

Debate: Transporte y Planificación Urbana este miércoles 1 de octubre

http://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/09/30/debate-transporte-y-planificacion-urbana-este-miercoles-1-de-octubre/?utm_source=feedburner&utm_medium=feed&utm_campaign=Feed:+PlataformaUrbana+%28plataforma+urbana%29%20

Por *Equipo Plataforma Urbana*

PUBLICADO EN: Calendario, Chile, Eventos, Transporte , teleférico, Teleférico Bicentenario



AgendaUrbana

DEBATE: TRANSPORTE y PLANIFICACION URBANA

—LOUIS DE GRANGE

—JUAN CARLOS MUÑOZ

—IVAN PODUJE

—NICOLAS VALENZUELA

A partir de una [entrevista realizada por el diario La Segunda](#) a Nicolás Valenzuela, Secretario Comunal de Planificación de la Municipalidad de Providencia, en la que abordó el proyecto [Teleférico Bicentenario](#), se generó un interesante debate con el arquitecto y académico, Iván Poduje.

El tema central del debate, que se dio a través de Twitter, es sobre la vinculación del teleférico con Transantiago mediante un mecanismo de integración tarifaria. Luego, este debate se trasladó a Plataforma Urbana, en donde cada uno escribió una columna en la que explicaba sus puntos de vista. (Columna de Nicolás Valenzuela: [-Tarifa integrada en el transporte público santiaguino](#) y columna de Iván Poduje: [-Transporte Público e Integración Social](#)).

Con el objetivo de conocer sus posturas, la [Escuela de Arquitectura de la Universidad Católica](#), organizó para este **miércoles 1 de octubre el debate Transporte y Planificación Urbana**, en el que participarán Nicolás Valenzuela e Iván Poduje, junto a Louis de Grange y Juan Carlos Muñoz.

Los temas que se tratarán y más detalles del encuentro a continuación.

En el debate se abordarán tres grandes temas:

1. Integración Tarifaria e Impacto en la Desigualdad: Caso Teleférico Bicentenario.
2. Financiamiento de Infraestructura de Transporte y su Impacto en la Desigualdad: Autopistas, Metro y Corredores de Transantiago.
3. Regulación del Suelo, Densificación, Expansión Urbana e Impacto en la Desigualdad: Providencia y el PRMS (límite urbano).

Cada expositor tendrá 3 minutos por cada uno de estos temas, más un minuto para las réplicas. La moderación estará a cargo de Rossana Forray, arquitecto y académica de la Facultad de Arquitectura y Estudios Urbanos de la UC.

Una vez finalizadas las exposiciones, el público podrá realizar preguntas.

El encuentro se realizará este miércoles 1 de octubre a las 19.15 horas en el Salón Sergio Larraín G-M de la Escuela de Arquitectura UC (Campus Lo Contador. El Comendador 1916, Providencia). Si bien anunciamos que el debate lo transmitiríamos vía streaming, los organizadores tuvieron problemas técnicos para ello. De todas maneras, contaremos con un video del debate.

Las columnas publicadas durante la última semana en Plataforma Urbana son:

1. [-Tarifa integrada en el transporte público santiaguino](#) – Por Nicolás Valenzuela. (Publicada el 25/09/14)
2. [-Transporte Público e Integración Social](#) – Por Iván Poduje. (Publicada el 26/09/14)
3. [-Respuesta a Iván Poduje sobre la Integración Tarifaria y Transporte Justo](#) – Por Nicolás Valenzuela. (Publicada el 29/09/14).

Comentarios (13)

ván dice:



Recomiendo a quienes asistirán a este debate, hacer caso omiso a todo lo que exponga Loius de Grange, de seguro dirá que todo se solucionará con más metro y más autos, y le tirará peste a las bicicletas. Hubiese sido bueno que se invitaran a otros expertos como Leonardo Basso y Sebastián Seriani.

RESPONDER

Septiembre 30, 2014 a las 14:24

Walter P dice:



DONDE ESTA EL VIDEO!?

RESPONDER

Octubre 2, 2014 a las 12:53

Constanza Martínez Gaete dice:



Hola Walter! Hoy publicamos los videos del debate y los puedes ver en este link

<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/10/03/transporte-publico-e-igualdad-videos-del-debate-transporte-y-planificacion-urbana/>

Saludos!

JUAN PABLO VIGNEAUX BRAVO dice:



REFLEXIONES Y COMENTARIO DEL FORO ORIGINADO POR EL TELEFÉRICO SANHATTAN-CIUDAD EMPRESARIAL:-TRANSPORTE Y PLANIFICACIÓN URBANAII

Se agradece a Plataforma Urbana proporcionarnos los videos del debate -Transporte y Planificación UrbanaII <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/10/03/transporte-publico-e-igualdad-videos-del-debate-transporte-y-planificacion-urbana/>, convocado por motivo de polémica originada por el Teleférico Sanhattan-Ciudad Empresarial

No obstante datos, información y discrepancias expuestas por panelistas en sus tiempos escasos de participación en cada tema planteado por la moderadora del foro, como también visto los contenidos de cartas opinión precedentes, estimamos aún débil la crítica y lo dicho en materia de análisis y diagnóstico que justifica la necesidad y existencia de este teleférico, asimismo, no se ha puesto el énfasis debido en la evaluación social y de bien común de esta inversión pública-privada, tampoco se ha hecho referencia a un contexto sobre política y desarrollo país de esta decisión de concesión del MOP, y no se ha mencionado, nos parece, todos los aspectos de impacto urbano en Santiago que provocará al funcionamiento de este proyecto de transporte público. Quisiera, humildemente, aportar al debate poniendo el foco en los puntos señalados, y, por tanto, colaboraremos formulando otras preguntas que creemos eran imperativo se respondieran por los expertos invitados, que a continuación responderemos adjuntando a éstas el debido respaldo de opinión con documentos publicados en medios de prensa o escritos, una selección que convierte a este comentario en un texto extenso, por tanto, ojalá se tomen el tiempo, y desde ya mis agradecimientos para el que se aventura en su lectura. Las preguntas son:

- 1.- ¿Cómo se origina y cuando nace la idea del Teleférico?
- 2.-¿ A quién sirve, cuál es la conveniencia social?
- 3.- ¿Qué explica la concesión del teleférico por el MOP?
- 4.- Otros puntos que deben precisarse.

- 1.- ¿Cómo se origina y cuando nace la idea del Teleférico?

Santiago ha contado con planes maestros de planificación urbana y, se ha pensado y propuesto su desarrollo futuro y límites urbanos, su movilidad futura, su transporte y vías estructurales por equipos de profesionales especialistas de excelencia, a nivel mundial. Chile ya en la década del 50 tuvo Ley General de Construcciones y Urbanización, DFL N°224 de 1953, y establecía, la Planificación Regional, Micro-Regional e Intercomunal (metropolitana)(1).

Invito a los estudiantes de arquitectura y urbanismo lean, al menos, uno de seis libros escritos por el primer Premio Nacional de Urbanismo otorgado por Chile en 1960, titulado -El Plan Tridimensional y la Región Metropolitana de Santiago 1960-2000II(1994) de Juan Antonio Parrochia Seguin. El Plan Intercomunal de Santiago de 1964, (Juan Parrochia en OO.PP. a cargo como Arqto. Director de este Plan), que incluyó en forma

pionera en el continente el anillo Circunvalación Américo Vespucio. (planteado en proyecto de título por los arquitectos urbanistas chilenos, Juan Honold y Pastor Correa de la U.Ch. , ambos Premios Nacional de Urbanismo 2010).

... continua

(1) -(...) En el concepto de Luis Muñoz Maluschka, la región es fundamental para el desarrollo de los centros urbanos, y por ello el promovió y logró en Chile en el año 1953, el establecimiento de la Planificación Regional como estructura básica de todo proceso de Planificación Territorial en el país: Es así como entre el año 1953 y 1958 se determinaron las Regiones de Chile y se estableció de una sola Región Central, que abarcó Valparaíso, San Antonio y Santiago, con los valles de los ríos Maipo y Aconcagua: Esta Región, a la que se le asignó el número IV, se dividió en las Sub-Regiones: IV-A: Valparaíso y el Río Aconcagua (Cuenca del Aconcagua); IV-B: San Antonio, Melipilla y Santiago (Cuenca del Maipo), incluyendo las Micro-Regiones de Santiago y San Antonio (...) / Extracto de libro -El Plan Tridimensional y la Región Metropolitana de Santiago 1960-2000II(1994) de Juan Antonio Parrochia Seguin

RESPONDER

Octubre 10, 2014 a las 12:05

JUAN PABLO VIGNEAUX BRAVO dice:



Es conveniente sepamos la historia de la planificación urbana de Santiago hasta 1975, año que se crea el Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU), y que coincide con un gobierno militar que dirige la Nación desde 1973, y que implanta el sistema económico neoliberal y cambia el rol del Estado en una nueva Constitución de 1980, cinco años después Se deja la planificación urbana entregada principalmente en su financiamiento a las fuerzas del mercado, hasta el día de hoy. Entonces, hasta1975, estando la planificación urbana a cargo del Ministerio de Obras Públicas (OO.PP), tenemos:

-(...)

1952-1953 Santiago, Una Gran Ciudad. Planificación de la metrópoli de Santiago, autor Sociedad Freud & Shenston

1958 Plan intercomunal de Santiago. co-autor J. Parrochia, M.O.P

1958 Plan Microregional de Santiago, Autor J. Parrochia; M.O.P

1954-1969 Proyecto Metro de Santiago, 19 Líneas, Autor y Director J. Parrochia, M.O.P.

1960-1975 Plan de Vialidad Urbana de Santiago. Autor y Directos J. Parrochia, M.O.P.

(...)

El desempeño profesional de Arqto. Parrochia en Chile se inscribe en la segunda mitad del período de 50 años que se desarrolla entre 1929 y 1979, durante el cual el Estado chileno llevó a cabo una labor fundamental en materia de planificación regional y urbana asociada a la industrialización del país con el consecuente proceso de urbanización y metropolización. El período citado, que fue abierto en materia de desarrollo urbano por las intervenciones del urbanista austriaco Karl H. Brunner, fue cerrado por el urbanista Juan Parrochia quién proyectó y construyó el Metro de Santiago, su última gran obra en Chile, inaugurada en 1975. - (2)

Aquí vale introducir una observación. Hoy se habla, y también de dijo en el foro, de la necesidad de tener un -alcalde mayorII de las metrópolis como único remedio o posibilidad de exista planificación centralizada y, nada se habla de cambio constitucional y rol del Estado, que es lo que realmente se necesita para tener planificación urbana, metropolitana y regionales . Chile tiene un modelo que recuperar.

Entonces, ya traspasada la planificación urbana (comunal), metropolitana y regional al MINVU, llegamos a este sector de -Sanhattan, que corresponde al SECCIONAL CCU, confeccionado por la División de Desarrollo Urbano e Infraestructura de este ministerio, y que modificó al Plan Intercomunal de Santiago mediante los Decretos Supremos MINVU N° 308/1980 – 158/1985 y 232/1988. Estas modificaciones fueron incorporadas en el D.S. N° 20 MINVU de 1994, y en los Planes Reguladores Comunales de Providencia y Las Condes. Esto esta detallado y gráficamente expuesto aquí

https://www.plataformaurbana.cl/archive/2012/02/29/sanhattan-y-normativa-urbana-el-plan-seccional-ccu/?utm_source=feedburner&utm_medium=feed&utm_campaign=Feed%3A+PlataformaUrbana+%28plataforma+urbana%29 (3)

... continua

(2) Extracto de información proporcionada por Prof. Arqto. María Isabel Pavéz, FAU: - Juan Antonio Parrochia Beguin / Premio Nacional de Urbanismo- Chile, 7 de Noviembre de 1996

(3) Sanhattan y Normativa Urbana, el Plan Seccional CCU / Por Joan Saavedra. Arquitecto Ms. (c) en Proyecto Urbano, Diseño Urbano, Planificación.

JUAN PABLO VIGNEAUX BRAVO dice:



DEBATE: TRANSPORTE Y PLANEACIÓN URBANA
-LUIS DE VARGAS
-JUAN CARLOS MORA
-JUAN PABLO VIGNEAUX BRAVO
-PEDRO DE VALDIVIA

Este Seccional CCU se nos dice es responsable de se haya urbanizado de la forma que se ha hecho con permisos y recepciones municipales, con la densidad habitacional, coeficientes de constructibilidad, rasantes aplicadas y alturas, uso de suelo, etc. Y el Minvu, a través de su secretaría regional ministerial, Seremi RM, responsabiliza al Municipio de Providencia (4) ,

...continua

4) El Mercurio, 03.Abr.2009, pág.B5:-Observaciones a postergada obra: Polémica entre seremi y municipios por permiso de Costanera CenterII, Vivienda pidió ajustarse proyecto a la norma, y Providencia contestó que está absolutamente en regla. -(...) El Alcalde Cristián Labbé señaló que -la Municipalidad de Providencia, el director de obras y el alcalde están tranquilos y seguros de que se ha obrado en absoluto apego a la normall, y luego agregó que -el ministerio está completamente equivocadol, y que el permiso de Costanera Center está absolutamente en reglall(...)

El Mercurio, 16.May.2009, pág. C11: -En la Dirección de Obras Municipales: Vivienda acusa anomalías en Providencia por permisos otorgados a Costanera CenterII. Seremi del ramo, Carlos Estévez, pidió a Contraloría investigue las supuestas irregularidades. PARALIZADO: El proyecto, que implica una torre de 70 pisos y una inversión de US\$600 millones, está paralizado desde el 28 de enero. -(...) Estévez explicó a -El MercurioII que el

17 de marzo enviaron a la DOM un oficio con observaciones que debían subsanar -para que el proyecto se ajustará a la normativall. El 1 de abril ese organismo -nos respondió que no iba a adoptar las medidas que les instruimos. Ante ello, nos vimos obligados a presentar los antecedentes ante la Contraloría.II. Según Estévez, -el proyecto fue cambiado con el tiempo, aumentó su superficie, y eso implica nuevos roles y nuevos permisos de edificación. Hubo varios permisos anteriores, pero no sobre el proyecto finalII. La segunda presunta anomalía, detalló la autoridad, es que la DOM -calculó la rasante (la sombra que proyectará la torre) sobre la base de que no había ninguna línea oficial entre la Av. Andrés Bello y el parque Uruguay, por tanto utilizaron una normativa para permitir mayor altura. Les dijimos que el cálculo se debe hacer sobre el eje Andrés Bello, como lo indica el Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS). -les planteamos también que para calcular la cantidad suficiente de estacionamientos se deben complementar el plan regulador comunal y el metropolitano, pero la DOM sólo aplicó este último, por tanto les dijimos que deben recalcular la dotación de estacionamientosII. El seremi agregó que -cuando hay fusión de predios hay nuevos roles y esto debe hacerse antes de la obtención del permiso de edificación, según la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción, pero el permiso de la

DOM dice que la fusión se hará después.

(...)

JUAN PABLO VIGNEAUX BRAVO dice:



DEBATE: TRANSPORTE Y PLANEACIÓN URBANA
-LUIS DE VARGAS
-JUAN CARLOS MORA
-JUAN PABLO VIGNEAUX BRAVO
-PEDRO DE VALDIVIA

Esto ha traído problemas urbanos o externalidades al espacio público: congestión vial y mitigaciones a cumplir , que han significado complejas y costosas intervenciones en las vías públicas circundantes y próximas, en el sistema de transporte y movilidad urbana, y por estar emplazados los proyectos o este seccional CCU en un área estratégica respecto de ejes o vías de conectividad vehicular y de transporte público oriente- poniente de Santiago, es un asunto que ha impactado a nivel metropolitano. Resultado de exigencias de mitigaciones han sido la abertura y continuación de avda. Tajamar, dos puentes nuevos sobre el río Mapocho, la necesidad del proyecto y concesión por el MOP del Túnel San Cristóbal (y su impacto en Pedro de Valdivia Norte), la remodelación de la Rotonda Vitacura-Kennedy, conexión Avda. Andrés Bello – Costanera Sur, etc. Y desde 2010 la propuesta de este Teleférico entre Sanhattan, comuna de Providencia y Ciudad Empresarial, comuna de Huechuraba, Parque Metropolitano C ° San Cristóbal de por medio.

Dicho todo esto para que ninguna persona considere que Chile recién en la últimas décadas está pensando en planificar Santiago y el transporte público, la ciudad, entramos a analizar las razones que nos pueden explicar el que se origine por privados la propuesta y proyecto planteado al MOP de un teleférico tan sectorial como un aporte a la movilidad urbana, por permitirlo la Ley de Concesiones creada en 1996.

2.-¿ A quién sirve, cuál es la conveniencia social?

Esto evidentemente se relaciona con lo tratado en el foro en cuanto a un sistema de transporte público integrado. Pero veamos.

El proyecto original, presentada por un consorcio de empresas representado por consultora -Nueva Viall(5) , contemplaba cinco estaciones y ser una conexión de tres comunas: Providencia – Vitacura (Parque Bicentenario) -Huechuraba.

... continua

(5) NewsletterPlataformaurbana 20/FEB/ 2012 /Teleférico Bicentenario: El nuevo hito urbano que viene / Por Andrea Munizaga. Este artículo fue originalmente publicado en revista EnAltura.

-Tardar sólo 15 minutos desde el Metro Tobalaba hasta Ciudad Empresarial en Huechuraba: ése es el objetivo del proyecto Teleférico Bicentenario, una línea de más de 4 kilómetros de extensión, cuyo trazado además pasaría por los sectores de Costanera Center, Edificio Titanium y Parque Bicentenario, descongestionando el sector y cambiando radicalmente el rostro de la ciudad.

La iniciativa, que representaría una inversión aproximada de 33 millones de dólares, ya fue presentada por los ministros de Obras Públicas, Laurence Golborne, y de Transportes, Pedro Pablo Kuczynski y declarada como un proyecto de interés público.

Rápido y sin contaminar el aire

Viajar en teleférico será tan rápido y fácil como tomar un ascensor. Uno llega a la estación, marca su tarjeta, sube a la cabina y baja en la estación que corresponda. -Ahí marcas de nuevo, pasas de nuevo por un sensor y te cobran en función del viaje que hiciste, explica Martín Santa María, abogado y Máster en Políticas Públicas de la Universidad de Michigan de -Nueva Viall, la consultora que gestó la idea.

. (...).

RESPONDER

Octubre 10, 2014 a las 12:10

JUAN PABLO VIGNEAUX BRAVO dice:



De acuerdo a la información publicada actualmente en el sitio oficial del proyecto del Teleférico Bicentenario, hoy el trazado une sólo las comunas de Providencia y Huechuraba – más específicamente Costanera Center y Ciudad Empresarial-, tendría 3,4 kilómetros de extensión y cuatro estaciones. La primera sería Estación Tobalaba y se proyecta en la Plaza Nueva Zelanda en un costado del Costanera Center. La segunda, llamada Estación del Río, estaría en el sector de las avenidas Nueva Tajamar y Andrés Bello, mientras que la tercera, Estación Cerro, se construiría en el Parque Metropolitano, en el sector oriente de la piscina Antilén. Finalmente, la cuarta estación, Ciudad Empresarial, en las avenidas Santa Clara y del Cóndor.

Este nuevo teleférico está planificado como un transporte público que funcionaría durante 17 horas diarias, al igual que el Metro de Santiago. De acuerdo a la descripción del proyecto, el teleférico lograría trasladar 3.000 pasajeros por hora y tendría 146 góndolas, cada una con una capacidad para 10 personas

Las góndolas tendrían una velocidad máxima de desplazamiento de 22 kilómetros por hora en el trayecto colgante y de 7 km/h en cada estación, lo que les permitiría funcionar con una frecuencia de 12 segundos. Permitirá conectar ambas comunas en 12 minutos, recorrido que actualmente demora 45 minutos.

La inversión total es cercana a los US\$ 80 millones. (6)

.Esto es en cuanto a la capacidad y características de traslado del teleférico, pero nada aclara sobre a quién sirve., ¿quiénes serían esos 3.000 pasajeros /hora.?

Consideramos, por lo tanto, se reduce a un tráfico de pasajeros que sería en días laborales y horarios de trabajo y que favorecería a quienes lo hacen en Ciudad Empresarial, pero también al retail en ambos polos. Actualmente el flujo de personas que transitan diariamente por Ciudad Empresarial bordea las 60 mil, de las cuales la mitad son individuos que trabajan en compañías que operan en el lugar., la otra mitad visitas, proveedores y residentes. Hoy existen sólo tres torres de departamentos. Ciudad Empresarial hoy se beneficia de un acceso vehicular por las obras concesionadas: de: Américo Vespucio Norte- La Pirámide, Radial Nor Oriente, Túnel San Cristóbal, en consecuencia, ¿Cuántos de esos 60.000, o duplicado su número en un futuro, dejarán el automóvil para llagar en el teleférico?

Por tanto, hubiésemos agradecido, y era interesante se expusiera en el foro en comentario por Juan Carlos Muñoz, subdirector del CEDEUS, las cifras que arrojan que este teleférico es viable como concesión de interés público, visto su dirección en un trabajo académico que ha creado un software que permite predecir los flujos en el sistema de transporte público de Santiago. (7) ,
... continua

(6) -MOP formaliza hoy trazado del proyecto como transporte público: Para 2018 esperan inicio de operación de teleférico que unirá Sanhattan y Huechuraba. / Por Francisco J. Fuentes / EL Mercurio, Miércoles 3 de Septiembre de 2014, pág.C11.

(7) -Presentan herramienta de planificación táctica de transporte público
<https://www.cedeus.cl/blog/2014/04/15/presentan-herramienta-de-planificacion-tactica-de-transporte-publico/>
El subdirector del CEDEUS, Juan Carlos Muñoz, expuso algunos desarrollos que permiten facilitar el diseño, gestión y operación del transporte público
RESPONDER

Octubre 10, 2014 a las 12:12

JUAN PABLO VIGNEAUX BRAVO dice:



La Ciudad Empresarial sabemos, ya su nombre lo indica, se convierte en una ciudad fantasma en las noches (a partir probablemente de la 20:00 hrs.), en los festivos y fines de semana.

Sin ser matemático o ingeniero, todo indica que el teleférico deberá ser subvencionado para obtener el retorno de inversión y la rentabilidad que entendemos el Estado se obliga por contrato. Lo pagaríamos todos. Y el MOP ha renunciado a una integración con el metro en Recoleta, y otros requisitos que se pedían a Nueva Vía el 2011 (8)

Entonces ¿Cuál es el motivo del consorcio privado para invertir en este medio de transporte?(9)
Las rentabilidades de sus propias inversiones y negocios inmobiliarios, y de retail, que se acrecentarían en un porcentaje significativo, esto es de conocimiento público.(10)

...
continua

(8) MOP pide extender futuro teleférico de -Sanhattan hasta Avda. Recoleta /La Tercera, 2011-11-22, Pág.: 37

-(...)En el oficio enviado por el Ministerio se precisan las etapas de estudio que, en total, tienen un plazo de dos años, tras lo cual se evaluará la factibilidad técnica y económica de la construcción del teleférico concebido en la iniciativa como medio de transporte público. Se espera que el 2014 se pueda concretar el proyecto.

Dentro de la evaluación de las opciones, la empresa debe estudiar la extensión del tramo original hasta Avda. Recoleta en Huechuraba y un sistema complementario de transporte que forme parte de la iniciativa. Esto debido al interés que mostró ese municipio por contar con este medio de transporte.

También se le pide al proponente considerar una estación que permita la conexión de intercambio con el cerro San Cristóbal. Sobre los estacionamientos, la idea es que sea una zona tarifada.(...)II

(9) Consorcio que componen Hispano Chilena – controlador de Ciudad Empresarial-, Icafal, Grupo Odinsa y la consultora Nueva Vía

(10) -Jorge Labra, presidente de Hispano Chilena, analiza impacto vial en la zona: Ciudad Empresarial anticipa

auge en obras y alza en precio de oficinas por Vespucio Orientell / por marco Gutiérrez V. / El Mercurio, Sábado 10 de Agosto de 2013, pág. B5

Los valores de venta del metro cuadrado aumentarían cerca de 50%, llegando a 60 UF en los próximos tres años. Entre 2003 y 2014 se materializarían inversiones por US\$145 millones.

-Ciudad Empresarial tendrá nuevo hotel y centro comercialIII / Por Marco Gutiérrez V. / El Mercurio, Sábado 2 de

Agosto de 2014, pág. B2

-(...)Inversiones por unos US\$ 25 millones materializarán Parque Arauco y el grupo Hispano Chilena, controlador de Ciudad Empresarial, en un terreno de 25 mil metros cuadrados en ese parque de negocios ubicado en Huechuraba, destacando la construcción de un centro comercial y un nuevo hotel. Así lo adelantó Hispano Chilena, firma que concretó la venta de un paño de 15 mil metros cuadrados a Arauco Express, filial de parque Arauco que desarrolla centros comerciales.

En ese sitio, Arauco Express levantará un power center, el que se prevé tenga en su placa central a un supermercado Tottus, del grupo Falabella(...)

RESPONDER

Octubre 11, 2014 a las 10:44

JUAN PABLO VIGNEAUX BRAVO dice:



DEBATE: TRANSPORTE Y PLANIFICACIÓN URBANA
-LUIS DE GRANADE
-JUAN PABLO VIGNEAUX BRAVO
-RAMON VILLALBA
-RODRIGO VALENZUELA

3.- ¿Qué explica la concesión del teleférico por el MOP?

Creemos lo explica una continuidad de una política de concesiones por los Gobiernos de turno a la que se le adjudica ha sido motor del desarrollo económico del país. Y se ha concesionado a pesar de considerarse muy necesario, ya desde 2006, una reestructuración orgánica interna para Concesiones en el MOP, creada en 1996.(11)

No ha habido voluntad política para no aprobar esta concesión propuesta por privados, y esto, estimamos, responde también a dar una señal contra cíclica a la actual contracción del crecimiento económico, de empleo y de la inversión, con cifras a la baja.

Otra razón, pensamos, radica en que sintoniza con una primera propuesta de teleférico de Chile, que se anunciaba el 2009 como una alternativa muy acotada al transporte público, proyecto en el que trabajó el Parque Metropolitano de Santiago y la División de Desarrollo Urbano (DDU) del Ministerio de Vivienda (12) La Estación Cerro, en el sector oriente de la piscina Antilén cumpliría con este anhelo de conexión del Parque Metropolitano con el Metro.

... continua

(11) -Entidad mantiene alrededor de 260 funcionarios: MOP ordena iniciar completa reforma del área de Concesiones - / Por Francisco J. Fuentes / El Mercurio, Miércoles 17 de Julio de 2013, pág. C11

Se trata del segundo intento desde 2006 para reorganizar un sistema que administra más de US\$14 mil millones en ofertas.

-(...)Por su parte, el ex ministro de OO.PP. Eduardo Bitran aseguró que -la institucionalidad de la unidad de Concesiones no es un tema que se resuelva por decreto exento. Eso requiere de ley con responsabilidades y deberes bien definidos.

(12) -Iniciativa es parte de un Plan Maestro para el principal pulmón verde de la ciudad: Parque Metropolitano planea licitar primer teleférico conectado al transporte público. / Por Rodrigo Silva / El Mercurio, Viernes 16 de Enero de 2009, pág. C11

Serviría para unir tres de las cuatro comunas que rodean al san Cristóbal, y se complementaría con el Metro.

RESPONDER

Octubre 11, 2014 a las 10:46

JUAN PABLO VIGNEAUX BRAVO dice:



DEBATE: TRANSPORTE Y PLANIFICACIÓN URBANA
-LUIS DE GRANADE
-JUAN PABLO VIGNEAUX BRAVO
-RAMON VILLALBA
-RODRIGO VALENZUELA

No obstante, y por lo que ya hemos expuesto, sostenemos que la rentabilidad y evaluación social de este teleférico lo hace muy cuestionable, impresentable si se ven alternativas de inversión pública-privada postergadas sus licitaciones por el MOP, o que necesitan u/o se ha comprometido inversión pública, y debiesen tener prioridad.(13) .

...continua

(13) Algunos ejemplos de conocimiento público por ser noticia :

-No hay fecha definitiva para apertura de ofertas: Postergan licitación de tren Santiago-Melipilla- / Por F. Fuentes / El Mercurio, Jueves 24 de Abril de 2014, pág. C9.

EFE explicó que detuvo compra de 22 convoyes para hacer concordar el proyecto ferroviario con el de material rodante.

-(...)22 trenes que serán destinados al futuro servicio Santiago-Melipilla, que unirá ambas ciudades en un promedio de 45 minutos.

(...) Se espera que el nuevo servicio ferroviario inicie operaciones en 2016 uniendo Melipilla con Santiago. La

frecuencia esperada será de un tren cada 20 minutos. II

—Capital provincial apuesta por crear más áreas verdes y extender los servicios básicos. Desarrollo de la ciudad y espacios públicos: los desafíos de San Antonio para ser más que un puerto - / Por Sebastián Sottorff / El Mercurio, Domingo 5 de Octubre de 2014, pág. C21

También la urbe busca adjudicarse el primer terminal megaportuario del país, con la construcción del paso Las Leñas, la ruta de la Fruta y un plan de fomento comunal.(...)

Barómetro de las ciudades. San Antonio

1,198 hectáreas de superficie

87.772 habitantes (17.819.054 habitantes país)

PIB per cápita (US\$) xxxx

Victimización (familias que tienen al menos un integrante que ha sido víctima de un delito) 11,3% (24,2% país)

— -Catastro de Sistema de Empresas SEP revela principales proyectos para el próximo año: Puertos estatales y concesionados invertirán US\$700 millones en 2015 en nuevas obras - / Por marco Gutiérrez V. / El mercurio, Viernes 19 de Septiembre de 2014, pág. B2

Cerca de US\$141 millones corresponden a iniciativas que realizarán las empresas portuarias públicas que, además, se enmarcan en el plan de reactivación de la economía anunciada por el Gobierno.

-(...) Según el catastro de inversiones elaborado por el Sistema de Empresas SEP, unos US\$ 141 millones -

\$83.499 millones- corresponden a inversión estatal que, además, se enmarca en el plan de reactivación económica del Gobierno, especialmente por la generación de empleo local.

Las mayores inversiones público-privada se desarrollarán en los terminales de Valparaíso y San Antonio. Ambos puertos concentran 58% de los montos totales estimados para el 2015.

(...) Para San Antonio se prevén inversiones por US\$212,4 millones para el próximo año, de los cuales US\$ 61

millones son de origen fiscal.

(...)

—Obras de conexión y reacondicionamiento costarán \$4.000 millones. Valparaíso: en junio de 2015 se podrá viajar en metro, troles y ascensores con pasaje único. // / Por Francisco J. Fuentes / El Mercurio, Sábado 6 de Septiembre de 2014, pág. C20

Plan apunta a revitalizar 16 ascensores, construir tres nuevos e integrar operacionalmente los tres modos de transporte público.

- Poco más de \$4.000 millones invertirán el Ministerio de Transporte y el Metro de Valparaíso para integrar en

forma física y operacional tres modos de transporte público distintos: el tren urbano, los clásicos troles de la ciudad puerto y los tradicionales ascensores

RESPONDER

Octubre 11, 2014 a las 10:49

JUAN PABLO VIGNEAUX BRAVO dice:



DEBATE: TRANSPORTE Y PLANIFICACIÓN URBANA
— JUAN PABLO BRAVO
— ANTONIO VILLALBA
— JUAN PABLO VIGNEAUX BRAVO
— MIGUEL VILLALBA

Santiago no es Chile, y tampoco es Santiago la Región Metropolitana. Nos parece que el MOP no ha considerado esto.

... continua

— Grupos se unieron en un join venture para transportar contenedores ligados a la importación y exportación: Matte, Urenda y Pirazzoli se asocian para mover carga por tren entre San Antonio y Santiago - / Por Marco Gutiérrez V. / El mercurio, Lunes 28 de Abril de 2014, pág. B6

Las firmas Puertos y Logística, Agunsa y Transap desarrollaron este servicio ferroviario que moviliza, en un viaje, el volumen equivalente a 80 camiones.

-(...)El propietario de la vía es la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE) y el operador privado paga un peaje por el uso. las firmas que lideran este proyecto coinciden en que para mejorar el servicio se tendría que elevar el estándar de la vía férrea. Esto, especialmente para aumentar la velocidad de circulación del tren. Actualmente, el tiempo de viaje es de tres a cuatro horas solo en un sentido. De todos modos, sus gestores destacan que el servicio ferroviario equivale a reducir una cantidad importante de camiones circulando por la carretera y se disminuyen en cerca de 25% las emisiones de CO2 (dióxido de carbono).

En Transap agregaron que “vemos un Chile pujante y creciendo en comercio internacional. Mucho se habla de que para esto es necesario crecer en competitividad y con nuestros socios creemos que a través de establecer este corredor podemos aportar a este objetivo.”

—Inversión supera los \$56 mil millones: Con siete obras buscan recuperar el borde costero y favorecer el turismo en Arica - / Por Mario Rojas Martínez / EL Mercurio, Domingo 14 de Septiembre de 2014, pág. C9

Los trabajos a cargo de la Dirección de Obras Portuarias del MOP, serán ejecutadas entre diciembre próximo y septiembre de 2009 en playas, paseos, caletas de pescadores, ístmo, circuito de cuevas y fortificaciones militares del siglo XIX

-Antofagasta: (otra) oportunidad escurridiza de la ciudad puerto sustentableII / Por Alberto Texido

/http://www.plataformaurbana.cl/archive/tag/region-de-antofagasta/

-(...), han dejado en evidencia la necesidad de solucionar -o corregir desde la autoridad- una mejor accesibilidad desde y hacia los equipamientos y espacios públicos. Asimismo, se ha de tomar una decisión sobre los sistemas de movilidad masiva sustentable que han sido planteados desde la Academia y desde algunas iniciativas en particular, como el Plan CREO Antofagasta, que vislumbra una salida a través de un sistema multimodal que analiza las conveniencias de un teleférico por la parte alta de la ciudad. Por tanto, la toma de decisiones locales, ciudadanas y de Autoridades municipales o sectoriales, combinadas con alianzas público-privadas, son parte clave de un retraso y reimpulso que, con toda claridad lograría ir dando soluciones que pasan de la brecha a la cobertura, con clarísimos efectos sobre la calidad de vida urbana.

Por otro lado, y preocupante, es la situación de la infraestructura ferroviaria y portuaria que aún mantiene condiciones pre-industriales, pese al inicio de procesos de transformación y de ordenamiento territorial.(...)

— Un largo como Chile etcétera

Fin Nota pie de página (13)

RESPONDER

Octubre 11, 2014 a las 10:51

JUAN PABLO VIGNEAUX BRAVO dice:



4.- Otros puntos que deben precisarse.

El tránsito proyectado de góndolas cada 12 segundos en altura, con pasajeros o vacías de ellos, en un primer tramo en el plano urbano de una zona ya visual y constructivamente saturada, tendrá consecuencias y gran impacto en la percepción del espacio, su interferencia en la cuenca del Río Mapocho y en el Parque Metropolitano competirá en el cambio del paisaje urbano con el Sky line de la torre Costanera Center, cambiar a la postal de Santiago. Y pensamos no será para mejor, para sea una postal más bella y prístina.

La Estación Cerro, en el sector oriente de la piscina Antilén, se constituiría en un nuevo acceso al Parque Metropolitano de lo que no se ha informado lo suficiente. Esto tendrá un impacto en equipamiento, servicios y control interno, restando áreas verdes. Como paseo y atracción turística, recordemos que la piscina hoy sólo abre en temporada de verano.

En caso de corte de electricidad, y mas aún de ser este corte prolongado, (como ha ocurrido en el Metro, o en el teleférico existente del Parque Metropolitano hoy sin funcionar, o por terremotos), ¿se ha pensado en el rescate de pasajeros en góndolas detenidos en medio de estaciones. No pocos serán los pasajeros estimados como usuarios que no se subirán, o subirían más, por razones de vértigo o pánico.

Y para terminar, abusando de otro minuto más del interés y tiempo del lector que ha llagado hasta aquí, no es posible dejar de mencionar el valor de la tarifa de este transporte público (17) . Sería muy importante fuese integrada al sistema, económica. Por supuesto discrepamos de lo dicho por Louis de Grange en el foro al asimilar este caso al de taxis colectivos:“(...) insisto en las tarifas de los taxis colectivos, nadie puede decir que segregan (...)”. Es evidente que segregaría, un inmenso universo de pasajeros usuarios del sistema de transporte público integrado no pueden pagar, por sus ingresos, un taxi colectivo todos los días, un porcentaje enorme nunca.

Creemos sería muy enriquecedor para el debate académico que la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la UC realizara otro foro sobre este tema, esta vez invitando como panelistas a los Premios Nacionales de Urbanismo, a la selección -sénior.(18)

JUAN PABLO VIGNEAUX BRAVO

Arquitecto P.U.C. de Ch. 1983 / I.C.A. 4563

(17) En el origen de la propuesta privada, que estimaba una inversión US\$33 millones, se planteaba: -(...)Viajar en teleférico será tan rápido y fácil como tomar un ascensor. Uno llega a la estación, marca su tarjeta, sube a la cabina y baja en la estación que corresponda. Ahí marcas de nuevo, pasas de nuevo por un sensor y te cobran en función del viaje que hiciste”, explica Martín Santa María, abogado y Máster en Políticas Públicas de la Universidad de Michigan de -Nueva Viall, la consultora que gestó la idea

"El proyecto contempla tarifas diferenciadas. Propone un costo total de viaje desde Tobalaba a Ciudad Empresarial de \$500, pero tiene costos intermedios. Desde Tobalaba a Costanera Center podría costar \$100, desde Tobalaba al Parque Bicentenario \$350, y así. Te van a cobrar a la bajada de acuerdo al tramo, agrega. (...) " / Newsletter Plataforma Urbana 20.FEB.2012 : -Teleférico Bicentenario: El nuevo hito urbano que viene / Por Andrea Munizaga. Este artículo fue originalmente publicado en revista EnAltura.

(18) Arquitecto Juan Parrochia, primer Premio Nacional de Urbanismo (1996): -No veo a los responsables de la planificación vial pensando / Fuente: El Mercurio, Domingo 4 de Agosto de 2013, pág. C12. https://www.dconstruccion.cl/?attachment_id=29420

RESPONDER

Octubre 13, 2014 a las 10:23



JUAN PABLO VIGNEAUX BRAVO · 2 years ago

(Comentario que antecede a comentario de Octubre 13, 2014 a las 10:23)

No sería la primera concesión nacida de iniciativa privada y licitada por el MOP, financiada por el Estado, que no tiene rentabilidad social y si una buena rentabilidad en los negocios inmobiliarios de quienes la propusieron (14).

Copio parte de una columna opinión de Jordi Borja por parecernos pertinente: "(...) "David Harvey, posiblemente el analista de la sociedad actual más citado hoy, escribió "el capitalismo puede construir ciudades, pero no puede mantenerlas". El capitalismo especulativo dominante actualmente también las destruye. Actualmente la progresiva liberalización de los precios del suelo, es decir la especulación, y de los usos determinados por el mercado, tiende a reducir el carácter ciudadano de las zonas centrales y turísticas. (...) "(15).

Sostenemos, visto lo hasta aquí expuesto, lo mismo que Graciela Mariani, Arquitecta, planificadora urbana y regional (UBA). Fundadora del blog Nuestras Ciudades : "La falta de planificación es una decisión política"(16), pero agregamos : "Y el rol del Estado y la institucionalidad administrativa para tener y exista la planificación urbana es una definición y voluntad soberana constitucional".

...continua

(14) "Según informe elaborado por Colliers International: Radial Nor Oriente, Autopista del Sol y Vespucio Norte aumentaron plusvalía de viviendas hasta en 20%" / Por Pamela Gutiérrez / El Mercurio, Sábado 2 de Agosto de 2014, pág. C18

Consultora explica que el efecto se produce por la reducción de los tiempos de viaje y de distancias a los centros urbanos que generan autopistas.

"hasta en 20% ha aumentado la plusvalía de las viviendas cercanas a las rutas urbanas de Radial Nor Oriente, Vespucio Norte y Autopista del Sol, según un informe elaborado por la consultora inmobiliaria Colliers International.

De acuerdo al análisis, la Radial Nor Oriente generó un impacto directo en áreas como Piedra Roja y valle Norte, en Chicureo, donde las plusvalía se incrementó entre 20% y 25%, "si comparamos los valores de viviendas nuevas antes y después de la implementación de la radial NorOriente", reseña el informe.

(...)

--- "Entre 2011 y 2013, los resultados de las carreteras pasaron de \$35.143 millones a \$87.686 millones: Autopistas urbanas de Santiago, más que duplican ganancias en últimos dos años ". / Por Marco Gutiérrez V. / El Mercurio, Miércoles 9 de Abril de 2014, pág. B4

Incrementos en flujos vehiculares y las alzas anuales de tarifas

son los principales factores que explican el desempeño. Costanera Norte, Autopista Central y Vespucio Sur lideraron utilidades del ejercicio pasado.

"(...) La Radial Nororiental –también del grupo Costanera- redujo e 2% sus ganancias en 2013 y sus ventas se mantuvieron prácticamente estables, alcanzando los \$2.303 millones. El crecimiento de su flujo vehicular está asociado a la expansión de proyectos inmobiliarios en el sector de Chicureo.

(...)"

(15) Comercio, ciudad y cultura, o como el urbanismo especulativo degrada la ciudad y empobrece a la ciudadanía /Por Jordi Borja /

<https://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/09/30/comercio-ciudad-y-cultura-o-como-el-urbanismo-especulativo-degrada-la-ciudad-y-empobrece-a-la-ciudadania/>

(16) "La falta de planificación es una decisión política" / Publicado en Newsletter Plataforma Urbana, Publicado originalmente en la ciudadviva.org / Por Graciela Mariani, Arquitecta, Planificadora urbana y regional (UBA). Fundadora del blog Nuestras Ciudades.



JUAN PABLO VIGNEAUX BRAVO · [2 years ago](#)

Fe de Errata.

En comienzo de comentario dos, donde dice:

“(…)Es conveniente sepamos la historia de la planificación urbana de Santiago hasta 1975, año que se crea el Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU), y que coincide con un gobierno militar que dirige la Nación desde 1973, y que implanta el sistema económico neoliberal y cambia el rol del Estado en una nueva Constitución de 1980, cinco años después. Se deja la planificación urbana entregada principalmente en su financiamiento a las fuerzas del mercado, hasta el día de hoy. Entonces, hasta1975, estando la planificación urbana a cargo del Ministerio de Obras Públicas (OO.PP), tenemos (...)”

, debe decir:

“(…)”

Es conveniente sepamos la historia de la planificación urbana de Santiago, de Chile. Sólo el año 1965 se crea el Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU), y la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC) se promulga en D.O. 13.04.1975 por DFL N°458, con un gobierno militar que dirige la Nación desde 1973. Cinco años después, en 1980, el gobierno implanta el sistema socioeconómico neoliberal en una nueva Constitución de la República y esto implicará un cambio radical en el rol hasta entonces histórico del Estado, su poder de planificación y ejecución de políticas públicas, su rol financiero de éstas y la propiedad los servicios públicos y recursos naturales (el suelo urbano entre ellos), rol histórico que sostenía el DFL N° 458/76. Con la nueva Constitución se deja la planificación urbana entregada principalmente a las fuerzas del mercado, se protege el derecho de propiedad privado sobre el bien general y se premia el emprendimiento planificador privado rompiendo los límites urbanos, esto hasta hoy, lo que ha implicado cambios constantes a los Instrumentos de Planificación Urbana (IPT): Planos Reguladores Metropolitanos, Comunales, LGUC, Ordenanza General de Urbanismo Y Construcciones (OGUC), etc..

Entonces, hasta1975, estando la planificación urbana a cargo del Ministerio de Obras Públicas (OO.PP), tenemos: