

EL TRIÁNGULO DE LAS BERMUDAS



En un radio de dos kilómetros, desde la Rotonda Pérez Zujovic, se están construyendo 415 mil metros cuadrados en obras inmobiliarias, además del conflictivo túnel El Salto. En un área donde tres municipalidades y el gobierno ponen la ley, pero no el orden, y en el cual el parque automotriz ha subido a un ritmo del 7 % anual, el futuro se ve congestionado. La solución, afirman, debe ser global.

Por Jorge Velasco Cruz • Fotos Vivi Peláez

La situación es clara y no muy alentadora. En un radio de dos mil metros que rodea a la Rotonda Pérez Zujovic se planean construir 415.000 metros cuadrados en obras inmobiliarias adicionales a los 1.057.000 que ya existen. Grandes proyectos, como Costanera Center, Titanium La Portada, Santa Rosa de Las Condes, Alsacia, Territoria 3.000 y el Edificio BCI son sólo algunos de los 68 iniciativas que se emplazarán en este sector en los próximos años (comenzando a operar en 2009). Ellos, de paso, agregarán 25 mil nuevos estacionamientos en una zona que ya está saturada. Y por si fuera poco, en junio de 2008 se inaugurará el túnel Vespucio El Salto Kennedy, el cual intensificará el flujo vehicular en Los Conquistadores, Avenida El Cerro, Costanera y, por supuesto, en la mencionada rotonda.

Para Luis Eduardo Bresciani, jefe de la División de Desarrollo Urbano del Ministerio de Vivienda y Urbanismo (Minvu), el problema central que tiene el sector radica, por una parte, en la gran cantidad de metros construidos y por construir en un área limitada y, por otro, en el creciente número de automóviles que llegan, salen o pasan por este lugar.

A su vez, los problemas de infraestructura han colaborado fuertemente para que, por ejemplo, los 6 mil vehículos que circulan en hora punta por la Avenida Costanera Andrés Bello no encuentren espacio suficiente. “La rotonda Pérez Zujovic se debería haber eliminado hace mucho tiempo. No funciona porque está mal diseñada. La idea central de la rotonda es que los vehículos prácticamente no se detengan, que disminuyan levemente la velocidad y continúen su viaje.



Luis Eduardo Bresciani, jefe de la División de Desarrollo Urbano del Ministerio de Vivienda y Urbanismo (Minvu).



Así lucirá la torre Titanium La Portada una vez que finalicen las obras, proyectadas para el próximo año.

Entran y salen muy rápido; no hay fila ni cola para entrar”, afirma Manuel Albornoz, ingeniero en transportes de la empresa británica Mott MacDonald.

“La Pérez Zujovic tiene más de quince años de funcionar mal. Entonces, el argumento de que los nuevos proyectos van a ocasionar el problema es falaz”, afirma Andrés Villaseca, ingeniero civil y socio de la empresa AVC Estudios Urbanos, que ha realizado asesorías para Cencosud y Titanium. El problema del impacto de los futuros proyectos, señala, no radica en aquellos que son grandes, sino en los pequeños. “Por ser chicos nadie les toma mucha atención. Pero tres proyectos chicos forman uno grande”, dice.

¿QUIÉN PODRÁ AYUDARNOS?

Soluciones de infraestructura se han planteado muchas: que en un principio el túnel El Salto tenga sólo sentido sur-norte; realizar un tramo de la Costanera Sur de manera subterránea para distribuir mejor los flujos vehiculares de paso por la zona; construir dos nuevos puentes sobre el río Mapocho; remodelar el puente Lo Saldes; ensanchar la avenida Vitacura a tres pistas por sentido entre la Avenida 11 de Septiembre y la salida poniente de la Pérez Zujovic; eliminar definitivamente la rotonda para darle continuidad a Vitacura; hacer un nuevo túnel en Kennedy; construir un estacionamiento subterráneo con capacidad para dos mil vehículos en los faldeos del cerro San Cristóbal y vincularlo por una gran pasarela peatonal con el centro de

oficinas; realizar Vespucio Oriente a nivel, en túnel minero o en trinchera cubierta. Incluso, se habla también de la extensión del Metro hasta el mismo Costanera Center, aprovechando la cola de maniobra de la estación Tobalaba.

El costo de todas estas obras y algunas otras (sin considerar Vespucio Oriente) superaría los US\$ 1.000 millones. La forma de financiarlas sería por medio de los Ministerios (MOP, Vivienda y Urbanismo), vía concesiones, con aportes de las municipalidades o de las inmobiliarias. “El gobierno quiere cooperar con la solución, pero requiere que ésta sea una solución compartida entre todos los actores que se ven beneficiados por el mejoramiento de la zona”, explica Luis Bresciani.

Dentro de la múltiple cantidad de problemas involucrados con el desarrollo del área, hay dos que asoman con fuerza. El primero es la falta de tiempo. A la inauguración del túnel, se suman en 2008 la apertura del edificio Titanium La Portada y de algunas tiendas de Costanera Center. Si bien la puesta en marcha paulatina de los diversos proyectos da cierta holgura de tiempo —se calcula que en 2011 debieran estar plenamente operativos—, la extensa discusión de soluciones y la lentitud en la reacción de las autoridades podría demorar los plazos. Recién a comienzos del año que viene, el gobierno dará a conocer un estudio que evalúa en detalle las medidas de mitigación vial y otras obras que se requieren para un mejor funcionamiento de la zona hasta 2009.

El segundo inconveniente es que, en

algunos años más, las obras que se planean construir no serán suficientes y el espacio para realizar nuevas iniciativas es muy limitado. “En la medida que produces más vías para que los vehículos circulen, provee capacidad vial. Es una paradoja. Esto sucede porque al facilitar el desplazamiento se está enviando una señal errada de que es más fácil desplazarse. Y como resultado aumenta la demanda de vehículos”, explica Manuel Albornoz.

La solución, plantean los expertos, debe ser integral: disminuir la demanda de automóviles y mejorar el transporte público. “Ello permitiría revertir la tendencia al aumento de viaje en automóviles y mantener o idealmente incrementar el porcentaje de viajes en transporte público”, comenta Danilo Núñez, subsecretario de Transportes.



Danilo Núñez, subsecretario de Transportes.

PROBLEMA GLOBAL

Más allá de soluciones viales y de transporte puntuales, el problema de fondo —dice Javier Hurtado, gerente de Estudios de la Cámara Chilena de la Construcción— es que “Chile no tiene una política urbana”.

“La particularidad de este espacio es que tenemos la convergencia de tres comunas (Vitacura, Las Condes, Providencia). Y ésta es una situación que desde el punto de vista regulatorio en Santiago no está resuelto. Tres comunas convergen sobre un mismo espacio que tiene cierto nivel de congestión y toman decisiones que son independientes

entre sí”, afirma Bernardo Echeverría, presidente de la Comisión de Urbanismo de la Cámara Chilena de la Construcción. “Lo que nos preocupa —continúa— es que cuando se detectan ese tipo de situaciones, de alguna manera hay que generar las condiciones para que la acción regulatoria tenga en cuenta las intervenciones de los tres actores”. El problema, argumenta, es que falta una visión de conjunto que integre las diversas soluciones.

La solución, plantean los expertos, debe ser integral: disminuir la demanda de automóviles y mejorar el transporte público. “Ello permitiría revertir la tendencia al aumento de viaje en automóviles y mantener o idealmente incrementar el porcentaje de viajes en transporte público”, comenta Danilo Núñez, subsecretario de Transportes.

Luis Bresciani, en tanto, apunta que parte de los inconvenientes actuales se deben a que los planos reguladores y las normas de cada comuna fueron tratados en forma individual y no con una visión de conjunto. A ello hay que agregarle la falta de una autoridad bien establecida en la materia. “Las facultades metropolitanas en general, a nivel de gobierno, están para temas de escala macro. Pero todo este tipo de problemas de planificación en sectores muy específicos de la ciudad está entregado enteramente a la planificación comunal, lo cual obliga a reforzar ciertas capacidades de coordinación metropolitana para lugares tan particulares como éstos”, explica al jefe de la División de Desarrollo Urbano del Minvu.

El problema, según Danilo Núñez, ya está siendo atacado por el gobierno, gracias a la labor de la mesa de trabajo interministerial y al estudio “Análisis y Perfeccionamiento Metodología EISTU”. Con ello, afirma, al menos cuando se trate de zonas conflictivas, los estudios de impacto vial no deberán ser tratados “uno a uno”, sino considerando todos los proyectos en la zona y su impacto global, debiendo posteriormente cada uno financiar proporcionalmente las medidas de mitigación, de acuerdo a la cantidad de viajes que generen o atraigan.



RESPONSABLES

En una situación donde aparentemente no hay una autoridad bien establecida, parece al mismo tiempo que nadie es específicamente responsable de lo que sucede. “La ciudad es una responsabilidad compartida por todos. Es una responsabilidad de los gobiernos locales, que son los responsables de formular sus planes reguladores, y básicamente, de administrar los bienes nacionales de uso público. Pero también es una responsabilidad del gobierno central, particularmente en un área metropolitana. En las áreas metropolitanas el gobierno tiene una particular responsabilidad por buscar medidas de coordinación entre los municipios”, explica Bresciani.

Si bien para Javier Hurtado, el Ministerio de Obras Públicas (MOP) “es el responsable de proveer la infraestructura”, las municipalidades no quedan ajenas. Según el ingeniero, éstas, al haber otorgado un permiso de construcción, tienen que haber realizado un estudio adecuado de qué significa ese permiso, desde el punto de vista de la vialidad, como también el haber discutido un plan con el MOP para ver cómo se va a generar un proyecto de infraestructura para esa densidad.

Por su parte, en la Dirección de Tránsito de la Municipalidad de Providencia se limitaron a decir que “el Municipio sólo puede exigir aquello que está de acuerdo a las leyes”, Oscar Arévalo, de la Municipalidad de Las

Condes, le entrega la obligación al gobierno central, “quien ha concentrado el poder de decisión sin poner los incentivos necesarios para dejar de lado el uso del automóvil”.

¿Y las inmobiliarias? “Todo proyecto se instala donde la ley lo permite. No es menester de un proyecto ver si un lugar es complicado o no”, afirma Andrés Villaseca. “En la medida que la autoridad, en este caso las municipalidades, establece ciertas densidades en ciertas zonas, el rol del inmobiliario es aprovechar el sitio al máximo”, dice Hurtado. El gerente de Estudios de la CChC lo ve como una cuestión de economía: en un lugar donde el valor del terreno sube, la empresa inmobiliaria debe aprovechar la “constructi-

bilidad” del mismo y sacarle el máximo provecho, dentro de lo que la ley permite, para hacer su proyecto lo más rentable posible.

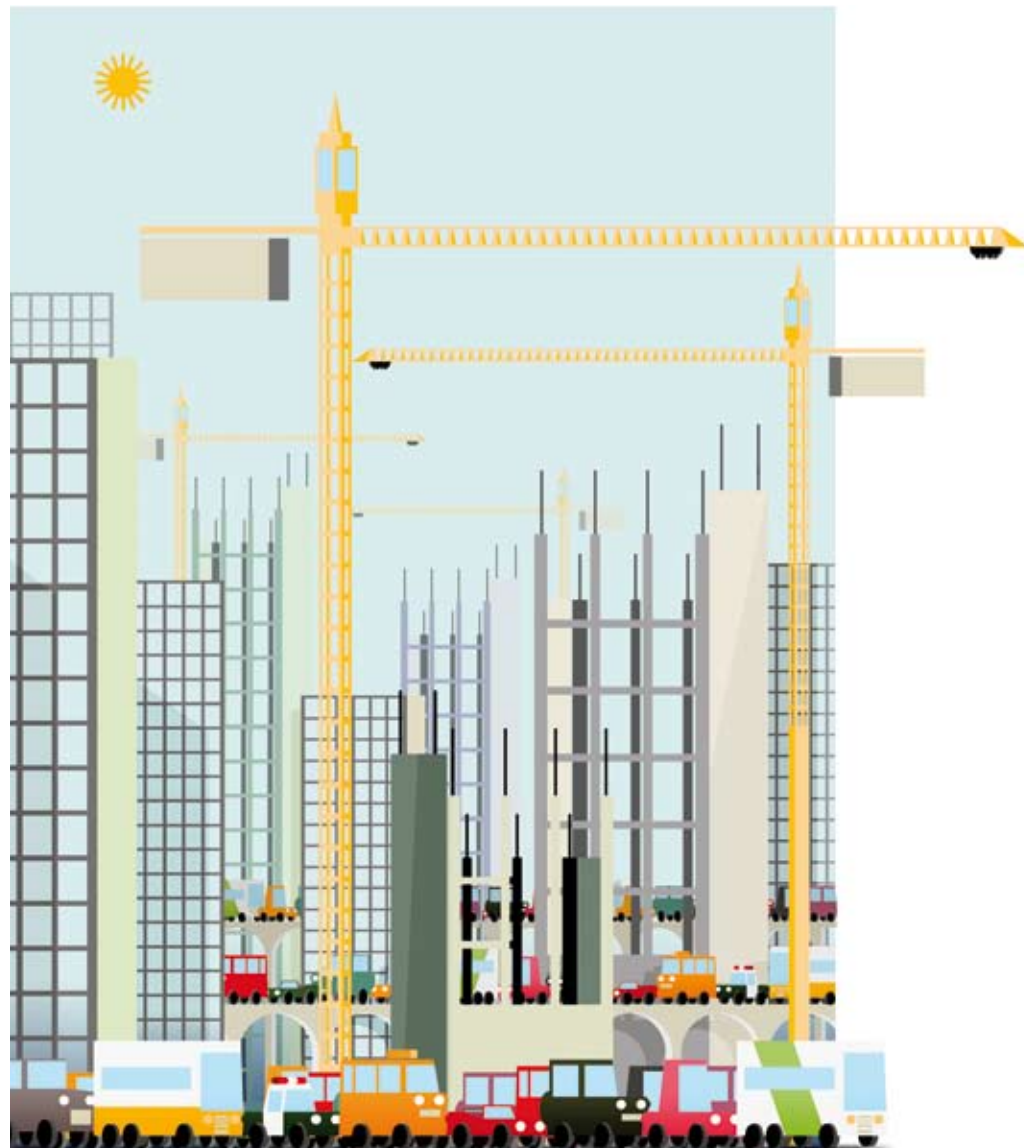
Independiente de quien sea el responsable, a diferencia de lo que está ocurriendo actualmente, para Javier Hurtado los desarrollos urbanos no deberían ser centralizados sino “condicionados”. “Haga lo que quiera donde quiera, pero hágase cargo

de las externalidades que está generando”, dice. En otras palabras: que los proyectos se responsabilicen no sólo de sus efectos inmediatos, sino que también de una zona de impacto más amplia. “Es evidente que estos grandes proyectos deberían contribuir con algunas inversiones en el barrio inmediato, que de alguna manera mitiguen su impacto”, comenta Bernardo Echeverría.

SOLUCIONES INTEGRALES

Para Manuel Albornoz, la solución pasa por construir un sistema de “transporte sustentable” que disminuya externalidades negativas, como la contaminación, la congestión y el ruido. Si bien el Metro sigue siendo una alternativa, Albornoz plantea la posibilidad de utilizar un sistema de tren liviano. La idea, de hecho, ya fue presentada al MOP en mayo de 2007 y está a la espera de que sea declarada de interés público. Se llama Tren del Río, tiene un costo de US\$ 100 millones, un plazo de construcción de tres años y uniría La Dehesa con el Metro Tobalaba. “Si yo voy a hacer un Metro (liviano o subterráneo), debería apuntarlo a los sectores de más altos ingresos. Entonces, desde el punto de vista social o de ingreso económico, probablemente un Metro se justifica mucho más en las líneas en las cuales baja gente de los vehículos porque las otras personas que anda en transporte público, ya están ahí. No tienes que incentivarlas, porque ya están arriba del transporte público”, explica Javier Hurtado.

Junto con un transporte público de calidad, dice Manuel Albornoz, se podría implementar un sistema de tarificación vial —al estilo de Londres o Singapur— para disminuir la demanda de vehículos. De esta forma se podrían recaudar fondos para el transporte público, internalizando en los automovilistas el uso de un recurso escaso. El cobro podría hacerse por medio del tag. El sistema, según explica el subsecretario de Transportes, ya se encuentra en estudio en dicha cartera.



POSIBLES CONSECUENCIAS

El posible colapso provocaría que algunas empresas emigren a otras áreas de la ciudad, como el centro de negocios que se está estructurando junto al Parque Araucano. “Tiene un costo porque se ha invertido en este barrio una cantidad importante y si esa inversión se deprecia, se deprecia la base de ingresos municipales, se produce menor renta de la propiedad inmobiliaria, se produce va-

cancia de los edificios de oficina”, opina Bernardo Echeverría. Javier Hurtado, a su vez, agrega que “el tema de la congestión en Sanhattan ya está afectando y va a afectar los precios. Porque la gente ya ha asumido que evidentemente hay un problema ahí... Ahora, en Chile en el tema de oficinas no hay mucha sobreoferta; de hecho, en oficinas el mercado está bastante acotado”. **EC**