, ¿están exigiendo nuestras autoridades a las concesionarias las condiciones de diseño urbano para mejorar la calidad de vida de los barrios que atraviesa?

En el mundo hay consenso sobre la necesidad de avanzar hacia ciudades más sustentables, lo que requiere, entre otras cosas, de un plan de movilidad con prioridades claras. Basta una revisión de ellos en otros lugares para constatar que se sostienen sobre dos principios, la prioridad de las formas de desplazamiento sustentable, y el desincentivo del uso del automóvil. Auckland, en su plan para 2028, asevera que "estas alternativas de transporte usan menos espacio y son más sostenibles medioambientalmente que los autos privados". Madrid (2014) se basa en "el reconocimiento de que el espacio público es para las personas, no para los vehículos, con lo que ello implica de restricción de la capacidad vial de circulación y de aparcamiento"; sostiene luego que entre las medidas se cuentan "las destinadas a disuadir el uso del coche". El de Melbourne para 2030 indica que "remover los viajes en auto no indispensables de las calles liberará espacio valioso para hacerlas más seguras, atractivas y eficientes. Menos autos equivale a mejores condiciones, menos ruido y menos emisiones".

Incluso, varios planes comienzan con una fuerte autocrítica. El de Londres afirma que "los autos usan mucho espacio en relación con el número de personas que mueven, y la confianza en ese modo de transporte espacialmente ineficiente ha puesto a las calles de Londres entre las más congestionadas del mundo". Habitat III de las Naciones Unidas, en su documento sobre Transporte y Movilidad de 2015, lo sintetiza bien: "el objetivo debería ser disminuir la expansión, crear barrios compactos y caminables y reducir los kilómetros per cápita recorridos en auto".

En Chile, el Plan Maestro de Transporte 2025 (MTT, 2013) "promueve soluciones más eficientes y sustentables, favoreciendo de manera explícita el uso de transporte público masivo". Además, la Comisión Asesora Promovilidad Urbana en 2014 sugiere "limitar la capacidad vial para el uso del auto, privilegiando otros modos socialmente más eficientes de movilidad". No obstante, estamos invirtiendo en autopistas urbanas, lo que es esencialmente contradictorio.

Por último, incluso sin cuestionarse sobre la pertinencia de llevar adelante esta obra (dado que está en curso), los "requisitos urbanos" exigidos a las concesionarias para el diseño urbano de AVO I parecen insuficientes. Estos requisitos son responsabilidad del ente público mandante, y deberían actuar como una garantía de calidad, de defensa de los valores que se declaran como prioritarios. En este sentido, hay varios temas que son preocupantes: la superficie de parque que se pierde con las entradas y salidas; la discontinuidad de suelo y desplazamiento que estas bocas generan; la contaminación acústica y del aire en sus inmediaciones; la profundidad de tierra sobre la losa y sus consecuencias sobre la envergadura de los árboles; el impacto estético de las chimeneas en el área verde. También enciende las alarmas el encuentro de AVO con el cerro San Cristóbal y el río Mapocho, importantes hitos paisajísticos de nuestra cuenca que una vez más serán maltratados por un diseño que solo apunta a la eficiencia y funcionamiento de los desplazamientos.

Carolina Katz

Arquitecto, docente Escuela de Arquitectura UC

Ricardo Abuauad

Arquitecto, decano Campus Creativo UNAB