

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CHILE
FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ESTUDIOS URBANOS
CENTRO DE DESARROLLO URBANO SUSTENTABLE - CEDEUS

RESUMEN EJECUTIVO

DIAGNÓSTICO Y PROPUESTAS PARA EL RE-DISEÑO DEL BARRIO SAN EUGENIO



INTRODUCCIÓN

El Barrio San Eugenio es un barrio residencial ubicado en el límite poniente de la Comuna de Santiago, de origen obrero y ferroviario, que se originó hacia fines del siglo XIX a partir de la construcción de la Maestranza San Eugenio de la Empresa de Ferrocarriles del Estado. La gran mayoría de las familias que poblaron el sector trabajaban en las fábricas aledañas. En la actualidad el barrio es portador de aquella historia, desde su infraestructura hasta el capital socio-cultural que poseen y rescatan sus vecinos. Sin embargo, con el transcurso de los años han emergido fenómenos urbanos que han ido repercutiendo en la habitabilidad del espacio, influyendo de forma directa en la calidad de vida de los vecinos.

En este contexto, la dirección de movilidad de la Municipalidad de Santiago propuso a CEDEUS la oportunidad de colaborar en la implementación del Plan Integral de Movilidad (PIM). La organización del proceso incluyó tanto la participación activa entre las organizaciones líderes de la sociedad civil, el equipo de CEDEUS y la Municipalidad, para lograr realizar un diagnóstico y posteriormente co-diseñar un plan con directrices para la reconfiguración del barrio considerando el transporte multimodal, la re-asignación espacio vial; la priorización del transporte público, y la dimensión patrimonial del barrio.

Para llevar a cabo esta colaboración se usaron metodologías cuantitativas y cualitativas con el objetivo de tener un diagnóstico integral del barrio, que se complementaron con una revisión de fuentes bibliográficas y actividades participativas que promovieron un proceso de involucramiento con la comunidad local, abordando así las consideraciones, percepciones y conocimientos que poseen los vecinos del barrio.

En base al trabajo participativo realizado, se plantea que el re-diseño promueva su consolidación como barrio caminable, de encuentro cotidiano, confortable y seguro, donde las calles y espacios públicos recuperen su valor como lugares de identidad y se prioricen formas sustentables de movilidad, incluyendo a todo tipo de personas.

En el siguiente Resumen Ejecutivo se muestran las propuestas de diseño y gestión realizadas para la reconfiguración de calles, veredas, espacios públicos y patrimoniales del Barrio San Eugenio.

I. Lineamientos Generales Barrio San Eugenio

Considerando las problemáticas y oportunidades generales en el barrio, presentamos a continuación el resumen de lineamientos de diseño y gestión asociados a los objetivos de la propuesta de re-diseño del Barrio San Eugenio.

1.1 Movilidad Sustentable

Diseño

- Reducir ancho de Vías y disminuir la velocidad en el barrio: En línea con el Plan Zonas Calmas del PIM Santiago, se propone reconocer la condición residencial del barrio San Eugenio, y protegerla frente a los problemas de movilidad y seguridad vial que existen por la condición nodal del barrio y el exceso de velocidad de vehículos.
- Integrar Ciclofacilidades: Construir ciclovías, crear calles mixtas, y complementar la nueva red de circulación ciclista propuesta con elementos que faciliten la ciclomovilidad.
- Aumentar Franja Peatonal: Mejorar el estado de las aceras en todo el barrio, cuidando eliminar obstáculos y desniveles que interfieran en la franja peatonal, para establecer Rutas Accesibles que permitan la maniobra de personas en silla de ruedas.
- Mejorar Accesibilidad al transporte público: Mejorar la ubicación y la calidad de los paraderos de transporte público en todo el barrio, y ampliar el recorrido del Bus Vecinal al sector de Séptimo de Línea.

Gestión

- Limitar Ingreso de vehículos al barrio: Se recomienda que las calles interiores del barrio no sean utilizadas como vías de paso. Para ello, debe aplicarse medidas de calmado de tráfico y reducción de velocidad. Por último, se plantean utilizar medidas físicas, como barras manuales, para restringir el ingreso de vehículos a calles residenciales.
- Educar para la convivencia vial: Implementar un programa de educación vial para promover las convivencia entre diferente modos transporte e informar a la población sobre la Ley de Convivencia vial para preparar la transición del barrio hacia la implementación de Calles Completas y Zonas Calmas.



1.2 Calles Vivas

Diseño

- Crear espacios de esparcimiento: Se recomienda incorporar mobiliario urbano inclusivo y de diseño universal, en especial en calles cercanas a servicios y equipamiento.
- Aumentar el confort en calles y espacios públicos: Se recomienda utilizar luminarias peatonales y vegetación nativa, adaptada al clima local y de bajo consumo hídrico, junto con sistemas de riego que faciliten su mantención.
- Definir Ruta e Hitos patrimoniales: Valorizar el patrimonio del barrio a través de una Ruta Patrimonial que recorra los diferentes sectores del barrio, utilizando señalética, placas conmemorativas y la intervención de aceras, calzadas y muros que conmemoren la historia e identidad de San Eugenio.

Gestión

- Potenciar Organizaciones sociales: Se recomienda potenciar la constitución, mantenimiento y funcionamiento de las organizaciones sociales existentes en el barrio. Es necesario poner especial énfasis en la Junta de Vecinos de Séptimo de línea, ya que la misma está cerrada hace varios meses, lo cual ha potenciado las problemáticas sociales de ese sector.
- Educación Patrimonial: Se recomienda integrar a establecimientos educacionales del barrio en actividades de educación, que permitan transmitir el patrimonio cultural a nuevas generaciones e incorporar la visión de los niños sobre el barrio, para alimentar propuestas e intervenciones para la difusión del patrimonio.
- Alfabetización en TICs: Se recomienda identificar y comprometer a instituciones académicas como colaboradores para su planificación.



II. Calles Conectoras e Intersecciones

La propuesta busca mejorar de manera integral las calles implementando Calles Completas para permitir la convivencia de diferentes medios de transporte (buses de transporte público, taxis y colectivos, bicicletas y caminata), y facilitar la conectividad y la accesibilidad universal.

Corredor Bus-Bici Bascuñán Guerrero y Mejoramiento Calle San Alfonso: Convertir las calles Bascuñán Guerrero y San Alfonso en calles bi-direccionales, y destinar Bascuñán Guerrero exclusivamente a transporte público y ciclo vía. En la calle Bascuñán Guerrero reducir el tamaño de la calzada y eliminar una pista entre las calles Antofagasta y General Rondizzoni, manteniendo una pista en cada dirección a lo largo de todo el eje. Por otra parte, se incorporan dos ciclo vías unidireccionales, aprovechando el espacio ganado por angostar la calzada, sumado a la franja externa de las aceras de 1,15 m en ambos frentes.

Eje cicloinclusivo en Subercaseaux - Rondizzoni y Antofagasta: Considerar la reducción de una pista por esta calle, para la ejecución de una ciclo vía. Así, quedaría una pista para transporte privado y una para transporte público. Del mismo modo, se propone la eliminación de una pista en la calle Antofagasta para destinar a transporte de ciclos.

III. Zonas de Calmado de Tráfico

La propuesta busca crear Zonas Calmas de baja velocidad vehicular, para desarrollar un entorno más amable para todos los que transitan por ellas, y mejorar la caminabilidad y seguridad, en especial de peatones y ciclistas.

Zona Calma Séptimo de Línea [Calle Manuel de Amat] - San Eugenio: Definición de una Zona Calma en el polígono comprendido por las calles Ramón Subercaseaux, San Alfonso, Antofagasta y Melipilla. Creación de una Zona 30 donde se mantenga la segregación entre acera y calzada, las zonas de estacionamiento tengan un tratamiento especial y señalizado, y se usen limitadores de velocidad para el tratamiento de intersecciones como rotondas; chicanas o elevaciones en la calzada en intersecciones.

Zona Calma Población Pedro Montt [Francisco Pizarro] - San Eugenio: Definición de una zona de calmado de tráfico en el polígono comprendido por las calles San Alfonso, San Dionisio, Alejandro Acosta-Amapolas, Francisco Bahamondes y Centenario. En las calles interiores del barrio disminuir el ancho de calzadas y ganar un espacio de 2 metros que puede utilizarse como "buffer" entre la circulación de automóviles y peatones. e integrar elementos que mejoren el espacio peatonal y/o disminuyan la velocidad de la calle.

Zona Calma Población Pedro Montt [Calle Las Fucsias] - San Eugenio: En las calles menores y pasajes de la Población Pedro Montt se propone mantener el doble sentido de calles, eliminar la segregación entre calzada y acera, limitar la velocidad de automóviles en función al flujo de peatones, implantar bolardos que permitan aumentar la seguridad vial entre las franjas de circulación vehicular y peatonal, e incluir estacionamientos para vehículos de residentes de manera excepcional.

Zona Calma Población San Eugenio [Calle Juan Nepomuceno Espejo]: Se recomienda convertir la calle en Calle Mixta y dar prioridad a la circulación de ciclistas. Los cambios en la geometría incluyen la disminución de anchos de pistas y la incorporación de chicanas alternadas en extremos de cuadra, para cambiar la alineación de la calzada y provocar el tránsito en Zig-Zag de vehículos, además de permitir incorporar estacionamientos para residentes.

IV. Espacios Públicos

Se busca mejorar la calidad de espacios públicos y promover diversas actividades de recreación, para aumentar la seguridad y el atractivo y fomentar su uso por todo tipo de usuarios.

Remodelación y activación Plaza Melipilla: Mejorar la accesibilidad creando veredas continuas en calle Exposición (vereda oriente) y Ramón Subercaseaux (vereda sur). Considerar la integración de juegos infantiles, mobiliario deportivo y mobiliario urbano inclusivo para diversificar a los usuarios. Mejorar la vegetación e incluir elementos que generen sombra para mejorar confort térmico del espacio. Integrar mobiliario para venta de productos y gestionar actividades deportivas con establecimientos educacionales y agrupaciones sociales del barrio.

V. Patrimonio y Comunidad

El objetivo es realizar una revalorización patrimonial de forma general que considere a los hitos patrimoniales identificados y generar nuevos puntos turísticos para la comuna de Santiago.

Creación de una Ruta Patrimonial: Se propone una ruta patrimonial para promulgar la historia y fomentar el turismo local a pie.

Placas conmemorativas: Instalar placas conmemorativas en los diferentes hitos patrimoniales del barrio, que sean capaces de explicar su historicidad y la relevancia que tuvo y tiene actualmente.

Mesas interpretativas: Pensadas para complementar la ruta patrimonial, estas mesas reunirían información con respecto a los hitos que se encuentren más cercanos a estas zonas.

Murales: Se sugiere abrir un concurso para que muralistas o los estudiantes del liceo y escuela ubicadas en el barrio difundan la historia a través de murales.

Intervención con Mosaicos: Se recomienda construir un paseo peatonal que recuerde la historia del barrio a través de mosaicos en ambas calzadas de la calle Manuel de Amat, entre la calle Exposición y Conferencia.

Restauración de Construcciones Patrimoniales: Restaurar las fachadas en mal estado de edificios industriales. Impulsar mantenciones estructurales a las viviendas de las poblaciones tradicionales.

VI. Conclusiones y Recomendaciones Finales

Se destacan los principales resultados del proceso de planificación participativa con los vecinos de del barrio San Eugenio, lo que ha permitido generar una fuerte interacción con la comunidad del barrio. Para implementar las propuestas de rediseño y nueva gestión del barrio, es relevante preservar, fortalecer y ampliar esta interacción. Para preservarla, es relevante que entre la municipalidad y los vecinos se mantenga una interacción continua, que permita establecer un canal de comunicación siempre abierta sobre oportunidades y necesidades del barrio. Para fortalecer esta interacción, es importante reconocer los distintos actores activos en el barrio: Juntas de vecinos, asociaciones, clubes deportivos, comunidades de culto, y otras instituciones educacionales y comerciales como las empresas activas en el barrio. Estos actores pueden participar en la gestión de las propuestas de este plan y en el diseño de futuras indicaciones. Para ampliar esta interacción, es importante no solo una colaboración vertical (entre instituciones municipales y organizaciones barriales), sino también fortalecer relaciones colaborativas horizontales entre las diversidad de actores del barrio.