

PLAN REGULADOR COMUNAL DE ANTUCO

PLAN REGULADOR COMUNAL DE ANTUCO



Anexo 1 Estudio de Capacidad Vial

I. MUNICIPALIDAD DE ANTUCO

ÍNDICE

METODOLOGÍA.....	2
1.- INFORMACIÓN GENERAL.....	2
2.- CARACTERIZACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE ACTUAL.....	3
3.- CARACTERIZACIÓN DEL USO DE SUELO COMUNAL.....	4
4.- DEFINICIÓN DEL ESCENARIO DE DESARROLLO URBANO.....	5
5.- PREDICCIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE.....	6
6.- ANÁLISIS DE FACTIBILIDAD VIAL.....	6

METODOLOGÍA

De acuerdo a la Metodología para elaborar estudios de capacidad vial de planes reguladores, contenida en el texto de 1997 del Ministerio de Vivienda y Urbanismo denominado “Capacidad Vial de los Planes Reguladores - Metodología de Cálculo”, las comunas para efectos de determinar si requieren un Estudio de Capacidad Vial, se clasifican de acuerdo a la magnitud de su población, proporción de población urbana y especialización económica. En el caso de la comuna de Antuco, según los datos censales de 2002, su población alcanzó 3.908 habitantes, menor a 30.000 habitantes, fijados como límite entre comunas menores e intermedias; población que en un 50,6% es urbana, menor que el 70% fijado como límite en urbano y rural.

Por lo anterior, la metodología desarrollada para el Estudio de Capacidad Vial se basará en lo indicado en texto “Capacidad Vial de los Planes Reguladores - Metodología de Cálculo”, en lo referente al caso de las comunas menores.

1.- INFORMACIÓN GENERAL

La comuna de Antuco posee una red vial cuya característica principal consiste en tener la ruta internacional Q-45, la cual une la VIII Región con el Paso de Cupulhue y con el poblado de Chos Malal en Argentina. Esta ruta internacional se encuentra pavimentada hasta el cruce del estero El Toro, unos 17km hacia el oriente de la ciudad de Antuco, posteriormente el camino es de ripio.

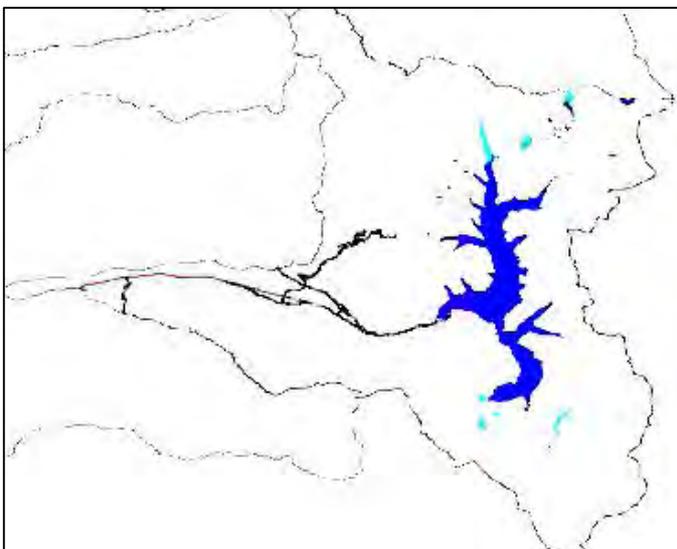
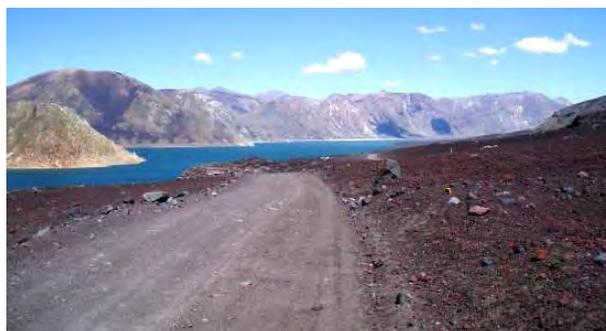


Ilustración Red Vial Comunal

La red vial se caracteriza por ser de baja densidad, siendo la ruta internacional la columna vertebral de conexión de toda la comuna. Esto se refleja en la existencia de muchas vías secundarias no pavimentadas que convergen hacia la ruta Q-45, desde todo el territorio de la comuna, tal como se bosqueja en ilustración adjunta.

FOTOS SUR PLAN NOVIEMBRE 2006- FEBRERO 2007



La jerarquía actual de la red vial comunal considera la ruta internacional con sus 79,45km pavimentados (36% de Hormigón y 64% de Asfalto) como vía de primer nivel y el resto de vías alimentadoras como vías secundarias, todas ellas de tierra o ripio.

Esta jerarquía se refleja en el tránsito medio diario anual que presenta la red vial comunal. En la bifurcación Canteras de la Ruta Q-45, el TMDA alcanzaba los 1.950 veh/día para el año 2005, con una tasa de decrecimiento del orden del 6%. Sobre la misma ruta, en la bifurcación El Toro el TMDA no supera los 180 veh/día en dirección hacia Antuco y los 90 veh/día en dirección a Los Barros.

2.- CARACTERIZACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE ACTUAL

La red vial urbana de Antuco, que incluye Villa Las Rosas y Villa Peluca, es principalmente lineal en el sentido Este - Oeste (Los Ángeles - Paso de Cupulhue). Esta característica se debe, entre otras causales relacionadas con las restricciones propias del terreno (orografía, cauces naturales, formaciones rocosas, etc.), a la existencia de la ruta internacional Q-45 que une Los Ángeles (y la Ruta 5 Sur) con el Paso de Cupulhue.

Debido a ello, la conformación de la red vial urbana ha sido desarrollada en función del eje internacional, intentando aplicar un damero español tradicional en Antuco, no así en Villa Las Rosas y Villa Peluca, cuyo desarrollo vial es bastante más precario.

La principal característica de la red vial urbana radica en su escasa pavimentación. En efecto, salvo por Los Carrera y los pasajes de las poblaciones del sector oriente de Antuco, el resto de la red presenta caminos de ripio.

Lo anterior ha implicado que los servicios de transporte público interurbano existentes operen desde calle Los Carrera, utilizando la vía internacional como Terminal. Desde el punto de vista de servicios de transporte público urbanos, debido a la poca extensión de la red vial, éstos no existen.



CALLE LOS CARRERA, ANTUCO

• Potencialidades y Restricciones asociadas a Conectividad y Accesibilidad

La situación actual de la red vial comunal presenta un estancamiento en su desarrollo. Los antecedentes con que se cuenta, indican que entre los años 2004 y 2005 la pavimentación en la comuna no superó el 2%, centrándose en la pavimentación de aprox. 2,0km de la ruta Q-45. Sin embargo, asociado a la potencialidad turística de la comuna, desde un punto de vista de la vialidad y transporte se debe necesariamente considerar la pavimentación de toda la ruta internacional hasta el paso de Cupulhue.

El resto de la red presenta un estándar de ripio y tierra, alcanzando en los sectores menos transitados el estándar de huella, siendo posible su tránsito sólo con vehículos todo terreno. La proyección futura de la actual red comunal no presenta ningún tipo de nuevo trazado en la comuna. Incluso hasta donde se ha logrado recabar información, no existen proyectos de pavimentación de la red vial comunal en el corto y mediano plazo. Paralelamente, se considera necesario potenciar algunas vías secundarias que conectan los centros poblados de menor

jerarquía de la comuna con el eje Q-45, con un mejoramiento de éstas. Esta condición permite prever conjuntamente un potencial desarrollo del transporte público, el que actualmente se circunscribe a las localidades que quedan sobre la ruta Q-45 y llegando solo hasta Abanico por el oriente.

Empresa	Origen	Destino	Frecuencia
Buses Inter Sur	Antuco	Santiago	2 veces al día
Buses Inter Regional	Villa Peluca	Santiago	2 veces al día
Buses Volcán	Los Ángeles	Abanico	1 vez al día
Buses Ers Bus	Abanico	Los Ángeles	8 veces al día

• Circulaciones

La situación actual de la red vial urbana presenta un estancamiento en su desarrollo. Los antecedentes con que se cuenta, indican que los escasos recursos propios del municipio son dirigidos a otras necesidades de mayor urgencia o a objetivos estratégicos de largo plazo (educación).

En consecuencia, la proyección futura de la actual red urbana no presenta ningún tipo de nuevo trazado en la comuna. Incluso hasta donde se ha logrado recabar información, no existen proyectos de pavimentación de la red vial comunal en el corto y mediano plazo.

3.- CARACTERIZACIÓN DEL USO DE SUELO COMUNAL

En cuanto a las densidades de ocupación en el área urbana la propuesta responde a la diversidad de formas de ocupación, que se observan actualmente, desde muy bajas y de carácter semirural a relativamente altas representadas principalmente por conjuntos habitacionales de vivienda social, proponiendo tres tipologías:

- Alrededor del área central de Antuco constituida por la “**Zona de Equipamiento**” se consulta - tanto en el sector norte como en el sector sur - una “Zona de Densidad Media”, preferentemente residencial, tangencial y a lo largo de toda la extensión de la **Zona de Equipamiento**. La continuidad entre las dos zonas reconoce las ventajas que presenta -para los habitantes- la cercanía al centro de servicios, como también el impacto positivo que una mayor densidad puede tener en la generación de servicios y equipamientos lográndose una mayor diversificación en la “**Zona de Equipamiento**”.

La propuesta al reconocer y responder a la dualidad observada entre baja densidad y bolsones de alta densidad no opta por proponer la tradicional gradiente hacia la periferia sino que los bordes tanto de la “Zona de Densidad Media” como de la “Zona de Equipamiento” interactúan directamente con zonas de distintas densidades.

- En el sector sur - oriente de Antuco se propone una “Zona con Densidad Apta para Vivienda Sujeta a Programa” directamente ligada a la “Zona de Equipamiento” de manera de integrar estas poblaciones, usualmente de bajos ingresos, a la zona de equipamiento y al eje estructurador constituido por la Carretera. Una situación de proximidad física que permita la integración de la vivienda social con los beneficios de ser parte de un asentamiento urbano.

En el sector norte de Antuco se establece otra “Zona con Densidad Apta para Vivienda Sujeta a Programa” disminuyendo el espesor de la “Zona de Densidad Media” de manera de también lograr una mayor integración urbana de los residentes de menor nivel económico, evitando así

su marginación a periferia lejanas con los consabidos efectos negativos en cuanto a su accesibilidad a servicios y funciones urbanas.

- La “Zona de Densidad Baja” que se emplaza desde el extremo poniente de Antuco y se expande a lo largo del borde con la precordillera permite continuar con el carácter semi rural y de baja diferenciación con el espacio rural que actualmente caracteriza al espacio urbano de la ciudad. Zona de integración entre el espacio habitado y el natural con el objetivo de responder y valorizar el emplazamiento de Antuco en un entorno natural de gran atractivo. Baja densidad orientada tanto al habitar semirural, como a actividades turísticas y de casa de agrado.

Esta integración con lo natural da lugar a que en la propuesta se consideren corredores verdes preferentemente en el sentido oriente - poniente reconociendo en el sector sur la interacción de la ciudad con el espacio natural y en el sector norte a lo largo del canal Pinochet como borde hacia el espacio natural de la explanada hacia el cajón del río Laja.

4.- DEFINICIÓN DEL ESCENARIO DE DESARROLLO URBANO

En relación a la vialidad estructurante la propuesta, reconociendo, la importancia de la Ruta Q-45 como eje estructurador de Antuco - en el sentido longitudinal - conserva ese rol de manera de beneficiar la economía de Antuco explotando su situación de paso de flujos turísticos y consecuentemente incrementando su oferta de actividades e incentivando el desarrollo de un turismo de “permanencia”.

Esta vía estructurante se complementa en la propuesta con dos ejes transversales interiores tanto en el sector norte como en el sector sur de manera que los flujos internos en el sentido oriente - poniente, se puedan producir eficientemente sin sobrecargar para ese tipo de flujos la Carretera. Ejes viales que con el objetivo de lograr mayor interioridad e integración al interior de los dos grandes sectores constituyentes de la ciudad de Antuco.

A los dos ejes de vialidad estructurantes interiores de Antuco, la propuesta agrega dos ejes viales Verdes, también longitudinales y emplazados en los bordes norte y sur de la ciudad generando un perímetro de integración con el paisaje natural y el espacio rural.

La estructura vial se completa con 3 ejes transversales, en el sentido norte - sur como elementos integradores de los dos grandes sectores de la ciudad divididos por la Carretera. La carretera como eje estructurante de la ciudad es a su vez una carretera interurbana y de penetración a los atractivos turísticos de la Laguna del Laja, el Volcán Antuco y la Cordillera. El hecho de su multifuncionalidad en cuanto a flujos y que se constituya en urbana al pasar por Antuco, hace recomendable restringir los cruces transversales en la Carretera, optando por potenciar aquellos que crucen el interior de la “Zona de Equipamiento” de manera de lograr la integración entre los sectores Norte y Sur y potenciar la zona central de la ciudad.

En el borde norte del tramo oriente de la carretera se consulta un área rural y una “Zona Habitacional y Baja Densidad” que reconoce la tendencia a asentamientos de baja densidad y de carácter semi rural con baja diferenciación con el espacio rural de manera de conservar la integración entre el espacio habitado y natural. Para esta zona se consulta una vía estructurante interior que absorba sus flujos internos más una transversal de conexión con la carretera que se agrega a las tres existentes.

5.- PREDICCIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE

En el contexto regional, la comuna presenta una favorable posición para la penetración hacia la cordillera ya que está atravesada por el camino internacional; sin embargo, esta buena relación afecta al sistema de centros poblados por la fuerte dependencia hacia la capital provincial. De todos modos, la falta de integración con los grandes sistemas productivos regionales, se explica por la distancia que separa a la comuna de la zona Concepción-Talcahuano.

Una posibilidad de mejorar las relaciones territoriales de la capital comunal, es la total pavimentación del camino internacional, ruta Q-45, que comunicaría la capital provincial de Los Ángeles con la provincia argentina de Neuquén a través de la comuna de Antuco.

Respecto de la conectividad comunal existe una red de caminos rurales que se extienden hacia el sur de la comuna; no obstante, la complejidad del relieve y las condiciones climáticas ha derivado en daños a las vías afectando las posibilidades de relación de diferentes sectores del área rural, especialmente, porque el sistema de transporte público comunica sólo parcialmente a la cabecera comunal con el territorio comunal.

6.- ANÁLISIS DE FACTIBILIDAD VIAL

Según lo indicado en los puntos anteriores, la vía de mayor importancia en la comuna corresponde a la calle Los Carrera, la cual conecta al centro urbano con la ruta proveniente de la ciudad de Los Ángeles. Por lo anterior, el análisis de capacidad vial se centra en las características de esta vía.

Se debe notar que el ancho actual de la calle Los Carrera no genera problemas de capacidad en la vía, por lo cual, debido a que no se constatan proyectos en la comuna ni crecimientos de población que generen nuevos polos de atracción Origen-Destino, se puede indicar que en el futuro no serán necesarias intervenciones sobre la vía para satisfacer nuevas necesidades.

Eduardo Valenzuela Freraut
Ingeniero Civil
Master of Drts in Transport Studies