



---

CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION

INTERVENCION DEL SEÑOR PRESIDENTE

DON ALFREDO SCHMIDT MONTES

COMO PANELISTA EN MESA REDONDA

"EL PROBLEMA DE LA MOVILIZACION EN SANTIAGO"

ORGANIZADO POR EL COLEGIO DE INGENIEROS DE CHILE

SANTIAGO, JUEVES 4 DE JUNIO DE 1992.

---

---

CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIONTRANSPORTE URBANOINFRAESTRUCTURA NECESARIA

El crecimiento de la población de la provincia de Santiago y la expansión de su nivel de actividades, ha modificado la demanda de transporte, aumentando el número de viajes, redistribuyendo la forma en que estos se efectúan en la ciudad y la proporción en que participan los distintos medios de transporte.

Como resultado, nuestro sistema de transporte urbano se ha convertido en uno de las principales causas de los graves niveles de contaminación atmosférica y de congestión vehicular que hoy se registran.

Las medidas de restricción vehicular y la licitación de calles para uso de la movilización colectiva buscan, precisamente, disminuir estos niveles.

La Política Nacional de Desarrollo Urbano plantea absorber este crecimiento mediante un proceso de densificación. Sin embargo, los instrumentos de planificación del desarrollo urbano existentes, principalmente el Plan Intercomunal de Santiago y los Planes Reguladores comunales, no responden a las pautas generales entregadas por esta Política y sus proposiciones principales no se ajustan a las necesidades del Santiago de hoy.

La estructura administrativa vigente, hace posible la existencia de comunas preocupadas sólo del desarrollo circunscrito a su territorio, sin tomar en cuenta la existencia de problemas similares o situaciones absolutamente distintas en las comunas vecinas, lo que dificulta la realización de estudios debidamente coordinados, para su posterior aplicación.

Por falta de esta coordinación, los Ministerios que operan en el campo del Desarrollo Urbano, tienen serias limitaciones para establecer una ordenación jerarquizada de sus acciones.

Paradójicamente, estos graves problemas son producto del crecimiento económico, que ha posibilitado a un mayor número de chilenos el acceso a la vivienda, y al automóvil propio.

La solución integral del problema global del crecimiento de Santiago excede las posibilidades de proposiciones aislados de soluciones viales.

La Cámara considera imprescindible diseñar un programa de transporte urbano que forme parte de un nuevo gran Plan de Desarrollo de Santiago, para lo cual debieran considerarse los siguientes aspectos:

1. Adecuación de la estructura Política-Administrativa a los requerimientos del estudio y aplicación de un nuevo plan de desarrollo. En ese sentido es esencial:
  - La creación de una instancia ejecutiva-coordinadora a nivel provincial, por sobre las autoridades comunales, que vele por el cumplimiento del Plan, y que compruebe su vigencia.

- La creación de la Subsecretaría de Urbanismo, que jerarquice la función urbana y permita una relación equilibrada entre vivienda y urbanismo.
2. Utilización de todos los estudios existentes en las distintas reparticiones del Gobierno Central y en las Municipalidades, tales como:
- el Plan Intercomunal de Santiago, con todos sus estudios sectoriales, y los planes Reguladores de todas las comunas.
  - El proyecto de aprovechamiento vial de ambas riberas del Río Mapocho, realizado por el SEREMI Metropolitano de Vivienda y Urbanismo.
  - El estudio de Evaluación y Desarrollo del Transporte Urbano de la Ciudad de Santiago (ESTRAUS).
3. Participación de todas las instancias cuya motivación sea producto de un interés permanente por el problema.
4. Diseñar nuevas formas de financiamiento, distintas de las consideradas en los presupuestos ordinarios, como por ejemplo:
- \* La aplicación del Sistema de Valorización Urbana, mecanismo financiero consistente en un gravamen transitorio y de corto plazo, que la comunidad se impone en forma libre y voluntaria, que hace factible la realización de proyectos que beneficien a un sector determinado de propietarios, valorizando sus predios mediante la ejecución de obras financiadas total o parcialmente por ellos mismos.
  - \* Aplicación del Sistema de Concesiones, mediante el cual podrían realizarse obras tales como:
    - Vías de uso específico para tránsito de vehículos pesados.
    - Autopistas de penetración al centro de la ciudad.

- Caminos reservados para omnibuses.
  - Nuevas Líneas de Metro y Semi-Metro.
  - Líneas de Tranvías Eléctricos.
5. Otorgar una mayor prioridad a aquellas soluciones que, aprovechando algunas características de Santiago, sean factibles de realizar con un menor costo. Por ejemplo:
- Vías de uso específico, utilizando el trazado y los terminales de ferrocarril existentes. (Ejemplo: San Eugenio).
  - Habilitación de las pasadas bajo nivel en la Alameda, que quedaron hechas cuando se construyó la Línea 1 del Metro.
6. El alto costo de este tipo de obras y el largo período de vida útil que se les exige, obligan a una elección cuidadosa de la solución, la que no debiera estar limitada por temores o falta de imaginación, justificados a menudo por la escasez de recursos económicos. Son numerosos los ejemplos, en que la comunidad ha terminado pagando durante el período de uso de la obra, un costo claramente superior a lo que se ahorró en el período de ejecución.

Cumple esta condición la proposición de una red de vías rápidas para Santiago. En ella se propone realizar grandes obras como parte de un audaz proyecto que contribuiría a la solución definitiva del problema de la circulación vehicular, que sin alguna constituye una excelente idea que deberán considerar quienes tienen la responsabilidad de estudiar el problema del Desarrollo de Santiago.

Cualquier proyecto de esta naturaleza debe empalmar con la trama vial existente, respetar tradiciones y formas de vida ciudadanas y vecinales, y considerar que, frente a la desventaja de desarrollar la vialidad en una ciudad demasiado extendida, donde las distancias resultan críticas, se presentan otros factores favorables, tales como la topografía, el subsuelo, la existencia de cursos de agua que ofrecen costaneras aún poco desarrolladas, que parecieran indicar que las desnivelaciones de las vías, aéreas o subterráneas, soluciones con un alto costo económico, ambiental y estético, tal vez sean necesarias sólo en situaciones puntuales.

Un aspecto complementario muy importante es el de los estacionamientos.

Nunca se ha estudiado, a nivel de ciudad, una solución a este problema. ¿Hasta qué punto contribuyen a la congestión vehicular los estacionamientos controlados por parquímetros en las calles céntricas, el uso de las vías como lugares de estacionamiento en algunas comunas residenciales, o el desincentivo que significa al inversionista, que se interese en construir para estos fines, la existencia de estos estacionamientos gratuitos?

Como una solución la Cámara considera importante permitir y estimular el uso del subsuelo de los bienes nacionales de uso público, alternativa que debiera estar respaldada por una legislación que permita su aplicación en todos los lugares que sea necesario, de tal modo que se constituya en otra de forma de participación de la iniciativa privada.

Este problema adquiere otras características cuando se refiere al transporte masivo de carga o de pasajeros, caso en que la localización de los estacionamientos o terminales debe considerarse sólo en áreas periféricas, salvo en situaciones especiales, como la planteada anteriormente, de utilizar el trazado de vías ferreas existentes como vías de uso específico.

La ejecución de un nuevo plan de desarrollo para el Sistema de Transporte Urbano para la totalidad de la Metrópolis, en el que hayan sido considerados en forma debida todos los aspectos que garanticen una mejor calidad de vida para sus habitantes, permitirá contar con un Programa de Obras de Infraestructura para Transporte que significará, por una parte, enfrentar con las herramientas adecuadas la solución de los graves problemas de nuestra ciudad y, por otra, abrir la posibilidad de ejecución de grandes obras que constituirán una importante fuente generadora de progreso y nuevos empleos.

GLM/merg

261.

