

Pago no se concretaría hasta definir cómo la firma transferirá recursos al Estado:

# MOP obtiene compromiso de Cencosud para financiar túnel de Costanera Center

En el Ministerio de Obras Públicas aseguran que el entendimiento permitirá contar con unos US\$ 40 millones para concretar la obra de mitigación vial.

SEBASTIÁN SOTTOFF

Se trata de la obra de mitigación vial más relevante de cara al eventual colapso del sector conocido como Sanhattan. Porque varios especialistas, urbanistas e incluso estudios del Ministerio de Transportes han confirmado que el túnel ya pasa bajo la avenida Andrés Bello, ayudando a calificar la alta alza de los flujos vehiculares que se proyectan con la inauguración del centro comercial Costanera Center.

A poco más de dos meses de que este complejo abra sus puertas, desde el Ministerio de Obras Públicas se confirmó que la cartera obtuvo el compromiso de que el viaducto será financiado

por los propios responsables del Costanera Center: el holding Cencosud, encabezado por Horst Paulmann.

Con esto se zanjó la polémica que durante meses enfrentó a la cartera con la empresa, que mantuvo la postura de que no le correspondía hacerse cargo del financiamiento de este túnel, que cuesta de unos US\$ 40 millones.

Sin embargo, para el titular de Obras Públicas, Laurence Golborne, el tema siempre estuvo claro.

"La solución a un problema que es privado, debe ser financiada por ese privado. Ahora hay que encontrar los mecanismos para que esa disposición se materialice", explicó el secretario de Estado hace un par de semanas, aludiendo a que el mecanismo para realizar la transferencia de los fondos debe ser analizado. Lo más probable es que el Ministerio de Hacienda sea la entidad que reciba el monto, pues el MOP no puede hacerlo directamente.

"El Estado se puede hacer cargo de la construcción de estos elementos en la medida en que quien tiene la responsabilidad de hacerlo, que es Costanera Center, provea todos los fondos, todas las condiciones y todas las garantías para esa debida construcción", agregó en esa oportunidad el ministro, aclarando que su cartera no tiene injerencia en la entrega de permisos de apertura ni en el financiamiento de obras relacionadas con el proyecto de Costanera Center, una evidente señal de que el fisco no financiará las obras asociadas a megabonificación.

El túnel proyectado para este complejo se extendería entre Nueva Tafí y Mar hasta llegar a Stociea y debería comenzar a ser construido en julio o agosto de este año. Si bien el proyecto considera sólo dos pistas, el MOP está analizando la posibilidad de financiar por su cuenta las obras para implementar una calzada adicional.



MANUEL RODRÍGUEZ

Arquitectos e ingenieros critican falta de visión de largo plazo:

## Siete expertos plantean cómo evitar caos en Sanhattan

Una mejor institucionalidad urbana, mayores incentivos a peatones y túneles subterráneos, son parte de las propuestas para paliar saturación del barrio.

RODRIGO MUJICA

Siete expertos en arquitectura, transporte y urbanismo fueron consultados por "El Mercurio" para conocer cómo sería posible evitar —o al menos mitigar— el anuncio caos vial que se registrará en Sanhattan con la inauguración del centro comercial Costanera Center, en abril.

Todos los consultados criticaron duramente lo que ocurre en el barrio, calificando de inconcebible que no se haya podido prever que un sector que inició su formación hace alrededor de 30 años haya explotado tan rápidamente sin mayor regulación.

"Los terrenos que antes poseía ahí la CCU, por su dimensión y ubicación privilegiada dentro de Santiago, permitían construir allí un nuevo centro con plazas y pasos peatonales. Pero se hicieron una serie de edificios aislados, separados entre sí por medianeras que impiden el flujo peatonal y que actúan de manera artificial sostiene" el arquitecto Cristián Undurraga.

Los expertos de las urbanísticas van desde ciclovías que acuerdan a los trabajadores hasta estacionamientos "de disusión"

(que permiten dejar el auto en otro lugar para llegar a Sanhattan en Metro), pasando por incentivos para los peatones y la generación de vías subterráneas".

### Alberto Texido

El editor de Plataforma Urbana, arquitecto y experto en Estudios Urbanos, recalca que lo principal "es el tema institucional y crear una cultura de que en Santiago se no utilice tanto el auto. Las vías reversibles podrán ser solucionadas, pero no llevan a nada de fondo". Cencosud no ha respondido a lo exigido, y no hay una institucionalidad clara para estos temas, ya que entre las autoridades se pasan la pelota. Al final, solamente se termina beneficiando la iniciativa privada, como es evidente en este caso con Horst Paulmann, que finalmente hace mucha publicidad con todo lo que se habla de su *mall*". Texido es categórico: "Sanhattan ya está saturado, cualquier medida de mitigación de las que se habla serán de parche".

### Teodoro Fernández

El arquitecto detrás del Parque Bicentenario cree que "si el Costanera Center posee 5 mil estacionamientos, yo haría que salgan para afuera y que queden solamente mil estacionamientos disponibles como máximo". Fernández asegura que "lo que se tiene que hacer es incentivar a ser peatonal y expandir las veredas y sacar los autos". Son años diciendo este problema y nadie hizo nada. Se permitió la libre construcción de edificios, destruyendo las calles del barrio. Costanera Center es la culminación de hacer una ciudad a partir de la idea del negocio y de la explotación del suelo. Se empezó a incentivar de parte de varios organismos la realización de un mega-projecto donde las cualidades eran dadas por el tamaño, calidad que, por lo demás, está muy pasada de moda en las grandes ciudades".

### Cristián Undurraga

El arquitecto que remodeló la Plaza de la Ciudadanía postula tres ideas para cambiar la realidad del barrio financiero: "Poner edificios de estacionamientos remotos, lejos del punto crítico y conectados a un transporte público de acercamiento hacia el centro de trabajo; estos estacionamientos deberían situarse cerca del Mapocho, pero fuera de su caja. Además, hay que construir en el río una ciclovía, lo que permitiría una conexión urbana expedita, en bicicleta y con felices consecuencias para el medio ambiente. La ciclovía debiera complementarse con un sistema de *tránsito liviano*, que debiera correr por la Costanera Sur. Estas iniciativas reunidas serían un tremendo desahogo para el tráfico urbano".

### Carlos Melo

El experto en Transportes y académico en la Universidad Diego Portales, señala que "se le puede dar permiso a un edificio y, posiblemente, eso no genere tantos problemas. Pero si le das permiso a diez, se complica la cosa. Soluciones a corto plazo serían inserciones que vayan dentro del Costanera Center, como la calle Tobalaba, y hacer más potente el transporte público del sector". Hacer Av. El Bosque reversible, hacia el norte en la mañana y hacia el sur en la noche, puede ser una solución, pero te vas a encontrar con un *mall* que funcionaría a casi todo horario, por lo que el flujo de gente no va a ser tan constante actual".

El ingeniero dice que el tema "es de mucho tiempo, las soluciones que se podrían encontrar en el corto plazo no son suficientes para mitigar el problema que será el Costanera Center".

### Iván Poduje

El académico de Arquitectura en la U. del Desarrollo cree que hay un foco directo para atacar la saturación de Sanhattan: "Se deben tomar medidas para que el ABCL, principal causante de la congestión en estos sectores, tenga incentivos para que deje el auto en su casa". Es inconcebible que la estación Los Dominicos no haya considerado estacionamientos subterráneos para unos mil automóviles, algo que incita a San Carlos de Apoquindo a bajar y tomar el metro". Sobre la posibilidad de cobrar por acceder al sector en automóvil, el experto asegura que hay que pensar que el sector está en comunas "con liderazgos bien particulares, como Providencia y Las Condes, y no queda muy claro cómo podrían definir un cuadrante de tarificación vial".

### Julio Nazar

El decano de Arquitectura de la U. San Sebastián dice que "Sanhattan es, posiblemente, la obra arquitectónica, como polo de desarrollo, mejor lograda en Santiago. Pero se fallece la oportunidad de equilibrarla con un bulevar interior, para sacar a la gente que está metida en las calles, poniendo librerías, cafeterías y haciendo un espacio interno". De modo similar, el arquitecto muy genérico, dice que "la primera reacción en la que creó habría sido 'hundir' los autos, hacer túneles para darle aire a la zona más transitada". Andrés Bello, Los Leones y la rotonda Pérez Zujovic. Es una solución bastante brusca y tosca, pero lo subterráneo es solución en cualquier ciudad del mundo. También puede ser algo desesperado, pero si se hubiera pensado arquitectónicamente con cierto interés en su momento, se habrían invertido mucho mejor los millones de dólares que hay invertidos ahí".

## RENTABILIDAD EN SU NEGOCIO

### FIORINO



**24 CUOTAS**  
PRECIO \$6.170.100 CLP\*

\$175.000\*

CARGA: 620 KG.  
VOLUMEN: 3,2 MTS<sup>3</sup>

### FIORINO CITY



**24 CUOTAS**  
PRECIO \$7.128.000 CLP\*

\$199.000\*

CARGA: 500 KG.  
VOLUMEN: 2,5 MTS<sup>3</sup>

### DOBLO



**24 CUOTAS**  
PRECIO \$9.918.000 CLP\*

\$273.000\*

CARGA: 1.000 KG.  
VOLUMEN: 4,2 MTS<sup>3</sup>

### DUCATO



**24 CUOTAS**  
PRECIO \$14.025.100 CLP\*

\$399.000\*

CARGA: 1.325 KG.  
VOLUMEN: 11,5 MTS<sup>3</sup>/ 13 MTS<sup>3</sup>

**Guillermo Morales**

EL RESPALDO DE UN LÍDER

Av. Fco. Bilbao 2557, Providencia  
Tel: 9795060

WWW.GUILLERMODMORALES.CL



(\* ) FIORINO: Precio \$1.234.000, VFMG \$2.470.440. FIORINO CITY: Precio \$1.430.000, VFMG \$2.815.240. DOBLO: Precio \$1.974.000, VFMG \$3.946.040. DUCATO: Precio \$2.930.000, VFMG \$5.850.040. FINANCIAMIENTO SANTANDER CONSUMER. FOTOGRAFIA CON OPCIONALES.