



**CONSEJO COMUNAL DE ORGANIZACIONES DE LA
SOCIEDAD CIVIL DE PROVIDENCIA
ACTA SESIÓN N° 4**

En Providencia, a 4 de Junio de 2012, siendo las 18:00 horas, se da inicio a la **SESIÓN N° 4 DEL CONSEJO COMUNAL DE ORGANIZACIONES DE LA SOCIEDAD CIVIL DE PROVIDENCIA, PERÍODO 2012-2016**, actuando como Presidente don **CRISTIÁN LABBÉ GALILEA**, Alcalde de la Municipalidad de Providencia, y como Ministro de Fe, la **Secretario Abogado Municipal**, doña **María Raquel de la Maza Quijada**.

Asisten los siguientes **Consejeros** de los Estamentos que se indican:

a) **ESTAMENTO "ORGANIZACIONES COMUNITARIAS TERRITORIALES Y LA UNIÓN COMUNAL DE JUNTAS DE VECINOS":**

1. DOÑA NORMA GARCÍA ZUBIRI, PRESIDENTE JUNTA DE VECINOS N° 1, "PÉREZ VALENZUELA".
2. DON SANTIAGO ENRIQUE GONZÁLEZ ESCOBAR, PRESIDENTE JUNTA DE VECINOS N° 2-A, "MIGUEL CLARO".
3. DON SERGIO ASTA-BURUAGA MUNITA, PRESIDENTE JUNTA DE VECINOS N° 7, "LOS ESTANQUES".

b) **ESTAMENTO "ACTIVIDADES RELEVANTES"**

1. DON ELISEO PANTOJA ANDREU, CLUB DE LEONES PROVIDENCIA
2. DOÑA MARÍA CRISTINA PÉREZ DE ARCE FIGUEROA, INSTITUTO CULTURAL CHILENO JAPONÉS.
3. DON PEDRO NAVARRETE IZARNOTEGUI, CLÍNICA SANTA MARÍA S.A.

c) **ESTAMENTO "ORGANIZACIONES COMUNITARIAS FUNCIONALES"**

1. DON OSVALDO ANDRÉS SILVA MUNIZAGA, PRESIDENTE CLUB DEPORTIVO "SAN CRISTÓBAL".

d) **ESTAMENTO "ORGANIZACIONES DE INTERÉS PÚBLICO"**

1. DON JORGE VALENZUELA DURÁN, PRESIDENTE JUNTA DE VECINOS N° 12, "PEDRO DE VALDIVIA NORTE".
2. DOÑA MARÍA EUGENIA VERGARA ROJAS, PRESIDENTE JUNTA DE VECINOS N° 8, "POCURO".
3. DOÑA CARMEN NARVAÉZ MUÑOZ, PRESIDENTE JUNTA DE VECINOS N° 16, "PARQUE BUSTAMANTE".
4. DOÑA JULIA BUSTAMANTE GONZÁLEZ, PRESIDENTE JUNTA DE VECINOS N° 13, "BELLAVISTA".

e) **ESTAMENTO "ASOCIACIONES GREMIALES"**

1. DON MARIO PONCE DÍAZ, CORMETAL.

Excusan su inasistencia, los Srs. Consejeros, que se señalan a continuación:

- MARIA JOSEFA ERRAZURIZ GUILISASTI
- CARMEN LACALLE SALAS
- LILIAN TAPIA CORTES
- PATRICIO EDUARDO ARANCIBIA SAN MARTIN
- MARIA GABRIELA MIRANDA GAJARDO

DIRECTORES DE UNIDADES MUNICIPALES:

bu DON EDUARDO ARANCIBIA BARACATT, SECRETARIO COMUNAL DE PLANIFICACIÓN; DON GUILLERMO RISOPATRÓN IÑIGUEZ, DIRECTOR DE CONTROL; DON ALEJANDRO HENRÍQUEZ HENRÍQUEZ, DIRECTOR DE MEDIO AMBIENTE, ASEO, ORNATO Y MANTENCIÓN; DOÑA ISABEL MARGARITA MANDIOLA SERRANO, ADMINISTRADOR MUNICIPAL; DON HÉCTOR VERA BENAVIDES, DIRECTOR DE EMERGENCIAS COMUNALES Y SEGURIDAD INTERNA; DON JUAN PABLO

CONTARDO DÍAZ-MUÑOZ, DIRECTOR DE TRÁNSITO; DON LUIS ALBERTO ARAYA RIVERA, en representación de DOÑA MARÍA CECILIA RIVERA, DIRECTORA DE DESARROLLO COMUNITARIO Y DON RAÚL FLORES, en representación de DOÑA JOANNA PAKOMIO BAHAMONDES, DIRECTORA DE PROTECCIÓN CIVIL Y SEGURIDAD VECINAL.

FUNCIONARIOS:

DOÑA MARÍA JOSÉ SÁNCHEZ, DON ALEJANDRO FIORILO Y DOÑA MARGARITA MÉNDEZ, DE SECRETARÍA COMUNAL DE PLANIFICACIÓN.
DON FELIPE ÁGUILA, INGENIERO DE TRÁNSITO.

TABLA

1. Aprobación Actas N° 2 de 27 de Marzo y N° 3 de 24 de Abril, ambas de 2012
2. Parques Integrados y su Equipamiento
3. Línea 6 Metro
4. Costanera Center
5. Varios

El Sr. Alcalde abre la sesión “EN NOMBRE DE DIOS Y DE LA PATRIA” y agradece la asistencia a la Sesión.

Indica que el ánimo de la administración es que este Consejo tenga la mayor actividad posible dentro de las atribuciones que tiene y señala que se hizo esta convocatoria fundamentalmente porque Costanera Center es un tema que está muy activo y se quería informar en detalle de cómo la Municipalidad está actuando frente a él, qué efectos tiene en la proyección de la comuna.

Por otra parte, Providencia es hoy día una comuna que ha salido bien publicitada por todo lo que significan los gimnasios al aire libre, sus plazas y parques, por lo que también desea informar acerca de las proyecciones que hay al respecto. La Organización Mundial de la Salud pide que por cada ciudadano haya 9 m² de área verde y Providencia tiene hoy 18 m² de áreas verdes, el doble. Al margen de la percepción que uno pueda tener, los números son irredargüibles, no hay cómo discutirlos. Se está trabajando en la integración de los parques, se están integrando los gimnasios al aire libre con un alto nivel de ocupación y se han ido mejorando los parques y las plazas. Todos éstos son temas que el Consejo tiene que conocer porque ésa es la Providencia verdadera.

Después se tratará el tema de la Línea 6 del Metro, algo que se viene. Este tema se ha trabajado muy fuertemente con las autoridades nacionales y, en defensa del eje institucional Pedro Valdivia, no se ha permitido que se levanten los adoquines ni que se haga una construcción a tajo abierto ni nada que se le parezca, sino que tenga la menor intervención, la menor agresión posible.

kur
Volviendo a Costanera Center, informa que el mall debería estar funcionando con una recepción final parcial durante esta semana; es decir, durante esta semana, la Dirección de Obras debiera dar el certificado de recepción final parcial, pero hay algunas cosas que se deben resolver ahí.

Comenta que la administración estuvo en el límite del tiempo para citar a esta Sesión, y por ello da las disculpas del caso, y acepta la responsabilidad que le cabe porque tuvo que estar en el Congreso Mundial de la Calidad en Los Ángeles, California, y al llegar de vuelta se confundió, pero solicitó que de todas maneras se citara a los miembros de este Consejo Comunal. Reitera sus disculpas a quienes se sintieron ofendidos por la premura de la citación, pero la ley obliga a citar con cinco días de antelación y eso se cumplió, asume su responsabilidad y señala que lo importante es que se respondió a la convocatoria.

1. **APROBACIÓN ACTAS**
SESIÓN N° 2

El Sr. Alcalde ofrece la palabra respecto del Acta de la Sesión N° 2, de 27 de Marzo de 2012.

Sin observaciones, se da por aprobada el Acta de la Sesión N° 2.
SESIÓN N° 3

El Sr. Alcalde ofrece la palabra respecto del Acta de la Sesión N° 3, de 24 de Abril de 2012.

Sin observaciones, se da por aprobada el Acta de la Sesión N° 3.

2. **PARQUES INTEGRADOS Y SU EQUIPAMIENTO**

Doña Margarita Méndez, del Departamento de Urbanismo, señala que la comuna de Providencia tiene una topografía de muy baja pendiente, una pendiente suave del 2%, lo que permite caminar con agrado y andar en bicicleta por sus calles. Cuenta con el privilegio de tener dos cursos de agua importantes, el principal es el Río Mapocho, que va por el lado norte, y el Canal San Carlos, que es el límite hacia el oriente. Otra de las características paisajísticas importantes es que limita al norte con el Cerro San Cristóbal y en el paisaje lejano tiene la Cordillera de Los Andes, que enmarca su territorio.

Las calles arboladas, con árboles plantados hace más de cien años, son también una característica propia del paisaje de Providencia, al igual que los antejardines de las propiedades privadas, que se funden con el espacio público; es decir, hay una continuidad entre lo público y lo privado. Tiene, además, parques lineales de borde, oriente, norte y al poniente del territorio. El Parque Metropolitano pertenece territorialmente a la comuna de Providencia, pero depende administrativamente del SERVIU Metropolitano.

La mitad del parque lineal del borde oriente da hacia la comuna de Las Condes y el lado poniente está dentro del territorio de Providencia; están los parques que acompañan al Río Mapocho, el Parque Uruguay, el Parque Balmaceda; y, por último, el parque lineal Bustamante y una serie de plazas y plazoletas distribuidas heterogéneamente en el territorio.

0

El Sr. Alcalde indica que se podría agregar el Parque Pocuro, que si bien no es un parque propiamente tal, se podría decir que sí lo es en cuanto al uso y sentido que tiene porque es el más usado de todos, y también está el Parque Inés de Suárez. Plantea que los parques son diastólicos: la gente va al parque a distenderse, a encontrarse solo, no va a hacer acción gregaria; las plazas, en cambio, son sistólicas. Entonces, para que la ciudad esté viva debe tener diástole en los parques y sistole en las plazas, la gente se junta en las plazas, conversa, etc., y en los parques no, las personas van a los parques a correr, a andar en bicicleta.

Doña Margarita Méndez, del Departamento de Urbanismo, señala que justamente a eso se iba a referir a continuación. La comuna cuenta con una serie de áreas verdes y en el centro del territorio está el Parque o Plaza Inés de Suárez y una serie de plazas y plazoletas distribuidas por el territorio. Son aproximadamente 222 hectáreas de áreas verdes, 8 parques metropolitanos intercomunales, 2 parques comunales (Parque Pocuro y Parque Augusto Errázuriz), 21 plazas comunales, 40 plazas vecinales —distribuidas preferentemente en el área más residencial— y 14 plazoletas.

El Circuito de Parques Integrados nació a partir de la primera consulta comunal, en abril de 1997, donde el proyecto que salió en el 5° lugar fue el Circuito Integrado de Parques y Plazas, que consistía en hacer un circuito entre los parques del lado oriente, constituyéndose ahí el Parque Pocuro, llegando al centro del área verde más grande que tiene la comuna, el Parque Inés de Suárez, y luego al Parque Bustamante por el poniente, además de unir el Parque Uruguay o ambos parques del borde del Río Mapocho. Esto comenzó el año 1998, con el proyecto de ciclovía de Pocuro, que más que una ciclovía es realmente un parque en el que se construyó una ciclovía para paseos y una serie de caminos donde se puede correr, caminar y hacer deporte.

La importancia de este proyecto es que transforma todo el espacio público por donde se constituye, transformando las áreas verdes, los pavimentos y la iluminación. Además, en esa época se bajaron los cables, quedó un espacio libre de cables y con una orientación hacia la cordillera de Los Andes.

En el año 2007, después de diez años de la consulta comunal, se tuvo la posibilidad de integrar tres principios sobre el espacio público en el Plan Regulador: el espacio público es orientador y potenciador urbano, una red vial cualitativamente diversificada y un circuito integrado de áreas verdes. Ahí se desarrolla la idea de construir, a través de una conexión, una integración en base a avenidas arboladas, porque se plantaron numerosos árboles, con ciclovías; un circuito verde que conecte las plazas y los parques existentes, articulando la totalidad del espacio comunal. Esa red se complementaba con equipamiento de juegos infantiles, gimnasio al aire libre, café literario, café al aire libre e inmobiliario acorde.

A partir del principio de una red vial cualitativamente diversificada se concibe y se densifica la red inicial del Circuito Parque, se densifica en todo el territorio.

En la comuna se reconocen tres tipos de calles: los corredores de transporte público (por ejemplo: Los Leones, Tobalaba, Providencia, Bilbao, Eliodoro Yáñez); vías expeditas para autos particulares, que tienen ciclovías; y vías locales. Además, para cada una de las vías de la red se propuso una arborización tipo, por ejemplo: las vías desplazadoras del transporte público tienen bóveda protectora, es decir, generalmente son árboles de copa grande, que protege a los peatones y forma una bóveda; en las vías para transporte particular fundamentalmente se pensó en árboles altos, que forman una cortina a modo de biombo con lo que sucede en las viviendas; por último, en las vías terminales o locales se reconoce una diversidad de flores y de árboles. Es decir, no solamente se trata las vías desde el punto de vista de la movilidad, sino que también se acompañan con un paisajismo apropiado.

ben
Y a partir de todo lo anterior está la red de ciclovías, que ya no sólo va por el circuito. A partir de la construcción de Pocuro —primera ciclovía construida a nivel de vereda, protegiendo al ciclista con una franja de resguardo, y no con una simple raya demarcatoria en el pavimento— se comienza a masificar el uso de la bicicleta y aparece un plan, una red de ciclovías. El plan tiene 52 mil metros lineales, de los cuales hay 14.700 construidos y lo que

viene, que es muy importante por las demandas de los usuarios, es la nueva ciclovia de Ricardo Lyon (que va a ser otra de las vías norte-sur que recorre desde Coyancura hasta el límite comunal con Pedro Lautaro Ferrer) y la de Tobalaba.

Don Felipe Águila, de la Dirección de Tránsito, comenta que según mediciones hechas en la comuna, desde el año 2005 al 2012, el número de ciclistas ha aumentado un 19% anual, lo que es bastante impresionante considerando todo el período.

La **Sra. Méndez** continúa su presentación señalando que la red de ciclovías ya existente considera la unión de Tobalaba con Bustamante a través del circuito, una ciclovia desde todo el eje Antonio Varas que llega hasta el Metro, donde hay estacionamientos para bicicletas posibilitando así el intercambio entre ambos medios de transporte, y la ciclovia del Parque Uruguay.

Entre los criterios urbanísticos que se tuvieron en cuenta para elegir las calles en las que se construirían ciclovías se pensó en ejes sin locomoción colectiva para no interferirlas, porque en otras comunas van por donde mismo corre el transporte público y cuando la gente espera locomoción se sube a estas vías interrumpiendo el flujo de los ciclistas; en segundo lugar, abarcar equidistante la mayor parte de territorio comunal (las ciclovías están más o menos entre 400 y 500 metros); ejes que permitan cabida de ciclovías; factibilidad de conexión con comunas vecinas; conectar con estaciones de Metro; incentivar el cambio del uso de automóvil a bicicleta; potenciar el uso de la bicicleta como medio de transporte limpio, además de su uso recreativo.

El año pasado se hizo la ciclovia del Parque Uruguay en maicillo porque no se quiso intervenir con pavimento las superficies permeables que quedan en los parques, pero se construyó una pista específica para los ciclistas diferenciándola del recorrido peatonal.

El **Sr. Alcalde** sostiene que lo que se busca es no contaminar con asfalto a los parques sino que favorecer la mayor permeabilidad posible a las napas subterráneas, de manera de mantener zonas más ecológicas. En algún momento se pensó en hacer ciclovías con sal, actualmente se construyen así muchos caminos en el norte, en Las Torres del Paine, etc.; se conversó con la empresa Sal Lobos para que ayudara al financiamiento, pero los expertos señalaron finalmente que la salinidad de la tierra podría afectar las raíces de los árboles y entonces, como no se pudo garantizar que los árboles no sufrieran ningún efecto, la idea se descartó.

Don Sergio Asta-Buruaga, Presidente de la Junta de Vecinos N°7 "Los Estanques", comenta que la Junta de Vecinos N° 7 consultó al municipio hace ya varios años el porqué no se hacía una ciclovia por Pedro de Valdivia, porque allí hay mucho tránsito de bicicletas hacia Diagonal Oriente, y en esa oportunidad respondieron que la ciclovia iba ir por Lyon, o sea, que estaría perfectamente bien, pero a pesar de que camina bastante por la comuna, nunca ha visto una bicicleta transitando por Lyon.

El **Sr. Alcalde** explica que eso es así porque todavía no se ha hecho la ciclovia.

El **Sr. Asta-Buruaga** afirma que no cree que sea muy fácil llevar hasta Lyon a la gente que transita por Pedro de Valdivia.

El **Sr. Alcalde** asegura que hay que llevarla por Lyon porque Pedro de Valdivia no da cabida y hay que llevar a los ciclistas por donde no haya transporte público. Es necesario sacar las bicicletas de Pedro de Valdivia porque se topan demasiado con los peatones, el flujo

peatonal es muy grande en esa avenida. Reconoce que no hay bicicletas por Lyon, pero eso es porque todavía no hay ciclovías, como tampoco las había antes por Pocuro, Antonio Varas, Puyehue, Elena Blanco ni por el Parque Bustamante. La ciclovía abre camino, pero no cabe en Pedro de Valdivia, hay que llevarla a Ricardo Lyon.

Plantea que lo que se va a sacar son los autos estacionados frente a la Universidad Gabriela Mistral, aun cuando se pague un costo en críticas, porque sobre esa pista —que hoy en día está ocupada por autos— se va a construir una ciclovía distinta, novedosa. Expresa que entiende la preocupación del Sr. Asta-Buruaga, pero la administración cree que la solución técnica y práctica va por Ricardo Lyon y puede garantizar que, según los estudios que se han hecho, va a funcionar muy bien, aparte de las críticas que puedan originarse por parte de los automovilistas que no van a poder estacionar.

Doña Margarita Méndez agrega que aun cuando no se vean ciclistas por Ricardo Lyon, el punto de bicicletas públicas más demandado y con mayor frecuencia de intercambio es justamente el de Ricardo Lyon. Además, la ciclovía va a tener un ancho no de 2 metros sino de 2.60, una ciclovía de segunda generación.

El **Sr. Alcalde** destaca que, por otro lado, eso va a permitir controlar Avenida Pedro de Valdivia y evitar que entren los ciclistas que, como todos saben, son muy agresivos con los peatones. Entonces, lo que hay que hacer es prohibir el uso de la bicicleta en Pedro de Valdivia y poner inspectores, pero para eso se debe tener una opción, una alternativa, y ésta es Ricardo Lyon.

La **Sra. Méndez** comenta que la ciclovía del Parque Uruguay se mejoró y se asignó un lugar especial para el ciclista dentro del parque. Se mejoraron todos los cruces, se pusieron semáforos especiales para ciclistas, se demarcaron los cruces, se rebajaron, y ahora hay una ciclovía muy importante que va desde el límite comunal oriente por el Parque Uruguay y puede continuar por el Parque Forestal.

Indica que cuando se hizo la carretera Costanera Norte se interrumpió la continuidad peatonal a la altura del Puente Huelén, algo que no se había logrado revertir hasta ahora, cuando se privilegia al peatón y al ciclista con veredas continuas; los peatones y los ciclistas, a nivel de parques, van a cruzar con preferencia.

El **Sr. Alcalde** señala que costó mucho técnicamente porque hubo problemas de ductos, de servicios, pero hoy día el peatón tiene preferencia en el Parque Uruguay, en la calle Huelén y también al cruzar a la entrada del puente, el auto entra pero tiene que darles el paso a los peatones.

Doña Margarita Méndez informa que a cada tipo de área verde (plazas, plazoletas, plazas vecinales y comunales, y parques, ya sea comunal, intercomunal y metropolitano) se le asigna un cierto tipo de equipamiento.

bu
El **Sr. Alcalde** plantea que hay un estudio urbanístico que analiza en dónde se aplica un tipo de juego o un tipo de banco, por ejemplo. Hay un proyecto, entran recursos, se va a la planificación y se ven las categorías: indispensable, optativo y no aplica. Entonces, si se solicita algo, se mira el cuadro y si no aplica, se dice que no y punto. Lo que se quiere mostrar con este trabajo es que el espacio urbano está siendo administrado y consolidado bajo una visión más profesional y técnica.

Doña María Eugenia Vergara, Presidente de la Junta de Vecinos N°8 “Pocuro”, señala que la Junta de Vecinos N° 8 está preocupada desde hace varios años por la Plaza Pedro de Valdivia y hace presente que hace algún tiempo se hizo una consulta en la cual los vecinos del sector votaron por un café literario en el sector de la plaza que queda cerca de la parroquia. Los vecinos consideran que no es una plaza amable a la cual ir a sentarse a leer el diario, por ejemplo, algo le falta. Entonces quisiera que en ese plan tan importante que tiene el Municipio se les dé alguna esperanza respecto de la plaza, que pudiera ser un poco más barrial. Además, la Plaza Pedro de Valdivia está en el medio de la comuna, es como un hito y los que son adultos mayores saben lo que ella significa para la comuna de Providencia, por lo que cree que sería bueno enaltecerla un poco, aun cuando tiene un lado que ha sido muy premiado, con esculturas y todo.

El Sr. Alcalde se manifiesta de acuerdo con la Sra. Vergara en cuanto a la plaza y recuerda que antiguamente estaba unida, se dividió porque los flujos vehiculares se entorpecían mucho y se creó la pasarela por arriba, que no se usó nunca porque era muy angosta, con una pendiente muy alta y la gente mayor no podía cruzar. Entonces, lo primero que se hizo fue ensanchar el puente más de un 50%, se le hizo una isla arriba —para que la gente se parara y pudiera mirar—, se mejoró completamente la iluminación, se construyó lo que se llamó La Fuente de los Enamorados (que dispuso la juventud y que salió votada en la consulta), para la cual se contrató a Gacitúa, que en ese tiempo estaba de moda y había hecho unas presentaciones en Europa, y esa fuente está funcionando hasta el día de hoy. Luego, por indicaciones del párroco de la iglesia de la Anunciación, se solicitó que la parroquia penetrara hacia la plaza para que los parroquianos pudieran salir al frente a conversar después de misa y no se quedaran pegados en un pedacito que había y que se utilizaba como estacionamiento, entonces pasa la parroquia hacia el frente y se colocan unos jacarandás. La plaza fue renovada, pero el Alcalde fue bastante criticado y vilipendiado por la instalación de unos mojones de cemento, lo que hizo que la plaza fuera demonizada y, en consecuencia, nadie reconociera que la plaza había tenido un valor agregado y que se habían mejorado las áreas verdes y los cementos.

Agrega que ahora hay un proyecto para la plaza, que viene pronto, de poner un café literario, pero va a ser un café literario de acuerdo a la experiencia y a la evidencia que se tiene, porque se han hecho Cafés al Aire Libre en Plaza Las Lilas y Plaza Uruguay y se están midiendo los efectos que producen porque no a todo el mundo le gustan. Algunos creen que no es bueno porque es una volumetría sobre la plaza, otros creen que debe ser más chico, otros dicen que tiene que ser de otra manera y todo eso se está evaluando. Sin embargo, sostiene que, de todas maneras, va a llegar un café al sector pero aún no se sabe si será un Café al Aire Libre, en la plaza misma, o un Café Literario que esté en el entorno, con una infraestructura mayor.

La Sra. Vergara explica que la Plaza Pedro de Valdivia se demonizó también por el asesinato que cometió un muchacho con un bate de béisbol.

kw
El Sr. Alcalde afirma que un hecho como ése pudo haber pasado en cualquier parte y comenta que recibió una carta muy hermosa enviada por la madre del joven que murió, a quien se le construyó un recordatorio —con la prudencia que caracteriza a Providencia— porque la familia había solicitado que se instalara un monolito y en ese momento se le respondió que el Municipio lo iba a hacer una vez que se terminara el juicio, para no intervenir en un proceso judicial que estaba en camino. Cuando se cerró el caso y la justicia falló definitivamente, ahí se hizo el recordatorio del joven que en una riña fue golpeado con un bate de béisbol.

Asegura que tiene la plaza en la mente y espera que en los próximos 60 días ya se pueda tener una decisión respecto del Café Literario o Café al Aire Libro.

La Sra. Méndez retoma su exposición acerca de los equipamientos, señalando que se ha logrado estandarizar que todas las plazas tengan, a lo menos, columpios para bebés y con sillines para los niños más grandes.

En el año 2005/2006 empezaron los gimnasios al aire libre, hoy día hay 17 puntos de ese tipo dentro de la comuna, se ubican cercanos a las ciclovías y se complementan con la incorporación de cicleros.

Otro equipamiento que hay dentro de las áreas verdes es el servicio de bicicletas públicas, que fue pensado en el año 2008 y permite entregar un servicio tanto al residente como al usuario para que se puedan transportar dentro del territorio comunal. Se pensó en este servicio porque la comuna tiene una pendiente norte-sur inferior al 1% y todas las facilidades para andar en bicicleta o caminar en el territorio. A la fecha, hay ya 18 estaciones con 180 bicicletas, 2000 inscritos activos y 800 viajes al día; el tiempo medio en recorrer es de 30 minutos y el costo del servicio es de 23 millones mensuales.

El Sr. Alcalde indica que eso es lo que le cuesta al Municipio mensualmente el servicio: 23 millones mensuales, 276 millones de pesos al año. Medio millón de dólares es lo que la municipalidad pone por las bicicletas, hoy día hay muchas más estaciones que en el 2008 y una mayor demanda, pero no hay recursos para seguir pagando.

Doña Margarita Méndez anticipa que Costanera Center quiere instalar dos estaciones de bicicletas públicas a su costo, para que la gente llegue en bicicleta al lugar.

El Sr. Alcalde plantea que el problema es que la demanda de bicicletas que va a tener la estación de Costanera Center va a ser tan alta que puede operar en contra si ponen 40 o 20 bicicletas y a los 5 minutos no queda ninguna. En la hora punta de la mañana o de la tarde se van a llevar las bicicletas en 30 segundos y la gente va a preguntar para qué se ponen estaciones si no hay bicicletas. Es un tema al que hay que darle vueltas y hacer un estudio.

Doña Julia Bustamante, Presidente de la Junta de Vecinos N°13 "Bellavista", consulta si se ha contemplado un área de juegos infantiles Plaza Los Molinos.

La Sra. Méndez responde que para este año está contemplada la ubicación de un módulo de juegos para niños en Plaza Los Molinos.

Agrega que otro equipamiento muy importante dentro del gran Circuito de Parques Integrados son los Cafés Literarios, que generan pausas que incentivan la cultura y el encuentro. Los servicios que se entregan en ellos son, básicamente, préstamo de libros, cafetería, sala de exposición, auditorio, talleres literarios, baños y una zona Wi Fi para conectarse a internet. El primero fue el Café Literario del Parque Balmaceda, con 750 metros construidos; después, el Café Literario de Santa Isabel, que se remodeló en un lugar existente, con 277 metros cuadrados; el Café Literario del Parque Bustamante, que cambió la cara del parque con una superficie construida de 630 metros cuadrados, y el próximo será el Café Literario de Bellavista.

El Sr. Alcalde indica que en Bellavista y Constitución ya está todo listo, el proyecto está terminado y sólo falta licitar la construcción. Será un Café Literario en Constitución, donde estaba el antiguo Centro del Adulto Mayor.

Doña Margarita Méndez explica que el nuevo equipamiento que está complementando a los cafés literarios son los Cafés al Aire Libro, de los cuales ya hay dos habilitados, en la Plaza Loreto Cousiño y en la Plaza Uruguay. Por consiguiente, el sistema de Bibliotecas de Providencia está conformado actualmente por 6 bibliotecas y 2 Cafés al Aire Libro, el desafío es acercar la cultura a los vecinos y dar una vida a esos espacios, convirtiéndolos en lugares de encuentro.

Por último, aunque no se trata de un equipamiento, sí sirven para gestionar el trabajo en los espacios públicos, y se cuenta con unos aparatos electrónicos que facilitan la inspección a los inspectores, están conectados virtualmente. Se llama Inspección Digital porque ahora el inspector no va a consultar a una central sino que tiene un aparato a través del cual puede acceder a las bases de datos municipales, puede sacar fotos, puede levantar infracciones.

El Sr. Alcalde señala que el inspector está así conectado con todas las bases de datos de la Municipalidad y puede consultar si X patente está o no autorizada, si está al día o no está al día; además están, por defecto, todas las calles y los números. Así, hoy día hay una inspección bastante más rigurosa, menos discrecional y muy activa.

Don Jorge Valenzuela, Presidente de la Junta de Vecinos N°12 “Pedro de Valdivia Norte”, consulta sobre el efecto que pueden tener los estacionamientos subterráneos en las plazas.

La Sra. Méndez responde que ya no se van a propiciar los estacionamientos bajo las áreas verdes porque éstos son los lugares donde se puede permear el agua hacia las napas subterráneas y no se quiere impermeabilizar las áreas verdes.

El Sr. Valenzuela explica que su pregunta obedece a una noticia que se dio en cuanto a que se harían estacionamientos subterráneos bajo cuatro plazas, una de las cuales sería la Plaza de la India y eso le resolvería el problema exclusivamente a INDISA, institución privada que debe resolver sus problemas también en forma privada y no en el espacio público. Por eso hace un llamado de atención e indica que están esperando conocer mejor los antecedentes porque fue una información muy escueta que se dio a través de Asesoría Urbana, cuando el señor Alcalde no estaba en esos momentos en el país.

El Sr. Alcalde afirma que el tema de los estacionamientos subterráneos tiene de dulce y de agraz, y que a la ciudad hay que mirarla en su globalidad. El Municipio tiene algunas políticas definidas, tales como que todo lo que sea fierro va bajo tierra y todo lo que sea vivo sobre ella, y eso tiene que ver con la construcción de los estacionamientos subterráneos en Avenida Providencia, donde se logró despejar estacionamientos de superficie y meterlos bajo tierra, con lo que se ha recuperado veredas, áreas verdes, etc.

Advierte que no hay que demonizar el tema porque se va a tener que seguir avanzando en esa dirección, pero no es el caso de Plaza de La India. Solicita que cada vez que tengan alguna duda consulten al Municipio y asegura que no se va a hacer nada que no esté de acuerdo con los vecinos ni en la medida en que se converse y estudie.

Kau
En la Plaza de la India hay un proyecto, pero la sola duda lo ofende cuando alguien dice que va a servir solamente a la Clínica INDISA. Sostiene que no es así, el barrio está saturado, las universidades están saturadas, el comercio en la zona está saturado, los destinos de Conquistadores están saturados y si se va a hacer algo se va a hacer de acuerdo,



de la mano. Indica que la Junta de Vecinos de Pedro de Valdivia Norte lo sabe porque el Alcalde no ha hecho nada que no esté de acuerdo con la gente de Pedro de Valdivia Norte, y si algún día se piensa en hacer algo en el sector para beneficiar la calidad de vida de los vecinos, se va a hacer con los vecinos y sin afectar el patrimonio urbanístico y verde de la comuna. Tanto es así que si algún día se puede seguir desarrollando el proyecto, siempre se ha pensado en la cola de la plaza y nunca en su interior, se ha pensado en la calle Carlos Casanueva, de tal manera de solucionar el problema pero sin afectar a la comuna.

Recuerda que en la Plaza Juan XXIII se había previsto hacer un estacionamiento, pero los vecinos se opusieron y el Municipio cedió porque la ciudad se hace entre todos, pero se hace entre todos en una actitud propositiva. Reafirma que hoy día no hay ningún llamado a propuesta para la Plaza de La India y el día que haya alguna propuesta los vecinos van a ser los primeros en saberlo.

Don Jorge Valenzuela señala que en la prensa se dio por hecho, salió publicado en el diario El Mercurio, que se iban a construir cuatro estacionamientos.

El **Sr. Alcalde** señala que justamente para eso son estas reuniones, para compartir información. La Municipalidad está abierta y, además, todos tienen los correos electrónicos de la Alcaldía; entonces, ante cualquier duda pueden enviar un correo y se les contesta en no más de media hora. Reitera que no se van a construir estacionamientos bajo la Plaza de La India ni en la Plaza del Arzobispo, porque también se está estudiando la posibilidad en Monte Carmelo, pero entonces van a decir que se van a hacer justo debajo de Monte Carmelo. Hay estudios en ese sentido, porque es necesario solucionar el problema de los autos, pero no es para la Clínica Indisa, es para toda la comunidad.

El **Sr. Valenzuela** expresa que, para dar una explicación de sus palabras, se dijo que sería exclusivamente para la clínica porque los estudiantes de la Universidad Católica no tienen plata para pagar estacionamientos y entonces no sería para ellos.

El **Sr. Alcalde** plantea que cuando se quiere que la sociedad se desarrolle hay que pensar en toda la comunidad, entonces también hay que pensar que en el Hospital Salvador la gente entra a la posta y no tiene dónde pararse, porque son enfermos, son personas que necesitan un servicio, unos privados y otros públicos, la ciudad es para todas las personas y ésta es la diferencia de Providencia, que es una comuna humana, una comuna que tiene vida y que cuando hace algo lo hace pensando en las personas.

Don Jorge Valenzuela agradece las explicaciones del Alcalde y señala que se queda tranquilo porque todavía no hay nada pensado sobre el tema.

El **Sr. Alcalde** sostiene que las Juntas de Vecinos y las organizaciones de la sociedad civil tienen que saber que Providencia no hace nada si no es en una relación cercana con la comunidad.

3. LÍNEA 6 METRO

lcw
Don Luis Felipe Águila, de la Dirección de Tránsito, inicia su presentación expresando que la idea es informar gruesamente las características principales que el Municipio ha conocido de la Línea 6 del Metro, proyecto que se ha recibido y que se está intentando integrar de la mejor forma posible a la comuna.

La Línea 6 tiene una longitud total de 16 kilómetros, con 10 estaciones, un presupuesto de 2 mil millones de dólares y va a unir las comunas de Pedro Aguirre Cerda y Providencia. Esta comuna va a tener estaciones en la Plaza Pedro de Valdivia, que se va a llamar Inés de Suárez, y en el entorno de Estación Los Leones.

En cuanto a las intervenciones que va a haber en el espacio público durante la etapa de la construcción, la comuna va a tener varios piques, en ellos va a haber ventilación y salidas de emergencia. Estos piques van a estar en la Plaza Pedro de Valdivia, en el entorno de Mar del Plata, en la calle Europa y en el Hospital Metropolitano, donde va a estar la cola de maniobras, además de Suecia con Providencia, donde va a estar la estación que va a tener conexión con la estación Los Leones, de la Línea 1.

El trazado de la línea considera sólo dos estaciones en la comuna de Providencia: Plaza Pedro de Valdivia y Los Leones. Se han tenido conversaciones con el Metro porque el estándar que se está utilizando ahora en las construcciones de metro es una distancia promedio entre estaciones de 1,1 kilómetro y en Providencia hay 2 kilómetros, por lo que correspondería hacer una estación intermedia, que debería estar ubicada más o menos por Galvarino Gallardo, donde están los juzgados. Habría que buscar dónde ubicarla y para eso se tienen las conversaciones. El problema está en que el 85% del costo de una estación es hacer el túnel, que debe ser bastante ancho, y el 15% restante es por el alhajamiento de la estación, los espacios de tránsito, etc., lo que hace que para el proyecto de Metro sea un costo bastante elevado, pero para Providencia es muy importante. Eso está en discusión.

Plantea que la línea de metro es una solución más bien de largo plazo respecto de la congestión que se está viendo en la comuna y que va a seguir aumentando. Providencia es una comuna de paso, van a seguir pasando vehículos y no se pueden hacer más calles, hay que buscar soluciones de largo plazo que cambien la estructura modal de las personas que vienen a la comuna porque de otro modo no se va a poder seguir avanzando. Es muy importante tener una estación intermedia para que eso surta el efecto que se busca.

En este momento se está evaluando la declaración de impacto ambiental y se ha informado que para poder construir la estación de Suecia con Providencia hay que cerrar la calle Suecia, entre Bucarest y General Holley, por un espacio de seis meses. Se está discutiendo el tema para ver si existe una alternativa constructiva, pero hasta el momento se ha dicho que no existe; en caso que se cierre, habría que hacer un rodeo por General Holley y Nueva Los Leones. Esa es la situación en términos de tránsito hasta el momento.

Don **Don Alejandro Fiorilo**, del Departamento de Urbanismo, explica que la línea nueva va en paralelo con la Línea 1 en un cierto tramo y las estaciones se juntan en Suecia, lo que hace un nudo muy complejo, pero se buscó una solución, pasa en forma rodeada por debajo, a una profundidad bastante grande, conectándose con la antigua estación Los Leones, formándose una galería subterránea con conectividad a ambas líneas, la nueva y la Línea 1. Por tanto, se genera allí un centro de conexiones, que es un problema y al mismo tiempo una oportunidad para revitalizar el sector. Plantea que se va a tener que trabajar mucho en conjunto, va a ser un punto urbanístico muy importante y va a tener que buscarse cómo enriquecerlo y sacarle provecho.

La estación Inés de Suárez, que va a estar en la Plaza Pedro de Valdivia, está siendo ubicada inicialmente en el costado poniente, que es el costado más importante, donde está la fuente y que tiene gran riqueza urbanística, y se le está proponiendo al Metro desplazarla hacia el otro lado, con un impacto lo más sutil posible y en relación con el paradero y los cruces peatonales. Así quedaría muy bien conectada y, a la vez, con un impacto menor.

El Sr. Alcalde indica que todo se construye subterráneamente, toda la acción es bajo túnel, no hay nada de superficie, excepto los piques, que normalmente van a tomar un espacio privado que se va a expropiar o a demoler. Es probable que en la plaza tomen un área, pero en general se va a trabajar bajo tierra, así como se construyó Tobalaba.

El Sr. Fiorilo señala que la otra pasada, hacia el frente, donde habrá una conexión hacia el otro lado de Bilbao, también es por túnel y no habría problemas.

El Sr. Alcalde destaca que el Municipio tiene un gran equipo técnico y hay que considerar que se ha enfrentado a problemas tremendamente desafiantes, una obra que es la más grande de Sudamérica, el edificio de Cencosud, la obra más grande del Hemisferio Sur. Providencia está siendo la comuna con mayor número de metros de Chile, con mayor articulación (tiene las líneas 1, 4, 5 y ahora la 6), con mayor flujo de tránsito, con el mayor número de hospitales, de clínicas, de universidades y de hoteles, con una gran propensión al crecimiento y sin perder su condición de comuna humana.

Destaca que, con cuatro líneas de Metro, Providencia tiene un tremendo futuro y la única posibilidad de descongestionar la zona corazón de Santiago Metropolitano es teniendo un transporte público digno, eficiente y económico. El Transantiago significa miles de millones de dólares que se están perdiendo a diario, los días sábado y domingo no hay nadie controlando los lugares donde se toma el Transantiago y la gente se sube como quien se sube a su auto, no hay nadie que pague, ni siquiera están las máquinas.

Todos están preocupados del flujo de autos con Costanera Center, pero Providencia está preocupada también de los peatones, del gran número de peatones que va a bajar en la Estación Tobalaba y que va a cruzar hasta el edificio de Cencosud, hasta el mall, caminando por unas veredas que se lograron ensanchar como medida de mitigación, peatones que tienen que cruzar flujos vehiculares altamente saturados y, en consecuencia, todo eso va a hacer que los flujos se tranquilen. Se le han solicitado 28 obras más de mitigación a Cencosud y cree que se va a ir entrando de menos a más, que vienen cosas buenas y la ciudad va a funcionar en la medida en que equipos técnicos como el de Providencia estén trabajando con la seriedad que lo están haciendo, sean capaces de poner toda la parte positiva. El edificio ya está hecho y lo único que queda es hacerlo funcionar, no se puede llorar, no se puede parar.

Sostiene que el Metro viene y hay que ayudarlo porque nadie quiere que levanten las calles, que saquen los adoquines, se quieren piques prudentes y se está trabajando en eso, hay que hacer ingeniería, pero Providencia está bien, una comuna con cuatro Metros puede tener garantía de que le va a ir bien en el futuro.

4. COSTANERA CENTER

Doña María José Sánchez, del Departamento de Urbanismo, informa que, globalmente, el proyecto va en un 98% y todos los días se está yendo a Costanera Center porque desde allí llaman al Municipio y dicen que está todo listo, pero después resulta que faltan cosas.

Se está haciendo un trabajo en conjunto, en el cual la mayoría de las medidas ya están por sobre el 90%, por ejemplo:

- Mil estacionamientos dentro de la primera etapa del Jumbo Easy.
- Ejecución del tramo Nueva Tobalaba, que va en un 98% y se están terminando algunos detalles.
- Puente Costanera, 98% y lo tiene el MOP, que debe entregarlo con todas las certificaciones que está exigiendo la Dirección de Obras.
- Consolidación del espacio público, un espacio central que bordea todo el Canal San Carlos, también ya está listo en un 98%.
- Mejoramiento geométrico en General Holley, 100%, eso está listo, operativo y funcionando.
- Ensanches de Vitacura, que le corresponde a Las Condes.
- Semáforos, los cuatro semáforos de la primera etapa están listos en un 95% y en un 92%, UOCT tiene que dar la recepción e informar a la Municipalidad, y lo mismo con las cámaras de televisión.
- Ejecución de la cuarta pista, 90% de avance.
- Eliminación de estacionamientos en Vitacura, frente al Hospital Metropolitano, 100% terminado, con árboles, cubrepiso, pavimento, etc.
- Mejoramiento de todos los dispositivos de rodados, 100%.
- Instalación de estacionamientos para bicicletas, 50%, pero se aseguró que se termina entre hoy en la noche y mañana.
- Taxis en Nivel -2, sin información porque es parte del proyecto interior, pero la Dirección de Obras ha declarado que están okay.
- Entrada de Andrés Bello, tema operativo porque allí se prohíbe la circulación de camiones.

Se ha propuesto que el puente se llame Puente Nueva Tobalaba, tiene todas sus barreras, la demarcación —que todavía está con observaciones pero hoy en la mañana se corregía—, luminarias tipo Los Leones y semáforos.

En el espacio que se debía consolidar al borde del canal se comienza a ver con veredas, ciclovías, áreas verdes, la calle que también se propone que se llame Nueva Tobalaba y que se debe abrir ahora, con rejas tipo Providencia, veredas, área verde con luminarias, ciclovía y acceso al mall.

En el mejoramiento de General Holley se considera que Costanera Center va a sacar sus autos hacia Nueva Los Leones por una pista que ellos hicieron de tal manera que no interfieran en la vialidad de esa calle.

Las medidas de la segunda etapa, que corresponden al mall completo, son:

- Pasarela peatonal, 98% de avance.
- Escalera mecánica en acceso norte del Metro (Luis Thayer Ojeda), 100% operativa.
- Nuevas veredas en todo el perímetro, 90%, terminando detalles.
- Ampliación acera Once de Septiembre, eliminando estacionamientos existentes, 100%.
- Mejoramiento disposición dispositivos rodado en Andrés Bello/Tajamar está con un 95% y en Tajamar/Vitacura, que es en Las Condes, prácticamente terminado.
- Vallas peatonales en varios puntos para encauzar a peatones y minimizar cruces con autos.
- Consolidación tramo ciclovía Andrés Bello/Vitacura, 98%.
- Aumento de capacidad refugios de transporte público, 20%.

Indica que las veredas de Nueva Tobalaba se pidieron muy anchas por la gran cantidad de peatones que va a circular por allí y para dar una calidad espacial mejor. Los semáforos todavía están tapados, se instalaron escaleras mecánicas y ascensores en la pasarela peatonal, las especies arbóreas que solicitó el Municipio son de hojas caducas, para que en invierno permitan que entre la luz y en verano sean muy frondosas.

Don Jorge Valenzuela, Presidente de la Junta de Vecinos N°12 “Pedro de Valdivia Norte”, consulta cuál es la estimación de término de las obras de mitigación del EISTU del Costanera Center, primera y segunda etapas.

La **Sra. Sánchez** responde que en este momento están en los detalles.

El **Sr. Valenzuela** entiende que hay un 98% de avance, pero desea saber cuánto tiempo va a terminar, tres semanas, dos semanas o un mes más.

Doña María José Sánchez explica que ellos quieren terminar esta semana. En realidad, querían terminar la semana pasada, pero el Municipio exigió que todo esté conforme al EISTU y que se le entreguen los certificados del Serviu.

El **Sr. Alcalde** confirma que esta semana debería estar la recepción final parcial, lo que les permitiría comenzar a operar.

Don Felipe Águila indica que lo más difícil para ellos no han sido tanto las obras de mitigación como conseguir los certificados de las instituciones UOCT y Serviu.

El **Sr. Valenzuela** plantea que lo importante es tener una noción de cuándo va a partir porque una vez iniciada esta etapa habrá que hacer el análisis expost porque, según el EISTU, Costanera Center tendrá que hacer todas las modificaciones necesarias para resolver el problema vial de la zona.

El **Sr. Águila** agrega que también habrá que enfrentar todos los problemas peatonales que surjan en el sector.

El **Sr. Alcalde** afirma que justamente por eso la Municipalidad de Providencia está modelando todo, como contraparte del privado y también de las oficinas centrales, que a veces actúan con displicencia con respecto a la visión comunal, por lo que Providencia decidió hacer sus propias mediciones y adoptar las medidas que sean necesarias para minimizar los impactos.

Don Felipe Águila informa que el Municipio ha activado un trabajo con el Ministerio de Transporte y diferentes oficinas, Sectra, Seremi, UOCT y Transantiago para analizar el impacto real que se va a producir porque el EISTU consideró unas medidas adicionales —obras en el espacio público como la eliminación de la Rotonda Pérez Zujovic y otros enlaces— que no han sido construidos y, por tanto, había que estudiar qué va a pasar sin esas obras cuando se abra Costanera Center.

Ww
Declara que el objetivo siempre ha sido mejorar la fluidez al momento de la apertura, que Providencia fluya. Ahora son soluciones de corto plazo y ya hay que empezar a estudiar las soluciones de largo plazo, apuntando a que el transporte público que atraviese Providencia sea de mejor calidad.

El Sr. **Alcalde** hace presente que contra esas medidas que no se han construido fue que se le dio el vamos al edificio cuando se paró en un momento de crisis.

El Sr. **Águila** indica que entre esas medidas no realizadas está la eliminación de la Rotonda Pérez Zujovic, que considera túneles y enlaces con Costanera Sur, otra obra que no se ha construido completamente y que va en la ribera sur del Río Mapocho. Sí está construida la autopista radial nor-oriente y el túnel El Salto-Kennedy, se está terminando completamente la conexión del túnel con Kennedy. Están pendientes la conexión de la Costanera Norte a Presidente Riesco; la eliminación de la Costanera Sur Andrés Bello, que van a construir las dos torres que se están construyendo al costado del Edificio Titanium; ampliación a tres pistas de la calle El Cerro.

Se definió, por tanto, un conjunto de medidas adicionales que engloban el ordenamiento del espacio público, semaforizaciones y nuevos dispositivos para que la UOCT pueda hacer mejor su trabajo de gestión de tránsito, demarcaciones adicionales en algunos dispositivos viales, mejoras en la circulación peatonal, transporte público y otras.

En cuanto al orden en el espacio público, la medida más importante es una cuarta pista en Santa María, entre Nueva Los Leones y El Cerro que, según las modelaciones que se hicieron, mostró que tenía un impacto de más del 50% en los tiempos de viaje. El Costanera Center está desarrollando en este momento la ingeniería para construir esa cuarta pista lo antes posible.

Otras medidas tienen que ver con el mejoramiento del viraje desde El Cerro a Suecia, calle que actualmente se usa mucho y de la cual no se sabe si va a ser usada de igual manera cuando se abran el puente y la calle Nueva Tobalaba. Hay que ver cómo opera eso durante las primeras dos semanas para entonces decidir la fecha de ejecución de esas obras.

Se solicitaron pistas de ingreso y egreso en Andrés Bello en los accesos y salidas del Costanera Center, porque cuando un vehículo enfrenta en diagonal una curva congestionada genera más congestión que si la enfrenta en paralelo. No querían construir esta obra porque el traslado de los postes salía muy costoso, pero finalmente encontraron una solución: Andrés Bello va a tener algunos postes más altos, que permiten un distanciamiento de 60 metros entre ellos.

Una nueva ruta para el bus 212, que tiene su parada en el costado norte de Providencia, pasado Los Leones, y luego se cruza por toda Providencia para doblar por Suecia y llegar a Lota. Se ha pedido que no doble a la izquierda sino a la derecha, Bucarest/General Holley. Aquí se vienen unas obras que va a ejecutar otro EISTU, en el cual se van a coordinar todos los estudios que se están realizando en el entorno para que aporten al mejoramiento de la fluidez del sector. Y lo mismo en calle Holanda, porque es probable que al abrir el puente y la nueva calle reciba flujos más importantes hasta Lota y Carlos Antúnez, entonces se han pensado tres pistas en Holanda, al menos hasta Carlos Antúnez, y para eso hay otros dos EISTU que van a abordar el problema en el corto plazo, para que este año quede todo homogeneizado.

Por último, en Providencia con Luis Thayer Ojeda se van a retirar algunos parquímetros para poder hacer una pista de viraje y favorecer la conexión con Vitacura.

En relación a la semaforización, hay ciertos semáforos que son críticos para la UOCT a los que les agregan algunas fases de tal manera de poder tener mayor manejo de los tiempos y resolver problemas de peatones en Suecia con Providencia, congestión en el túnel y Nueva Tajamar, en El Cerro con Los Conquistadores y también en Luis Thayer Ojeda, con el cambio que se va a hacer. También se han pedido cámaras de televisión en Los Leones con Providencia para que la UOCT pueda ver la cola que se genera por Los Leones hasta más allá de San Pío X y lo mismo en Suecia con Providencia.

Don Jorge Valenzuela consulta cuál es el concepto que tiene el Municipio respecto del semáforo de El Cerro con Los Conquistadores.

Don Felipe Águila explica que ese semáforo es bastante complejo porque a él llegan los flujos ininterrumpidos desde dos autopistas, Costanera Norte y Huechuraba, y desde ese semáforo los automovilistas comienzan a meterse realmente en el área urbana y se forman colas tremendas para los dos lados, de 1,5 kilómetros. Es un problema que se tiene que resolver y la única manera de hacerlo es buscando algún tipo de nivelación y que los flujos que vienen por Huechuraba lleguen a un semáforo distinto al que llegan los flujos que vienen por Costanera Norte.

Aclara que en este momento no está contemplada una mejora en esa intersección específicamente, no es parte de Costanera Center, pero el foco está puesto ahí de todas maneras, para buscar una solución de más largo plazo.

Señala que hay elementos que tienen que ver con la operación vial porque se van a generar una serie de arcos cortos que son espacios entre semáforos, como bandejones centrales, que se tienden a llenar cuando se produce un viraje y se bloquean las calles. Eso ocurre actualmente en Providencia con Tobalaba, donde doblan los vehículos y los buses, se bloquea Providencia y hay momentos en que la situación se pone bastante complicada, y si aumentan los flujos en ese lugar la complicación puede ser mayor. Por eso se espera que se cumpla la prohibición de virar y para ello se está mejorando el viraje para tomar Vitacura desde Luis Thayer Ojeda, se va a señalizar y se va a mejorar la gestión.

Lo mismo va a ocurrir en El Cerro con Santa María, donde hay un retorno para que la gente que va al oriente por Santa María vaya por El Cerro, tome el retorno y suba, pero no doble en el arco corto. De igual manera en Andrés Bello con el nuevo puente.

Don Jorge Valenzuela consulta si se estima que en ese lugar pueden virar los buses.

El Sr. Águila explica que solamente se están permitiendo los buses en ese sector porque hay una sola línea y como se está hablando de priorizar el transporte público, es importante generar los menores tiempos posibles para los buses.

El Sr. Valenzuela hace presente que es bastante complejo que los buses grandes se metan ahí porque tapan no sólo la pasada hacia Santa María sino también el flujo que viene por la avenida.

Kw
Don Felipe Águila advierte que todas las medidas de tránsito se van a estar monitoreando. Existe un plan de contingencia que se está trabajando con Carabineros, con la UOCT, con la Seremi y el Departamento de Fiscalización para estar en terreno, haciendo que las medidas se cumplan, observando si hay algún problema en la operación y poder reaccionar rápidamente.

Agrega que el puente tiene una pendiente fuerte al llegar a Andrés Bello, por lo que se han pedido muchas medidas importantes de seguridad vial en el puente, que van a estar listas para la apertura. Lo único que falta son unas balizas amarillas, con paneles solares, que han resuelto problemas de accidentes en otras partes de la comuna.

Se han hecho varios estudios de la situación peatonal, identificando los que serán las rutas y puntos de mayor conflicto, con las medidas de corto plazo que hay que comenzar a implementar en el análisis expost. Uno de los puntos más importantes es el cruce desde Once de Septiembre hacia el mall, un cruce muy ancho, de nueve pistas, y los tiempos de los semáforos no van a dar para que la gente alcance a cruzar y las islas no van a dar el espacio suficiente para acoger a las personas que no van alcanzar a cruzar. Por lo mismo, se decidió poner unas vallas y canalizar a los peatones hacia los mejores cruces disponibles.

Ha habido conversaciones con Transantiago, ellos quieren hacer pasar el transporte público desde el día cero en la nueva vialidad y se les ha dicho que hay algunas dudas respecto de cómo va a funcionar la intersección de Once de Septiembre, Holanda y Vitacura, que es muy compleja, así que se va a observar esa operación durante treinta días antes de decidir si se pasa un nuevo recorrido inmediatamente por ahí. Se está trabajando en medidas de respeto a las pistas sólo bus adicionales, para darle prioridad al transporte público en el entorno.

En la siguiente etapa, la N° 3, se está dando absoluta prioridad y fuerza al par Tobalaba/Sánchez Fontecilla, que va a cambiar la fisonomía y la operación del entorno, mejorándola mucho. Destaca que todas las intersecciones complicadas, como Tobalaba/Providencia, se limpian con ese par vial.

También se han planteado algunas medidas de gestión de incidentes viales, como la instalación de una grúa para emergencias por parte de Costanera Center y se ha coordinado un plan especial con carabineros para poder retirar a los autos de las calles conflictivas.

El Sr. Alcalde explica que la grúa actuará en caso de un choque en el sector, por ejemplo, para que no se queden esperando. Se va a crear un protocolo para poder sacar los autos inmediatamente.

Don Felipe Águila comenta que ya se está midiendo velocidad en el entorno, para poder avanzar en la línea de que la gente pueda tomar mejores decisiones en el momento de su viaje y poder informar a los usuarios que, por ejemplo, "por Andrés Bello son 20 minutos, prefiera Carlos Antúnez, 8 minutos".

El Sr. Alcalde hace presente que el tema no se va a terminar ahora, vienen obras importantes más adelante, como el par Tobalaba/Sánchez Fontecilla, faltan las otras etapas con la construcción del túnel, donde se piensa sacar Andrés Bello completamente soterrada, eliminación rotonda Pérez Zujovic, conectividad con Costanera Sur que se está construyendo, etc. Destaca que la instrucción que hay en este momento es que Providencia fluya, que no se pare y eso, hasta ahora, va bien.

Señala que en estas presentaciones se han escuchado nombres como calle Nueva Tobalaba y Puente Nueva Tobalaba, que corresponden a la nueva calle que va entre Vitacura y Andrés Bello y el puente que le sigue. Explica que el Municipio los ha llamado Nueva Tobalaba,

pero es el Consejo quien debe acordar el nombre, todos los documentos acumularon esos nombres y al momento de tener que poner la señalización se observó que el Consejo Comunal de Organizaciones de la Sociedad Civil debe acordar el nombre para que la administración se lo proponga al Concejo Municipal.

En consecuencia, solicita el reconocimiento de los nombres Calle Nueva Tobalaba y Puente Nueva Tobalaba, que se han instalado en el inconsciente y en los documentos, y ofrece la palabra para pronunciarse al respecto.

Don Jorge Valenzuela plantea que según el Plan Regulador, la circunvalación que corresponde a la zona central no es por Tobalaba sino que por Pedro de Valdivia; entonces, decir que el cerro es continuidad de Tobalaba significa hacer una nueva pasada, distinta.

El **Sr. Alcalde** explica que el Municipio ha defendido fuertemente el anillo intermedio que pasaba por Pedro de Valdivia y se fue a Los Leones.

El **Sr. Valenzuela** indica que cambiar el anillo requiere hacer una serie de modificaciones legales, por lo que consulta si se hicieron.

Don Alejandro Fiorilo responde que se solicitaron las modificaciones.

El **Sr. Alcalde** explica que esas modificaciones están incorporadas en el Plano Regulador de Providencia y asegura que no va a haber problemas en ese sentido. Plantea que sólo se trata de un asunto de denominación, no se va a cambiar nada, es algo muy simple pero muy importante.

El **Sr. Valenzuela** aclara que no tiene ningún problema respecto del nombre, sólo lo planteó como una aclaración, nada más.

El **Sr. Alcalde** señala que la administración tiene muy claro, y el equipo lo sabe, que se quiere sacar el anillo de circunvalación intermedia de Pedro de Valdivia.

ACUERDO N°1: POR LA UNANIMIDAD DE LOS SRS. CONSEJEROS, SE APRUEBA NOMINAR LA CALLE UBICADA ENTRE AVDA. ANDRES BELLO Y AVDA. VITACURA CON EL NOMBRE "NUEVA TOBALABA" Y AL PUENTE PONIENTE SOBRE EL RIO MAPOCHO EL NOMBRE "NUEVA TOBALABA".-

EL PRESENTE ACUERDO SE PODRA CUMPLIR DE INMEDIATO, SIN ESPERAR LA APROBACIÓN DEL ACTA.-

5. VARIOS

5.1.- CAMBIO DE PAVIMENTO EN AVDA. PEDRO DE VALDIVIA

Don **Don Sergio Asta-Buruaga** recuerda que hace algunos años se hizo una reunión con don Jaime Márquez, cuando se trató el tema de la recuperación de Pedro de Valdivia porque entonces había una propuesta del Serviu, de poner una capa asfáltica, que la Municipalidad de Ñuñoa aceptó y quedó muy bien, pero Providencia rechazó por considerar que se trataba de una calle tradicional. El Sr. Márquez señaló entonces que se estaba

estudiando una solución para que Pedro de Valdivia, en la parte de Providencia, quedara en mejores condiciones de las que estaba hasta ese momento y, si no recuerda mal, habló de un cepillado o un pulido. Sin embargo, como nada de eso se ha hecho, la calle se encuentra en un estado francamente lastimoso en la comuna y prácticamente ya no quedan adoquines porque está toda llena de parches, entre concreto, asfalto, hoyos y pozas de agua.

Agrega que tanto los buses como los autos sufren mucho al transitar por Pedro de Valdivia y consulta si la Municipalidad tiene algún proyecto o estudio en curso para hacer algo con respecto a la avenida.

El Sr. **Alcalde** reconoce que Providencia se opuso ciegamente a que se asfaltara Pedro de Valdivia, lo que habría solucionado el problema del Transantiago y los automovilistas, pero le habría quitado identidad a la calle principal de la comuna, que es la calle institucional. Recuerda que se decía mucho que había que sacar los adoquines porque con las lluvias se producía mucha inseguridad en el tránsito, pero en ese momento se estudió que era posible hacerle un cepillado al adoquinado, lo que le da un carácter corrugado a la superficie evitando que se ponga resbaloso. En cuanto a los manchones, reconoce que es así, son los que históricamente ha tenido la avenida y no han aumentado, se agregó una zona bien hecha de adoquines frente al Edificio Consistorial y bajo la Plaza Pedro de Valdivia, cuando se arregló el puente, se repavimentó porque los adoquines se habían bombeado y entonces se hizo de nuevo.

Cuando el Ministerio iba a pavimentar se le solicitó que hiciera llegar los recursos que pensaba gastar de todas maneras para que el Municipio pudiera rescatar un tercio del adoquinado y luego, a costa de la comuna, rescatar otro tercio y así sucesivamente, pero el Ministerio no aceptó señalando que ese dinero era exclusivamente para pavimentar.

Plantea que en ningún caso se va a permitir que por el Transantiago se pavimente la pista de sólo buses y se segregue, porque de esa manera moriría la Avenida Pedro de Valdivia, ni tampoco que se pinte de color ninguna pista porque ahora se van a pintar las calles de color en todo Santiago, pero no en Providencia.

El Sr. **Asta-Buruaga** insiste en que hay que hacer algo porque quienes sufren no son precisamente los buses del Transantiago porque ellos deben tener seguros y todo eso para recuperar las máquinas, sino la gente que va dentro, porque viaja muy incómoda, se mueve para todos y puede haber accidentes graves. La segunda razón que tiene para sacar a colación el tema es que la reposición o el arreglo que se hizo bajo el arco de la Plaza Pedro de Valdivia, no quedó bien. Reconoce que en la parte sur del tramo entre Bilbao y la calle que sigue se formaba una poza de agua, lo hicieron de nuevo y la poza sigue estando donde mismo, lo que quiere decir que el trabajo está mal hecho.

Kw
Doña **Julia Bustamante**, consulta si la administración no ha estudiado la posibilidad de aumentarle la subvención a las Juntas de Vecinos, porque si bien a veces no es mucha la participación de los vecinos, todas tienen déficit presupuestario y no sabe si pueden postular a un fondo concursable o solidario para poder solventar los problemas que las aquejan.

El Sr. **Alcalde** señala que los recursos siempre son un bien escaso. Indica que se han allegado más recursos a las Juntas de Vecinos por la vía de los fondos concursables y muchas de estas organizaciones han incorporado proyectos muy originales, con beneficios para los vecinos, en la medida en que se organizan y los presentan. Se ha buscado también otro camino, bastante novedoso, promoviendo que las Juntas de Vecinos hagan alianzas estratégicas con Organizaciones No Gubernamentales para que puedan utilizar sus sedes e instalaciones pagando muy poco, con el Club de Leones o los Rotarios por ejemplo, de tal manera que haciendo un esfuerzo entre todos la comunidad pueda contar con lugares de participación.

Considera que la participación debe ser bidireccional, cree en la participación ciudadana colaborativa e independiente, pero hoy en día hay una tendencia a hacer participación dependiente, es decir, que la autoridad con la que se participa entregue recursos y de esa manera pasan a ser dependientes. Sostiene que una buena organización debe movilizar a sus huestes, generar sus ingresos y ser absolutamente independiente. Plantea que en la participación debe haber una mezcla: la Municipalidad dispone un monto importante de recursos para que la comunidad pueda concursarlos, pero la comunidad también se organiza y gestiona, porque de otra manera se anquilosa y pasa a depender de la burocracia.

Don Sergio Asta-Buruaga señala que en una consulta ciudadana que hizo el Municipio, la Junta de Vecinos N° 7 presentó el proyecto de un semáforo triple en Pedro de Valdivia con Pocuro y tiene entendido que quedó dentro de los seleccionados para estudiar su factibilidad. Indica que cada día que pasa aumenta el peligro en esa esquina y en la lucha gana el más fuerte porque el problema se presenta entre los vehículos que van por Pedro de Valdivia, doblan por Pocuro hacia el oriente y se encuentran con los otros automovilistas que están tratando de doblar.

El Sr. **Alcalde** consulta por la factibilidad que tiene el semáforo.

El Sr. **Felipe Águila**, de la Dirección de Tránsito, indica que se podría estudiar la incorporación de un semáforo de tres fases, pero es un tema complejo y debe pasar por la aprobación de la UOCT porque con ese tipo de semáforos se pierden todas las coordinaciones existentes en ambos sentidos del tránsito, y en Pocuro particularmente los semáforos están coordinados en el sentido poniente-oriental, por lo que probablemente uno de tres fases ahí no contaría con la aprobación de la UOCT. Es un tema que hay que estudiar y anticipa que no sería de corto plazo.

El Sr. **Alcalde** deja constancia que se va a replantear el tema y que tal vez podría hacerse una obra diferente, eventualmente correr el cruce un poco más hacia atrás, de tal manera de dejar una esclusa para que el vehículo vire en peineta y el peatón pueda cruzar bajo protección del cruce de cebra en el momento que corresponda. Quizás también habría que poner una reja para encauzar hacia el este el cruce peatonal, dejando espacio para que algunos autos puedan estar ahí esperando la luz verde. Explica que está hablando de Pedro de Valdivia de norte a sur.

Siendo las 21:00 horas, se levanta la sesión.-


MARIA RAQUEL DE LA MAZA QUIJADA
Secretaria Abogada Municipal

