

AVANÇO DAS REDES: NECESSIDADE URGENTE

PAINEL 5:  
MOBILIDADE URBANA, USO DO SOLO E DESENVOLVIMENTO



La urbanidad del METRO,  
diálogos y proyecciones  
en Santiago de Chile

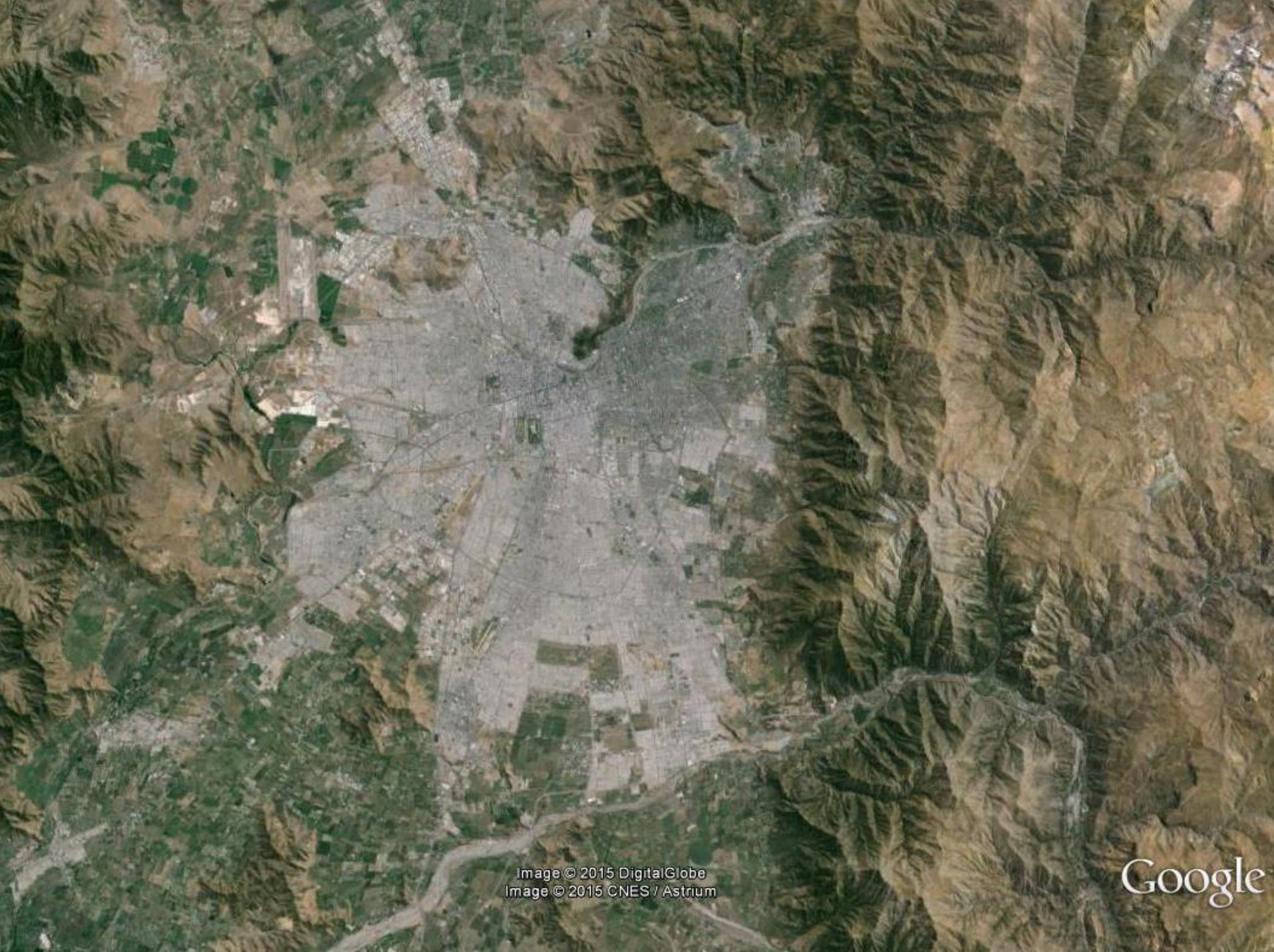
POR: ROCÍO HIDALGO

[rocio.hidalgo@uc.cl](mailto:rocio.hidalgo@uc.cl)

SUBDIRECTORA ACADÉMICA ESCUELA DE ARQUITECTURA  
PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CHILE



DIRECTORA DEL LABORATORIO DE CIUDAD Y MOVILIDAD UC



# SANTIAGO DE CHILE 2015

7.314.176 hab.  
15.403 KM<sup>2</sup>  
475 hab./KM<sup>2</sup>

36 comunas

PIB \$18.250 USD/per capita

Crecimiento por extensión

Segregación social y  
económica

Aumento tiempos de viaje y  
congestión

PARTICIÓN MODAL:  
Automóvil particular 48%  
Transporte público 52%

# LÍNEAS DE METRO Y DESARROLLO URBANO: EJES DE CRECIMIENTO Y DENSIFICACIÓN (proceso de 50 años)

Leyenda



L1

L2

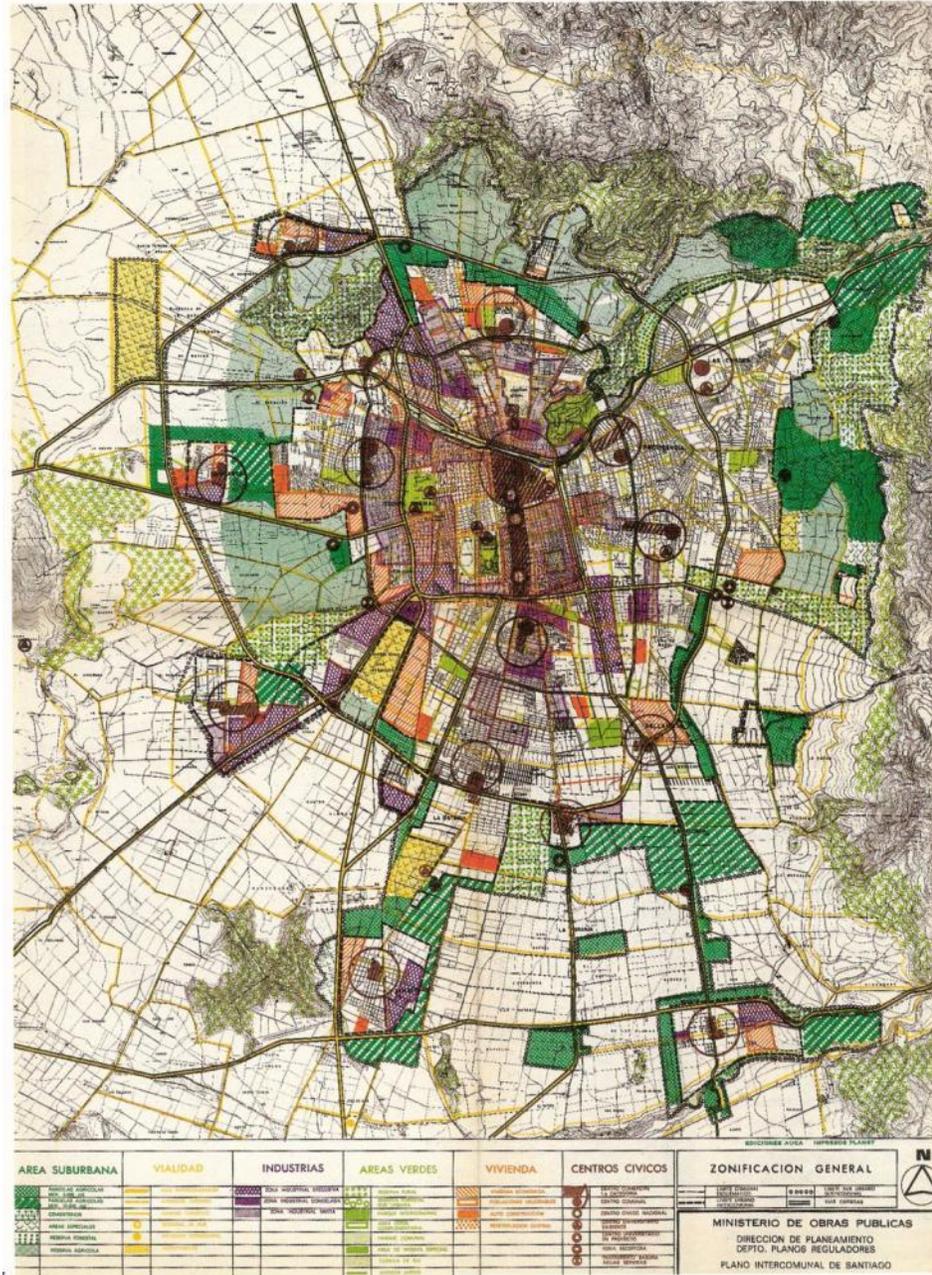
L5

TRANSPORTE Y PLANIFICACIÓN URBANA:

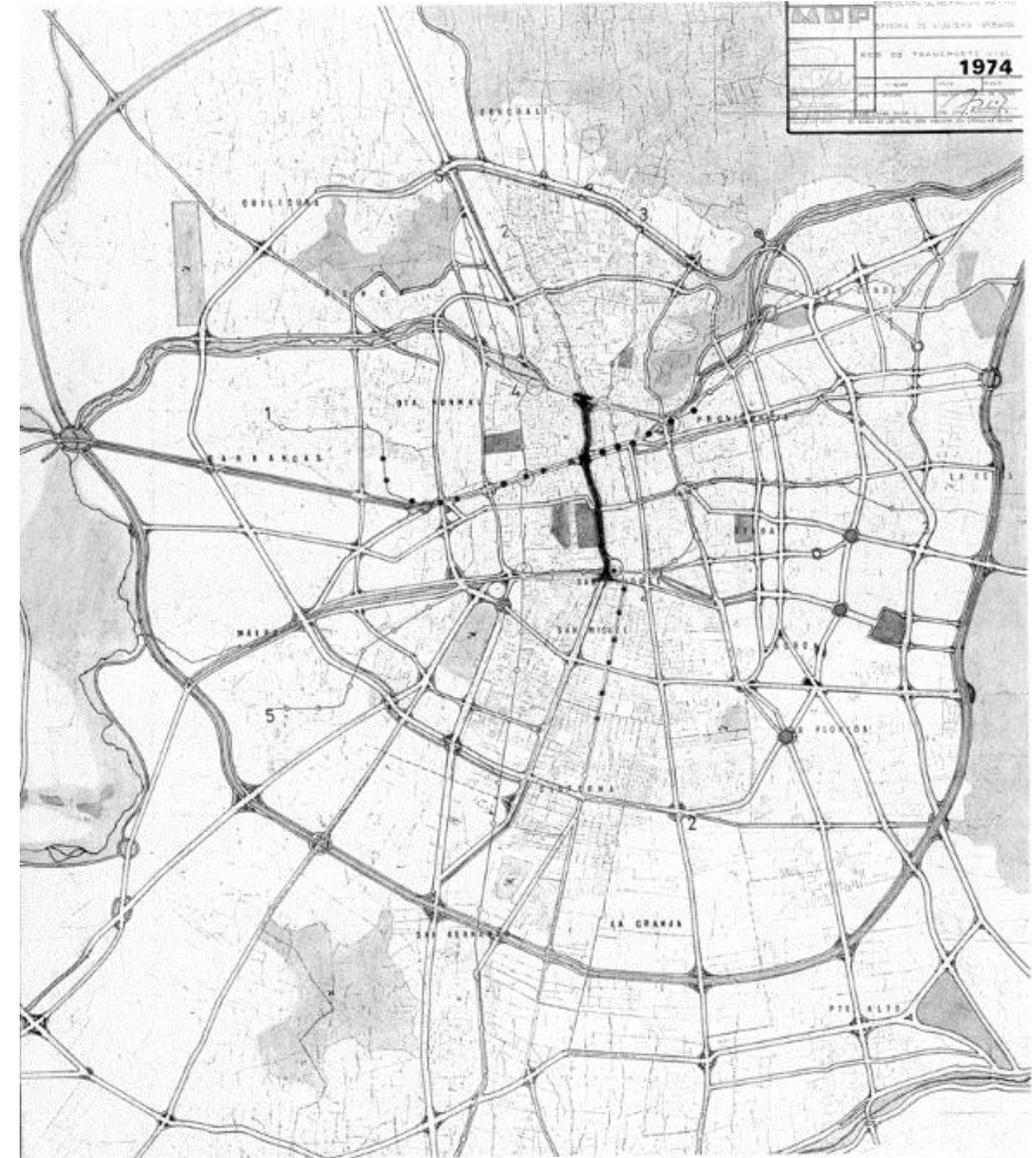
INICIO DE LA RELACIÓN A ESCALA  
METROPOLITANA



PRIS 1960



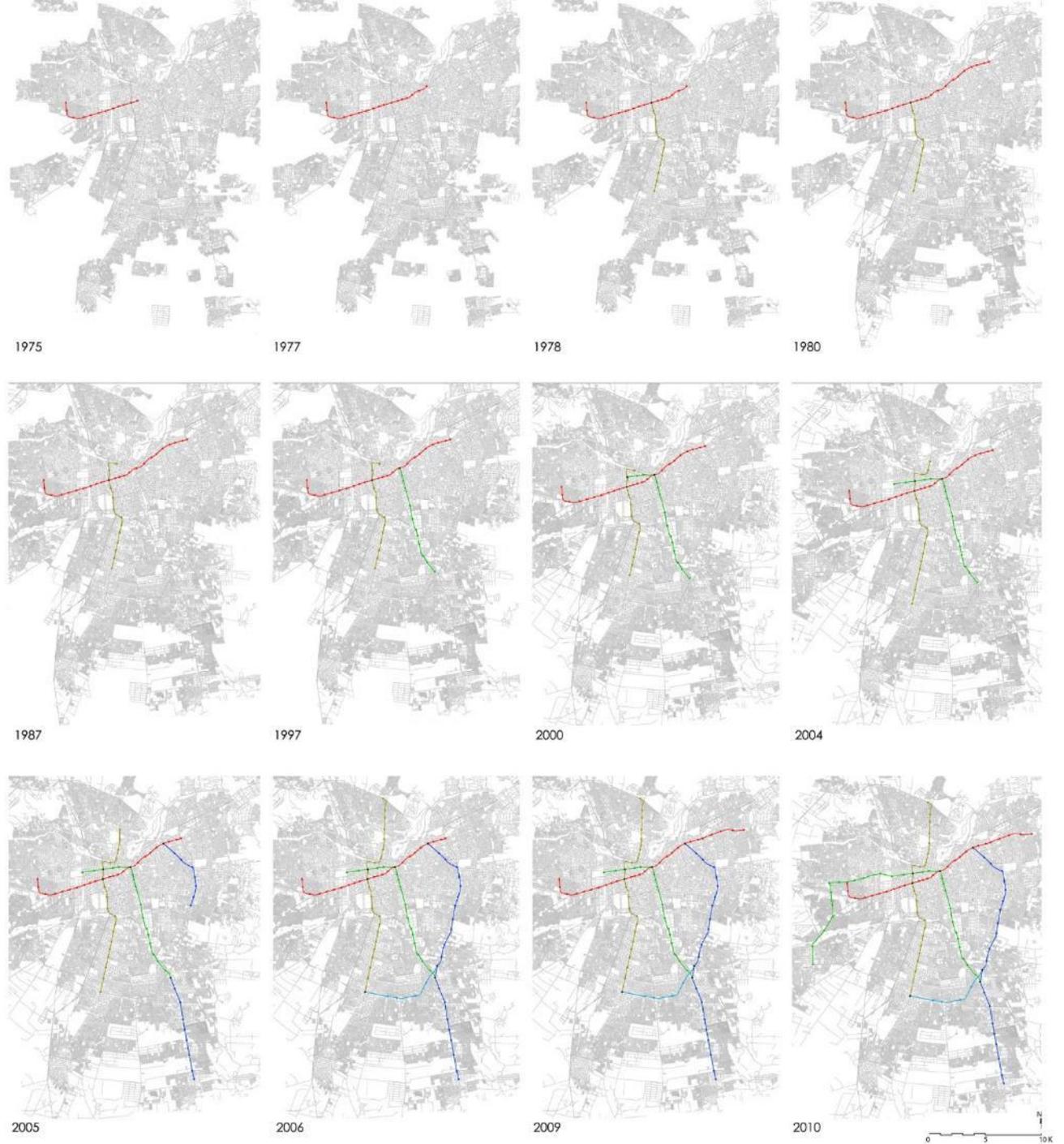
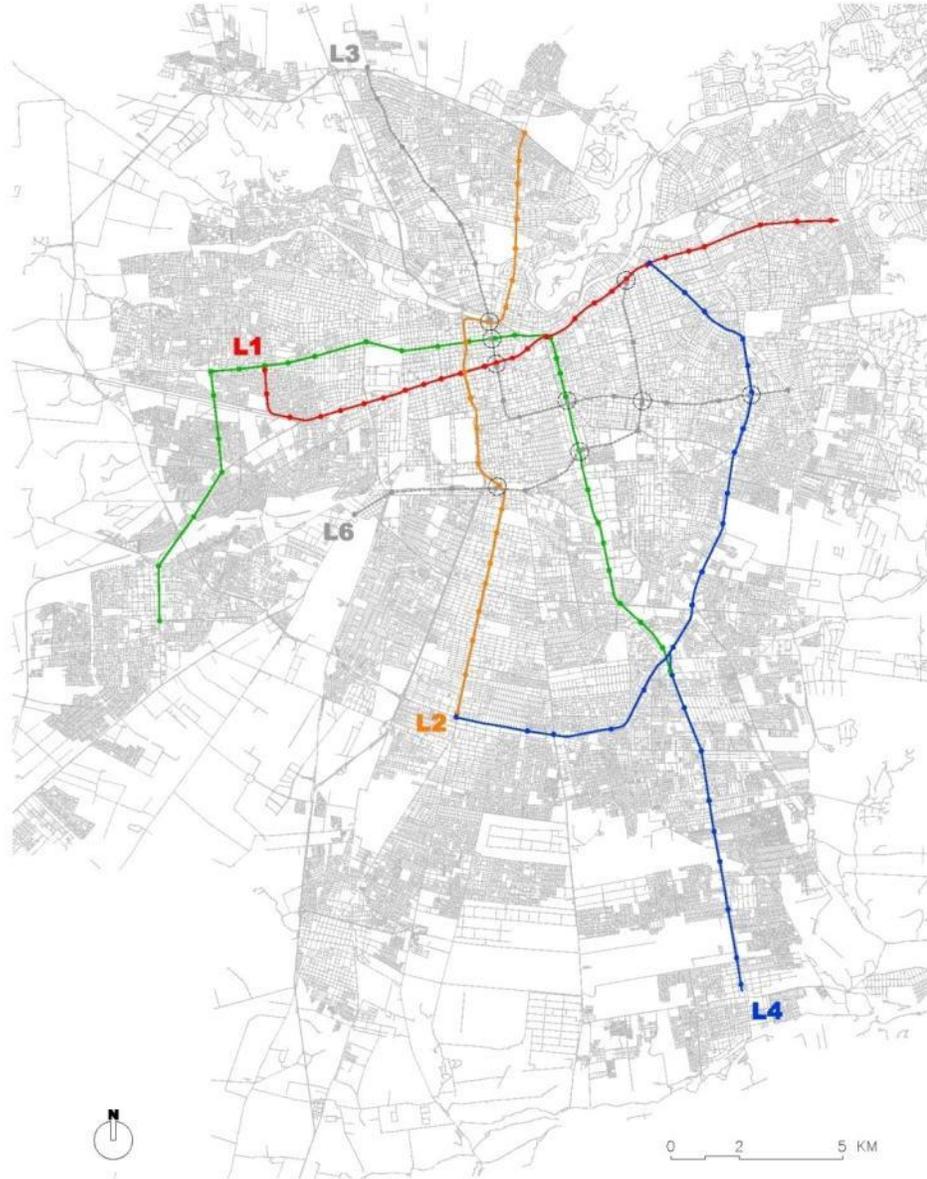
PLAN TRANSPORTE 1974





SANTIAGO c.1970

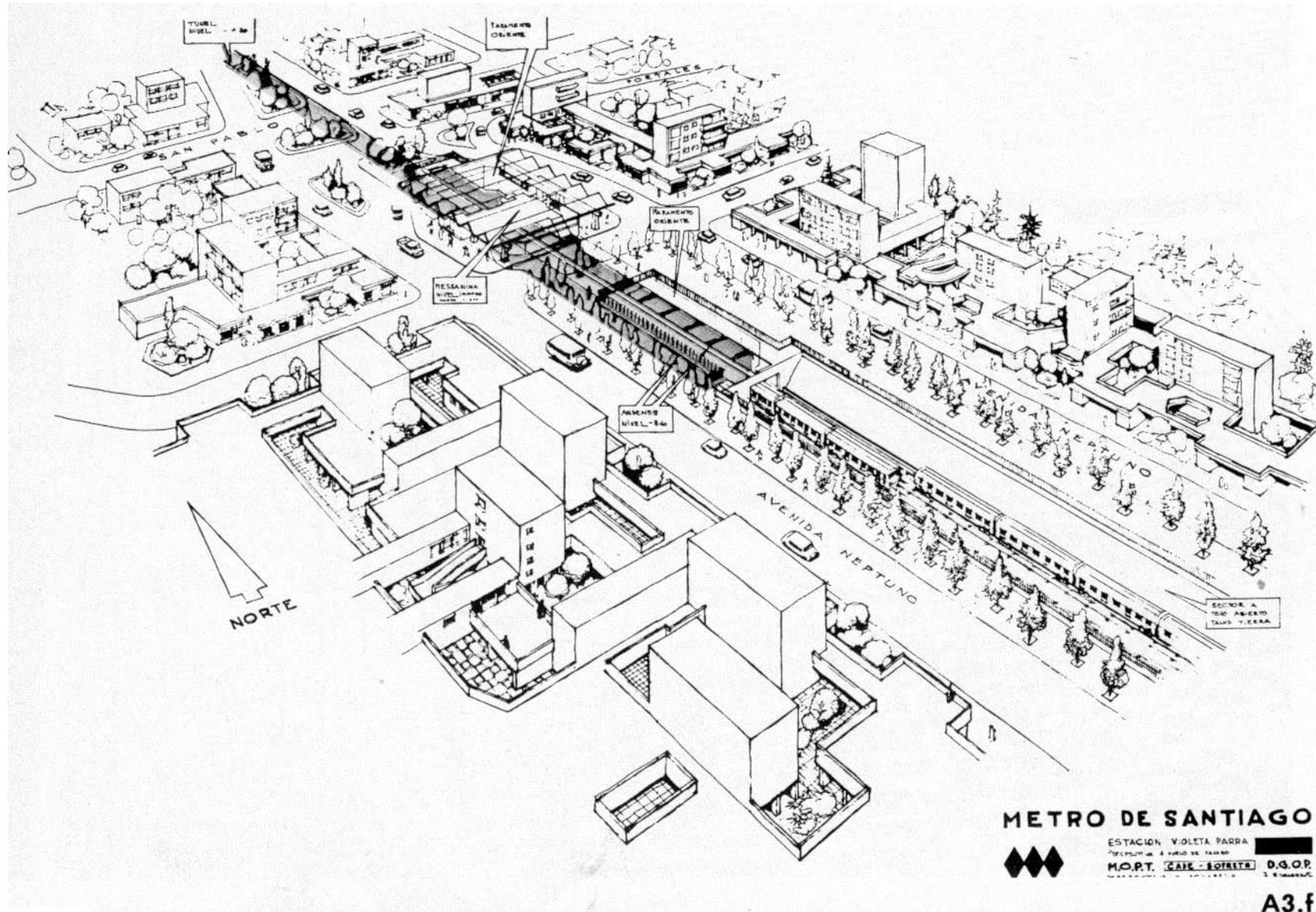
**2 0 1 5**  
**108 estaciones y 103, 6 km**  
**2,7 M viajes diarios**  
**(136 estaciones y 140 km el 2018)**







# METRO Y DESARROLLO URBANO: EL PROYECTO DE LA PERIFERIA



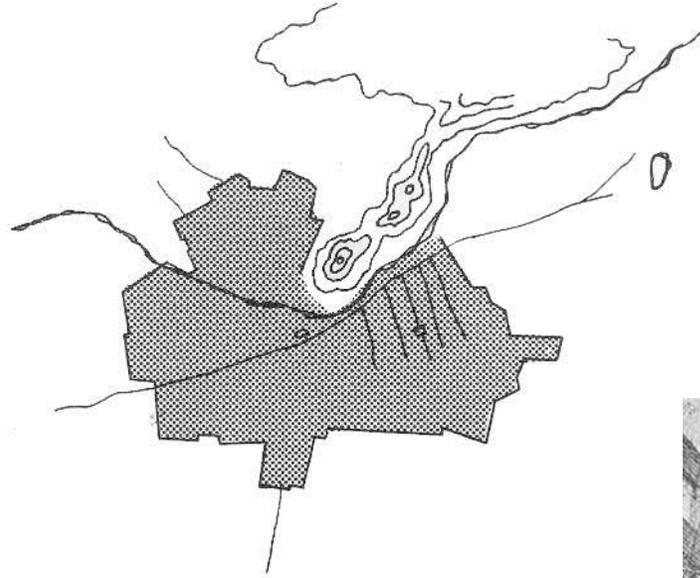


METRO + AVENIDA (+ DESARROLLO INMOBILIARIO)

LA CONSTRUCCIÓN DE UNA NUEVA CENTRALIDAD  
METROPOLITANA

DESDE LA ESCALA COMUNAL

## EL PROYECTO NUEVA PROVIDENCIA/ SANTIAGO 1970



PROVIDENCIA:  
COMUNA DE CRECIMIENTO Y COMUNA DE PASO



**EL PROYECTO NUEVA PROVIDENCIA/ SANTIAGO 1970-1980**  
**Arquitecto Germán Bannen, Asesor Urbano Comuna de Providencia**



PROVIDENCIA:  
COMUNA DE CRECIMIENTO Y COMUNA DE PASO

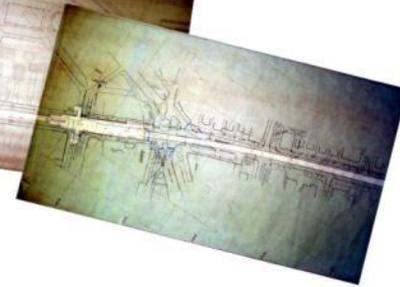
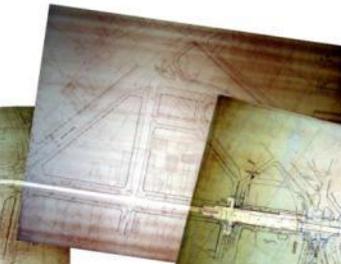
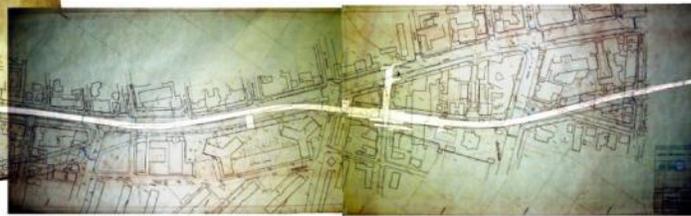
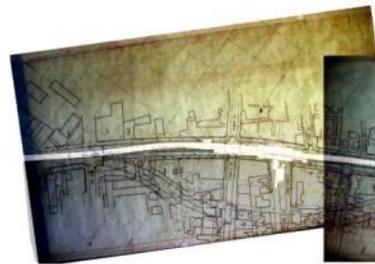
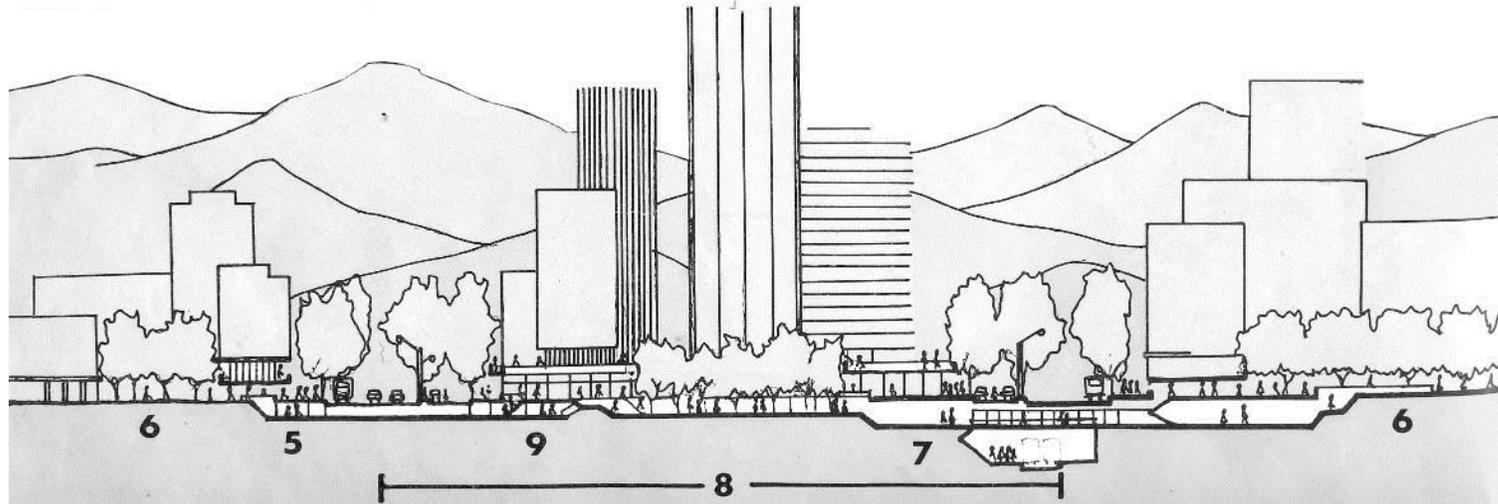
PROPUESTA DE DUPLICACIÓN DE LA AVENIDA PRINCIPAL



COMUNA DE PROVIDENCIA 1970-1980

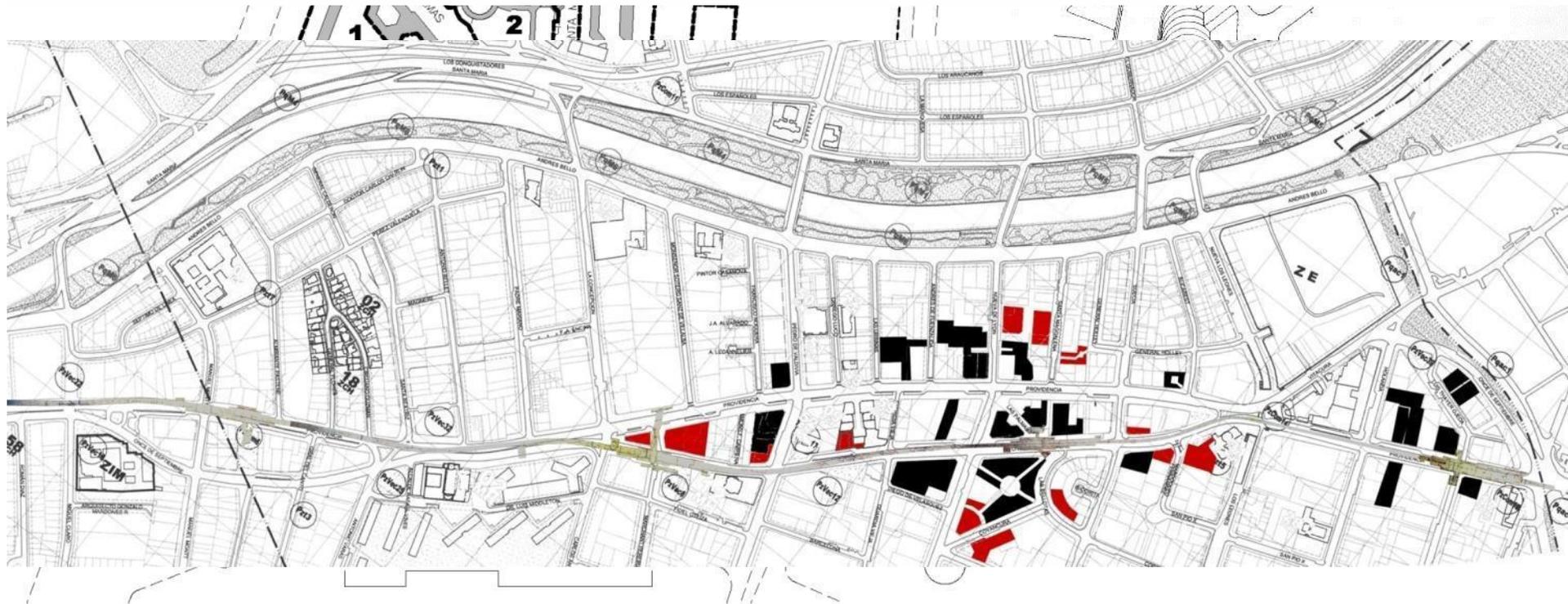


REGENERACIÓN URBANA A PARTIR DEL INCREMENTO DE LA MOVILIDAD

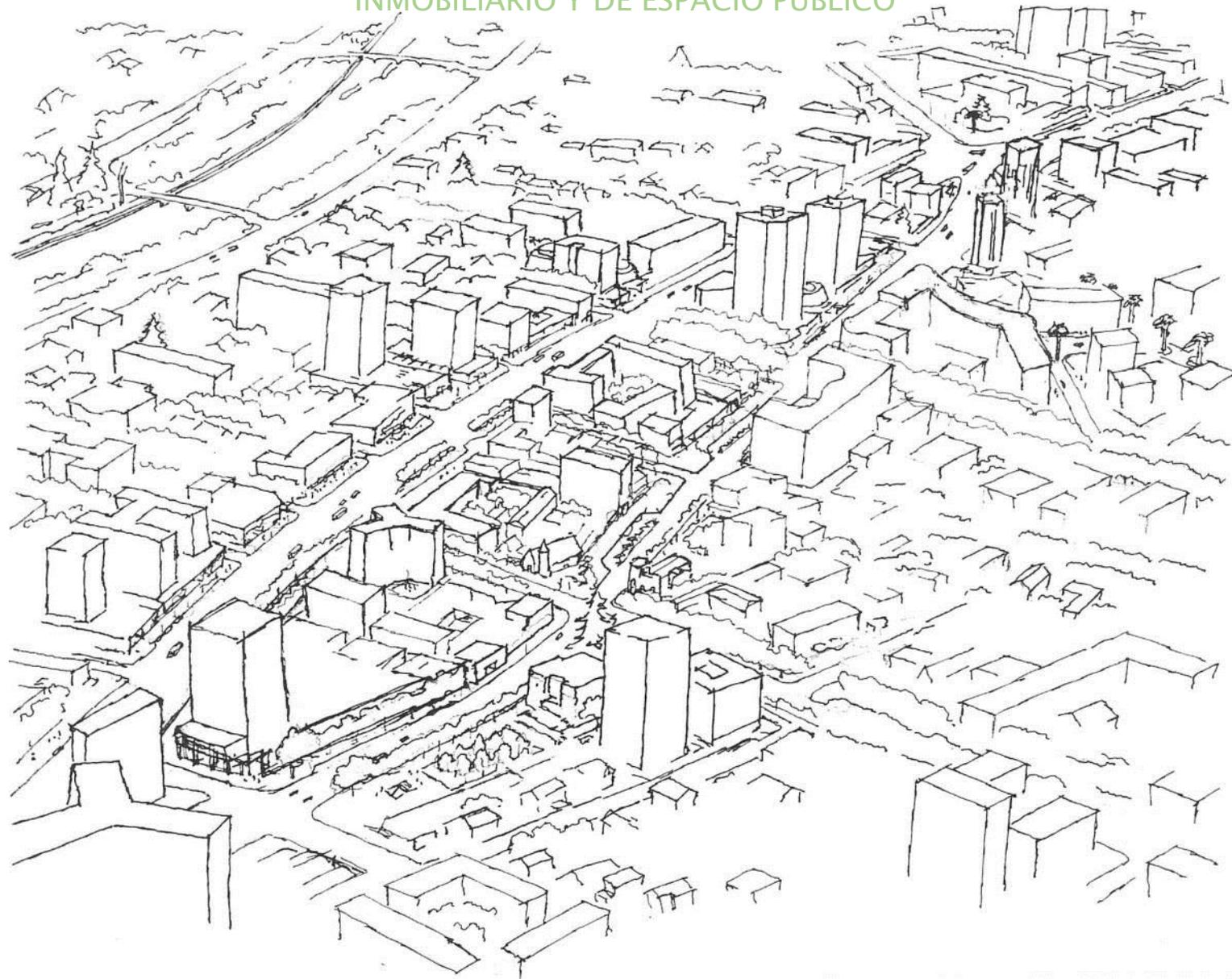


LOS LEONES/ desarrollo pieza a pieza

ESTACION + EDIFICIOS + GALERIAS Y PASAJES PEATONALES



METRO + NUEVA AVENIDA + DESARROLLO  
INMOBILIARIO Y DE ESPACIO PÚBLICO



Croquis de Germán Bannen

## METRO, PROYECCIÓN Y DESAFÍOS

### PLAN MAESTRO DE TRANSPORTE SANTIAGO 2025

#### Objetivos generales:

Consensuar un plan de inversiones y de gestión equilibrado que promueva la provisión de transporte público de alta calidad y cobertura y logre atenuar la tendencia natural hacia el uso intensivo del automóvil.

Promover MAYOR DENSIDAD Y DIVERSIFICACIÓN DE ACTIVIDADES a lo largo de los EJES ESTRUCTURALES DE TRANSPORTE PUBLICO MASIVO

Promover la CAMINATA y EL TRANSPORTE EN BICICLETA

#### Propuesta intersectorial:

MOP – MINVU – MTT – MIDESAL – SEGPRES – GORE – METRO – EFE – TRANSANTIAGO

Objetivos:

Consensuar un plan de inversiones y de gestión equilibrado que promueva la provisión de transporte público de alta calidad y cobertura y logre atenuar la tendencia natural hacia el uso intensivo del automóvil.

Promover MAYOR DENSIDAD Y DIVERSIFICACIÓN DE ACTIVIDADES a lo largo de los  
EJES ESTRUCTURALES DE TRANSPORTE PUBLICO MASIVO

Promover la CAMINATA y EL TRANSPORTE EN BICICLETA

Propuesta intersectorial:

MOP – MINVU – MTT – GORE – METRO – TRANSANTIAGO

# PLAN MAESTRO DE TRANSPORTE SANTIAGO 2025

## SITUACIÓN BASE

53 PROYECTOS

### PARTICIÓN MODAL

Transporte privado 52%

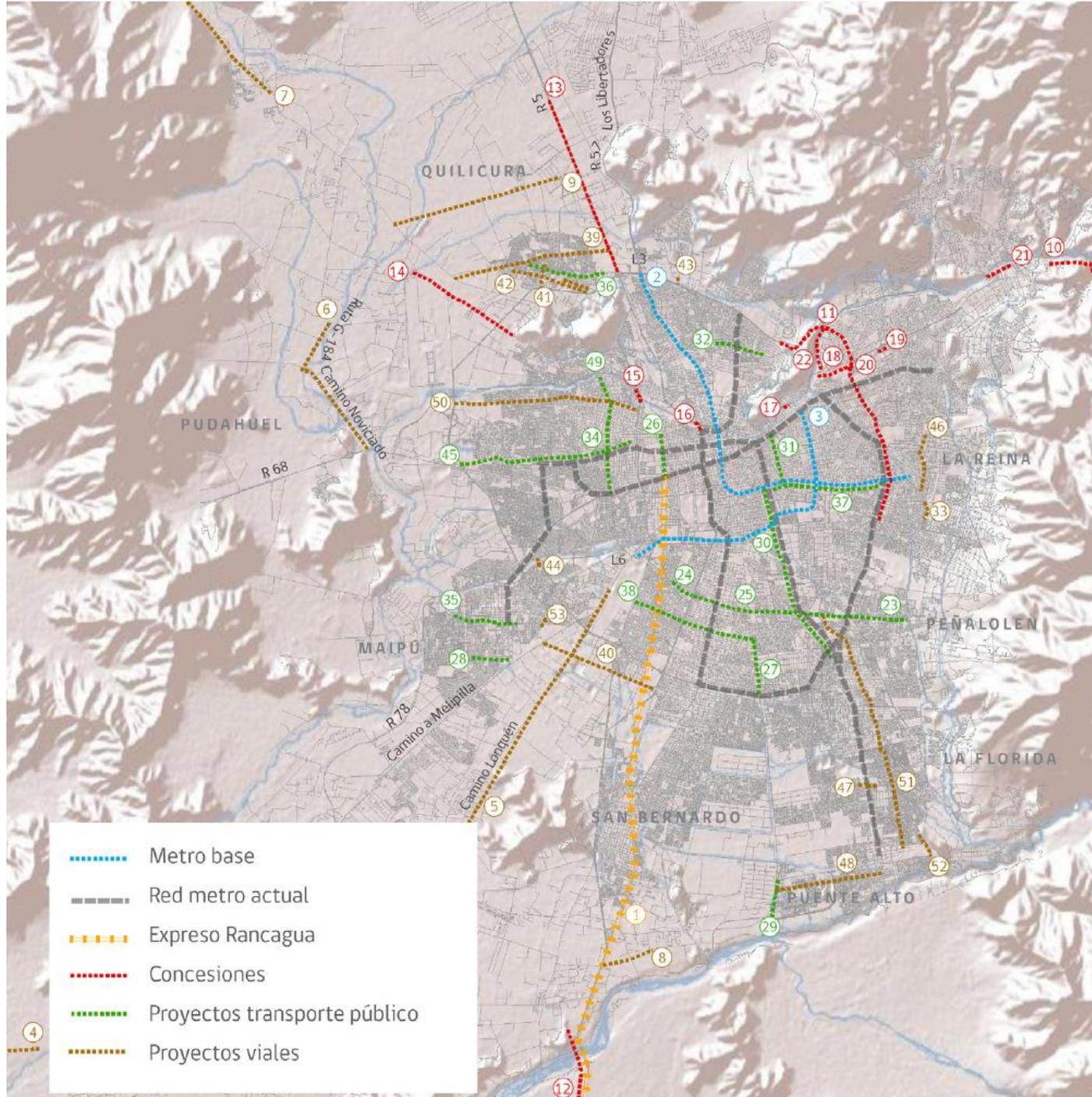
Transporte público 48%

Viaje medio transporte privado:

12 km/ 48 min/ **15,6 km/hr**

Viaje medio transporte público:

14 km/ 48 min/ **23,1 km/hr**



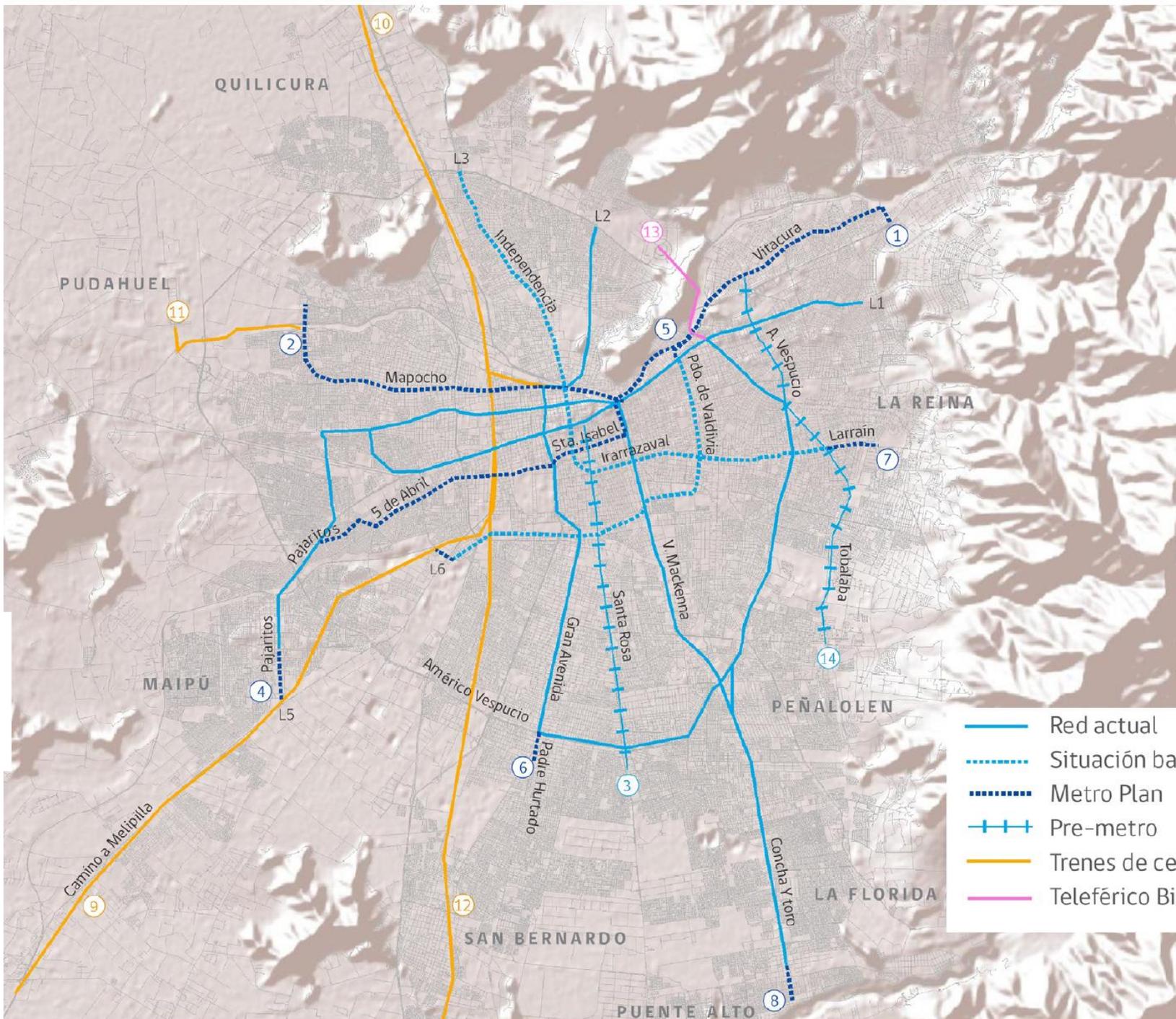
# PLAN MAESTRO DE TRANSPORTE SANTIAGO 2025

## SITUACIÓN PROPUESTA

SP: 185 estaciones y 223 km  
SB: 136 estaciones y 140 km (2018)

73 PROYECTOS  
22,7 mil millones USD

1. metro, trenes y otras tecnologías
2. Ciclovías (236 + 856 KM)
3. Proyectos viales para transporte público
4. Proyectos viales concesionados
5. Proyectos viales de alcance local

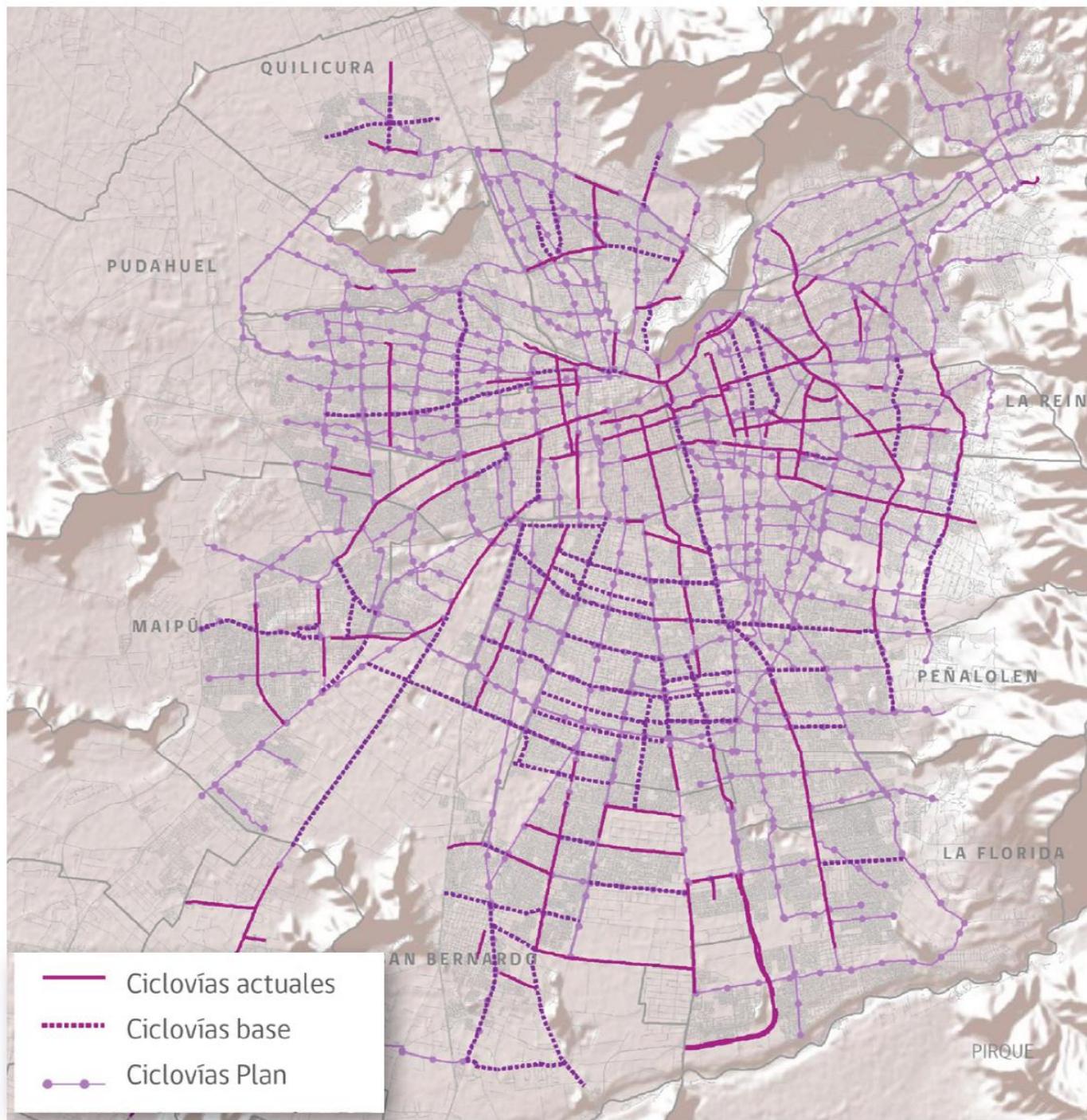


# PLAN MAESTRO DE TRANSPORTE **SANTIAGO 2025**

## SITUACIÓN PROPUESTA

73 PROYECTOS  
**22,7 mil millones USD**

1. metro, trenes y otras tecnologías
2. Ciclovías (236 + 856 KM)
3. Proyectos viales para transporte público
4. Proyectos viales concesionados
5. Proyectos viales de alcance local

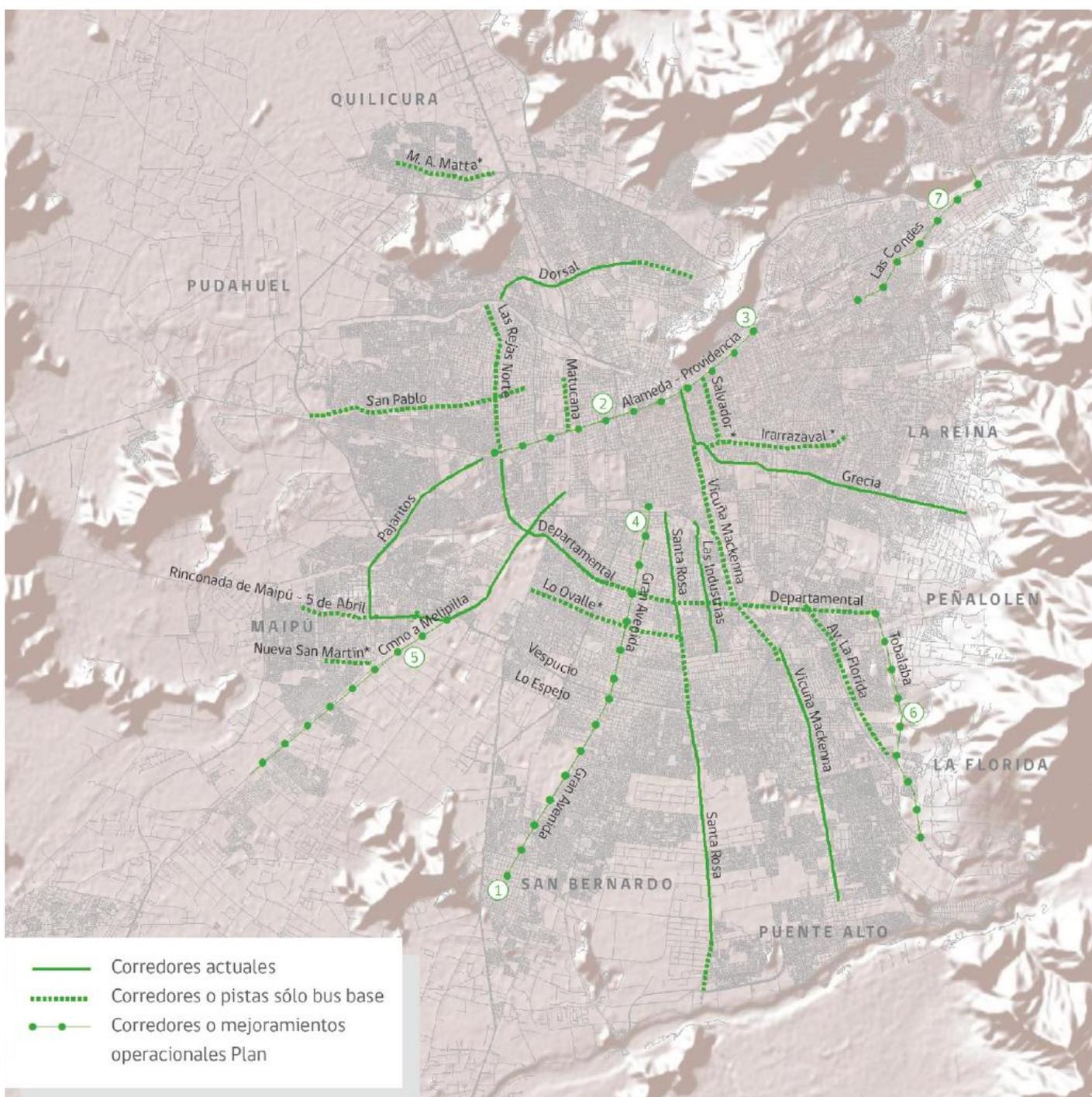


# PLAN MAESTRO DE TRANSPORTE **SANTIAGO 2025**

## SITUACIÓN PROPUESTA

73 PROYECTOS  
**22,7 mil millones USD**

1. metro, trenes y otras tecnologías
2. Ciclovías (236 + 856 KM)
3. Proyectos viales para transporte público
4. Proyectos viales concesionados
5. Proyectos viales de alcance local

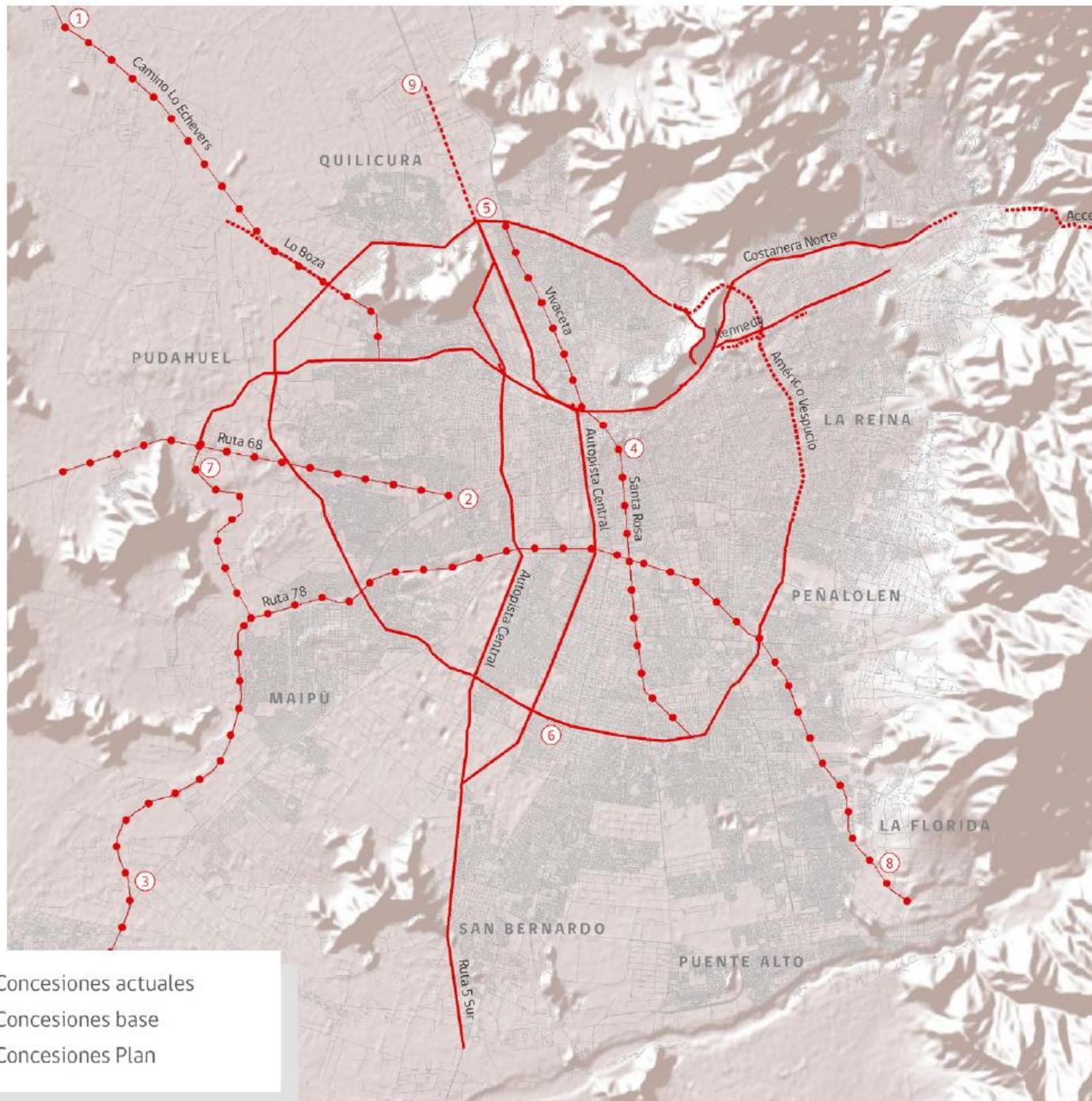


# PLAN MAESTRO DE TRANSPORTE **SANTIAGO 2025**

## SITUACIÓN PROPUESTA

73 PROYECTOS  
**22,7 mil millones USD**

1. metro, trenes y otras tecnologías
2. Ciclovías (236 + 856 KM)
3. Proyectos viales para transporte público
4. Proyectos viales concesionados
5. Proyectos viales de alcance local



SITUACIÓN  
PROPUESTA

**Tabla 8.10: Partición modal estimada al año 2025 punta mañana 7:30 - 8:30**

Modo	Situación base		PMTS 2025	
	Viajes	%	Viajes	%
Transporte privado	743.000	58	707.500	55
Transporte público	546.500	42	582.000	45
<b>Total</b>	<b>1.289.500</b>	<b>100</b>	<b>1.289.500</b>	<b>100</b>

(16)

**Tabla 8.11: Indicadores globales transporte privado 7:30 - 8:30**

	Tiempo	Distancia (km)	Velocidad (km/hr)
Situación base	47,6	12,4	15,6
PMTS 2025	40,9	12,6	18,5

**Tabla 8.12: Indicadores globales transporte público 7:30 - 8:30**

	Tiempo medio (min)				Distancia media (km)		Velocidad (km/hr)
	Acceso	Trans.	Espera	A bordo	Total	Viaje	
Situación base	6,4	1,1	6,9	34,1	48,5	13,1	23,1
PMTS 2025	6,2	1,3	5,7	29,1	42,2	13,6	28,0

**FIGURA 8.9: TIEMPO TOTAL PROMEDIO DE VIAJES EN RED COMPLETA PUNTA MAÑANA (MIN)**



(15)

7 3 P R O Y E C T O S

1. metro, trenes y otras tecnologías
2. Ciclovías (236 + 856 KM)
3. Proyectos viales para transporte público
4. Proyectos viales concesionados
5. Proyectos viales de alcance local

## DESAFÍOS

Desarrollo del marco normativo e institucional para articular la planificación metropolitana a escala comunal

Diseño de instrumentos normativos y de gestión para la integración de la planificación urbana y de movilidad

Relevamiento de la planificación y gestión a escala comunal, para convertir la accesibilidad privilegiada en atributo de urbanidad: calidad e intensidad de vida urbana

Articulación de inversión pública e inversión privada a escala local:

MOVILIDAD, DESARROLLO INMOBILIARIO Y DESARROLLO DEL ESPACIO PUBLICO

(EL EDIFICIO LA CALLE)



M U C H A S   G R A C I A S