

PLAN DE REVITALIZACIÓN AV. VITACURA

ESTUDIO DE ESPACIO PÚBLICO

Municipalidad de Vitacura | Dirección de Asesoría Urbana

Contenido del documento

1	Introducción.....	3
1.1	Antecedentes.....	4
1.2	Objetivos del estudio.....	6
2	Referencias.....	7
2.1	PLADECO vitacura 2016 - 2030.....	8
2.2	Del Plan Regulador Comunal VITACURA.....	8
2.3	Imagen Objetivo 2000.....	10
2.4	Imagen Objetivo 2007.....	10
2.5	Concurso de Ideas.....	11
2.6	Plan Maestro Vitacura 2030.....	11
2.7	Plan de ciclovías.....	12
3	Diagnóstico.....	13
3.1	Contexto territorial.....	14
3.1.1	Estructura Comunal.....	14
3.1.2	Rol e importancia del eje a nivel comunal.....	18
3.2	Estado actual del eje.....	19
3.2.1	Identificación de tramos.....	24
3.2.2	Nivel de consolidación del eje.....	25
3.2.3	Usos de suelo existentes.....	26
3.2.4	Estacionamientos en el espacio público.....	27
3.2.5	Síntesis estado actual del eje.....	28
3.3	Condiciones normativas del eje.....	29
3.3.1	Usos de suelo.....	29
3.3.2	Vialidad y Edificación.....	30
3.3.3	Perfil de espacio público.....	34
3.4	Conclusiones y recomendaciones.....	38
4	Perfil espacio público.....	40
4.1	Proyecto de ciclovía.....	52
4.2	Hitos a lo largo de la avenida.....	53
5	Anexos.....	56
5.1.1	Detalle del perfil por tramos.....	57
6	Bibliografía.....	66

1 INTRODUCCIÓN

El presente documento contiene el diagnóstico y definición del espacio público de Av. Vitacura – Av. Tabancura, elaborado a partir del estudio urbano realizado sobre el eje homónimo de la comuna, su contexto y su entorno inmediato, con el objetivo de encauzar la mejora de sus espacios públicos y el desarrollo sustentable y armónico de sus bordes.

A partir de este estudio, se busca dar continuidad a las iniciativas realizadas con anterioridad por la Municipalidad, como el concurso de ideas para el eje Vitacura, el Plan Maestro Vitacura 2030, entre otros. En ellos se ha analizado desde distintas aristas este eje emblemático y estructurante de la comuna, planteando la necesidad de abordar el deterioro de los espacios públicos en algunos sectores y la oportunidad de generar proyectos que detonen el desarrollo y mejora de la avenida, y en consecuencia de la comuna en general.

En este contexto, el presente estudio busca dar continuidad a estas iniciativas, recopilando las bases para que tanto los proyectos públicos como privados aporten en la mejora y consolidación de los espacios públicos con foco en la movilidad sustentable y circulación peatonal.

1.1 ANTECEDENTES

Es fundamental destacar el rol de la Avenida Vitacura en la historia de la comuna y la ocupación de lo que hoy conocemos como tal. Su proceso de consolidación y transformación son relatados por el arquitecto Pablo Allard en libros y artículos que tratan sobre la historia de Vitacura (Municipalidad de Vitacura , 2010) (Allard, 2006).

Si bien la comuna se forma en el año 1991, la ocupación de su territorio data de la década del 40, cuando la familia Goycoolea (dueña **Municipalidad de Vitacura** | Dirección de Asesoría Urbana

del fundo que entonces ocupaba gran parte de lo que hoy es la comuna) decide realizar un proyecto de loteo que extiende la ciudad al oriente del Club de Golf Los Leones, con el Club de Polo y Equitación San Cristóbal, como uno de sus hitos fundacionales. Entre ambos clubes se da forma al barrio Lo Castillo, construyéndose en el año 1952 la Parroquia Inmaculada Concepción, junto al supermercado Unicoop y el teatro Lo Castillo. A partir de este gesto de expansión urbana, *“el antiguo camino incaico, que llevaba de Providencia a las casas de Lo Matta y Lo Gallo se convertiría entonces en el eje principal de estos nuevos suburbios e inmortalizaría a su principal avenida y al barrio con el nombre del Cacique Vitacura”* (Municipalidad de Vitacura , 2010, págs. 10-11).

Desde sus inicios, la avenida comienza a esbozarse como una columna vertebral de este territorio, extendiéndose de forma paralela al río Mapocho, pero guardando cierta distancia para cuidarse de sus posibles crecidas. Junto a Av. Kennedy, estas nuevas vías urbanas marcaron la extensión de la ciudad al oriente. No obstante, tanto por las características dadas por sus distintos emplazamientos y la propuesta vial de Av. Kennedy, ambas avenidas se fueron consolidando de manera muy distinta.

En Av. Vitacura comienzan a aparecer los primeros locales comerciales, manteniendo la escala de barrio e incorporando desde un inicio usos mixtos, con algunas edificaciones que reunían comercio, vivienda y oficina. Estas “centralidades” de servicio en un radio de distancia caminable, ofrecían en un comienzo artículos de primera necesidad. En la década del 60 y 70 aparecen los primeros centros comerciales, (algunos ya desaparecidos y otros aún vigentes) que en conjunto con la vivienda van consolidando la avenida como un eje de usos mixto. Hacia la década del 80 aparecen los primeros edificios de

departamentos y los centros comerciales (anticipándose a los malls), lo que marcó el formato comercial de la comuna. Estos edificios vigentes hasta hoy, además de concentrar comercio, contaban con programas de recreación para público de distintas edades, siendo una de sus principales características la relación de las edificaciones con el espacio público.

Entre la década del 80 y 90 se dio un proceso de transformación de las casas, pasando gran parte de ellas del uso residencial a locales comerciales, abriendo los antejardines y modificando sus fachadas, con lo cual se comienza a definir un nuevo perfil en el espacio público. De acuerdo a lo relatado por Allard, con este proceso comienzan a aparecer bancos, servicios, restaurantes, cadenas de comida rápida, pubs, estaciones de servicio automotor y automotoras (Allard, 2006). Estas últimas, impulsadas por el crecimiento de la industria automotriz a finales de los 90, aumentaron en número y tamaño (fusionando dos o tres predios), con un impacto en la calidad y cuidado del espacio público.

A comienzos de la década del 2000, Av. Vitacura presentaba distintos grados de deterioro, lo que ha impulsado el desarrollo de proyectos para mejorar el espacio público, así como también otras iniciativas y estudios sobre la avenida.

Se destacan los proyectos de soterramiento y remodelación del espacio público en el tramo entre Av. Alonso de Córdova y Av. Américo Vespucio realizado por la municipalidad en el año 2000, al cual se sumó la ejecución del paseo el Mañío, incluyendo la transformación de este pasaje y su peatonalización el año 2002. Recientemente, entre los años 2017 y 2018 se ejecuta una segunda etapa que contempló el tramo entre Av. Manquehue y Av. Gerónimo de Alderete. En

particular, estas intervenciones han mejorado la circulación peatonal, y han favorecido significativamente las actividades de comercio y servicio.

Por otro lado, entre las iniciativas realizadas se encuentra el concurso de ideas organizado por la municipalidad en el año 2005, en conjunto con el Colegio de Arquitectos, que buscaba enriquecer la imagen urbana del tramo comprendido entre Gerónimo de Alderete y Av. Tabancura.

Más tarde, en el año 2015 se desarrolla el Plan Maestro de Vitacura 2030, el cual, como parte de la estrategia comunal, propone para la Avenida Vitacura realizar intervenciones de diseño urbano (mobiliario, arbolado, veredas, áreas verdes, etc.) e incorporar un sistema de transporte público de calidad.

De las distintas iniciativas, se rescatan lineamientos generales comunes que dan cuenta de la voluntad de renovar los espacios públicos de la avenida, sintetizados en los siguientes puntos:

- Otorgarle una imagen urbana característica;
- Recuperar los espacios públicos para el peatón, con un ancho suficiente para emplazar todas las actividades asociadas;
- Mejorar la calidad del espacio público y homologar el estándar a lo largo de todo el eje, procurando la implementación de elementos como arborización y mobiliario urbano adecuado;
- Implementar “plazas urbanas” en algunos puntos notables;
- Finalmente, propiciar un entorno mixto, y diverso en materia de actividades en espacio público, edificaciones, usos y transporte.

Sobre esta premisa, se desarrolla el presente estudio sobre la Av. Vitacura para identificar la problemática urbana en torno a este eje y su contexto, y las oportunidades que hoy existen para impulsar y orientar la mejora de sus espacios públicos. Se plantea recomendaciones que comprenden distintas acciones, para construir las directrices sobre las cuales todos los proyectos, sean privados o públicos aporten a la consolidación de los espacios públicos en el tiempo, con una visión de corto, mediano y largo plazo.

Abordar la Avenida Vitacura se vuelve imperante en el contexto actual, en el que convergen una serie de iniciativas, con distintas temporalidades (metro, soterramiento, ciclovía, etc.), así como también los proyectos privados que se desarrollan en ella.

1.2 OBJETIVOS DEL ESTUDIO

El objetivo principal del estudio es entregar los lineamientos y criterios de base con que se configurará el tanto el espacio público como el mejoramiento de las condiciones de movilidad de una de las principales avenidas de la comuna, apuntando a la consolidación del perfil urbano definitivo.

Lo anterior, en línea con el PLADECO 2030, en el cual se destaca el potencial de transformación de la comuna hacia una movilidad más sustentable, aprovechando las oportunidades dadas por su tamaño, cercanía entre barrios, equipamiento y servicios, y su localización dentro del contexto metropolitano.

Para ello se plantean los siguientes Objetivos Urbanísticos relacionados con el espacio público y la movilidad:

- Consolidación del perfil definitivo de 44m de ancho en todo el largo de la Avenida.
- Definir y reservar el espacio para distintos medios de transporte, como el automóvil, buses, ciclos, etc.
- Enfocar el diseño del espacio público en el peatón.
- Incorporar elementos paisajísticos y parámetros urbanísticos que consoliden la imagen del eje y den continuidad al espacio público.
- Mejorar las condiciones del espacio público para el desarrollo de comercio y servicios.
- Abordar el desarrollo de proyectos específicos como polos de desarrollo, como plazas, espacios de encuentro, etc.

2 REFERENCIAS

2.1 PLADECO VITACURA 2016 - 2030

El último Plan de Desarrollo Comunal de Vitacura, elaborado el año 2016, corresponde al documento director de la gestión municipal de los próximos 14 años, planteando una visión de desarrollo comunal proyectada al 2030. En la visión comunal, se destacan los principales atributos levantados por la comunidad durante la construcción de este documento, lo que se resume en lo siguiente:

“Comuna que logra integrar su calidad de vida de barrio con las dinámicas de la ciudad. Mantiene y proyecta su imagen de comuna residencial, tranquila, verde y sustentable” (Municipalidad de Vitacura, 2016)

Esta visión hace referencia a la importancia de los barrios residenciales como parte del patrimonio de Vitacura, reconociendo además su localización en el contexto metropolitano. Además, se destaca el cuidado del espacio público como una de las principales características y preocupaciones a nivel comunal.

En otro aspecto, queda plasmado en este documento el desafío que presenta la comuna en materias de movilidad, la que actualmente tiene un patrón basado en el uso intensivo del automóvil particular, careciendo de opciones de servicios de transporte público. Así mismo, se menciona la necesidad de abordar la regulación y gestión de estacionamientos en la comuna, que actualmente afecta a los barrios residenciales invadiendo el espacio para el peatón.

No obstante, se reconocen las grandes potencialidades y fortalezas para llevar a la comuna a una movilidad más sustentable, entre ellas, su tamaño, la cercanía a los distintos sectores, la incipiente formación de polos de centralidad en ejes principales que permiten diversificar

usos y contar con servicios y comercio más cercanos a sectores residenciales, lo que resulta en viajes cotidianos que no superan los 15 minutos.

Dentro de los objetivos estratégicos del PLADECO, se destacan los siguientes:

1. **Desarrollo Urbano Equilibrado:** Planificar el desarrollo urbano de la Comuna, considerando los necesarios equilibrios que armonicen la idea de comuna residencial, con la sustentabilidad ambiental, social y económica.
2. **Movilidad Urbana Sustentable:** Promover una movilidad urbana sustentable, es decir, eficiente, suficiente e inclusiva.

2.2 DEL PLAN REGULADOR COMUNAL VITACURA

El PRC - Vitacura, aprobado el 1999 se formula a partir del desafío de planificar un desarrollo equilibrado, considerando tanto los intereses de los vecinos, las tendencias de crecimiento de la ciudad, además de lo establecido en los cuerpos normativos de carácter superior como la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC) y su Ordenanza (OGUC), y el Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS).

En la memoria del PRC-Vitacura se señala que la comuna nace con un rol residencial, relevando la importancia de los barrios. De acuerdo a este documento, la comuna, planeada bajo los conceptos de “Ciudad Jardín” con viviendas unifamiliares de baja altura, experimentó un proceso de transformación, bajo la norma de la Comuna de Las Condes, promovido por el crecimiento en extensión de la ciudad y el aumento progresivo del parque automotriz. Con ello aparecieron

edificios de más de 10 pisos, y un aumento sostenido en el tráfico vehicular (PRCV, 1999).

La propuesta del PRC - Vitacura resguarda el uso residencial, asegurando que la comuna se desarrolle como una unidad “autosuficiente” (PRCV, 1999, pág. 15), para lo cual se posibilita la instalación de servicios, así como también equipamiento de mayor escala, ubicados en sus calles y avenidas principales.

Como objetivo general, el PRC - Vitacura se propuso incorporar los requerimientos formulados por el PRMS relativos a densidad, vialidad, equipamiento, áreas verdes, etc, y “*reforzar la identidad y pertenencia comunal*” (PRCV, 1999, pág. 14)

Para lograr lo anterior, se planteó abordar en el instrumento los siguientes aspectos específicos:

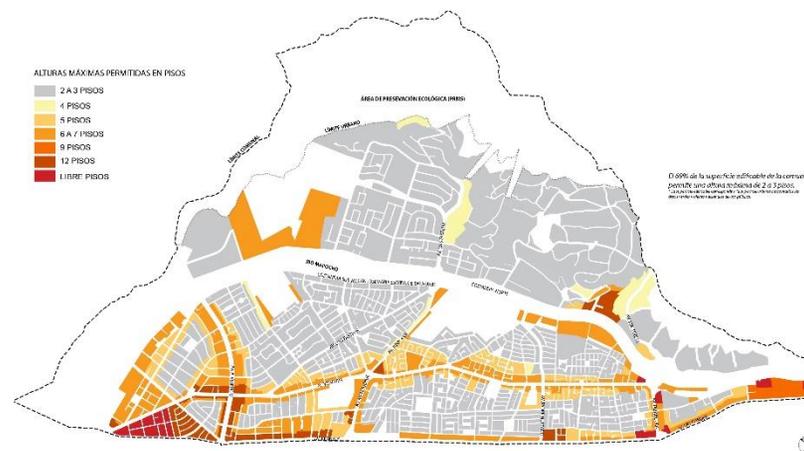
- Reconocer y potenciar el rol preferentemente residencial de la comuna, intentando otorgar una diversidad de alternativas de vivienda en cuanto a tipo y calidad, de acuerdo a las características naturales y ambientales.
- Considerar que Vitacura es parte de la metrópolis, pero que busca destacar su propia identidad cumpliendo su vocación.
- Si bien forma parte del área metropolitana, se plantea como unidad autosuficiente en sus servicios básicos.
- Debe resolver los requerimientos a que se ve sometida, especialmente por la intercomuna oriente, la que le demanda vialidad, equipamiento y servicios.

En particular, dentro de los objetivos específicos en relación a la vivienda, el PRC - Vitacura incorpora la densidad en el mínimo exigido por el PRMS, localizándola de manera equilibrada en torno a los ejes

viales principales. Así mismo, vincula la vivienda en altura con las zonas destinadas a usos preferentemente de comercio y oficinas, mientras que los sectores de equipamiento vecinal se vinculan a viviendas de alturas medias y bajas.

Es importante destacar que las densidades máximas permitidas por el PRC - Vitacura se encuentran dentro de rangos medios en comparación con comunas vecinas, lo que propende a mantener un crecimiento equilibrado entre sectores de distintas alturas.

Figura 1 Esquemas PRCV de alturas y usos de suelo





Nota: El 69% de la superficie edificable de la comuna permite una altura máxima de 2 a 3 pisos, mientras que el 73% de la superficie edificable de la comuna permite sólo vivienda. (la superficie edificable corresponde a la superficie urbana descontadas las áreas verdes y bienes nacionales de uso público).

Fuente: Elaboración propia en base a PRCV

Otro aspecto relevante planteado en la memoria del Plan, es la necesidad de mejorar los grados de accesibilidad a servicios desde los barrios residenciales, aumentando la cercanía entre ambos, resultando en una mejora de la calidad de vida y una disminución de los viajes motorizados.

2.3 IMAGEN OBJETIVO 2000

El planteamiento del PRC - Vitacura del 1999, fue reconocido en la Imagen Objetivo desarrollada por MECSA en el año 2000, a cargo del arquitecto Marcial Echeñique.

En su desarrollo se tomó la normativa del PRC – Vitacura, el crecimiento de la población y el desarrollo actual, realizando un diagnóstico de la comuna y sus probables escenarios a futuro. En base a esto se propusieron criterios para orientar el crecimiento de la comuna, señalando como ideas principales contener las mayores densidades y diversidad de usos sobre polos y vías principales y la preservación de la calidad residencial de los barrios interiores.

Adicionalmente, se busca:

- Mantener las características de ciudad jardín de la comuna.
- Concentrar densidades.
- Poner énfasis en el buen diseño urbano de los espacios públicos.
- Incorporar transporte público de calidad.
- Reducir el tráfico en vías locales.
- Reconocer el contexto geográfico y natural de la comuna.

2.4 IMAGEN OBJETIVO 2007

La imagen objetivo desarrollada el 2007, por el equipo de la Asesoría Urbana, buscó fortalecer la visión de la comuna a largo plazo, proponiendo lineamientos y orientando la coordinación de distintas acciones municipales. Toma como punto de partida la imagen objetivo del año 2000, analizando el desarrollo de la comuna en los siete años transcurridos desde su elaboración, con el objetivo de evaluar las directrices planteadas inicialmente. Se destaca la “situación de

centralidad creciente” de la comuna, con nuevas inversiones en infraestructura y el desarrollo de nuevos polos de trabajo y servicios.

La imagen objetivo confirma los criterios centrales planteados anteriormente, profundizando en dos aspectos principales:

- La consolidación y puesta en valor de los elementos urbanos más importantes de la comuna, como el cerro Manquehue, la caja del río Mapocho, y avenidas principales;
- Preservar y mejorar la vida de barrio, fortaleciendo la imagen urbana con paisajismo, mobiliario y medidas de tráfico calmado, considerando además centralidades vecinales.

La Av. Vitacura se plantea como el “principal paseo comercial de la comuna”, con comercio y vivienda, y una amplia acera “atractiva y homogénea” y “plazas o esquinas” como polos de comercio y servicios.

2.5 CONCURSO DE IDEAS

En el año 2005, la municipalidad de Vitacura, en conjunto con el Colegio de Arquitectos, llama a un concurso para proponer una nueva imagen a la avenida, en su tramo comprendido entre Av. Tabancura y Gerónimo de Alderete.

Las propuestas consideraron, entre otras cosas, generar un sistema de espacios públicos en base a las intersecciones viales, rediseñándolas para acoger las actividades particulares de cada tramo y devolviéndoles su destino de puntos de encuentro con énfasis en lo peatonal. Por su génesis como concurso de ideas no era vinculante, sin embargo se constituyó como una fuente de lineamientos de desarrollo para la vía, que apuntaban a lo siguiente: destacar su

vocación de centro comunal peatonal y de servicio; crearle una única identidad para todo su recorrido y al mismo tiempo, reconocer su diversidad; además de destacar los cruces con otras vías y otros hitos en su recorrido, como plazas, equipamientos de interés comunal, presencia del agua (Río, canales), entre otros.

2.6 PLAN MAESTRO VITACURA 2030

En el año 2015 se desarrolla el Plan Maestro de Vitacura 2030, encargado a la oficina Atisba, dentro del cual se formula una propuesta para la Av. Vitacura que tiene por objetivo mejorar su imagen y estándar urbano. Se concluye que debe ser una avenida arbolada, con un entorno mixto y diverso en cuanto a sus edificaciones, usos y alturas, una calle con tráfico controlado y reducido, con los esfuerzos puestos en mejorar sus espacios públicos.

Se propone realizar intervenciones de diseño urbano (mobiliario, arbolado, veredas, áreas verdes, etc.) e incorporar un sistema de transporte público de calidad. Como lineamientos generales se propone: Mejorar la imagen urbana de la avenida; homologar estándares en todo su largo; incorporar arbolado y mobiliario urbano; regularizar estacionamientos y accesos; crear nuevos paseos y plazas urbanas; e incorporar transporte público.

Con respecto a este último punto, se evalúa la posibilidad de incorporar un tranvía, como medio de transporte más sustentable y compatible con la imagen de boulevard de la avenida. Este modo de transporte de baja velocidad y alta eficiencia, ofrece una alternativa de acercamiento dentro de la comuna, conectada a polos de comercio y servicio en sus extremos y con el sistema de transporte metropolitano.

2.7 PLAN DE CICLOVÍAS

Como parte de la estrategia de movilidad sustentable, se proyecta una red de ciclovías por los ejes principales de la comuna, complementada con la ejecución de zonas 30 al interior de los barrios.

Durante el año 2019 se desarrolló el Plan de Ciclovías de Vitacura, el cual, a partir de un diagnóstico exhaustivo del territorio, tendencias y opiniones de los vecinos, definió la red de ciclovías a implementar en el corto, mediano y largo plazo.

Se reconoce Av. Vitacura como uno de los ejes prioritarios para la ejecución de ciclovías, de gran preferencia entre los usuarios de este modo. En ella se proyecta una ciclovía unidireccional, emplazada a ambos costados de la calzada, la cual requiere del soterramiento de los servicios a lo largo de todo el eje (a excepción de los tramos ya soterrados), por lo que su materialización requiere de un mayor esfuerzo en coordinación y recursos.

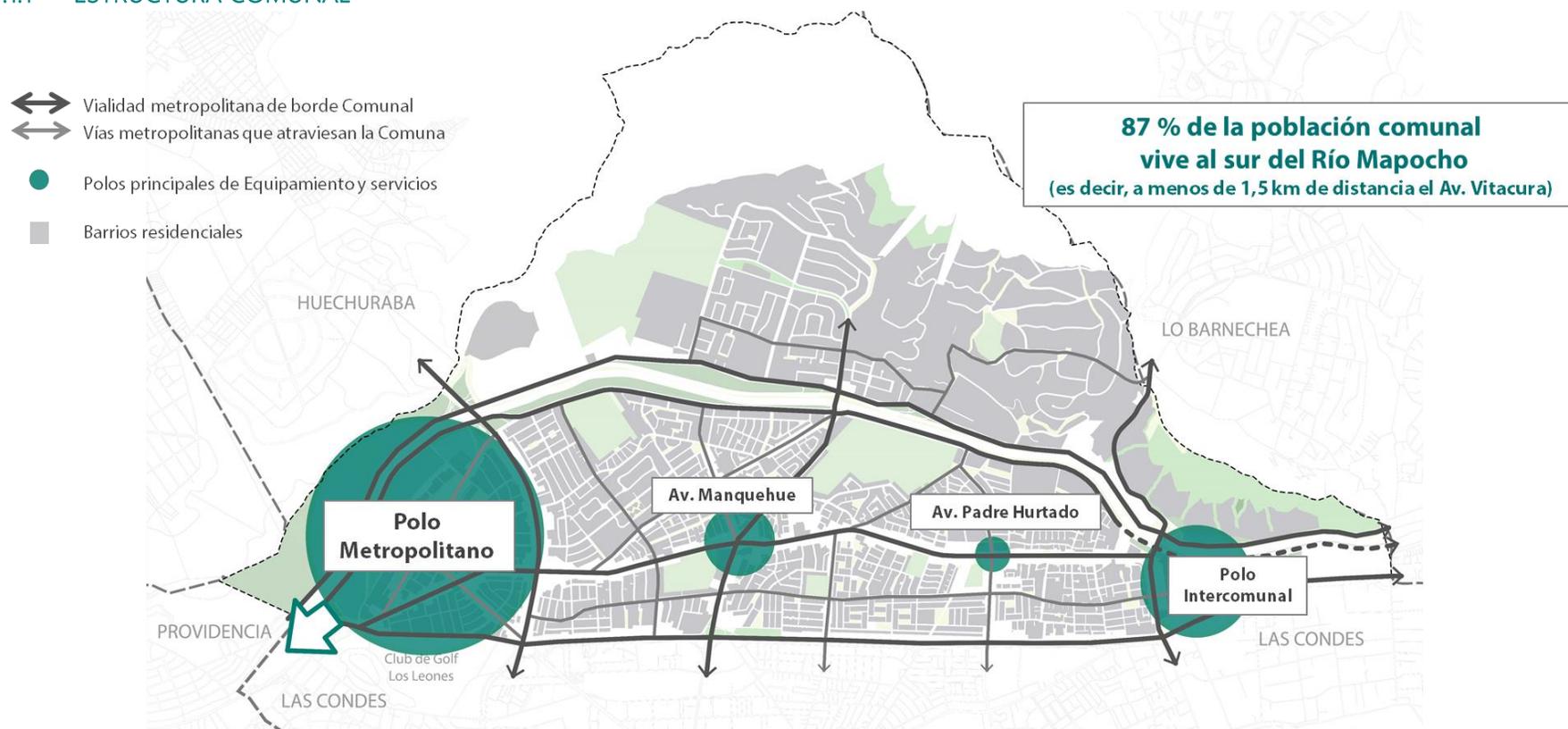
Del conjunto de iniciativas expuestas es posible obtener todos aquellos aspectos relevantes a considerar para la consolidación de la avenida, así como también los elementos a incorporar y coordinar dentro de su perfil.

A continuación, se presenta una síntesis de los aspectos más relevantes identificados como parte del diagnóstico, desarrollado durante el año 2019, a partir de los cuales se identifican las oportunidades y desafíos de la avenida.

3 DIAGNÓSTICO

3.1 CONTEXTO TERRITORIAL

3.1.1 ESTRUCTURA COMUNAL



La estructura comunal se define a partir de sus elementos naturales (Cerro y Río); una malla vial de distintas escalas; puntos de concentración de comercio y servicios; y el sistema de barrios residenciales. En este contexto, la Av. Vitacura se destaca por su condición de centralidad comunal, siendo un eje que conecta los principales polos de equipamiento de escala intercomunal y comunal. Un atributo relevante de la avenida es, que, si bien corresponde a una vía troncal, mantiene su condición de “interioridad” y proximidad a los barrios, ubicándose a una distancia caminable de más del 80% de la población comunal según los datos del censo 2017.

EJE EMBLEMÁTICO DE LA COMUNA



Clubes Deportivos
Iglesias y Parroquias
Centros Comerciales

Son elementos fundacionales de la Comuna, parte de su historia y tradición.

Como se menciona en la introducción de este documento, la avenida forma parte importante de la historia de la comuna, extendiéndose de manera gradual a medida que la ciudad crece hacia el oriente. En este proceso fueron aparecieron edificaciones emblemáticas, algunas de ellas reconocidas como hitos urbanos, característicos de la comuna, que además dan un ritmo al recorrido de la avenida. Entre ellos se destacan los clubes deportivos, las iglesias y parroquias y los centros comerciales. Estos últimos se han mantenido a lo largo de los años con una gran presencia de comercios locales, diferenciando el patrón comercial de Vitacura de comunas vecinas, que han evolucionado al comercio de retail a partir de grandes centros comerciales. Dicha característica se destaca como un valor a resguardar dentro de la comuna.

PROXIMIDAD A ESTABLECIMIENTOS EDUCACIONALES

• Eje como principal corredor de acceso a los Colegios.

- Colegios a menos de 15 min. caminando
- ◻ LIMITES COMUNALES
- VITACURA
- 5 min. caminando
- 10 min. caminando
- 15 min. caminando
- Colegios a mas de 15 min. caminando



Un potencial importante para el desarrollo de la avenida es su proximidad a los establecimientos educacionales. A partir del análisis de ubicación y áreas de servicios de los colegios presentado en la imagen anterior, se observó que 13 de los 19 establecimientos de la comuna, los que concentran el 67% de las matrículas de estudiantes¹, se emplazan a 900 m o menos de la avenida. Este dato refuerza su rol como eje conector, lo que se podría potenciar mejorando las condiciones para el transporte público y medios no motorizados a lo largo del eje, en coordinación con algunos ejes transversales.

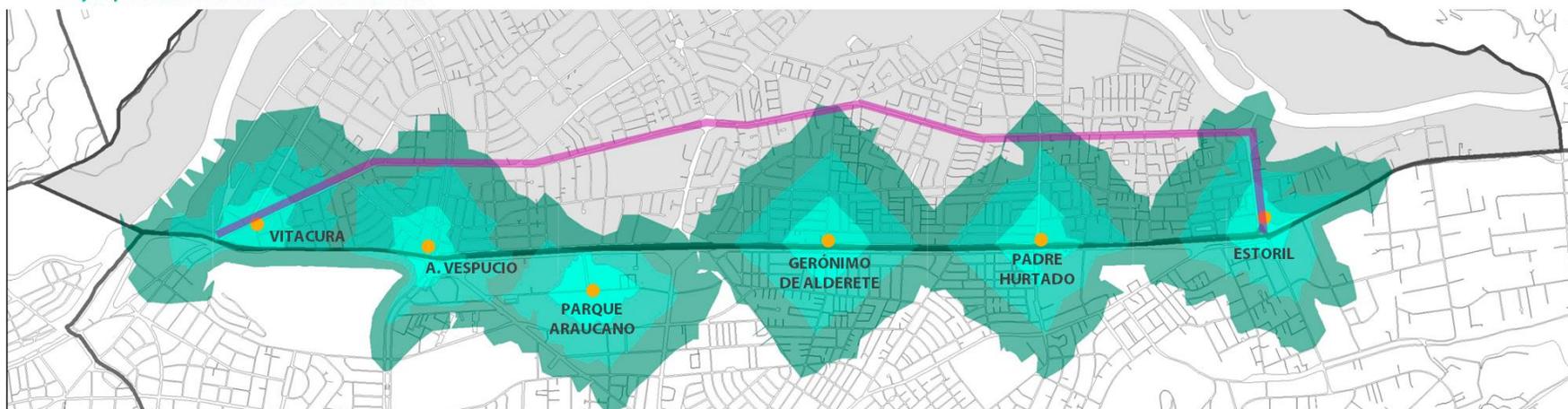
¹ Análisis realizado en SIG a partir de datos oficiales de matrículas publicados en la página oficial del ministerio de educación. (MINEDUC, 2019)

METRO LÍNEA 7, PROYECTADO PARA EL AÑO 2026

• Efectos y desafíos que trae el metro

● ESTACIONES LÍNEA 7 ■ VITACURA □ LIMITES COMUNALES ■ 300 m desde estación ■ 600 m desde estación ■ 900 m desde estación

- **Genera beneficios en la cuota de estacionamientos** requerida a proyectos de vivienda y equipamiento (reduce en 50%. Art. 2.1.4 OGUC)
- **Potencia el desarrollo del Polo Metropolitano** (Alonso de Córdova / Vitacura) y **ejes** Gerónimo de Alderete, Padre Hurtado y Estoril
- **El 45%** (38320 habitantes) **de la población comunal vive a menos de 900 m de una estación** de metro proyectada
- **Mayor población caminando en la Comuna.**



A la fecha se encuentra programada la construcción de la nueva línea 7 del metro, la cual tiene proyectadas 6 nuevas estaciones dentro o próximas a la comuna de Vitacura. De materializarse esta obra, se prevé que su puesta en operaciones genere nuevos desarrollos y aumente el flujo peatonal en los sectores aledaños a las estaciones. Un dato relevante es que el 45% de la población de la comuna vive a 900 m o menos de alguna de las nuevas estaciones de metro ². Lo anterior genera el desafío de abordar la intermodalidad dentro de la comuna y mejorar la movilidad al interior de la comuna. En este contexto, Av. Vitacura mantiene su condición de eje “interior”, con algunos sectores específicos más influenciados por las nuevas estaciones.

² Análisis realizado en SIG a partir de datos del Censo 2017 e información de METRO disponible en el SEIA al año 2019.

3.1.2 ROL E IMPORTANCIA DEL EJE A NIVEL COMUNAL

EJE CONECTOR

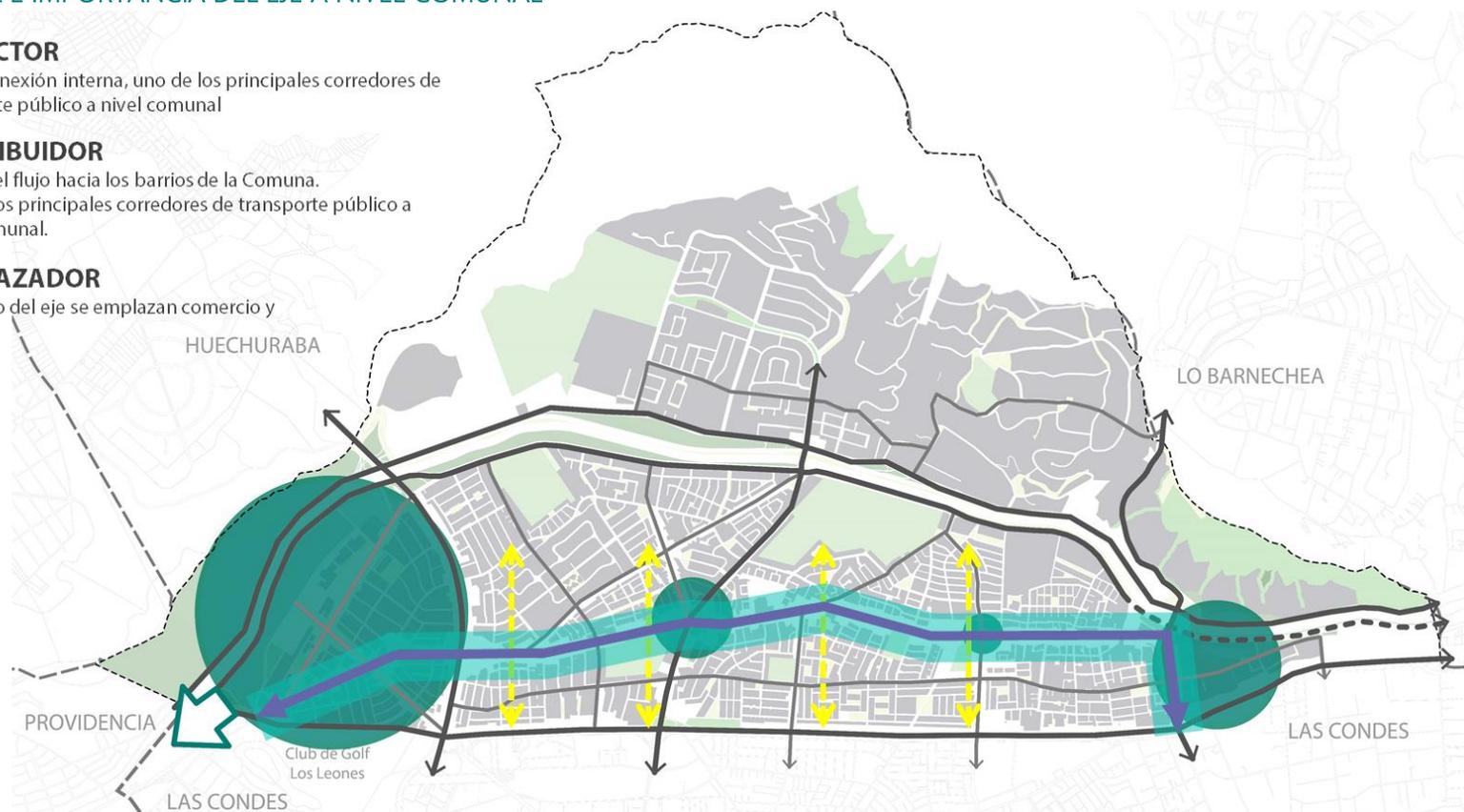
- Eje de conexión interna, uno de los principales corredores de transporte público a nivel comunal

EJE DISTRIBUIDOR

- Articula el flujo hacia los barrios de la Comuna.
- Uno de los principales corredores de transporte público a nivel comunal.

EJE EMPLAZADOR

- A lo largo del eje se emplazan comercio y servicio.



A partir del análisis se definen los principales roles de la avenida en el contexto comunal, como eje conector, distribuidor y emplazador, haciendo referencia a sus principales atributos, entre los cuales se destacan la conectividad que ofrece a los vecinos de Vitacura, la proximidad a los barrios residenciales y sus condiciones para el emplazamiento de actividades y vivienda. Como conclusión se desprenden las oportunidades para abordar materias de transporte y espacio público a lo largo de todo el eje, para contribuir a la visión de comuna sustentable y caminable, con la posibilidad de conservar barrios bien equipados y resguardados.

3.2 ESTADO ACTUAL DEL EJE

A continuación, algunas menciones de la avenida:

“La vorágine comercial de los noventa terminó por degradar la experiencia de avenida Vitacura.....” “el desafío hacia el oriente es aún mayor, dada la escala de ocupación de las automotoras y los pubs”. (Pablo Allard, Vitacura: Testigo de la Avenida del Consumo de Chile, ARQ 2006)

“La principal vía de la comuna más rica del país necesita cambios urgentes: Nivelar el estándar urbano.... Mejorar los espacios públicos.....implementar un sistema de transporte público que realmente compita con el auto y facilite la intermodalidad con peatones y ciclistas”. (Iván Poduje, extracto artículo de la Segunda, 4 de mayo de 2016)

“.....pasó de ser una zona residencial a ser una especie de *cachureismo* total, puros locales comerciales, pero en estructuras que gradualmente han sido modificadas, en casas relativamente pequeñas. Pero además tiene una cosa, tal vez lo peor del mundo gringo está aquí ...”. (Federico Sánchez, City Tour, capítulo 10 de enero de 2019)

Distintas opiniones sobre Av. Vitacura evidencian la necesidad de abordar sus espacios públicos, pero, sobre todo, dan cuenta de la importancia de esta avenida en el contexto comunal, siendo parte importante de la imagen que proyecta la comuna.

Sin embargo, es importante señalar que dicha avenida no es homogénea en toda su extensión, mostrando distintos niveles de consolidación y grados de detrimento, presentando además algunas singularidades importantes de destacar. A partir de un levantamiento de información y catastro en terreno se revisó el estado actual del eje, las condiciones del espacio público, el grado de consolidación de los bordes, usos actuales, entre otros aspectos que permiten caracterizar la avenida, lo cual se presenta a continuación.

Imagen 1 Catastro fotográfico Av. Vitacura









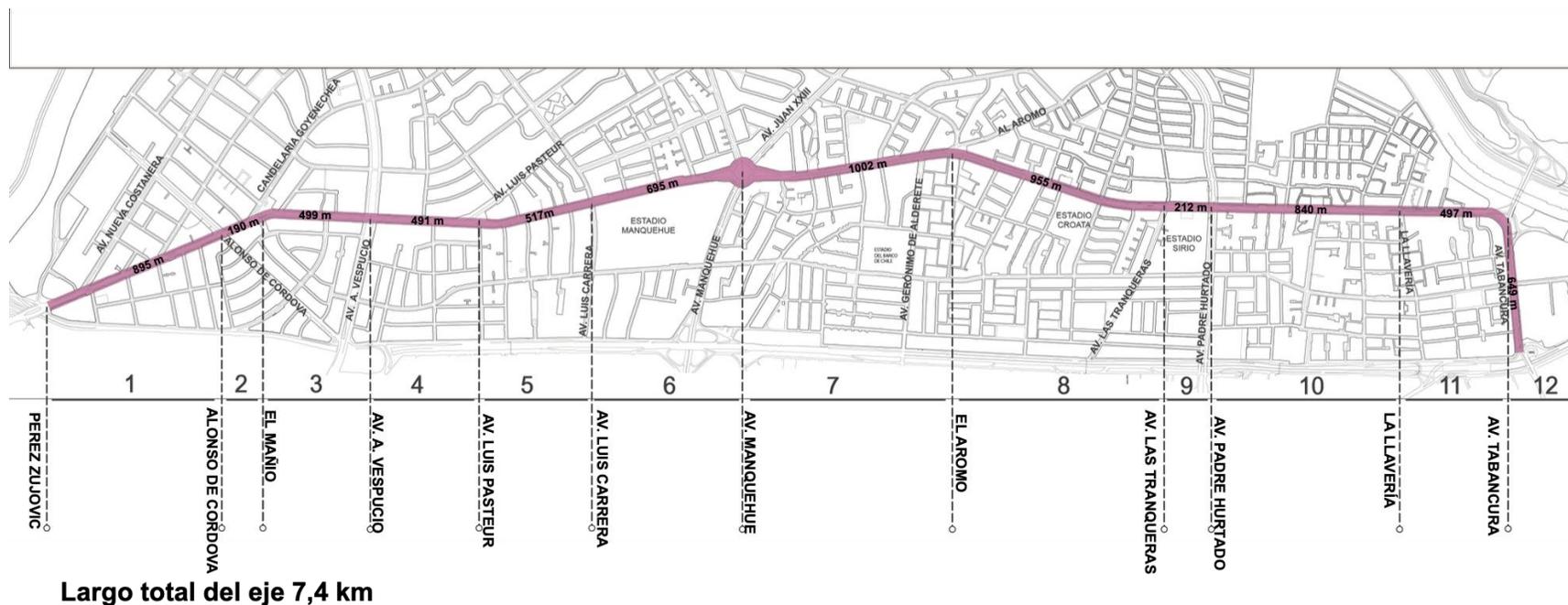
Fuente: Registro municipalidad 2019

En las imágenes se observan las principales problemáticas del espacio público de Av. Vitacura:

- Presencia de automóvil sobre aceras y gran porcentaje de espacio público ocupado como estacionamiento.
- Discontinuidad para la circulación del peatón y falta de espacios adecuados para el comercio y servicios.
- Presencia de edificaciones desocupadas o en arriendo (21 catastradas a diciembre de 2018).

También se destacan algunos sectores con mejor calidad urbanística, con aceras y mediana arbolada. Entre estos se destacan los tramos con intervenciones recientes, en los cuales se han realizado obras de paisajismo, soterramiento de servicios, instalación de nuevas luminarias para calzadas, incorporando obras de arte en algunos sectores, lo que ha otorgado calidad al espacio público.

3.2.1 IDENTIFICACIÓN DE TRAMOS

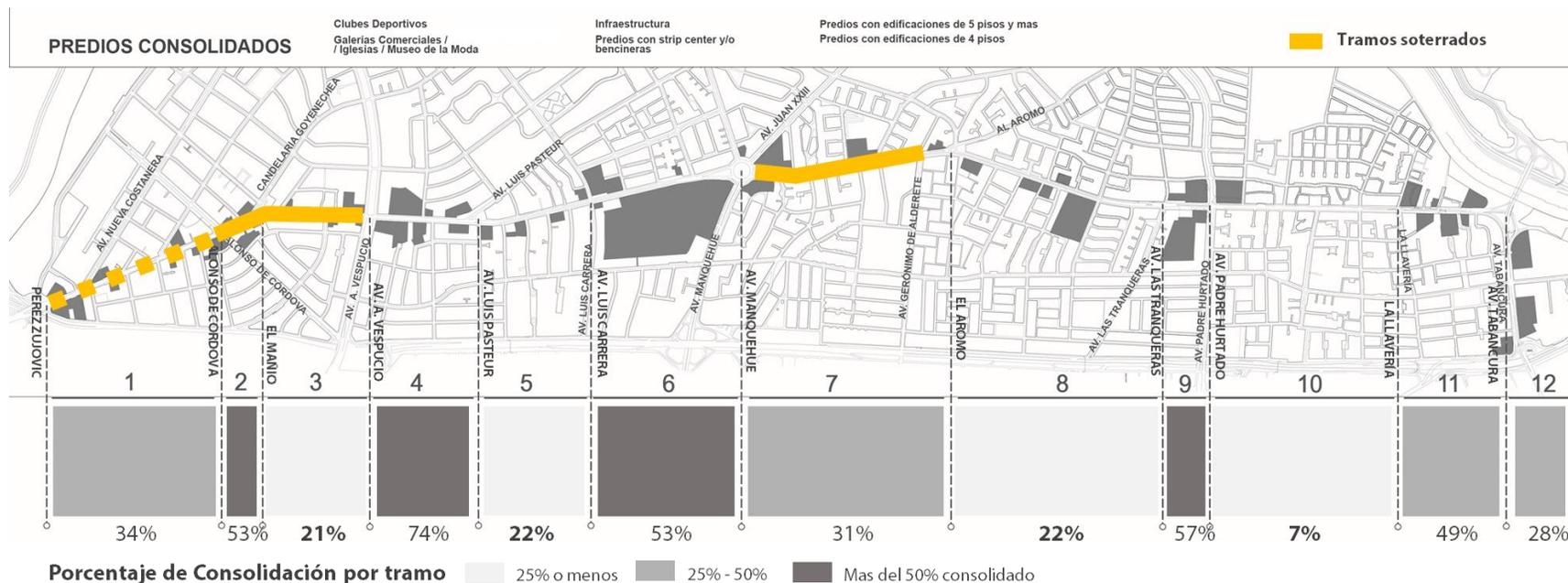


La caracterización y análisis de la avenida se realizó a partir de la recopilación de antecedentes, revisión de documentos existentes y catastros en terreno. Se identificaron 12 tramos, a partir de los cuales se realiza el análisis sobre la avenida.

Si bien la avenida es un eje continuo, presenta características que permiten identificar sus distintos tramos, como las condiciones del espacio público, el grado de consolidación de sus bordes con respecto a la normativa del PRC-Vitacura, la presencia de vegetación, la concentración de actividades, entre otros aspectos.

3.2.2 NIVEL DE CONSOLIDACIÓN DEL EJE

- **Sólo el 33% de sus frentes están consolidado.**

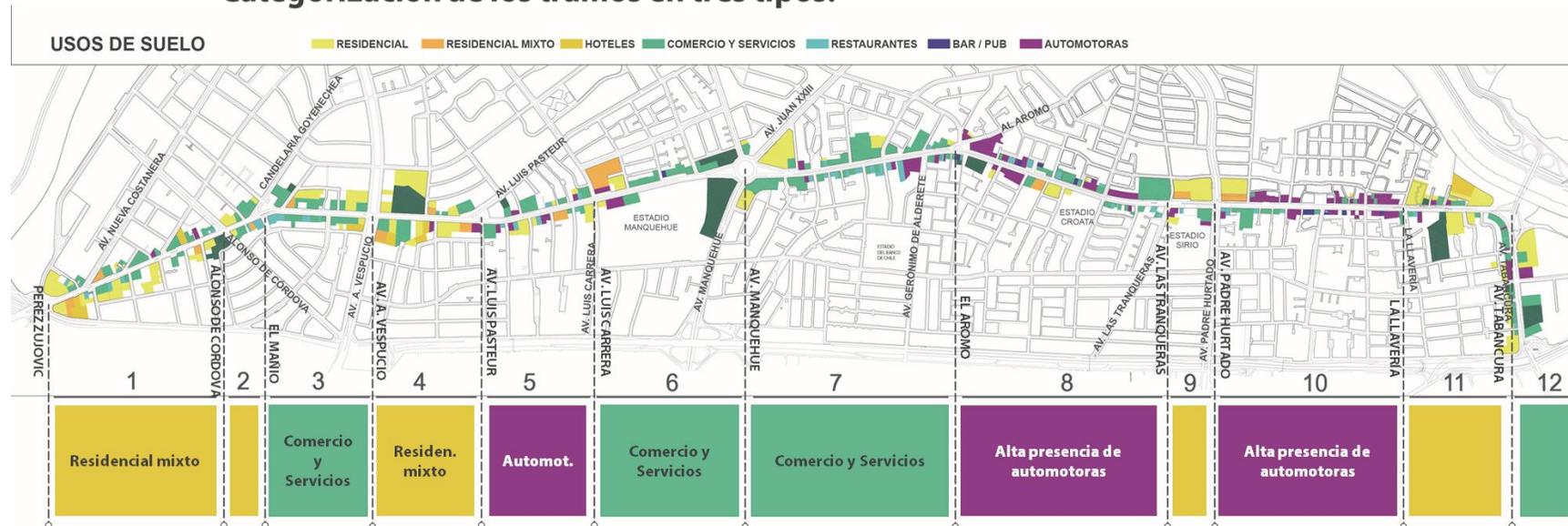


Para el análisis de consolidación del eje, se realizó un catastro sobre los predios que enfrentan la avenida, identificando aquellos con mayor grado de consolidación (es decir, con menores probabilidades de reconversión), de acuerdo a la normativa del PRC-Vitacura. Como predios consolidados se tomaron los clubes deportivos, centros comerciales, museo, centros de servicio automotor e infraestructura, además de aquellos con edificaciones de 4 o más pisos. De manera complementaria, en la imagen se identifican en amarillo los tramos con obras de soterramiento ejecutadas, y en segmentado el tramo actualmente en estudio para su ejecución, con lo cual se da cuenta del avance en la mejora de los espacios públicos.

Se observa el bajo grado de consolidación que tienen los bordes de la avenida, en especial en el sector al oriente de Av. Manquehue, donde gran parte de los predios aún mantienen edificaciones de uno o dos pisos.

3.2.3 USOS DE SUELO EXISTENTES

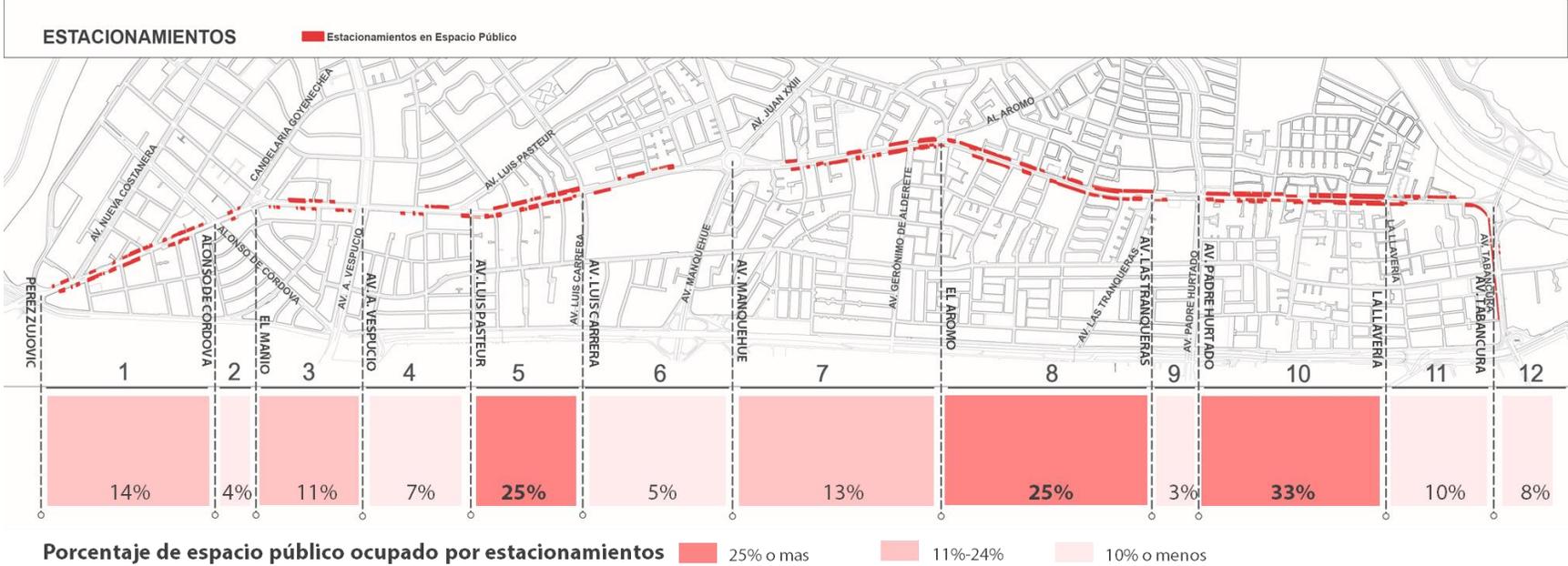
• Categorización de los tramos en tres tipos:



- Residenciales mixtos, donde existe mayor presencia de vivienda en altura junto a servicios y comercio
- Zonas con concentración de comercio y servicio, en general de baja altura y por lo tanto con potencial de desarrollo
- Tramos donde aun existe una importante presencia de automotoras, en edificaciones de baja altura, con gran potencial de desarrollo.

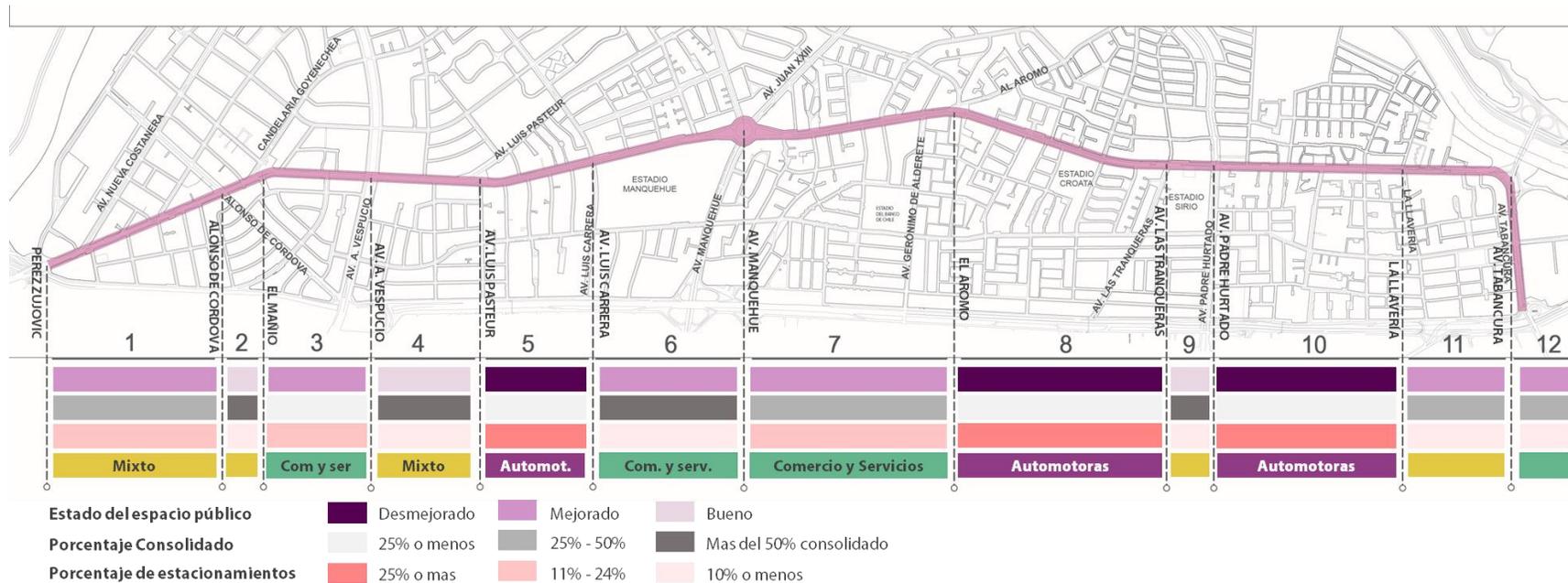
El catastro de usos existente da cuenta del marcado carácter de centralidad de la avenida en toda su extensión. Se observa la concentración de algunas actividades en distintos tramos, lo que permite identificar sectores residenciales mixtos, los que tienen una mayor presencia de viviendas en altura; sectores de comercio y servicio; y finalmente algunos sectores con mayor presencia de venta de automóviles, donde además existe mayor presencia de restaurantes y pubs.

3.2.4 ESTACIONAMIENTOS EN EL ESPACIO PÚBLICO



En la imagen se grafica en rojo los sectores de los bordes de la avenida que actualmente funcionan como estacionamiento, considerando tanto el Espacio Público como las áreas Afectas a Utilidad Pública, de acuerdo al Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS), el cual determina un perfil continuo de 44 m de ancho a lo largo de toda la avenida. Las superficies utilizadas como estacionamiento son aproximadamente 48.166 m² en, ya sea en espacio público (14.900 m²) o en los frentes de los predios privados que se encuentran Afectos a Utilidad Pública (33.263m²).

3.2.5 SÍNTESIS ESTADO ACTUAL DEL EJE



En síntesis, se observan que los sectores donde el espacio público se encuentra desmejorado (veredas discontinuas y angostas), tienen una alta presencia de automóviles en el espacio público, ocupando veredas y frentes de los predios; una baja consolidación en sus bordes; y una alta concentración de usos como automotoras y otros, en edificaciones de 1 y 2 pisos.

Como conclusión, se desprende la oportunidad de mejorar el espacio público a partir de la consolidación de la avenida. Por lo anterior, se considera relevante definir desde ya el perfil de espacio público para su consolidación a partir de proyectos públicos y privados, que integren arbolado urbano, mobiliario y reserven el espacio necesario para los distintos medios de transporte que circulen a lo largo de la avenida.

3.3 CONDICIONES NORMATIVAS DEL EJE

3.3.1 USOS DE SUELO

PLAN REGULADOR COMUNAL DE VITACURA



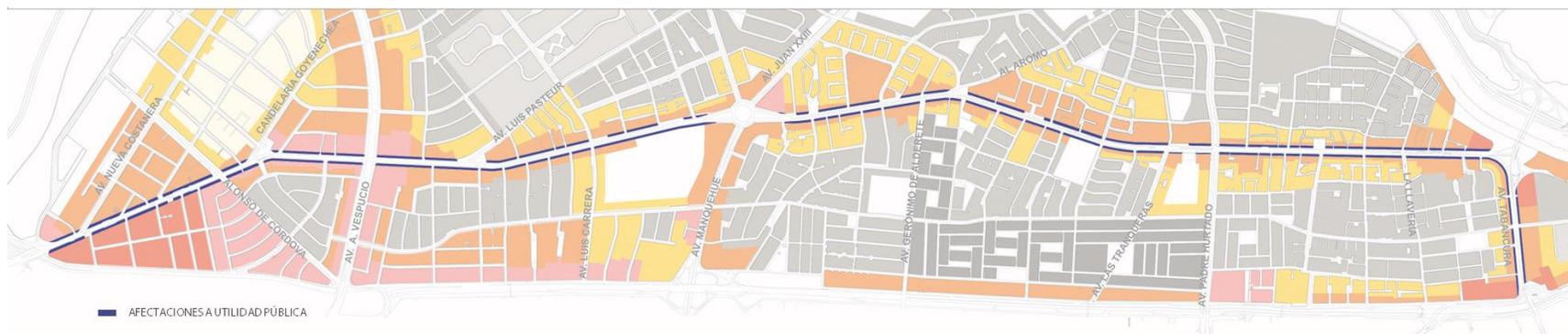
22

	U-V	USO DE SUELO VIVIENDA		U Ee1	USO DE SUELO EQUIPAMIENTO ESPECIAL N°1 COMUNAL
	U PVEV	USO DE SUELO PREFERENTE VIVIENDA EQUIPAMIENTO Y VECINAL		U Ee2	USO DE SUELO EQUIPAMIENTO ESPECIAL N°2 PARQUES METROPOLITANOS
	U PVO	USO DE SUELO PREFERENTE VIVIENDA Y OFICINAS		U Ee3	USO DE SUELO EQUIPAMIENTO ESPECIAL N°3 PARQUES INTERCOMUNALES
	U PVOsz	Subzona USO DE SUELO PREFERENTE VIVIENDA Y OFICINAS		U Ee4	USO DE SUELO EQUIPAMIENTO ESPECIAL N°4 ÁREAS VERDES COMPLEMENTARIAS
	U POC	USO DE SUELO PREFERENTE OFICINAS Y COMERCIO		U AV	USO DE SUELO ÁREA VERDE
	U POCsz	Subzona USO DE SUELO PREFERENTE OFICINAS Y COMERCIO			
	U PC	USO DE SUELO PREFERENTE COMERCIO			
	U PCsz	Subzona USO DE SUELO PREFERENTE COMERCIO			

Como se señala anteriormente, el PRC-Vitacura permite una mayor diversidad de usos en los ejes principales de la comuna, dejando los barrios interiores restringidos al uso residencial. En consecuencia, los frentes de la avenida presentan una zonificación que permite usos mixtos, a partir de zonas de uso de suelo preferente oficinas y comercio (UPOC y UPOCsz), y uso de suelo preferente comercio, dejando la posibilidad de emplazar en esta calle todo tipo de comercio y servicios.

3.3.2 VIALIDAD Y EDIFICACIÓN

PLAN REGULADOR COMUNAL DE VITACURA



- **No se ha cedido el 73% del largo total de la avenida (10.9 km lineales de frente de 14,8 km).**

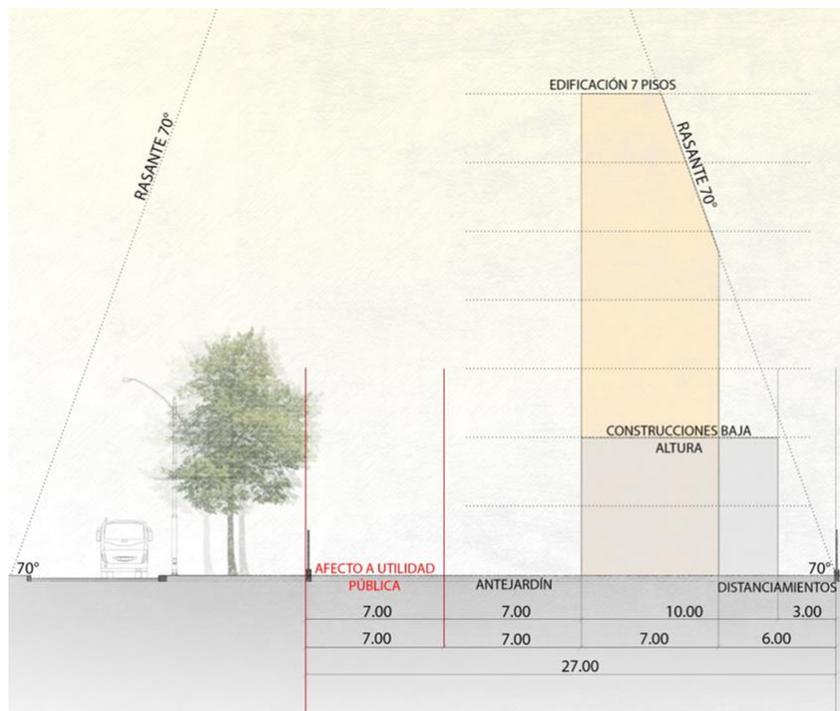
Restricciones para la consolidación de la norma:

- **Profundidad de la zona E-Am5** frente a Av. Vitacura (promedio 18 m).
- **Antejardín de 7 metros** que sumado a la afectación deja sin edificar 14 metros desde el eje.

ZONA	ALT. (Pisos)	Alt. con conjunto armónico	DENS. (hab/ha)	SUP. DE SUBDIVISIÓN P. MÍN. (m2)	Antejardín (m)
E-Aa2	libre	Libre	840	1000	7
E-Aa1	12 pisos	15	612	1500	7
E-Am5	7 pisos	9	508	1200	7
E-Am4	5 pisos	6	360	800	7

La normativa aplicable a la vialidad proviene del Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS), el cual entrega la categoría de Troncal y define un ancho entre líneas oficiales de 44m, generando un ensanche de entre 7m y 9 m lo que se traduce en una Afectación a Utilidad Pública sobre más del 70% del largo total de la avenida.

En cuanto a la normativa de edificación, como ya se señaló anteriormente, el Plan Regulador Comunal de Vitacura define una zonificación que concentra zonas de mayor densidad y altura en los bordes y ejes principales de la comuna, entre los cuales está la Avenida Vitacura. En consecuencia, a lo largo de la avenida se identifican zonas de Edificación Alta en sus tramos al poniente de Av. Américo Vespucio, y media, en los tramos desde Av. Américo Vespucio al oriente, presentando una altura máxima de 7 pisos en la mayor parte de su largo. Además, se exige respetar un antejardín de 7m hacia el espacio público.



Es importante señalar que una de las dificultades a las que se enfrentan los proyectos que buscan desarrollarse frente Avenida Vitacura es que la zonificación actual está delimitada por la profundidad de los predios, lo cual, sumado a la Afectación de Utilidad Pública y a la exigencia de antejardín, condicionan las edificaciones. A partir del análisis de los tamaños prediales, se observa que gran parte de los predios que enfrentan la avenida no superan los 600m², con una profundidad promedio que no supera los 20m, por lo que los proyectos que allí se construyen no tendrían crujía suficiente.

ANÁLISIS DE TAMAÑOS PREDIALES



Simbología

ZONA_E-AmS

DIVISION PREDIAL

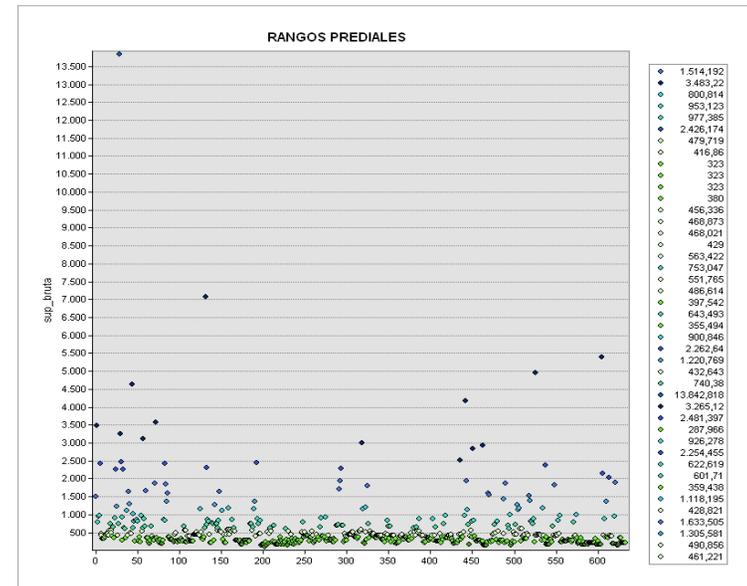
PREDIOS EN ESTUDIO		sup_bruta m2	
400,1 - 600	1200,1 - 1500	600,1 - 800	1500,1 - 2000
100,05 - 200	2000,1 - 2500	800,1 - 1000	2500,1 - 13842
200,1 - 400		1000,1 - 1200	

Predios en construcción

Predios consolidados (5 pisos o mas y edif. notables)

Predios semiconsolidados (4 pisos y bencineras)

- El 69% de los predios que dan a Av. Vitacura tienen más del 20% de su superficie afectada.
- La mayoría de los predios no supera los 600m².
- Entre Luis Pasteur y Tabancura los fondos prediales no superan los 30m (sin contar afectación)

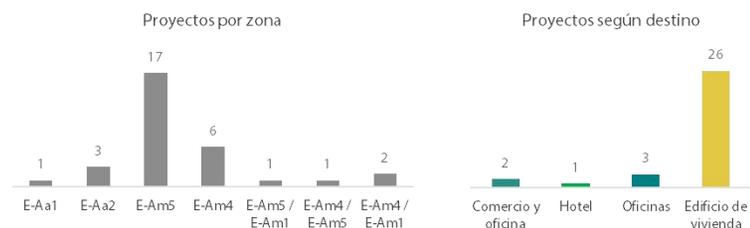


Esto se pudo confirmar a partir del análisis de permisos de edificación aprobados entre el año 2014 – 2018. De los 79 permisos aprobados para proyectos de edificación en altura (5 pisos o más) dentro de la comuna, sólo 4 enfrentan la Av. Vitacura. Sin embargo, es importante señalar que cerca del 40% de los mismos se localizan en los alrededores de la Avenida Vitacura, en zona E-Am5, siendo en su mayoría proyectos de vivienda colectiva.

ANÁLISIS DE PERMISOS DE EDIFICACIÓN



- Entre el 2014 y el 2018 se han aprobado 79 permisos de edificación para proyectos en altura (de 5 pisos o más)
- **Sólo 4 de los 79 PE aprobados enfrentan la Av. Vitacura**
- Sin embargo, el 40 % de los proyectos se localiza entorno a la Av. Vitacura, en su mayoría en la zona E-Am5.



3.3.3 PERFIL DE ESPACIO PÚBLICO

Para mostrar el perfil de espacio público que actualmente presenta la avenida, a continuación, se grafica la situación de los sectores no consolidados y algunos ejemplos de sectores consolidados.

Los sectores no consolidados, la Av. Vitacura presenta un perfil de espacio público que va desde los 25m de ancho (en el tramo desde el puente Pérez Zujovic hasta Pasaje el Mañío) y los 30m (desde Pasaje el Mañío hasta Av. Tabancura), con una Afectación a Utilidad Pública de 7m a cada lado, con la cual se completan los 44m que define el PRMS. En general, en estos sectores se observa la presencia de edificaciones de baja altura, de 1 y 2 pisos, las cuales han sido acondicionada para diferentes usos sin modificar su línea de edificación, por lo que han mantenido la línea de edificación original. Como se observa en la siguiente imagen, sobre estas edificaciones aplicaría el antejardín exigido por la norma actual.

- **Sectores sin consolidar → Línea de Edificación en Línea Oficial**



- Predominan las edificaciones de baja altura.
- Afectación de 7m en cada frente.
- Antejardín de 7m en ambos frentes.

Se observa que en gran parte de los sectores de comercio y servicios las propiedades se encuentran abiertas, eliminando los cierros hacia el frente de la calle. Estos espacios, abiertos, pero de propiedad privada, en algunos casos son utilizados como estacionamientos que sirven a las distintas actividades. Al igual que la imagen anterior, las propiedades construidas con anterioridad a la norma del PRC-V del 1999 mantienen una línea de edificación a una distancia entre 5m y 7m desde la línea de propiedad, que, en general, coincide con la línea oficial actualmente establecida por el PRMS.

- **Sectores sin consolidar → Línea de Edificación en Línea Oficial**



En los sectores consolidados, las edificaciones se distancian del espacio público cumpliendo con el antejardín de 7 metros, exigido por la norma del Plan Regulador; y entregando la faja de Afectación de Utilidad Pública, consolidando el perfil de 44m de ancho en los casos en que los proyectos han debido ceder. Dado que en su mayoría corresponden a proyectos con equipamiento en primer piso, mantienen abierto su frente hacia la avenida. Se observan por lo general dos situaciones a las que recurren los nuevos proyectos.

1. Edificaciones con estacionamiento en antejardín. De acuerdo a la norma general (OGUC), los proyectos pueden destinar hasta un tercio de su frente para estacionamiento de visita.

- **Nuevas edificaciones → Espacio público resultante de 44m + 7m antejardín**



2. Edificaciones con patio inglés. En estos casos, los proyectos utilizan el antejardín para iluminar y/o habilitar usos en subterráneos, distanciando las fachadas de los edificios del espacio público a través de un vacío vertical.

- **Espacio público resultante 44m + 7 m de antejardín → 58m entre edificios**
- Antejardines ocupados con Patio Inglés o estacionamientos
- Escasa relación entre edificios y espacio público.



En ambos casos, la distancia entre las nuevas edificaciones es de 58m (44m de espacio público + 7m de antejardín a cada lado de la calle).

Para tener una idea de lo que significa esta distancia, es comparable con la distancia entre edificaciones que resulta en Av. Apoquindo (comuna de Las Condes), donde la distancia entre edificios es de 54m. No obstante, la norma de Vitacura permite un máximo de 7 pisos, mientras que el PRC de Las Condes permite altura libre frente Av. Apoquindo.

3.4 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Del diagnóstico sobre la avenida se destacan los siguientes puntos:

1. Se da una correlación entre los sectores con espacio público más desmejorado con la presencia de edificaciones de baja altura. Eso se explica en el hecho de que muchos de estos usos resuelven sus estacionamientos en el frente de las edificaciones, ocupando en algunos casos parte del espacio público. En contraposición, los predios consolidados cuentan con estacionamientos al interior de los proyectos, otorgando una imagen mejorada y despejada del espacio público en sus frentes.
2. La avenida presenta una baja consolidación de los predios que la enfrentan, lo que constituye una oportunidad para encauzar su mejoramiento, e incorporar mayores exigencias a los nuevos proyectos que se desarrollen en la avenida en beneficio del espacio público.
3. En general, el análisis de permisos de edificación da cuenta de un mayor dinamismo en los alrededores de la avenida, en predios que la rodean sin enfrentarla.
4. Las condiciones normativas de antejardín sumado al área afectan a utilidad pública hacen necesario una revisión con mayor detalle de la normativa, en especial en aquellos sectores donde los predios presentan menor profundidad.
5. La avenida se visualiza como un importante centro de servicios y eje de conexión a nivel comunal, próximo a gran parte de los barrios residenciales, colegios y futuras estaciones de metro línea 7. De lo

anterior se desprende el desafío de abordar tanto Av. Vitacura como los ejes transversales a esta.

Del análisis realizado, queda en evidencia el potencial que presenta la Avenida para mejorar su espacio público y el desafío de consolidar su rol de centro de servicios y principal avenida de la comuna.

Las condiciones actuales del eje y su entorno dan cuenta de la oportunidad de definir el perfil de espacio público, dado el bajo nivel de consolidación del mismo, y la necesidad de mejorar el espacio para circulación peatonal, e incorporar las fajas de reserva para ciclovías y transporte público.

El perfil de 44m definido por el PRMS³ permite disponer del espacio adecuado para los distintos medios de desplazamiento, dejando amplias aceras, sin afectar el espacio de circulación de vehículos.

Para la definición de este espacio público, es fundamental considerar aquellos elementos que contribuyen a su calidad y sustentabilidad, como lo son la presencia de árboles de gran tamaño, así como también las obras de soterramiento de servicios, que liberan un espacio importante en superficie, y cuya ubicación quedará fija debido a la dificultad para realizar cualquier modificación a futuro.

Así también, es importante tener en cuenta que la consolidación del espacio público es un proceso gradual, que requiere de un esfuerzo conjunto entre distintos actores, donde contribuyen proyectos públicos y privados, por lo que es importante establecer las directrices que apunten a la materialización del perfil objetivo a partir de distintas etapas de construcción.

³ Plan Regulador Metropolitano de Santiago.

Las iniciativas realizadas previamente por el municipio, como el concurso de ideas (2005) y el Plan Maestro 2030 (2015), esbozan las primeras propuestas para abordar la mejora del espacio público y la oportunidad de generar proyectos detonantes en sectores estratégicos a lo largo de la Avenida.

Tomando lo anterior como punto de partida, se deben tener en cuenta **las oportunidades, disponibilidad de recursos y temporalidades para su consolidación.**

Cabe destacar la oportunidad que hoy presenta el Plan de Inversión e Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP), como una nueva herramienta para financiar y gestionar proyectos de movilidad y espacio público, por lo que la consolidación de Av. Vitacura se podría incorporar dentro de la cartera de proyectos del PIIMEP.

A partir del análisis normativo se da cuenta de las limitantes de la norma actual para el desarrollo de proyectos que enfrenten la avenida, observándose un mayor dinamismo en los sectores aledaños a la avenida, lo cual podría resultar en un mayor impacto en barrios interiores, en desmedro de la consolidación de la Avenida.

Se considera pertinente revisar el PRC – Vitacura en el sector en torno a la Av. Vitacura, para enriquecer la normativa actual con enfoque en el espacio público, que incorpore criterios de calidad, movilidad y sustentabilidad, sin modificar los parámetros morfológicos que definen la imagen urbana de la Avenida.

Por ejemplo, se observa como oportunidad la eliminación de los antejardines hacia la avenida, con lo cual se mantendría la línea de edificación de la mayoría de las edificaciones existentes, evitando que los proyectos ocupen estos espacios como estacionamientos o “patio

inglés”. Lo anterior aportaría a la imagen de la avenida, dándole una escala más “humana” al espacio público y mejorando la relación de este último con las fachadas de las edificaciones.

Adicionalmente, recientes modificaciones a Ley General de Urbanismo y Construcciones y su OGUC incorporan nuevas atribuciones y herramientas a los instrumentos de planificación que permiten enriquecer estos últimos en materias de espacio público y sustentabilidad urbana. Se podría mejorar la norma que actualmente contiene el Plan Regulador Comunal de Vitacura, incorporando los criterios y definición del espacio público, así como otros aspectos relacionados con la sustentabilidad, como condiciones asociadas a incentivos normativos, para los proyectos que se desarrollen enfrentando la avenida. A partir de lo anterior, se podrían abordar materias como:

- Cesión y materialización del espacio público.
- Relación de los proyectos con el espacio público a partir de los usos en primer piso y morfología de la edificación.
- Exigencias de estacionamientos al interior de los proyectos.
- Incorporar criterios sustentables en el diseño.

Por otro lado, se observa la oportunidad de reconocer y proteger edificaciones que dan cuenta de las distintas etapas de desarrollo de la comuna.

Finalmente, se recomienda abordar de manera particular los estacionamientos en espacio público para gestionar su reubicación y/o eliminación en algunos sectores, permitiendo reconvertir estos espacios y mejorar la experiencia de peatones. Si bien estos son necesarios para el desarrollo de las actividades actuales, podrían reubicarse o concentrarse en algunos puntos específicos de la avenida.

4 PERFIL ESPACIO PÚBLICO

Se busca unificar y darle continuidad al espacio público definiendo un perfil único para toda la avenida. Su diseño debe estar orientado principalmente al peatón, considerando además la disponibilidad de espacios para la detención y la interacción con equipamiento y servicios ubicados en los bordes de la avenida.

Se consideran los siguientes criterios:

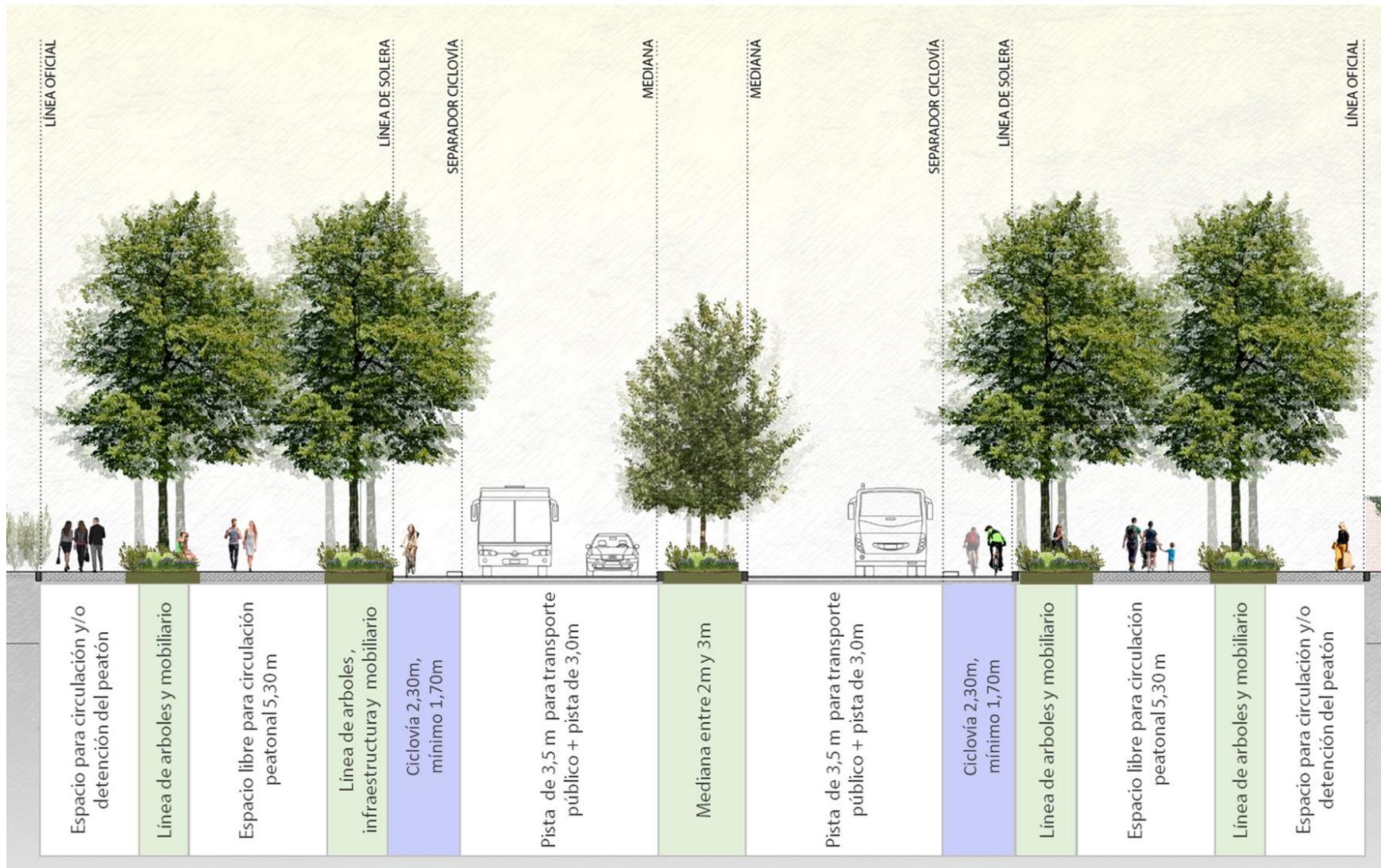
- Definir un perfil que sea aplicable desde hoy con el espacio público actualmente existente.
- Asegurar las fajas de circulación para la integración/coexistencia de los distintos medios de transporte: peatón, ciclos, buses y automóviles, posibilidad de un tranvía u otro medio de transportes alternativo.
- Establecer las dimensiones del espacio público que mejoren la circulación del peatón, los espacios de detención y el desarrollo de las distintas actividades que se desarrollen en la vía.

- Definir distancias para la instalación de elementos paisajísticos y mobiliario urbano (árboles, alumbrado público, servicios) para evitar la reconstrucción y problemas de coordinación a futuro.

El perfil de la avenida considera la faja de espacio público disponible actualmente, que en general va desde los 25m a los 30m de ancho, dependiendo del tramo; y el ensanche proyectado por el PRMS⁴, con lo cual se alcanzaría los 44m de ancho, procurando que el perfil definitivo se pueda ir consolidando en etapas a partir de las distintas intervenciones que se realicen en la avenida y proyectos privados que entreguen la faja Afecta a Utilidad Pública a través de las cesiones y urbanizaciones correspondientes.

Se determinan las medidas óptimas para los distintos elementos que configuran el perfil:

⁴ Plan Regulador Metropolitano de Santiago



Es importante tener en cuenta que la consolidación del perfil se espera a partir de dos fuentes:

1. **Desarrollo de proyectos privados que cedan y en algunos casos, que estén obligados a materializar la faja afecta a utilidad pública.**
2. **Proyecto de soterramiento de servicios, ciclovía y espacio público,** el que considera la ampliación de las veredas, adecuación de la calzada incorporando una mediana de entre 2m y 3m de ancho y ciclovías unidireccionales, asociadas a ambos sentidos de la calle.

En el caso de los proyectos privados, en su tratamiento de espacio público, deberán contemplar hasta la solera existente, dejando previsto el espacio para la implementación de la ciclovía y soterramiento cuando corresponda.

Figura 2 Perfil espacio público, situación actual

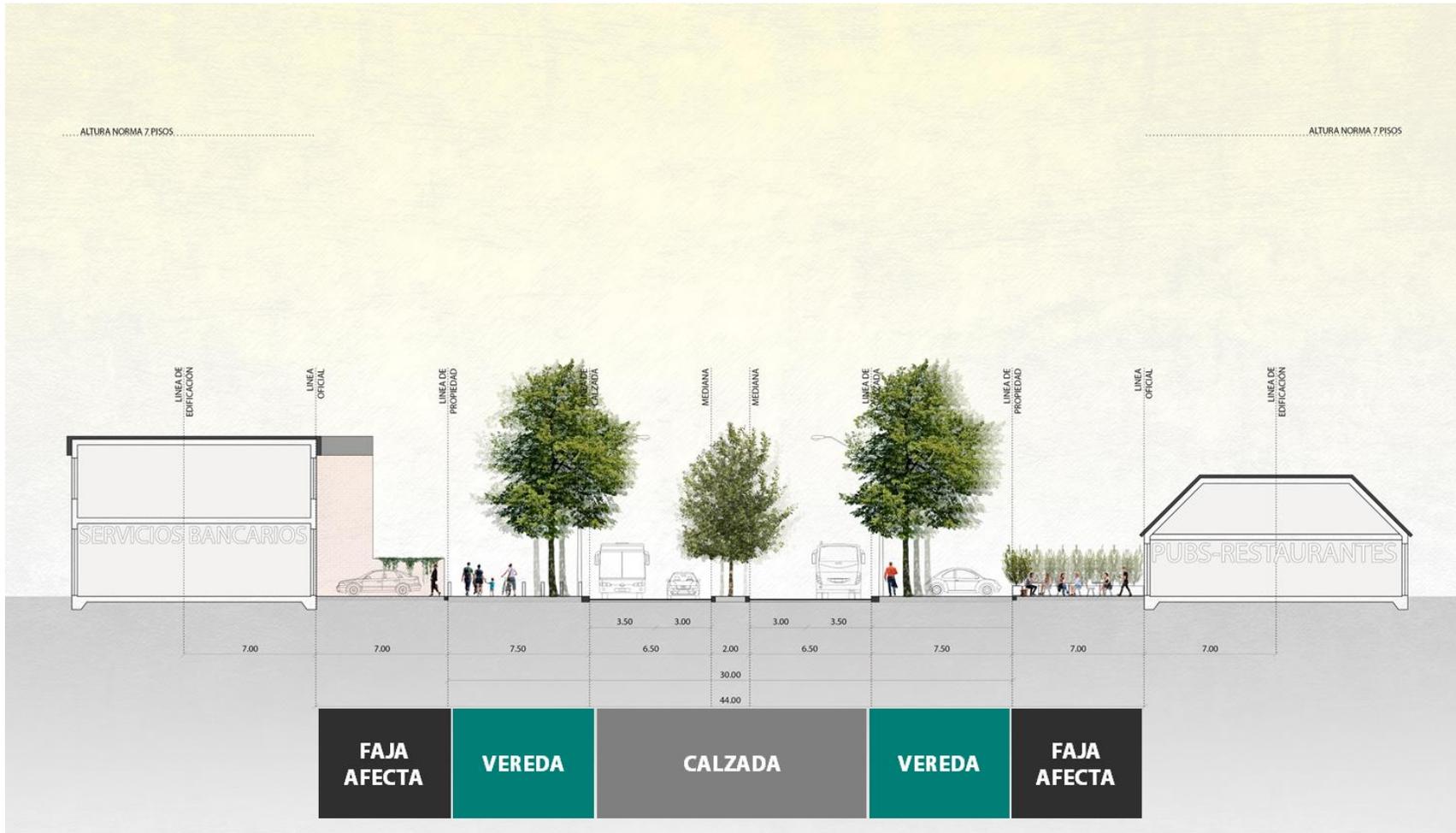


Figura 3 Perfil espacio público, ciclovía en calzada y mediana central.

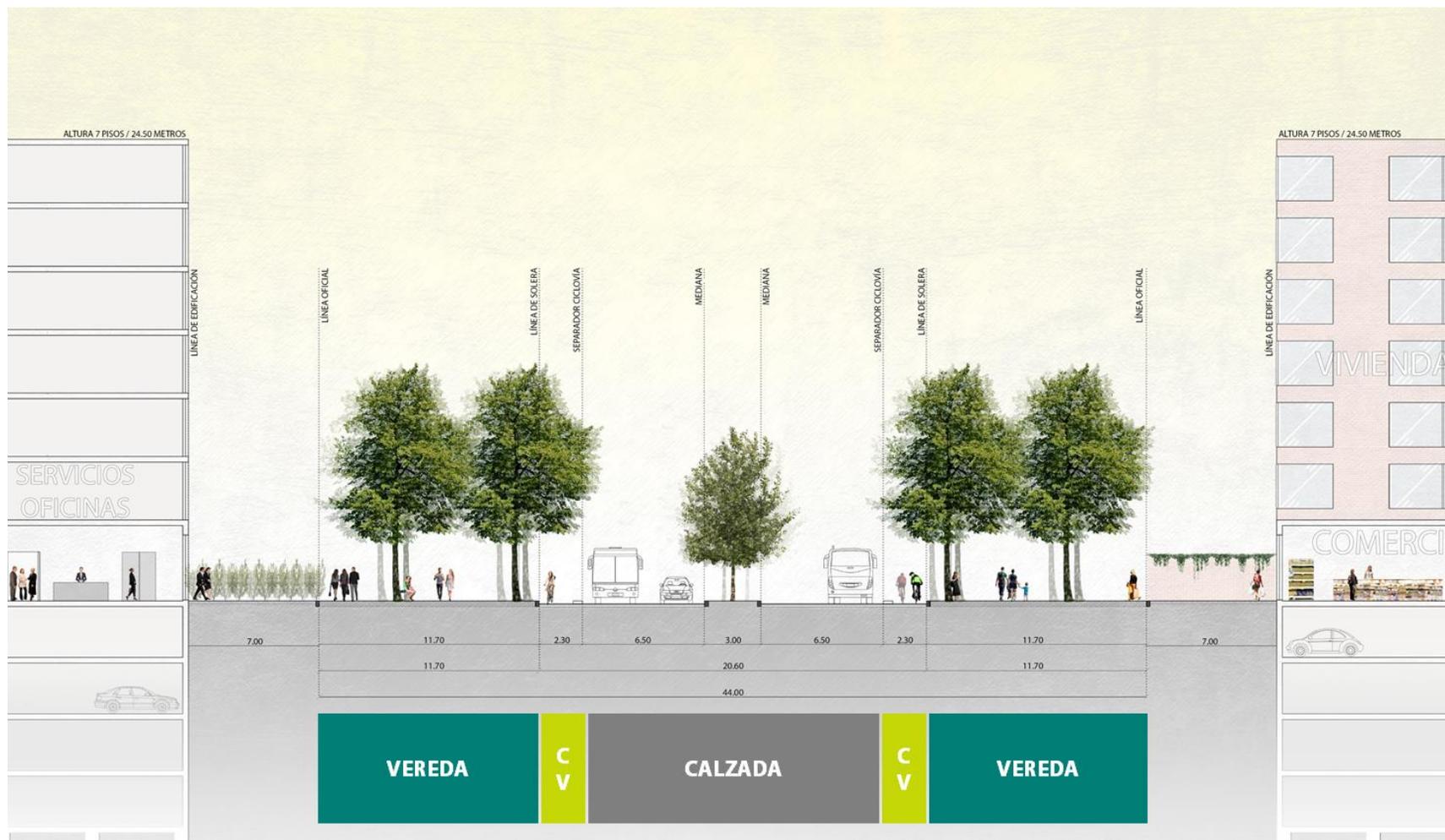
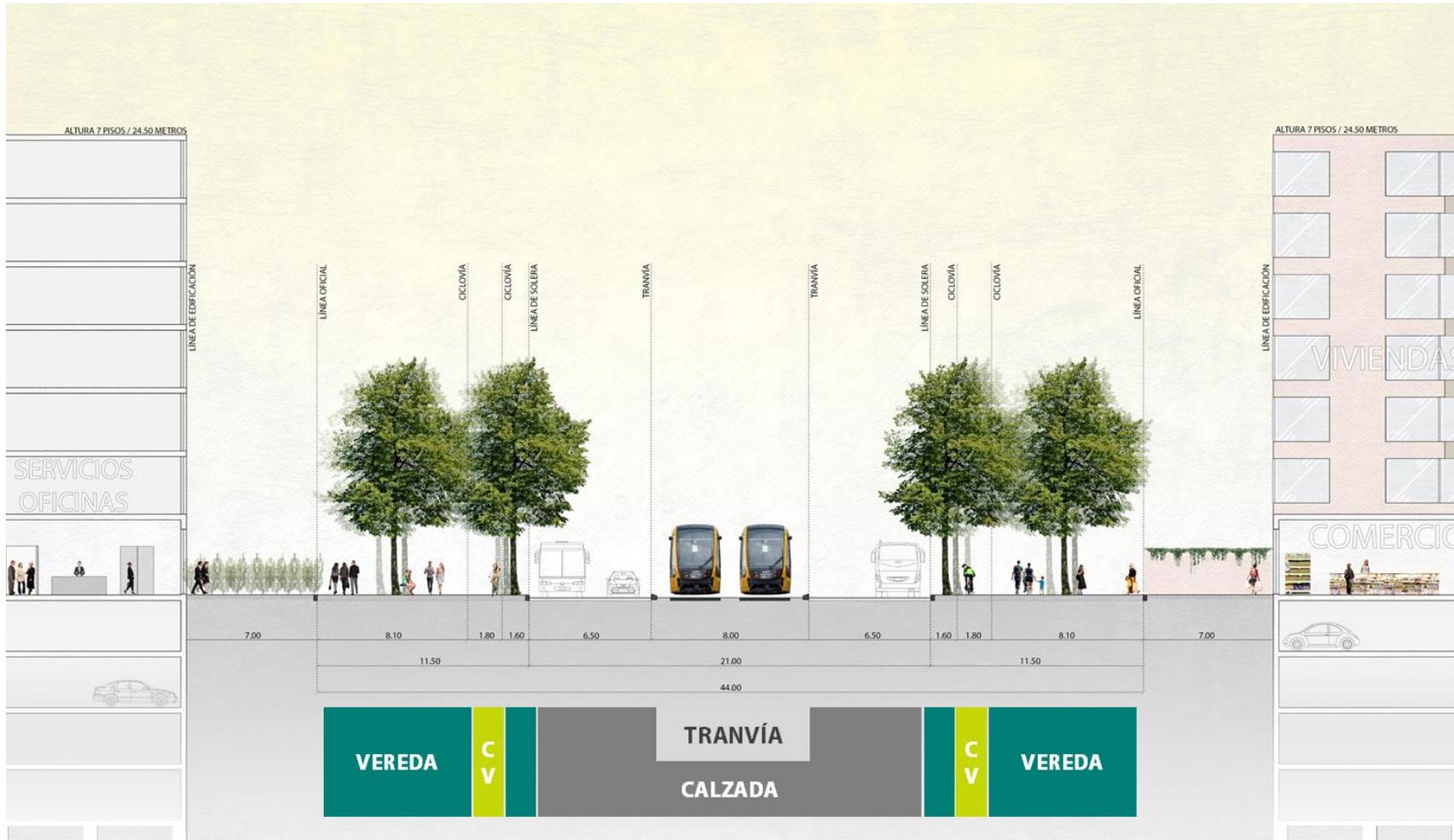


Figura 4 Perfil espacio público considerando transporte alternativo.



Como se muestra en la última imagen, el perfil da la cabida a un tranvía por el centro de la vía, u otro medio de transporte alternativo a implementar a futuro, para lo cual se trasladaría la ciclovía hacia el interior de la primera línea de árboles, dejando el espacio disponible para ensanche de la calzada. **Esta readecuación mantiene los árboles y las redes de servicios en su ubicación original.**

Su materialización dependerá de las dinámicas territoriales a largo plazo y requerirá de la coordinación a nivel intercomunal, por lo que, si bien se plantea como parte de la imagen a futuro, la definición del perfil se enfoca en su primera etapa de consolidación, a partir de los proyectos privados y municipales que se desarrollen en la avenida en el corto y mediano plazo.

Dada la importancia de los árboles tanto para la imagen de la avenida como para la calidad de los espacios de circulación, el perfil se configura de manera tal que, desde hoy, cualquier intervención en el espacio público considere la ubicación definitiva de los árboles, otorgando al mismo tiempo la flexibilidad para que este espacio público pueda ser reconfigurado a futuro, sin tener que desplazar el arbolado.

Con ello se procura su crecimiento en el tiempo, y que las distancias entre éstos permitan cobijar tanto las calzadas, como la ciclovía y veredas. Así mismo, las dimensiones de la mediana se determinan dejando el espacio suficiente para el crecimiento de los árboles y para resguardar al peatón en los cruces y virajes seguros de vehículos.

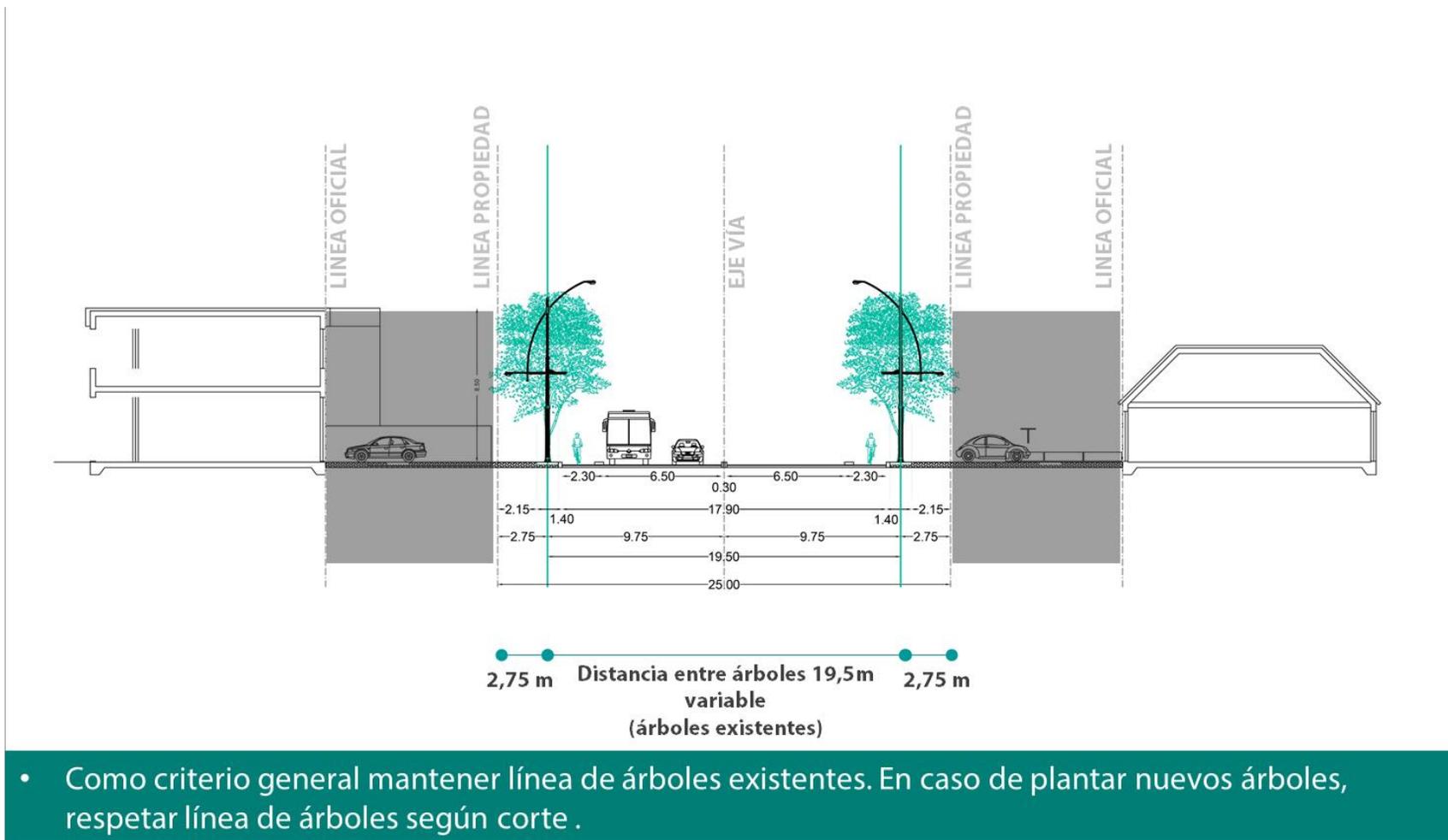
En base a lo anterior, se define la línea de arbolado a contemplar por los proyectos privados que intervengan el espacio público de vereda, cedan o no el área afecta a utilidad pública.

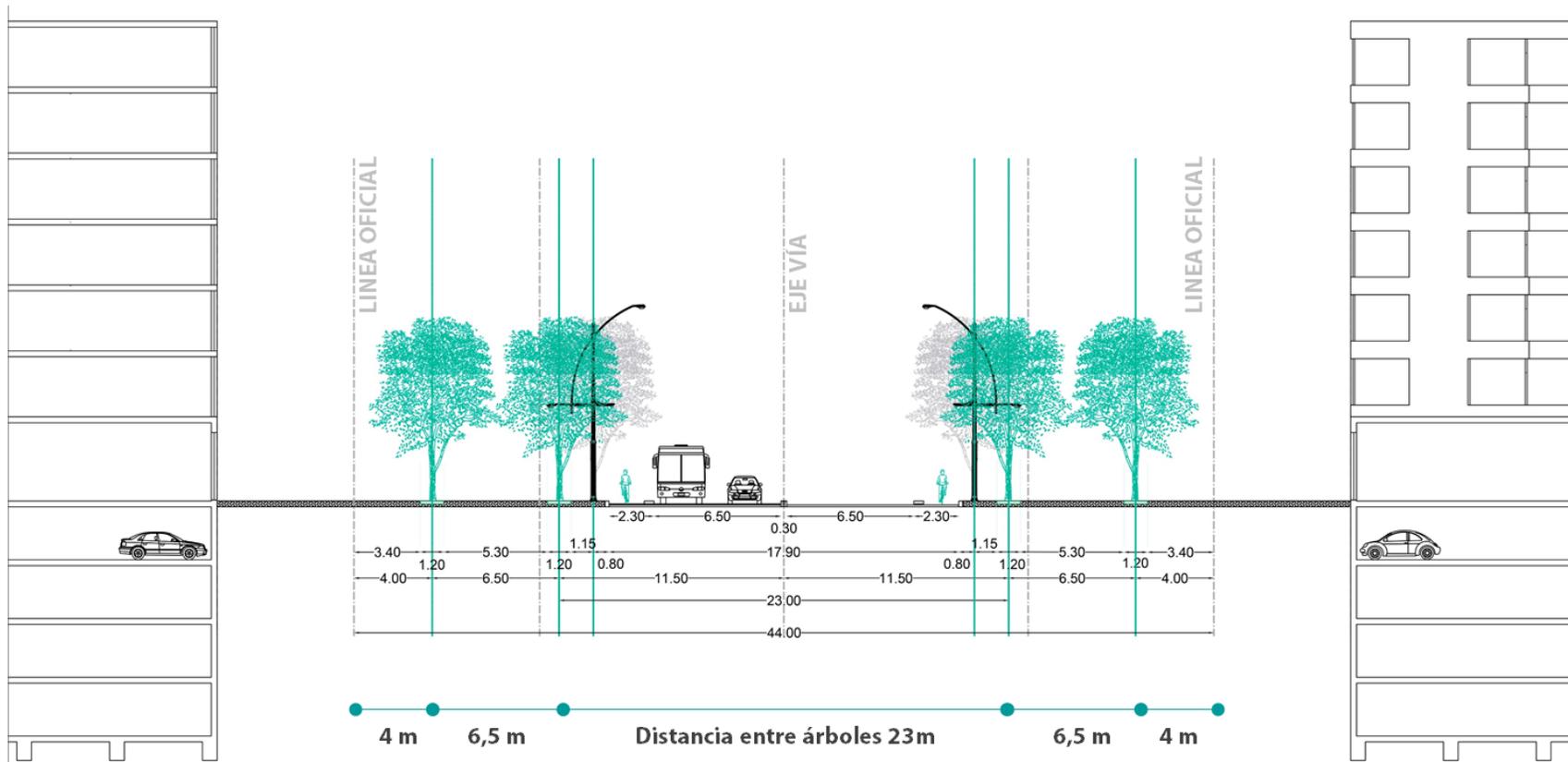
Se establecen estos criterios tanto para los tramos con 25m (desde Puente Pérez Zujovic hasta calle El Mañío) como para aquellos que tienen 30m (desde El Mañío hasta Av. Tabancura) de espacio público actual.

Igualmente, esta distancia debe ser considerada en los proyectos de soterramiento, evitando que los servicios interfieran con la ubicación de los árboles a futuro.

Criterios para la ubicación de arbolado en espacio público:

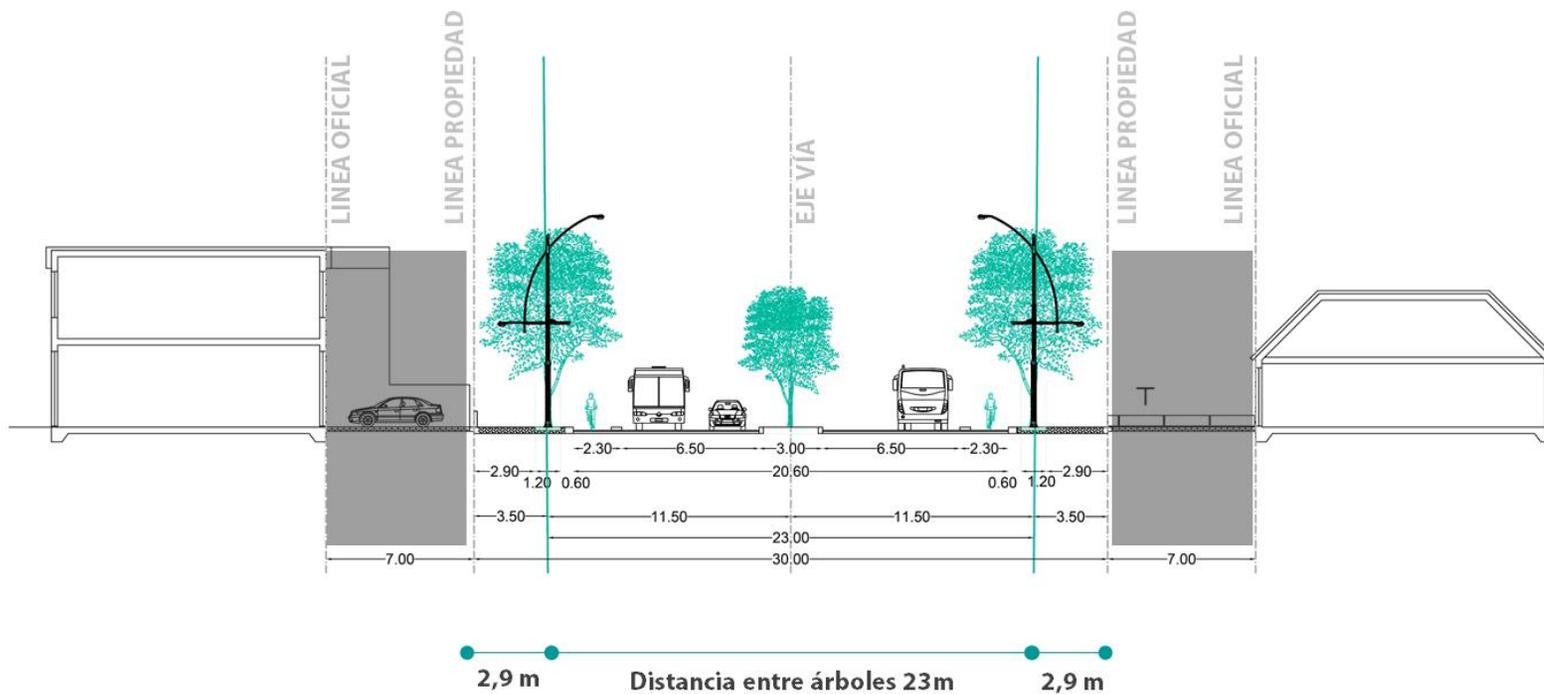
Figura 5 Sectores con Espacio Público actual de 25m de ancho





- Materializar espacio público respetando líneas de arborización de acuerdo a corte.
- Primera línea de árboles a 11,5m de eje de la vía (23m entre ambos), segunda línea de árboles a 4 m de línea oficial. En caso de mantener línea de árboles existentes, dejar éstos como primera línea.

Figura 6 Sectores con Espacio Público actual de 30m de ancho



- Como criterio general mantener línea de árboles existentes. En caso de plantar nuevos árboles, respetar línea de árboles según corte.



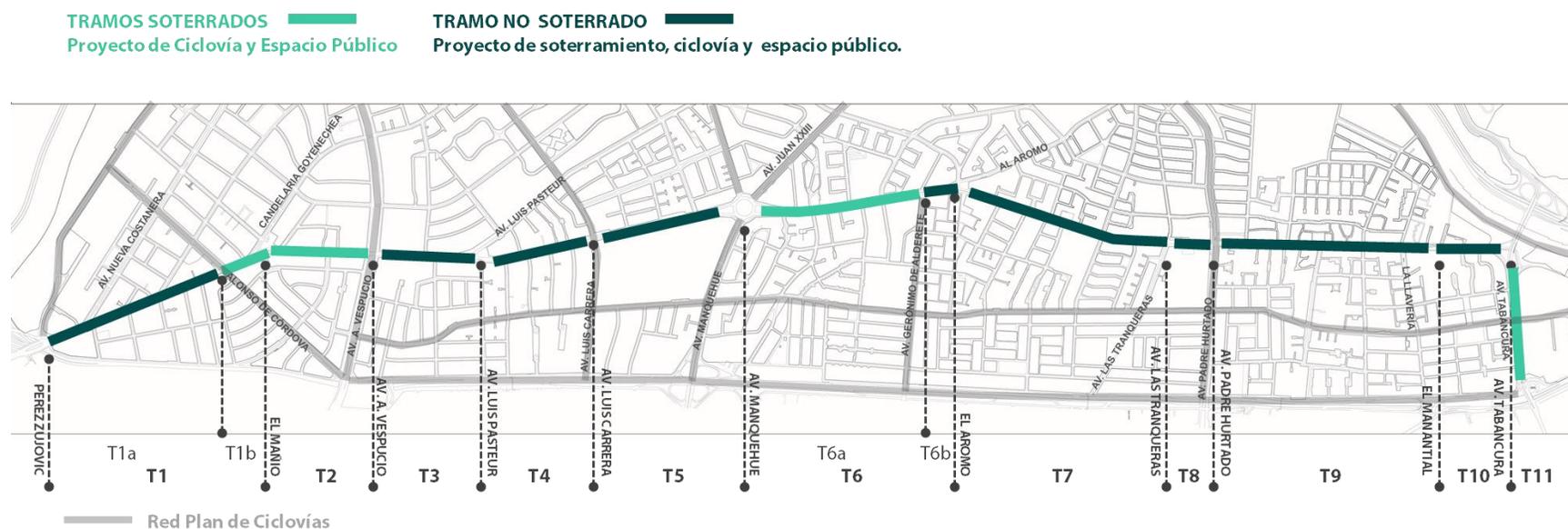
- Materializar espacio público respetando líneas de arborización de acuerdo a corte
- Primera línea de árboles a 11,5m de eje de la vía (23m entre ambos), segunda línea de árboles a 4 m de línea oficial. En caso de mantener línea de árboles existentes, dejar éstos como primera línea.

4.1 PROYECTO DE CICLOVÍA

Para la futura consolidación del perfil se contempla la ejecución de la ciclovia, soterramiento de servicios y tratamiento de espacio público en los distintos tramos de la avenida, de acuerdo a los perfiles detallados anteriormente.

Para ello se debe coordinar el Plan de Ciclovías, y el Plan de Soterramiento Comunal, ya que se requiere soterrar los servicios y con ello liberar el espacio en superficie que dejaría el espacio para la ciclovia.

En los tramos soterrados, donde ya se cuenta con el espacio disponible, sólo se requiere implementar el proyecto de ciclovia y espacio público, por lo que su ejecución sería prioritaria, en coordinación con el resto de la red de ciclovías implementada.



Nota: Los proyectos deben considerar los perfiles detallados anteriormente para cada tramo.

4.2 HITOS A LO LARGO DE LA AVENIDA

A partir del Plan Maestro Vitacura 2030 y el catastro realizado, se identifican a lo largo de todo el eje los puntos que, por sus características particulares de emplazamiento, concentración de actividades y usos, disponibilidad de espacio, y relevancia a lo largo de la avenida, sean propicios para el desarrollo de proyectos específicos en el espacio público.

El objetivo de estos proyectos es mejorar la imagen urbana de la avenida y la calidad de sus espacios públicos, aportar al desarrollo de las actividades que en ella se desarrollen y otorguen un ritmo de detención a lo largo de todo el eje.

Dichos proyectos se identifican como hitos a destacar dentro de los cerca de 7,4 km de extensión de la vía, encontrando al menos tres tipologías, dadas por paseos, plazas y cruces que se enlistan a continuación.



N°	Nombre	Descripción	Requerimientos
1	Paseo Los Abedules	Reconversión de calle vehicular a calle peatonal, contemplando el levantamiento de calzada a nivel de vereda, arborización y mobiliario urbano. Se debe considerar diseño de cruce peatonal, conexión ciclística a parque Bicentenario, y coordinación con Plaza Nueva Costanera.	Diseño y desarrollo de proyecto con soterramiento de servicios asociado.
2	Plaza Nueva Costanera	Rediseño de intersección entre Nueva Costanera, Av. Vitacura, Los Abedules y Las Catalpas, dando prioridad a las circulaciones peatonales y considerando una conexión directa de peatones desde la nueva estación de metro hacia los distintos frentes. Se debe coordinar el trazado de la ciclovía en este tramo.	Diseño y desarrollo de proyecto
3	Plaza Sancho de la Hoz	Dar continuidad al cruce peatonal a nivel y reconvertir estacionamientos en espacio público, dando prioridad al peatón y generando espacios de detención en los bordes del cruce de Sancho de la Hoz con Av. Vitacura. Se debe coordinar el trazado de la ciclovía en este tramo.	Diseño y desarrollo de proyecto con soterramiento asociado.
4	Plaza Lo Castillo	Mejorar cruces y dar mayor continuidad a los circuitos peatonales desde Candelaria Goyenechea, Eduardo Marquina y calle El Mañío. Se debe coordinar el trazado de la ciclovía en este tramo.	Diseño y desarrollo de proyecto.
5	Plaza Luis Pasteur	Rediseñar el cruce entre Luis Pasteur y Av. Vitacura, mejorando los cruces peatonales y generando espacios de permanencia para el peatón, relacionados con las actividades de las edificaciones aledañas.	Diseño y desarrollo de proyecto con soterramiento asociado.
6	Plaza Irene Frei	Rediseño de cruces y veredas en torno a la Rotonda Irene Frei para mejorar la experiencia del peatón y dar mayor libertad de desplazamiento de estos últimos en este sector, considerando el emplazamiento de paraderos y equipamientos en torno a esta intersección. Se debe abordar cruces peatonales, incorporar un lenguaje de espacio público unitario alrededor de toda la rotonda. Se debe coordinar el trazado de la ciclovía en este tramo y las conexiones con ciclovías que convergen en este punto (Juan XXIII, Av. Manquehue y Av. Manquehue Norte).	Diseño y desarrollo de proyecto.
7	Plaza Los Cobres	Rediseño del espacio público para mejorar la circulación peatonal, considerando ensanche de veredas, mejoramiento e incorporación de nuevos cruces peatonales, relocalización y disminución de estacionamientos. Considerar tratamiento de	Diseño y desarrollo de proyecto.

		pavimentos, arbolado y mobiliario urbano, extendiéndose hacia la calle Embajador Doussinague. Se debe coordinar el trazado de la ciclovía en este tramo.	
8	Plaza Los Castaños	Rediseño del espacio público para mejorar la circulación peatonal, considerando ensanche de veredas, mejoramiento e incorporación de nuevos cruces peatonales, relocalización y disminución de estacionamientos. Considerar tratamiento de pavimentos, arbolado y mobiliario urbano. Se debe coordinar el trazado de la ciclovía en este tramo.	Diseño y desarrollo de proyecto con soterramiento asociado.
9	Paseo Partenón	Rediseño de la calle priorizando la circulación peatonal, incorporando espacios para la permanencia, arbolado, mobiliario urbano y relocalización y/o eliminación de estacionamientos.	Diseño y desarrollo de proyecto con soterramiento asociado.
10	Plaza Padre Hurtado	Rediseño del espacio público para mejorar la circulación peatonal y los cruces en las distintas esquinas de la intersección, vinculando los circuitos peatonales con los equipamientos ubicados en cada esquina. Considerar rediseño y/o disminución de estacionamientos en espacio público. Se debe coordinar el trazado de la ciclovía en este tramo y conexiones con ciclovía Padre Hurtado.	Diseño y desarrollo de proyecto con soterramiento asociado.
11	Paseo la Aurora	Rediseño de espacio público en esquina sur poniente, hacia el interior de calle La Aurora, incorporando espacios para la permanencia, arbolado, mobiliario urbano y relocalización y/o eliminación de estacionamientos. Mejorar cruce peatonal existente e incorporar nuevos cruces que mejoren la accesibilidad peatonal. Se debe coordinar el trazado de la ciclovía en este tramo.	Diseño y desarrollo de proyecto con soterramiento asociado.
12	Paseo Tabancura	Mejora e incorporación de nuevos cruces peatonales a lo largo del tramo de Av. Tabancura, desde Av. Vitacura hasta Av. Kennedy y rediseño de espacios públicos en intersección entre Av. Vitacura y Av. Tabancura, mejorando las condiciones para peatones y ciclistas. Considerar nueva estación de metro. Se debe coordinar el trazado de la ciclovía en este tramo.	Diseño y desarrollo de proyecto.

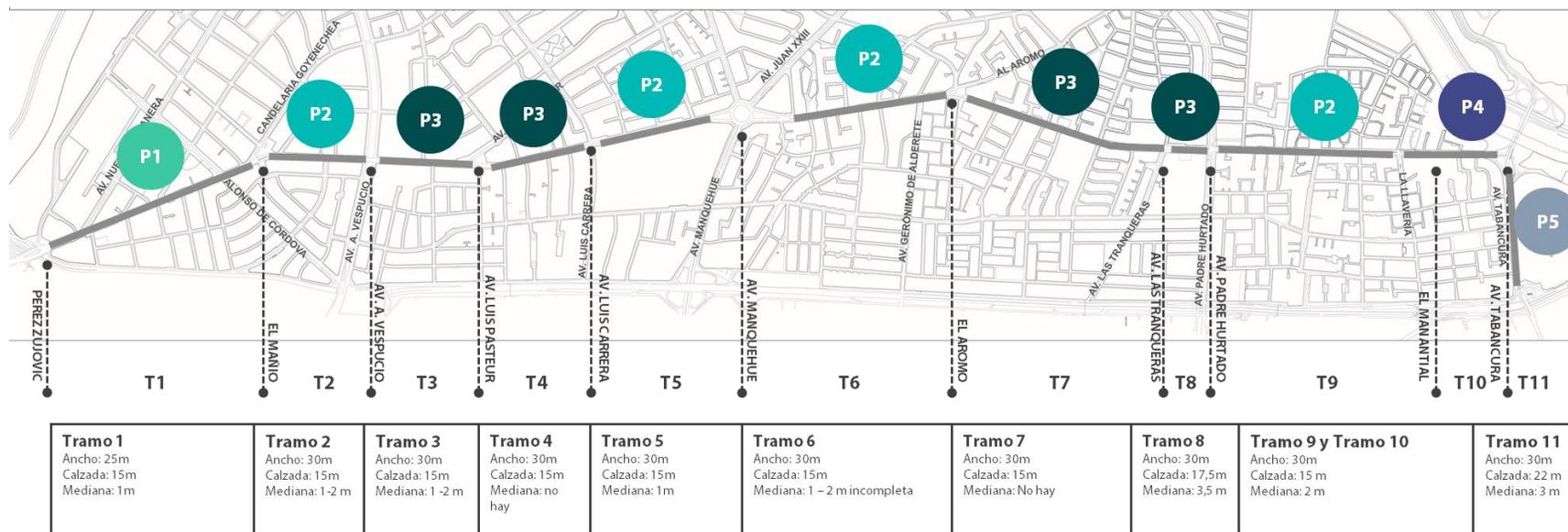
5 ANEXOS

5.1.1 DETALLE DEL PERFIL POR TRAMOS

En base al perfil general definido anteriormente se detallan 5 tipos de cortes distintos, a partir de los cuales se adapta el perfil a las condiciones particulares de cada tramo. Para ello se considera aspectos como la existencia de mediana, el ancho y continuidad de esta, presencia de arbolado relevante en veredas y mediana, proyectos de mejoramiento en espacio público recientes o proyectados, entre otros. De acuerdo con lo anterior, se determina los anchos de calzada, mediana y disposición de ciclovías para cada tramo y las adecuaciones necesarias para su concreción, lo cual se detalla en el esquema, tabla y cortes presentados a continuación.

PERFILES PROPUESTOS

Mediana 0,3m Calzada 13,30m Ciclovía unidireccional de 2,3m	Mediana 2m Calzada 15m Ciclovía unidireccional de 2,3m	Viraje / Mediana 3m Calzada 16m Ciclovía unidireccional de 2,3m y 2m	Mediana 3m Calzada 16m Ciclovía unidireccional de 2,3m	Mediana 2m Calzada 15m Ciclovía bidireccional de 3m	Mediana 3m Calzada 22m Ciclovía bidireccional de 3m
---	--	--	--	---	---



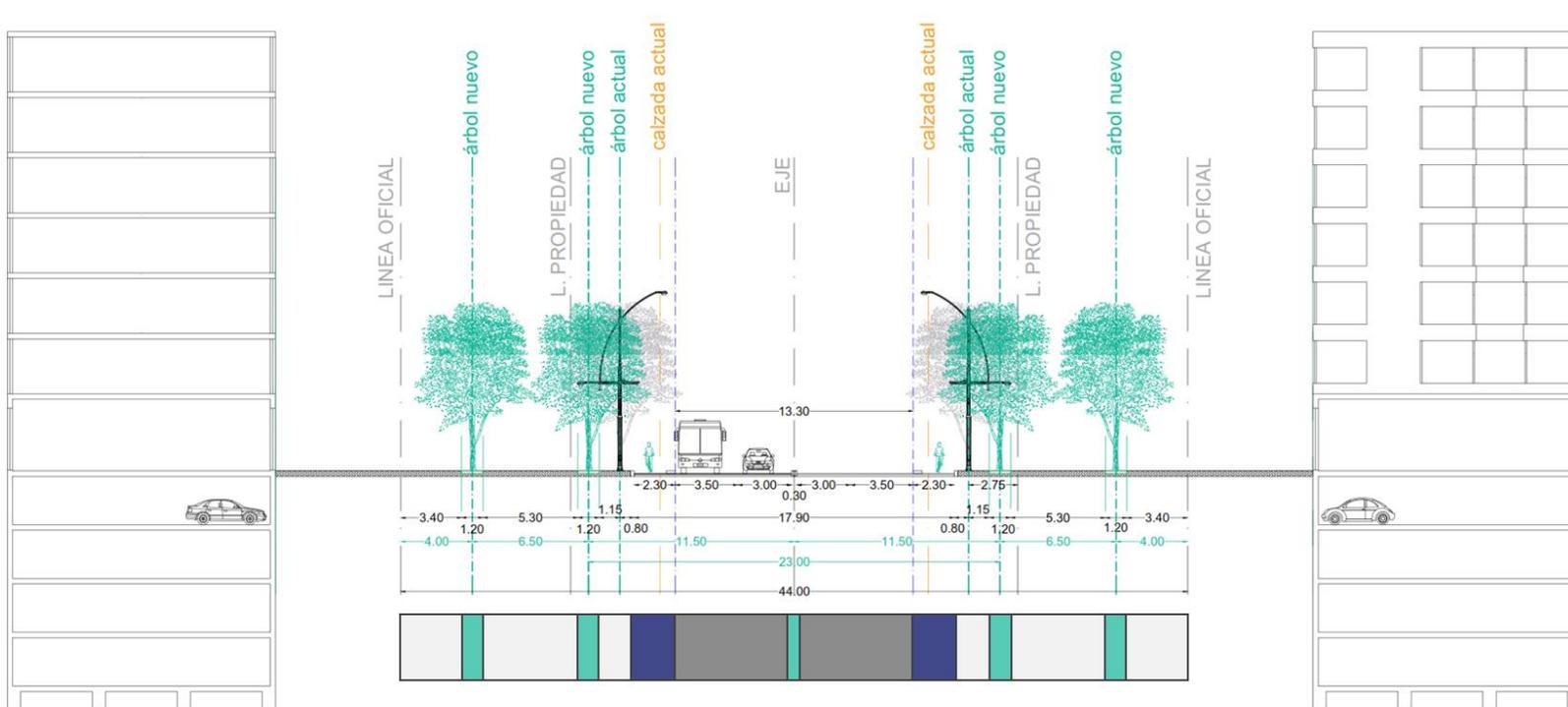
TRAMOS Y CONDICIONES EXISTENTES

TRAMOS			SITUACIÓN EXISTENTE						PERFIL PROPUESTO									
TRAMO	UBICACIÓN	LARGO (m)	ANCHO PROY. PRMS	ANCHO EPPP EXISTENTE (m)	CALZADA EXIST. (m)	MEDIANA ACTUAL (m)	DISTANCIA ENTRE ÁRBOLES (m)	COMENTARIOS	Perfil Propuesto	Calzada Prop. Sin ciclovlía(m)	Modifica / construye mediana	Mediana propuesta (m)	Tiene virajes	Árboles mediana	Ubicación de árboles vereda		Comentarios	
															si no entrega faja afecta	si entrega faja afecta		
TRAMO 1	Puente Pérez Zujovic - Pasaje el Mañío	1000	44	25	15	1		CON PROYECTO EPPP/CICLOVÍA / SOTERRAMIENTO	P1	13,3	si	0,3	si	Sin árbol en mediana	Existentes	a 4m y 10.5m de L.O.		
TRAMO 2	Pasaje el Mañío - Av. A. Vespucio	400	44	30	15	1 a 2	22m	TRAMO SOTERRADO CON PROYECTO DE CICLOVÍA Y EPPP	P2	15	no	2	si	Árboles existentes	a 10.5m de L.O. (11.5m de eje calzada)	a 4m y 10.5m de L.O.	Soterrado, árboles existentes a 22m	
TRAMO 3	Av. A. Vespucio - Luis Pasteur	400	44	30	15	1 a 2	Plátanos solo en mediana		P3	16	si	3	si	Árboles existentes	a 10.5m de L.O. (11.5m de eje calzada)	a 4m y 10.5m de L.O.		
TRAMO 4	Luis Pasteur - Luis Carrera	420	44	30	15	no hay			P3	16	si	3	si	nuevos	a 10.5m de L.O. (11.5m de eje calzada)	a 4m y 10.5m de L.O.		
TRAMO 5	Luis Carrera - Lo Arcaya	475	44	30	15	1			P2	15	si	2	no	Árboles existentes	a 10.5m de L.O. (11.5m de eje calzada)	a 4m y 10.5m de L.O.		
TRAMO 6	Rafael Maluenda - Coronel Avendaño / El Aromo	700	44	30	15	1 a 2	21m	TRAMO SOTERRADO HASTA GERÓNIMO DE ALDERETE	P2	15	si, y completar tramos que falta	2	si	nuevos	a 10.5m de L.O. (11.5m de eje calzada)	a 4m y 10.5m de L.O.	Soterrado hasta Alderete, árboles existentes a 21m. Sector más desfavorable arboles a 20 m de distancia	
TRAMO 7	El Aromo - Las Tranqueras	977	44	30 - 27.5	15	no hay			P3	16	si	3	si	nuevos	a 10.5m de L.O. (11.5m de eje calzada)	a 4m y 10.5m de L.O.		
TRAMO 8	Las Tranqueras - Padre Hurtado	213	44	30	17	3	21	Revisar ubicación árboles existentes para ver ubicación de ciclovlía	P3	16	no	3	si	Árboles existentes	a 10.5m de L.O. (11.5m de eje calzada)	a 4m y 10.5m de L.O.		
TRAMO 9	Padre Hurtado - El Manantial	1020	44	30	15	2	21 - 22	Con proyecto EPPP árbol a 21 - 22m	P2	15	no	2	si	Árboles existentes	a 10.5m de L.O. (11.5m de eje calzada)	a 4m y 10.5m de L.O.	Proyecto EPPP árbol a 21 - 22m	
TRAMO 10	El Manantial - Av. Tabancura	215	44	30	15	2	21		P4	15	no	2	si	Árboles existentes	a 10.5m de L.O. (11.5m de eje calzada)	a 4m y 10.5m de L.O.	Ciclovlía bidireccional borde sur (conecta con ciclovlía Tabancura)	
TRAMO 11	Av. Tabancura, Entre Av. Vitacura - Caletara Kennedy	600	40	30	22	3	25	PLANO SECCIONAL TABANCURA 2012 (FALTA INCORPORAR CICLOVÍA)	P5		no	3	si	nuevos	a 8m de L.O. (12.5m de eje)	a 1,5m y 8m de L.O.	Ciclovlía bidireccional borde sur (conecta con ciclovlía Tabancura) Mas antejardín de 3m Plano Seccional Árbol a 25m	

Nota: el ancho definido como calzada propuesta no considera la ciclovlía.

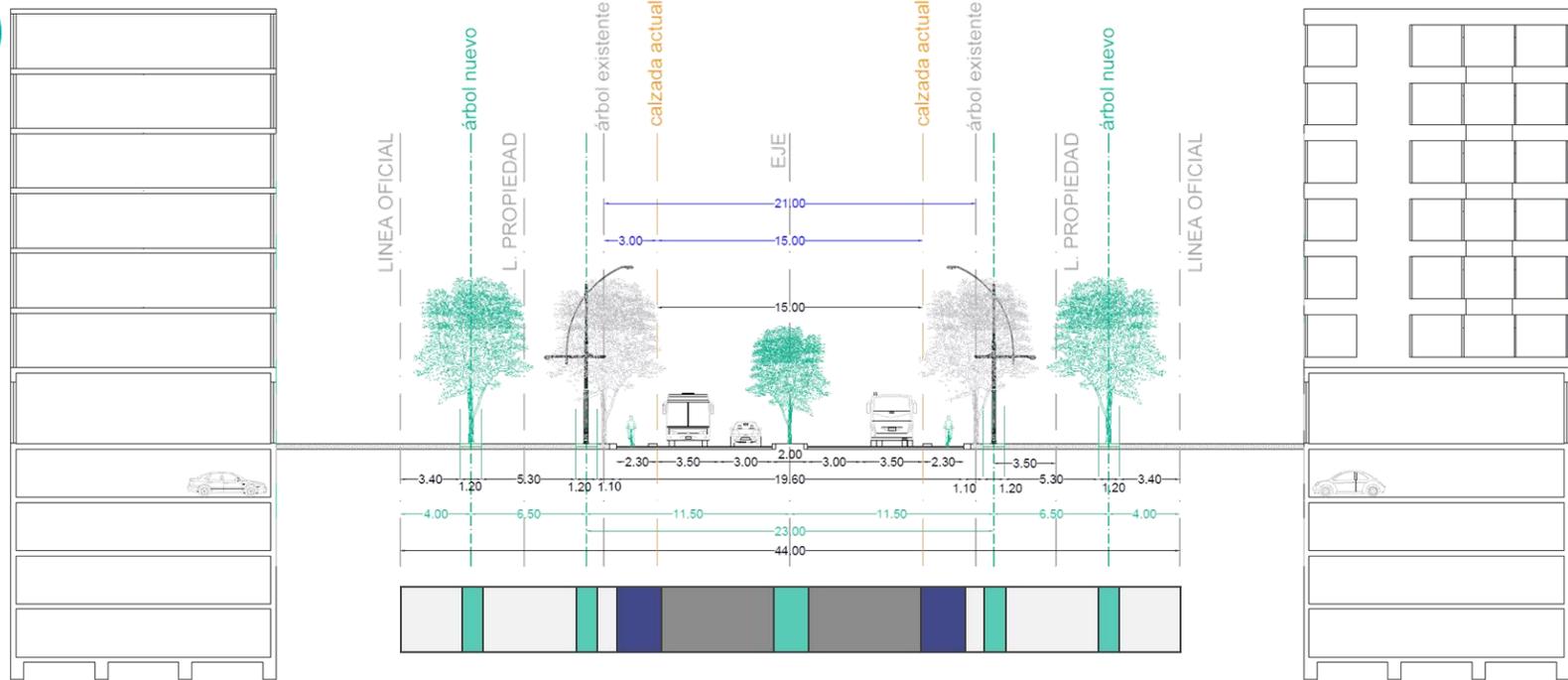
Nota 2: La línea oficial (L.O.) se entiende como la línea existente o proyectada, definida por el instrumento de planificación territorial que divide el espacio público o en su defecto, afecto a utilidad pública, de las propiedades privadas.

P1



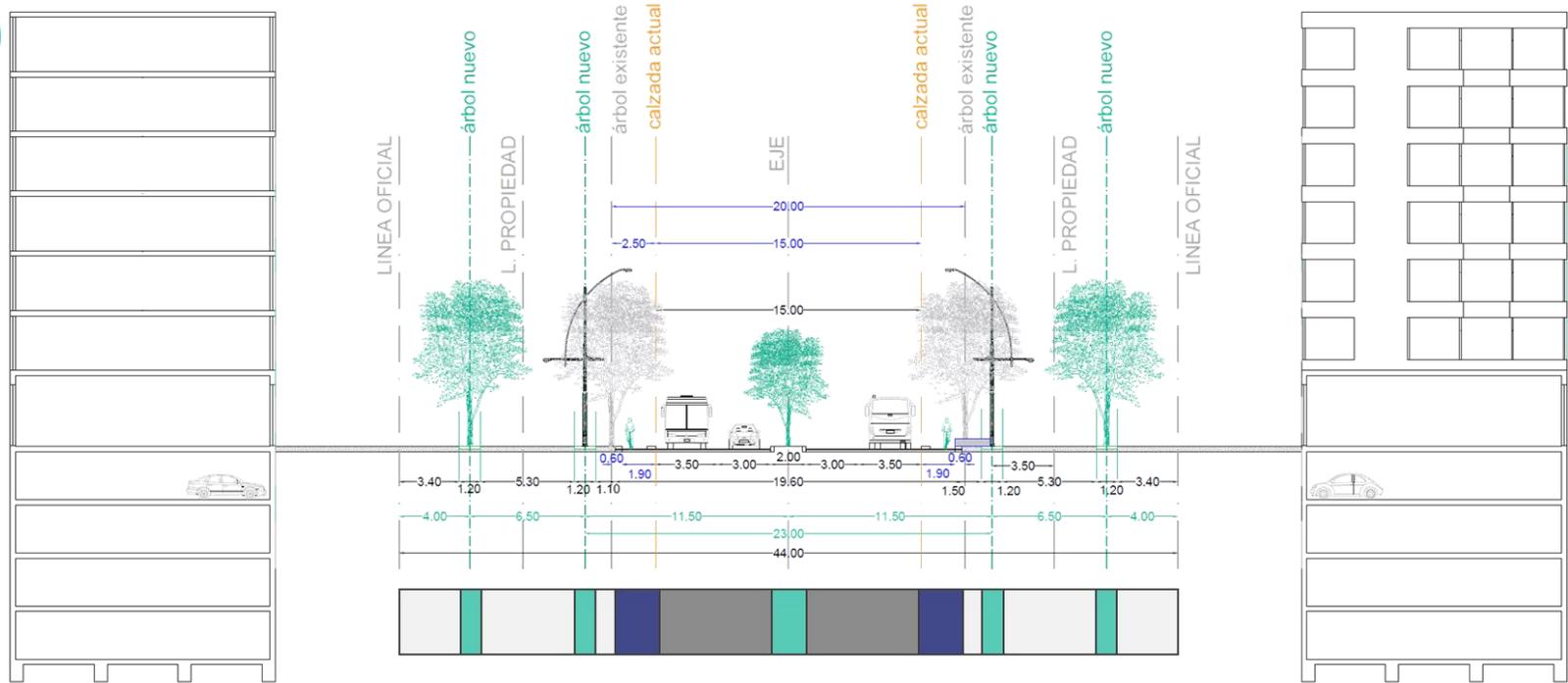
Mediana 0,3m
 Calzada 13,30m
 Ciclovía unidireccional de 2,3m

P2



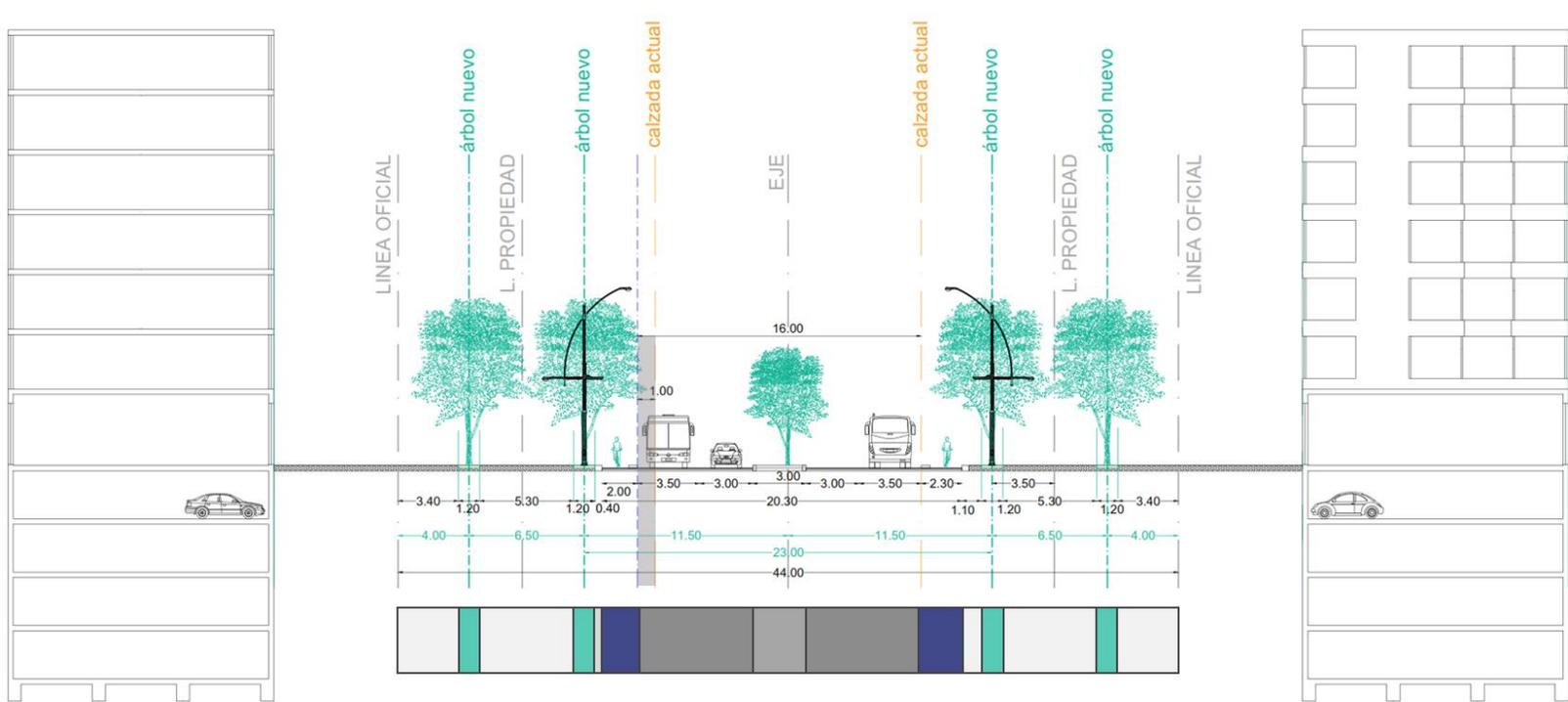
Mediana 2m
Calzada 15m
Ciclovia unidireccional de 2,3m

P2



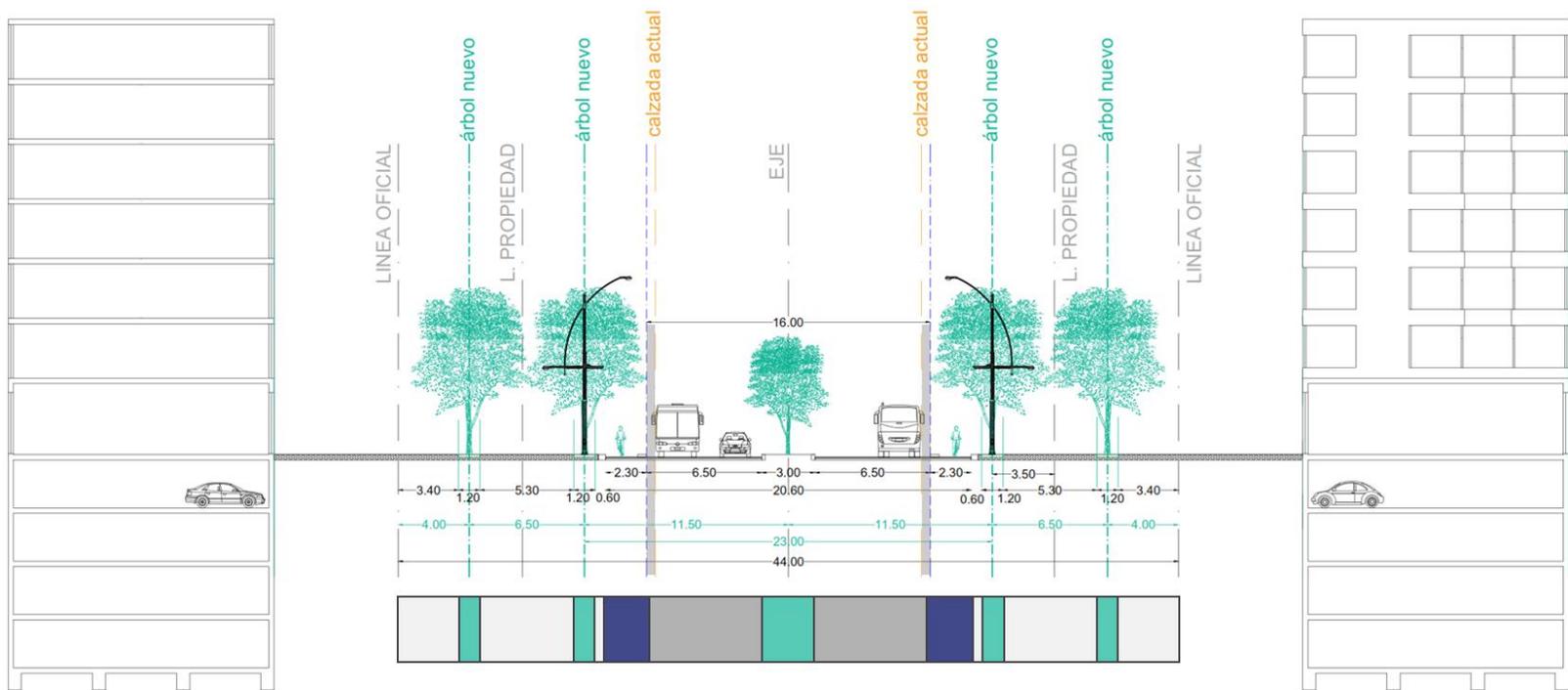
Mediana 2m
 Calzada 15m
 Ciclovía unidireccional de 1,9m

P2
*



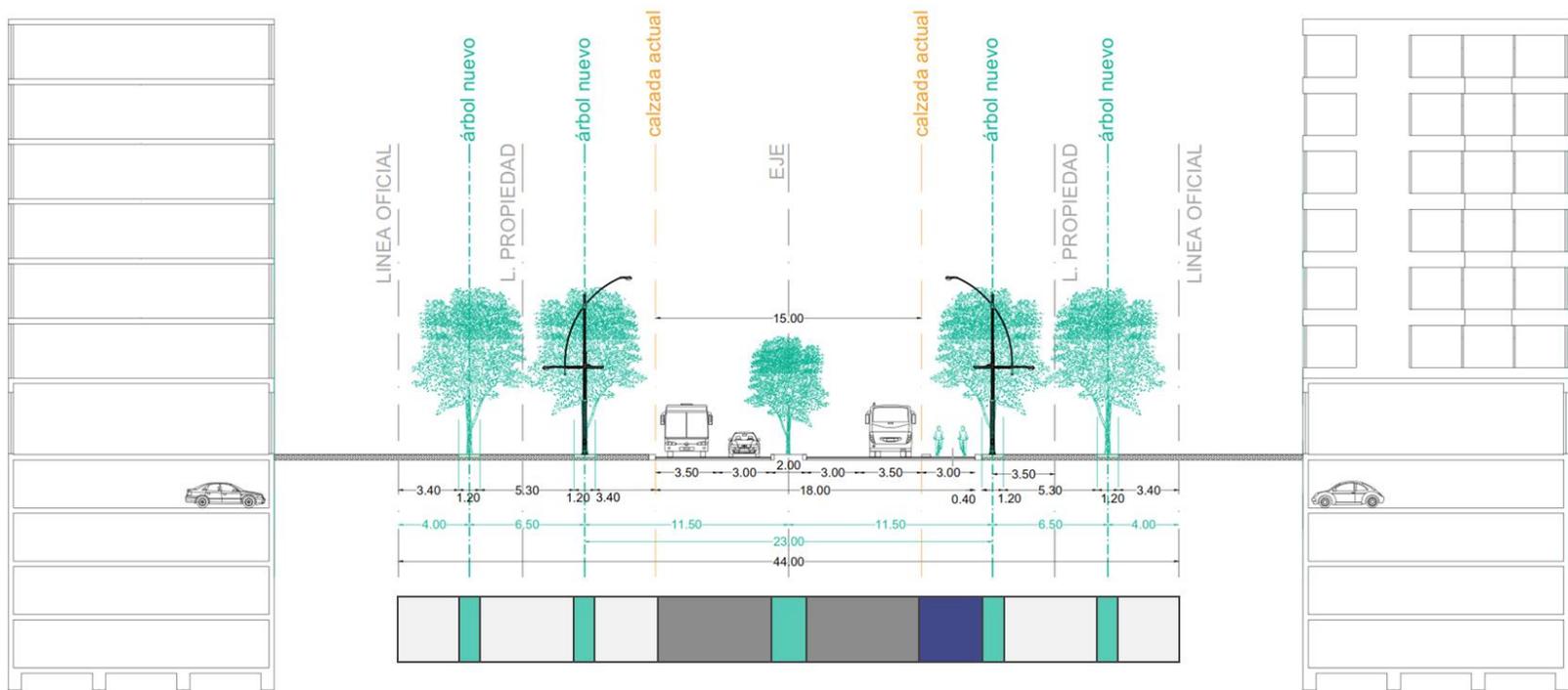
Mediana 3m → Virajes
 Calzada 16m
 Ciclovía unidireccional de 2,3m y 2m

P3



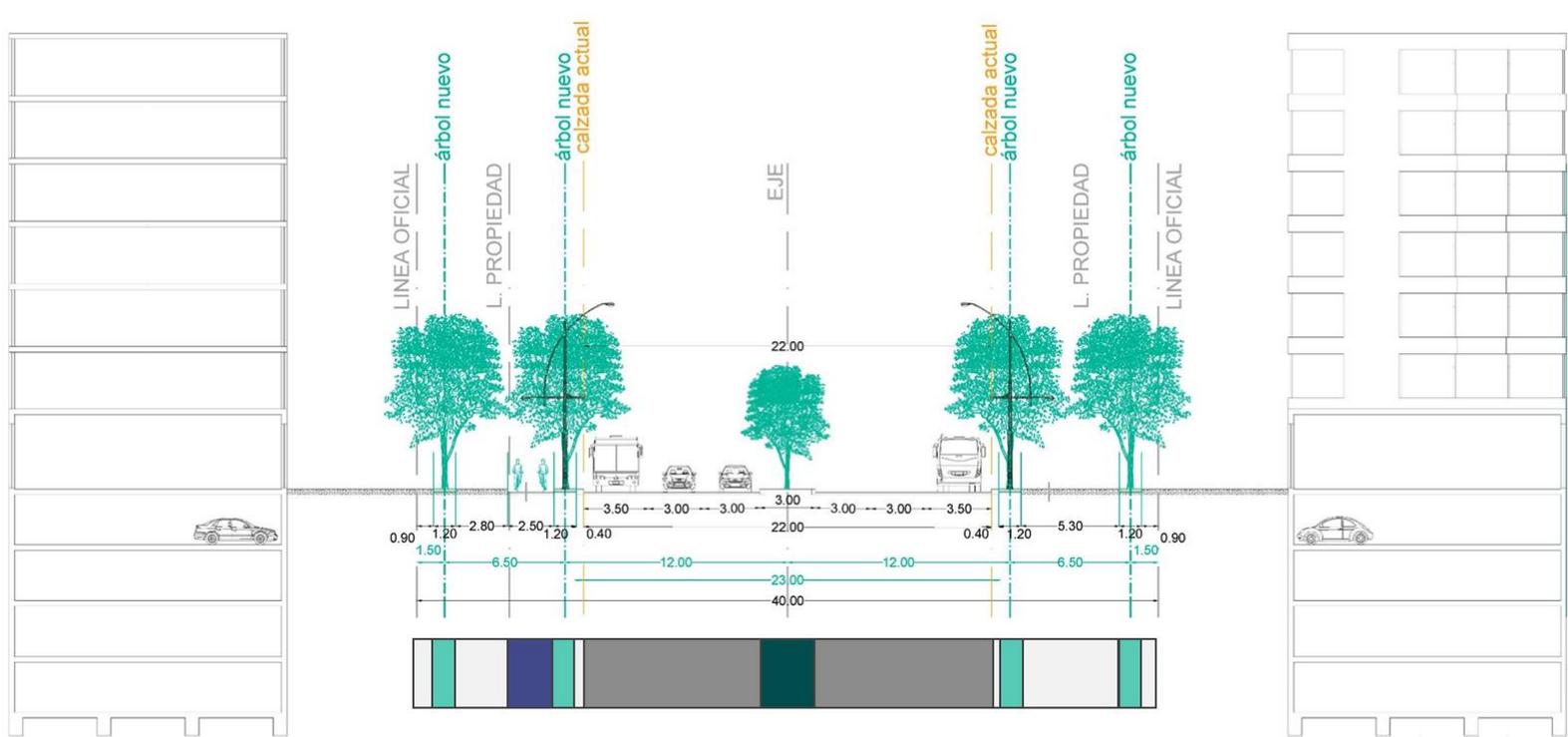
Mediana 3m
 Calzada 16m
 Ciclovía unidireccional de 2,3m

P4



Mediana 2m
Calzada 15m
Ciclovía bidireccional de 3m

P5



Mediana 3m
Calzada 22m
Ciclovía bidireccional de 2,50m

6 Bibliografía

Allard, P. (2006). Vitacura: Testigo de la avenida del consumo a Chile . *ARQ*, 40-47.

LGUC. (s.f.). *Ley General de Urbanismo y Construcciones* .

MINEDUC. (noviembre de 2019). Obtenido de <https://www.mineduc.cl/>

Municipalidad de Vitacura . (1999). *Plan Regulador Comunal de Vitacura*.

Municipalidad de Vitacura . (2010). *Vitacura: 20 años construyendo ciudad*. Santiago : Arte & Ciudad, Ediciones Culturales.

Municipalidad de Vitacura. (2016). *Plan de Desarrollo Comunal Vitacura 2016 - 2030*. Santiago.

PRCV, M. (1999). *Memoria Plan Regulador Comunal de Vitacura*.

PRMS. (s.f.). *Plan Regulador Metropolitano de Santiago*.