



Universidad de Chile

Instituto de la Comunicación e Imagen

Escuela de Periodismo

Memoria de Título:

**Cómo los santiaguinos se organizan para hacer frente a los cambios en la Gran
Capital**

VECINOS EN PIE DE GUERRA

Estudiante: **María Teresa Ovalle**

Profesor guía: **Gustavo González Rodríguez**

Octubre de 2008

Índice

Capítulo	Página
Introducción	2
I Parte: Los cambios en el “tablero de juego” y la configuración de los actores de la ciudad.	
-El crecimiento de Santiago	6
II Parte: La aplanadora del MOP	
- Túneles en el San Cristóbal: El “no” no escuchado por el MOP	13
-Acceso Sur a Santiago: Una herida abierta	31
-Acceso Nororiente: Hay una autopista en mi patio	50
III Parte: La Batalla por el plano regulador	
- Planos reguladores: un marco de referencia	63
-El caso Ñuñoa: tejiendo la red ciudadana	70
-El caso Vitacura: Firmas y Plebiscito	79
Conclusiones	86
Fuentes consultadas	92
Anexos	97

Introducción

Palas mecánicas, máquinas retroexcavadoras y camiones tolva transitando en calles por las que antes sólo circulaban niños en bicicleta o la señora que caminaba para hacer sus compras en el almacén de la esquina. Edificios de decenas de pisos que de un día para otro rodean a casas de sólo una planta, que pasaron a convertirse en los "puntos negros" de un barrio. Autopistas que, por un lado, permiten viajar desde Las Condes a Pudahuel en 15 minutos, pero en su trazado cortaron el paso de los habitantes de poblaciones completas, que antes cruzaban sólo una calle para conversar con sus vecinos de la vereda del frente.

Sí: Santiago, en estos últimos 10 años ha sufrido una transformación profunda en términos urbanísticos.

El mecanismo de las concesiones urbanas permitió, entre otras obras de infraestructura, la creación de las cuatro primeras carreteras concesionadas de Chile. Y hoy están en ejecución las faenas de otras tres autopistas: el acceso Nororiente, que unirá a Vitacura con Colina; el acceso Sur, que atraviesa La Pintana y La Granja para conectar Paine, Buin y San Bernardo con la circunvalación de Américo Vespucio, y los túneles del cerro San Cristóbal.

En paralelo, varias comunas de la capital han iniciado modificaciones a sus planos reguladores, aumentando las densidades en algunas áreas, permitiendo zonas comerciales en otras, en pos de "modernizar" barrios que han sufrido un despoblamiento.

Y estos cambios están afectando de manera radical la forma en que quienes viven en la ciudad se enfrentan a ella. Sin que mediaran consultas a los vecinos, varios barrios de antaño han sido reemplazados por torres de departamentos, vías de alta velocidad u otros

megaproyectos inmobiliarios. E, incluso, muchos residentes han sido sorprendidos por notificaciones de la autoridad de que parte de las casas deberán ser demolidas para dar paso a nuevos proyectos viales.

Y frente a estos "intrusos", varios grupos de residentes han decidido organizarse para resistir la manera en que estos cambios en el paisaje urbano se han estado llevando a cabo hasta ahora: con protestas a las que convocan mediante comunicados de prensa, han logrado atraer la atención de los medios que poco a poco han prestado mayor cobertura a este fenómeno de participación ciudadana.

Por ello, el propósito de esta memoria es exponer en un reportaje de investigación quiénes son estos grupos de vecinos que se organizaron para hacer frente a proyectos urbanos.

Para ello, se mostrará la experiencia de cinco grupos de residentes: los vecinos de Pedro de Valdivia Norte, que se levantaron en contra del proyecto Túnel San Cristóbal; los habitantes de La Granja, La Pintana y Puente Alto, que se tomaron el sector de las faenas y paralizaron los trabajos de la autopista Acceso Sur, logrando así sentarse a negociar la expropiación de las casas más afectadas por los trabajos. Un grupo de profesionales que decidió vivir entre los cerros del Parque Metropolitano, en Huechuraba, y que batallaron por lograr que la autopista que unirá Chicureo con Vitacura –que se construye literalmente sobre sus casas– causara el menor daño a sus propiedades.

En paralelo, se revisarán los casos de Ñuñoa y Vitacura, cuyos residentes organizados decidieron levantar la voz, reunir firmas y convocar a un plebiscito para zanjar así las propuestas de cambio a los planos reguladores de sus comunas.

Así, en esta memoria de título se intentará describir cómo surgen, se organizan, cómo se relacionan con los medios de comunicación y si han logrado o no que las autoridades tomen en cuenta sus planteamientos frente a las intervenciones urbanas. Además, se analizará también a qué responde el fenómeno de la aparición de este tipo de movimientos desde el punto de vista de arquitectos, autoridades y sociólogos urbanos.

I Parte:

Los cambios en el “tablero de juego” y la configuración de los actores de la ciudad,

El crecimiento de Santiago

En los últimos 20 años, el paisaje y la extensión de Santiago han cambiado abruptamente. Esto, según expertos urbanistas, es el reflejo del aumento de su población y de los ingresos de sus habitantes, cuyas demandas han ido “cambiando la cara” y dibujando una nueva capital. Según explican Alexander Galetovic y Pablo Jordán¹, durante los años 90 la economía chilena creció al 7,6% cada año (desde 1930 a 1985 el PGB chileno aumentaba apenas 1,1% por año) lo que generó “efectos considerables” en la ciudad de Santiago.

Las consecuencias más notorias de la bonanza, explican los autores, fueron el comienzo de la masificación del automóvil y la aceleración de la ocupación del suelo. En el caso del transporte, si en 1991 en Santiago se realizaban 5,8 millones de viajes motorizados al día, sólo el 18,5% de ellos se realizaba en vehículos particulares. Diez años después, los viajes diarios crecieron a 9,3 millones, de los cuales el 40% se realizaban en automóvil. Mientras, si a inicios de los noventa Santiago contaba con 49.347 hectáreas de superficie, en una década creció en 12.049 hectáreas: en 2000, la “mancha urbana” (superficie de la capital) se empinaba por sobre las 62 mil hectáreas.

De los terrenos nuevos, señala el artículo², un tercio fue ocupado por la industria y los otros dos por nuevas viviendas. Los grupos de mayores ingresos comenzaron a demandar residencias más grandes y con mayores terrenos, desarrollándose proyectos en

¹ Alexander Galetovic es ingeniero Comercial de la PUC y doctor en economía en Princeton. Pablo Jordán es arquitecto de la misma universidad y máster en diseño urbano en el Massachusetts Institute of Technology (MIT). Juntos redactaron el artículo “Santiago: Dónde estamos y hacia dónde vamos”, incluido en el libro del mismo nombre editado por el Centro de Estudios Públicos en marzo de 2006.

² Galétovic, Alexander: “Santiago: Dónde estamos y hacia dónde vamos”. Centro de Estudios Públicos, marzo de 2006. Página 56.

sectores como Lo Barnechea (La Dehesa y Piedra Roja) y Colina (Chicureo). Este aumento en la actividad inmobiliaria, señalan, vuelve a estar en sintonía con el uso del automóvil:

“La masificación del automóvil permite a las inmobiliarias elegir suelos más alejados del centro, que son más baratos, y ofrecer (a los compradores) más espacio por el mismo precio. La consecuencia agregada es el crecimiento de la ciudad en barrios periféricos menos densos”³.

Estas nuevas urbanizaciones demandan, además, nuevas alternativas de conectividad vial. Es por ello que durante la segunda mitad de los 90 asistimos a la materialización de las primeras cuatro autopistas urbanas: Costanera Norte, Autopista Central, además de Américo Vespucio en su tramo Norte y Sur.

Al mismo tiempo, explican Galetovic y Jordán, las diferencias de ingreso y de preferencias de los habitantes de Santiago desataron otro fenómeno: el reciclaje urbano en el centro de la ciudad y en las comunas que lo rodean.

“El reciclaje urbano urbano ocurre por varias razones, pero sus principales motores son el aumento del ingreso y los cambios demográficos. El mayor ingreso permite pagar el costo de reconvertir lo que existe o demolerlo. A cambio, las personas que se van a vivir al centro obtienen el beneficio de la vida urbana por

³ Galétovic, Alexander: “Santiago: Dónde estamos y hacia dónde vamos”. Centro de Estudios Públicos, marzo de 2006.

autonomasia (el acceso a múltiples opciones y actividades sin la necesidad de subirse a un auto)”⁴.

Este tipo de vivienda, agregan los autores, es el preferido por profesionales jóvenes y personas de más edad, que ya no crían hijos. Este tipo de personas son mayoritariamente los ocupantes de las torres de que han ido levantándose en Santiago Centro, Providencia y Ñuñoa.

Pero al mismo tiempo en que parte de los habitantes de la capital han ido moviéndose de comuna en comuna buscando la alternativa de vivienda que más les acomoda, utilizando las modernas autopistas para llegar a sus trabajos o instalándose en un “loft” o un departamento de un ambiente a pasos de sus oficinas, ¿qué pasa con el santiaguino que debe presenciar la transformación de su barrio? ¿Qué pasa con la familia, a la que le instalan un edificio al lado de la casa en la que han vivido por décadas? ¿o qué opina el habitante del barrio que quedó partido en dos luego de que una autopista urbana se construyera para unir a otros sectores de la capital?

No en mi patio trasero

Para expertos urbanistas, el cambio en las condiciones de los barrios ha desencadenado la organización de grupos de vecinos que se levantan para “defenderse” de estas modificaciones, o bien, intentar plantear sugerencias para que la irrupción de los cambios en el entorno sean “lo menos agresivo posible”.

El jefe de la división de Desarrollo Urbano del Ministerio de Vivienda, Luis Eduardo Bresciani⁵ lo explica así: ante el aumento de los proyectos inmobiliarios generados

⁴ Ídem, página 60.

por un plan de desarrollo o el mejoramiento de la dotación vial –medido en kilómetros de caminos pavimentados–, los niveles de insatisfacción y conflictividad tienden a aumentar. Esto, según Bresciani, porque en diversas áreas urbanas vecinos han iniciado lo que Harry Boyte⁶ ha llamado “La revolución del Patio Trasero”: grupos creados en barrios (de distintos grupos sociales), destinados a impedir proyectos o presionar con el objetivo de encontrar solución al déficit urbano de las zonas donde habitan.

El principal cuestionamiento de estos grupos sería el “carácter centralizado” de las decisiones sobre planificación urbana. Estas vienen dadas desde los municipios (en el caso de las decisiones sobre uso de suelos o alturas máximas de edificación), o bien, por el Ministerio de Obras Públicas (en el caso de trazados y diseños de proyectos como autopistas). La principal demanda de estos grupos se basarían en dos ejes: por qué se emplaza este proyecto aquí y por qué no se nos tomó en cuenta en el momento de decidir su emplazamiento.

Ejemplos de ellos serían las agrupaciones “Defendamos la Ciudad”, “Defendamos Valparaíso” (surgidas a fines de los noventa) y otras agrupaciones de similar orientación. Estas, según explica Bresciani, se plantean como respuesta a la falta de respuestas⁷ por parte de la autoridad a los problemas planteados por los residentes de un vecindario.

⁵ Bresciani, Luis Eduardo: “Del Conflicto a la Oportunidad: Participación Ciudadana en el Desarrollo Urbano”. Artículo publicado en la revista En Foco N° 83, editado por Expansiva. Documento disponible en www.expansiva.cl

⁶ Boyte, Harry: “The Back Yard Revolution”, 1980. En el texto, el autor analiza el surgimiento de grupos que se organizan para hacer frente a proyectos que caen en la categoría de usos u obras indeseadas, lo que los norteamericanos han denominado como LULUs (*Locally Unwanted Land Uses*) o NIMBYs (*Not-In-My-Backyard*). Citado en Bresciani, Luis Eduardo: “Del Conflicto a la Oportunidad: Participación Ciudadana en el Desarrollo Urbano”, página 2.

⁷ En el texto, Bresciani señala que agrupaciones como Defendamos la Ciudad se definen como una “espontánea respuesta desde la ciudadanía inorgánica, en legítimo afán por dar consistencia a las demandas del vecindario frente a los cotidianos atropellos del rediseño urbano y la indiferencia de las autoridades”.

Según el arquitecto y jefe de proyectos del Observatorio de Ciudades de la Universidad Católica, Pablo Allard, no hay que extrañarse por la aparición de estos movimientos ciudadanos, pues “son parte del desarrollo de las ciudades”. “Estos movimientos civiles se dan con mayor facilidad en sectores socioeconómicos y socioculturales más altos, porque tienen más herramientas, más acceso a información, más capacidad para organizarse y más apoyo técnico. También sus necesidades básicas y el día a día no los tienen preocupados de la sobrevivencia, por lo que empiezan a mirar otros temas, que son menos urgentes como es la calidad de vida y el entorno”, sostiene el arquitecto.

Para el ex presidente del Colegio de Arquitectos y Premio Nacional de Arquitectura 2002, Juan Sabaggh⁸, “el tema es que la gente reacciona frente a estas arbitrariedades de la autoridad, como las autopistas o los cambios a los planos reguladores, porque no se entregan compensaciones a las áreas afectadas”, como buenos diseños arquitectónicos o áreas verdes, por lo que considera válida su aparición. Lo malo, dice, “es cuando estos grupos se quedan sólo en la crítica y no generan propuestas, porque terminan por detener la necesaria movilidad que debe tener la ciudad”.

Lo anterior es compartido por Allard: “El problema que se puede generar es que estos grupos atiendan a intereses que no son representativos de la gran mayoría”.

Los arquitectos señalan, además, que el factor económico cruza las discusiones de los cambios en la ciudad. El cambio de las zonificaciones, la densidad o la instalación de una obra de infraestructura puede aumentar la plusvalía de un terreno o desvalorizar la propiedad. Según Allard, la organización de los sectores altos responde también a que “los

⁸ Entrevista con la autora para el diario La Tercera.

propietarios se ven afectados por los cambios normativos y sus propiedades se ven afectadas”.

Isabel Brain, socióloga de la Universidad Católica y coordinadora del Programa ProUrbana del Programa de Políticas Públicas de la misma casa de estudios, cataloga a estos grupos de vecinos como “reactivos y conservadores”. El acelerado desarrollo inmobiliario, explica, ha generado que los grupos vecinales busquen “mantener el status quo de sus barrios, frenando u oponiéndose a proyectos”, como nuevos edificios, centros comerciales o carreteras. Sin embargo, advierte, no todos los grupos se han quedado en un mero rechazo a un proyecto. Ha habido grupos que han logrado mejorar iniciativas urbanas, elevando sus estándares de calidad. “Un ejemplo de ello fue lo que logró el barrio Pedro de Valdivia al oponerse a la Costanera Norte, lo que se tradujo en que buena parte de ella fuera bajo el río Mapocho”.

II Parte:

La aplanadora del MOP

Túneles en el San Cristóbal: El “no” no escuchado por el MOP

Transitar en auto entre las nuevas zonas empresariales fundadas en el sector norte de Santiago y el polo financiero de Las Condes puede ser, en algunas horas del día, un verdadero dolor de cabeza. El camino más utilizado es combinar el tránsito por la Costanera Norte y la autopista Vespucio Norte Express a través de la bajada de La Pirámide, ruta de aproximadamente ocho kilómetros que, en horarios de mayor demanda de tráfico (entre las 7.00 y las 9.00 y entre las 18.00 y las 20.00) puede tomar más de media hora recorrer debido a los tacos que se forman tanto al norte como al sur de esta ruta, la única vía de comunicación entre estas dos autopistas.

¿El motivo? El cerro San Cristóbal⁹. Convertido en una barrera insalvable por largos años, este macizo –que alberga al Parque Metropolitano–, era el límite natural entre las comunas de Recoleta y Huechuraba con Providencia, Las Condes y Vitacura.

Sin embargo, durante la primera mitad de esta década, este problema de conectividad de la ciudad se convirtió en una posibilidad de negocio: en julio de 2004, la Coordinación de Concesiones del MOP adjudicó la construcción y explotación, vía pago de peaje, de dos túneles paralelos que atravesarían el San Cristóbal para conectar los sectores de El Salto, en Huechuraba, y Kennedy, en Las Condes. Con esa firma, que iniciaba la construcción de los viaductos, comenzaba también el calvario para quienes en ese entonces vivían en los faldeos del cerro: los vecinos del barrio Pedro de Valdivia Norte, que se extiende entre avenidas El Cerro, Santa María y Los Conquistadores, en Providencia.

⁹ “El Parque Metropolitano de Santiago es el parque urbano dentro de la ciudad más grande de Chile y uno de los más grandes del mundo. Es de servicio público que depende del Ministerio de Vivienda y Urbanismo con una extensión de 722 hectáreas con los cerros San Cristóbal, Chacarillas, Pirámide y Bosque Santiago”.

“La amenaza de los túneles empezó exactamente el año 2003”, recuerda el dirigente vecinal Juan Luis Moure¹⁰. Ingeniero de profesión, ha residido en el barrio por más de 40 años desde el día en que sus padres decidieron comprar una casa en la Avenida El Cerro, uno de los ejes estructurantes del sector. “Por el mes de septiembre de ese año nos enteramos por la prensa que venía el proyecto. También nos contactaron inmobiliarios del sector de Huechuraba, que fueron a hablar con la Junta de Vecinos. Ellos nos vinieron a plantear qué postura teníamos nosotros”, rememora.

Y la respuesta de los dirigentes fue un “no” rotundo a la excavación de la obra en el cerro San Cristóbal. Un no que se levantó como consigna en las manifestaciones convocadas por los residentes a los pies del cerro y que fue plasmado en carteles, lienzos y pancartas instalados en las rejas y antejardines de las casas del sector. Un no, alegan los vecinos, dicho en todos los tonos, pero que –paradójicamente– no logró evitar el encendido de los motores de las retroexcavadoras que en mayo de 2006 comenzaron a perforar el corazón del parque Metropolitano.

El origen: la no planificación

Según las bases de la licitación de la obra, el túnel San Cristóbal corresponde a la habilitación de lo que se conoce como el “anillo intermedio” en la infraestructura vial de Santiago: una vía circular, circunscrita al interior de la circunvalación de Américo Vespucio, que incorporará las calles Tobalaba (por el oriente), Departamental (por el sur) y Las Rejas (por el norponiente), cruzando el río Mapocho y la Autopista Central. Así, el

Ministerio de Vivienda y Urbanismo, MInvu. Dirección URL:
http://www.minvu.cl/opensite_20061113164902.aspx

¹⁰ Entrevista con la autora.

túnel corresponde al tramo nororiente de este trazado, uniendo el sector de El Salto con el puente Lo Saldes de la Costanera Norte¹¹.

La licitación se efectuó durante el segundo semestre de 2004 y fue adjudicada por un plazo de 30 años a la empresa San Cristóbal Express en septiembre de ese año. La firma, está conformada por la concesionaria española ACS Dragados y la alemana Hochtief. Esta última es parte, también, del consorcio que opera Vespucio Norte. Ofertó US\$ 70 millones por construir la obra.

Sin embargo, este trazado no corresponde a la “idea original” para la conexión vial. En 1996, el ingeniero en transportes Samuel Tupper comenzó los estudios de lo que sería su propuesta para una vía alternativa a La Pirámide que uniera a las comunas del sector norte de Santiago con la zona oriente. Esta sería presentada a la dirección de Concesiones del MOP, organismo encargado de evaluar las ideas propuestas por entes privados que puedan ser desarrolladas por el MOP. Cuando ello ocurre, las iniciativas son declaradas “de interés público”.

Esperando que el túnel cayese dentro de esa categoría, Tupper se acercó a la empresa Infraestructuras 2000 –filial de Endesa– para trabajar en conjunto. Presentaron su propuesta al MOP luego de dos años de trabajo. “El proyecto original salía a Lo Saldes,

¹¹ Ficha de proyecto “Habilitación del Anillo Intermedio, Tramo “El Salto-Kennedy”, en el sitio web de la Coordinación de Concesiones del MOP, en la siguiente dirección URL: www.concesiones.cl. En el texto se explica, además que el Anillo Intermedio, Tramo El Salto-Av. Kennedy -de 4,1 kms. de extensión -, se une a esta red de vías urbanas al conectar con el centro de la ciudad a dos sistemas concesionados de Santiago, como son el Sistema Oriente-Poniente (Costanera Norte) y el Sistema Américo Vespucio Nor-Poniente (Autopista Vespucio Norte). Dicha unión se realizará a través de la construcción de dos túneles paralelos bajo el cerro San Cristóbal, que mejorarán la conectividad vial del nor-poniente con el sur-oriente de la Capital. Con esta solución, se espera compensar la falta de capacidad y nivel de servicio que presenta la Avenida Américo Vespucio en el sector de La Pirámide (...) El sistema de peajes a los usuarios será mediante arcos de cobro electrónico, los cuales serán compatibles para los televías entregados por las demás concesiones urbanas de la ciudad de Santiago”.

sin meterse a al barrio Pedro de Valdivia Norte. Así fue aprobado en 1998. Sin embargo, el MOP cambió este diseño y dejó una conexión secundaria”, explicó Tupper¹².

En los planos que grafican esa primera iniciativa, se contemplaba que un túnel pasara bajo el río Mapocho, uniendo la salida de los viaductos del San Cristóbal con el sector de la Rotonda Pérez Zújovic. Los vehículos, se proyectaba, desembocarían en la Costanera Sur, avenida contemplada en el Plano Regulador de Santiago como continuación de la avenida Andrés Bello hacia el oriente y que debe construir el Ministerio de Vivienda¹³.

Sin embargo, aun cuando la iniciativa de Tupper llevaba una amplia ventaja sobre los demás competidores de la licitación, porque fue su idea la que se estaría llevando a la negociación, perdieron la licitación a manos del consorcio San Cristóbal Express.

El negocio se llevó a cabo, pero con el rediseño del trazado del túnel, quedó pendiente la definición de cómo encajaría este en el sector de Providencia. Esto, porque el viaducto aterriza en pleno corazón del barrio Pedro de Valdivia Norte: la esquina de Los Conquistadores con Avenida El Cerro.

Túnel sin conexión y sin participación

En 2002 el entonces coordinador de Concesiones del MOP, Camilo Rojas, explicaba así los beneficios del proyecto:

¹² Entrevista hecha por la autora el 8 de junio de 2008 para el diario La Tercera.

¹³ A octubre de 2008, la cartera proyectaba iniciar un tramo de la Costanera Sur entre Américo Vespucio Oriente, en Vitacura, y la Plaza San Enrique, en Lo Barnechea, durante el primer semestre de 2009. En el tramo donde desembocan los túneles (Lo Saldes, en Las Condes), la coordinación para construir la vía la asumió el Ministerio de Obras Públicas, también en 2009. Los recursos para completar el trazado de la

“Uno de los enormes méritos del túnel es que recogerá el tráfico de la futura autopista Vespucio Norte Express, que hoy hace colapsar la cuesta de La Pirámide. Una vez terminado, la circulación podrá tomar esta nueva vía bajo tierra y aparecer por avenida El Cerro o bien por Kennedy, empalmando con la autopista Costanera Norte”¹⁴.

“Por avenida El Cerro o bien por Kennedy”. Esa frase, que pareciera haber sido pronunciada al azar, grafica el principal problema de la obra: si bien se sabía que se conectaría al sector de Huechuraba con El Salto, los ingenieros del MOP no tenían claro el “cómo conectar” estos sectores. No se sabía si sería a través de un túnel o puentes sobre el Mapocho, ni qué vías se utilizarían para tal efecto. Estaba claro que habría un túnel, pero cómo encajaría o a qué calles saldría, no estaba definido.

Eso sería zanjado en estudios entre la concesionaria y la cartera en un plazo de dos años. Lo que sí se sabía, a grandes rasgos, era que por el lado norte la obra tendría un acceso por La Pirámide. En el sector sur, la boca del túnel daría a la intersección de las calles El Cerro y Los Conquistadores (ambas calles de barrio, con tráfico local) y al puente Lo Saldes de la Costanera Norte.

Ya a modo de ideas, estas alternativas eran consideradas un potencial problema de tráfico. En el sector de Avenida El Cerro, los autos pasarían de transitar de una vía expresa a una calle de barrio, con menos medidas de seguridad y en la que se circula a una menor

avenida fueron comprometidos por el empresario Abraham Senerman, como parte de las mitigaciones viales del proyecto inmobiliario Santa Rosa de Las Condes.

¹⁴ Camilo Rojas, coordinador general de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas, en <http://www.edicionesespeciales.elmercurio.com/destacadas/detalle/index.asp?idnoticia=0118112004021X0030031>>Ediciones Especiales, El Mercurio

velocidad. Esto afectaría la calidad de vida de los vecinos, ya que al tener una fila interminable de vehículos saliendo a alta velocidad del túnel les haría difícil el sólo hecho de tratar de cruzar de una acera a otra.

En el caso de la salida a Lo Saltes, el problema también era mayúsculo: se le inyectarían vehículos a la Rotonda Pérez Zújovic, zona que, ya a esa fecha, presentaba un alto nivel de congestión. ¿Qué pasaría con esos tacos interminables en las horas de mayor tráfico, de agregarle más vehículos a la rotonda?

Según explica quien fuera el inspector fiscal del túnel¹⁵, Carlos Uribe –ingeniero civil que se desempeñó en la cartera durante ocho años– antes de que se iniciara la construcción del túnel, existía sólo una idea a nivel de anteproyecto (es decir, en términos gruesos) para ver la conectividad de la obra.

Consultado sobre si no corresponde a una irresponsabilidad por parte de la cartera el licitar el proyecto del túnel sin saber, a ciencia cierta, cómo se conectaría con la vialidad local, Uribe es claro: “No (...) Las bases así lo decían y se contemplaban recursos para la vialidad complementaria. Ahora, no por eso te quiero decir que estaba todo resuelto. Con esto te quiero decir que había también bastantes ganas de licitar el proyecto”¹⁶.

-¿Había una urgencia en sacar el proyecto? Queda la sensación de que estaban licitando rápido, intentando sacar el tema rápido...

¹⁵ El inspector fiscal de una obra es el encargado, por parte del ministerio de Obras Públicas de velar por la “buena ejecución” de los trabajos. Vale decir, que se respeten los plazos, procedimientos técnicos y de seguridad en la obra concesionada, so pena de multas a la empresa encargada de las faenas.

¹⁶ Entrevista con la autora.

“Efectivamente. Los requerimientos de infraestructura vial que había desde los ‘90 eran brutales. La Ruta 5 también se hizo al galope. Muchas cosas no resueltas se fueron haciendo en el camino. Había caminos no expropiados pero había que partir no más, porque el requerimiento de Chile era mayor. El requerimiento de infraestructura era altísimo, el déficit era dramático (...) Entonces, hay una decisión de resolver el déficit de infraestructura lo antes posible. Y eso significaba que la opinión del ministro Etcheberry¹⁷ era ‘no seamos más papistas que el Papa’: a lo que no estamos obligados, no estamos obligados”.

Según Uribe, “no ser más papistas que el Papa” significó, también, que el proyecto no fuese ingresado al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental. Esto, porque técnicamente el túnel cae en la categoría de autovía, no de autopista: por su diseño, en el túnel no se puede ir a más de 80 kilómetros por hora. Según los criterios del MOP, sería carretera sólo si por ella se autorizaba el tránsito a una velocidad máxima de 120 kilómetros por hora.

Al no ser evaluado ambientalmente, el MOP se ahorró otro paso que pudo haber sido engorroso para el proyecto: las observaciones de los vecinos a la obra, como parte del proceso de participación ciudadana incluido en el proceso medioambiental.

“Hoy día, tal como se anunció, los proyectos de inversión debieran ingresar voluntariamente al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental. Y eso era así. En la época de Carlos Cruz (antecesor del ministro Etcheberry), cuando era ministro, había una instrucción de él de que todo proceso concesionado se sometiera a evaluación. Proyectos

¹⁷ Javier Etcheberry (PPD) fue ministro de Obras Públicas entre 2002 y 2004. Salió del cargo el 27 de diciembre de ese año, luego del desplome del puente Loncomilla, en la VII Región.

como la Costanera Norte, la Autopista Central, el Acceso Sur a Santiago, tienen estudios de impacto ambiental aprobados. Lo que pasa es que con el cambio de ministro se dijo ‘sólo entran los proyectos obligatorios’. Eso, porque en el sistema de evaluación, los proyectos variaban mucho en términos de inversión. Por eso Vespucio Norte y el Túnel no ingresaron, porque no era obligatorio”, recuerda.

“Pero yo creo que el túnel, por lo menos, por un tema de sensibilidad, debió haber entrado al sistema. Porque no estaba en un área protegida, como decían los vecinos. No era santuario de la naturaleza, pero de todas maneras es el cerro más importante de Chile”, comenta Uribe. Pero cuando se licitó el túnel, señala el ingeniero, “se discutía la mitigación de Costanera Norte. Empezaron a salir exigencias que duplicaban los costos del proyecto. Eran más de 100 millones de dólares y la autopista costaba 300. Por eso, los proyectos, más que retrasarse, terminaban en una discusión pública tremenda, no terminaban nunca”.

Comienza la pelea

Excluidos de las instancias formales para revisar la ejecución del proyecto, los vecinos de Pedro de Valdivia Norte inician en 2005 la ofensiva contra el túnel. “Metamos bulla, y si hay que hacer escándalo, lo hacemos”¹⁸. Con esa frase, dicha en una reunión convocada por la junta de vecinos de Pedro de Valdivia Norte el 4 de abril de ese año, cerca de 200 residentes decidieron oponerse a la iniciativa que, en esa fecha, ya había pasado de ser un comentario de boca en boca a una amenaza real.

En este grupo de vecinos figuran, entre otros, el ex juez Juan Guzmán Tapia; el arquitecto Alejandro Aravena (académico de Harvard, la Universidad Católica y Wren

¹⁸ La Segunda, 05 de abril de 2005: “Vecinos en pie de guerra contra el MOP”.

Strabucchi); el Premio Nacional de Arquitectura, Víctor Gubbins y la entonces periodista de El Mercurio, Mercedes Garrido, además de ingenieros y otros profesionales. Entre otros “vecinos ilustres” se cuentan Eduardo Dockendorff –ex ministro secretario general de la Presidencia en el gobierno de Ricardo Lagos, quien aunque fue contactado por sus vecinos, se marginó de toda participación en actividades contrarias al túnel– y el abogado Juan Agustín Figueroa. En la asamblea, los vecinos comprometen, además, aportes monetarios para financiar las asesorías técnicas (que incluyeron abogados, arquitectos e ingenieros, además de periodistas) que fuesen necesarias para hacer frente al MOP. “Y ahí cada un se puso con lo que pudo: los más pudientes como Moure, que es ingeniero, ponían más plata. Los jubilados, como yo, poníamos de a diez luquitas”, señala el vecino Luis Zamorano, presidente de la junta de vecinos.

Según recuerda Juan Luis Moure, fue en esa reunión donde decidieron “dar la pelea” y hacer conocer su problema masivamente para lograr adhesión ciudadana a su causa: que se construya el túnel, pero que los vehículos que lo utilicen no circulen por la Avenida El Cerro. Para ello, se planteaba una conexión directa hacia el sector de Lo Saldes.

No sería la primera vez que los vecinos proponían un cambio de trazado: ya en 1996 este grupo se coordinó con organizaciones sociales del sector de Recoleta e Independencia, formando la Coordinadora “No a la Costanera Norte”, organismo que logró modificar el diseño de la autopista que originalmente bordeaba el Cerro San Cristóbal y trasladarlo bajo el río Mapocho.

A pesar de que la arenga de los vecinos daba inicio al enfrentamiento entre el barrio y el MOP, la directiva de la junta ya llevaba varias gestiones para oponerse a la

construcción de los túneles. En la reunión, la directiva de la Junta de Vecinos (compuesta por Luis Zamorano y Jorge Valenzuela, además de Juan Luis Moure) dio cuenta de las tratativas para ponerse en contacto con el ministro de Obras Públicas de la época, Jaime Estévez, sucesor de Javier Etcheberry. Moure cuenta que “se había fijado una reunión el 15 de febrero con el ministro Estévez. No nos recibió y tuvimos una reunión con su jefe de gabinete”. Los vecinos entregaron una carta al representante ministerial y solicitaron otra audiencia con el ministro que, a la fecha de la asamblea, todavía no se había concretado.

El otro camino que ya se había iniciado era el legal, un par de semanas antes. El 7 de marzo de ese año, el abogado Carlos Cantuarias –contratado por la junta de vecinos– había presentado un recurso de protección a favor de los habitantes del barrio, que fue acogido a trámite. El documento señalaba que el proyecto violaba “la garantía constitucional que asegura a los chilenos el derecho a vivir en un ambiente libre de contaminación” y “que la construcción del túnel amenaza con destruir un barrio y también interviene un área protegida”.

Tras esta asamblea, los vecinos comienzan la acción de protestas en los faldeos del cerro. En los antejardines y en las ventanas de las casas comienzan a colgarse los primeros carteles con la leyenda “No a los túneles”.

Según consta en los antecedentes técnicos que la Junta de Vecinos entregó a la comisión de Transportes y Obras Públicas de la Cámara de diputados ¹⁹ a mediados de abril lograron sostener una reunión con el ministro Estévez. En ella presentaron al ministerio

¹⁹ Documento entregado el 21 noviembre de 2006 a la comisión de Transportes y Obras Públicas de la Cámara Baja.

antecedentes técnicos elaborados por el ingeniero Samuel Tupper en donde se enumeraban medidas alternativas

Sin embargo, según consta en el documento, “el titular de Obras Públicas de la época, descartó esta opción argumentando que las modificaciones “sólo podían ser propuestas por la Concesionaria adjudicataria de la Concesión” y no por el MOP”.

Revés judicial

Junto a la negativa ministerial de sentarse a revisar un diseño alternativo, otro golpe llegó para la organización vecinal a mediados de mayo. El 17 de ese mes la Sexta Sala de la Corte de Apelaciones (integrada por los ministros Juan Eduardo Fuentes, Haroldo Brito, y la abogada integrante Paulina Veloso) rechazó por unanimidad el recurso que se había interpuesto en contra de la obra.

En el fallo, se explicitó que la obra no cumplía con características de autopista urbana y tampoco afectaba a un área silvestre protegida, como argumentaban los vecinos.

“(El proyecto) entre otras características, no tiene cuatro o más pistas exigidas para las autopistas, sino que dos por calzada, y su velocidad no es igual o superior a los 80 km/H, dado que en Providencia su velocidad de diseño sólo alcanza a los 50 km por hora”²⁰.

En el escrito se indicó, además, que no estaba demostrado que el emplazamiento del proyecto afectara el derecho de los vecinos de vivir en un medio libre de

²⁰ Extractos reproducidos en el Diario Siete, 26 de mayo de 2005.

contaminación, ya que estaban previstas todas las obras de mitigación para proteger el entorno.

“Del mérito del proceso no aparece demostrado que con la construcción de la variante y su posterior explotación se afectará seriamente los derechos de los recurrentes a vivir en un medio libre de contaminación, como sostiene el recurso (...) además que con la operación de la variante se producirá una disminución en la emisiones de gases”²¹.

A pesar de los argumentos del fallo, los vecinos repusieron la acción legal en tribunales. Tras la decisión judicial, en junio comienza la instalación de faenas. Esto fue considerado por los vecinos como un atropello a su calidad de vida. Además, porque la Corte Suprema aún no resolvía a apelación al fallo adverso de la Corte de Apelaciones. En paralelo, mantuvieron sus protestas y conferencias de prensa. Los lugares de reunión fueron la plaza ubicada en la calle Padre Letelier y la salida de la parroquia del barrio, en la misma calle, además de los faldeos del cerro.

“Pero al final no sirvió de nada; perdimos todas las instancias. Pareciera que todos se alinearon en contra de nosotros”, recuerda Luis Zamorano, miembro de la directiva de la junta de vecinos.

Bitran y la oportunidad para los vecinos

A inicios de 2006 los técnicos del MOP definieron la solución vial para conectar el túnel por el sector de Providencia. Se decidió el ensanche de la Avenida El Cerro de dos a cuatro pistas por sentido, que se conectarían con dos puentes que cruzarían el Río Mapocho

para desembocar en la Avenida Andrés Bello. Uno de los viaductos sería construido por la cartera y el otro sería parte de las mitigaciones viales que el *holding* Cencosud debía aportar a la zona por la construcción del *mall* Costanera Center en la esquina de Andrés Bello con Tajamar.

Sin embargo, el cambio de gobierno y el desembarco de Eduardo Bitran como nuevo titular de OOPP retrasó el proceso. “En julio de 2006, como es de conocimiento público, el ministro Eduardo Bitran decidió reestudiar todas las soluciones viales de la zona oriente, incluidos los accesos del túnel”, dice el ex inspector fiscal Carlos Uribe. Y agrega: “Bitran llegó diciendo cosas como que si los proyectos estaban mal hecho, había que pararlos”.

¿Por qué Bitran decide reestudiar el proyecto? Para entender su decisión, hay que retroceder un par de capítulos en la historia del sistema de concesiones. La Costanera Norte y las autopistas construidas en Américo Vespucio Norte y Sur corresponden a una planificación hecha durante el gobierno del ex presidente Patricio Aylwin, con el fin de asignar prioridades en la construcción de infraestructura pública.

El encargado de pensar esta planificación fue el arquitecto chileno Marcial Echenique, decano de su especialidad en la Universidad de Cambridge, Inglaterra. En ese tiempo se le solicitó, además de resolver el tema del trazado vial en Santiago, y a nivel nacional, dar soluciones a la red de alcantarillados, el desarrollo de aeropuertos, puertos, ferrocarriles, tranques y oleoductos.

²¹ Ídem.

En 1993, Echenique y su equipo entregaron un documento con sus recomendaciones, que fue desarrollado en el gobierno de Eduardo Frei Ruiz Tagle, período donde se realizaron las primeras licitaciones de obras concesionadas, con Ricardo Lagos a la cabeza del Ministerio de Obras Públicas. Sin embargo, cuando comenzó el período presidencial de Lagos, según Echenique “se dejó de planificar en el MOP”. “Faltó mantener el planeamiento. Empezaron a salir nuevas concesiones que no estaban en el plan, como el túnel San Cristóbal, y ahora está el problema horroroso de cómo se conecta a la red vial”, comentaba el urbanista en una entrevista hecha en septiembre de 2006.

Esta “falta de planificación” ya había sido detectada por el ministro Bitran. Por ello, el 7 de julio de 2006, ante el análisis del sistema de concesiones de autopistas, dijo que “se invirtió el orden de los proyectos y ese fue un error”.

En medio de ese estudio la concesionaria inició los trabajos a fines de 2005 con lo que se denomina “instalación de faenas y obras previas”: ubicación de las oficinas de la empresa en el sector de los trabajos y el inicio del retiro de cables, cambios en el alcantarillado u otros servicios que se vieran comprometidos con las obras. Luego de unos meses, se dio inicio formal a la excavación del túnel el 26 de mayo de 2006.

¿Terremoto?

Dos meses después de que la presidenta Michelle Bachelet asistiera a la ceremonia de la primera piedra del túnel, comienzan las tronaduras para excavar los túneles. Ese día fue un 4 de julio, recuerda Uribe. “Citó a toda la prensa (...) Se superó la norma y debimos ajustar las cargas”, dice.

En agosto, el diario La Segunda consignaba de esta manera el impacto de los trabajos en el barrio y en el sector de Huechuraba: “El día que partieron estaba en el segundo piso de mi casa, y mi nana peruana estaba en el primer piso”, relató un propietario del barrio. “A las tres de la tarde ocurrió una tronadura y le dije ‘¿ve que zapateo fuerte?’, a lo que ella respondió que no sabía que los terremotos en Chile fueran tan fuertes”.

La situación de los residentes se agravó durante 2007. Calificaban las tronaduras como “temblores grado cuatro”. La prensa, incluso, consignó que a causa de las vibraciones en una de las casas un mueble de cocina se desprendió del muro que lo sostenía y cayó sobre una niña de 11 años²². La pequeña fue internada con un traumatismo encéfalo craneano (TEC) cerrado en la clínica Santa María.

Otro afectado fue Alejandro Reyes. El hall y la escalera de su casa quedaron llenos de escombros luego de que un pedazo de techo se desprendiera. Aunque la concesionaria informó que el día del incidente no hubo detonaciones, Reyes señaló a la prensa que “tengo como testigos a todos los vecinos para probar que sí la hubo. Y aunque no hubiese sido así, los materiales se resienten por los movimientos de estos meses”.

Y en medio de los trabajos, en agosto de ese año Bitran anunció que estudiaría posponer la entrada en funcionamiento del túnel, a la espera de la construcción de una vía que con la que se desatocharía el sector de la Rotonda Pérez Zújovic: la Costanera Sur. La propuesta era esperar la construcción de esta vía y habilitar el túnel a mediados de 2009.

²² La Segunda: “Vivir terremoteados: El drama de los vecinos de P. de Valdivia Norte”, por María Victoria Barra. Martes 6 de marzo de 2007.

Sin embargo, para hacer posible esta solución, el estado debía pagar como compensación 11 millones de dólares a la empresa concesionaria²³.

Este anuncio fue hecho por Bitran luego de que el diputado Jorge Burgos (contactado por los vecinos) sostuviera una serie de reuniones con técnicos de la cartera para proponer esa salida, y luego de que en junio un artículo de la revista Qué Pasa filtrara un informe hecho por la Unidad Operativa de Control de Tránsito (Uoct, dependiente del Ministerio de Transportes), que anticipaba atochamientos graves en el sector de la Rotonda Pérez Zújovic si entraba en funcionamiento el túnel sin remodelar la infraestructura vial del sector.

Además, el 22 de agosto de ese mes los vecinos lograron reunirse con el ministro. En la cita le entregaron alternativas técnicas elaboradas por Samuel Tupper (que a esa fecha se convirtió en asesor técnico de la junta de vecinos). “El señor Bitran se mostró muy receptivo de la formula. Pero después de la reunión no volvimos a tener noticias”, recuerda Moure.

El dedo en la boca

El 7 de enero de 2008 los vecinos volvieron a tener una reunión con Bitran. “Para nuestra sorpresa, nos dijo que las decisiones sobre el túnel ‘ya estaban tomadas’ y que el túnel comenzaría a operar en julio. Frente a nuestras protestas, dijo que sus asesores habían

²³ En un artículo de El Mercurio, del 28 de agosto de 2007, se afirma que “el Ministerio de Obras Públicas debería pagar alrededor de US\$ 11 millones en caso de que decida postergar el túnel San Cristóbal de julio de 2008 a julio de 2009 (...) Los recursos fiscales se desglosan en US\$ 9 millones para la concesionaria Túnel San Cristóbal, porque no tendría los ingresos vehiculares comprometidos por el MOP según contrato vigente (...) La cartera también debería indemnizar a Vespucio Norte Express en alrededor de US\$ 2 millones, por el menor tránsito que tendrá, porque el MOP prometió operar el San Cristóbal en paralelo a Vespucio Norte”.

preparado un informe con evaluación negativa hacia ellas. Dijo que por un error administrativo no se nos había informado antes”, relata Moure.

A juicio de Carlos Uribe, la negociación entre Bitran y los vecinos eran sólo “promesas que no se podía cumplir. Y luego terminó todo haciéndole trampa a los vecinos, en términos de abrir caminos que no existían”.

Al día siguiente de la reunión con los vecinos vino un nuevo cambio de gabinete: el 8 de enero la presidenta Michelle Bachelet nombró a Sergio Bitar como ministro de Obras Públicas.

La junta de vecinos envió sus antecedentes a la nueva administración del ministerio. Solicitó audiencia con el nuevo ministro. Se reunieron en febrero. Y aunque la autoridad se comprometió a revisar el tema, el 11 de marzo el asfalto de avenida El Cerro comenzó a ser removido para ensanchar la calle y dar salida a los túneles por el sector residencial de Providencia. Las entradas a las casas del sector fueron bloqueadas por las faenas, por lo cual la mayoría de las familias de esas calles tuvieron que estacionar sus vehículos en un aparcadero habilitado por la concesionaria. Además, los vecinos debieron acostumbrarse al constante ir y venir de obreros y retroexcavadoras, ahora frente a sus viviendas.

Como la remodelación de la avenida no iba a estar terminada para la fecha programada para la inauguración del túnel (28 de junio), el MOP y los ministerios de Vivienda y Transportes decidieron autorizar una apertura parcial y paulatina. Es decir, comenzar la operación del túnel sin tener toda la infraestructura necesaria (que se completará sólo en 2012, luego de la remodelación de la Rotonda Pérez Zújovic), restringiendo el tránsito en el sector: primero se permitiría usarlo en horas de baja

congestión, luego durante el día completo... hasta llegar a la apertura completa. Actualmente, a octubre de 2008, las faenas en avenida El Cerro no terminan y la operación del túnel sigue a media marcha. Por las restricciones interpuestas por el MOP al funcionamiento de la concesión, el túnel recibía, a septiembre de 2008, un promedio de siete mil autos al día²⁴, cifras muy por debajo de los 44 mil vehículos que debían circular por la conexión vial, según se contemplaba en sus contratos. Por ello, los ingresos que está dejando de recibir la firma encargada del túnel deberán ser compensados por el MOP.

La fecha propuesta para habilitar los túneles fue el 28 de junio. Sin embargo, los viaductos fueron inaugurados el 4 de julio. Esto, porque las autoridades encargadas de autorizar la puesta en marcha de la obra encontraron objeciones técnicas que fueron salvadas en ese plazo. Así, los automóviles comenzaron a circular bajo el cerro, sin importar la oposición, las advertencias técnicas y los argumentos que por casi cinco años los vecinos de Pedro de Valdivia Norte dieron a conocer para detener el proyecto.

²⁴ Cifras entregadas a la autora por personal de la concesionaria, en reporteo para el Diario La Tercera.

Acceso Sur a Santiago: Una herida abierta

8 de abril de 2008. Son pasadas las 11 de la mañana y en el tramo de Buin de la Autopista Acceso Sur a Santiago, terminada hace más de seis meses, una fila de vehículos copan las bermas. En ellos se trasladaron alcaldes, funcionarios del ministerio de Obras Públicas, y la plana mayor de la empresa Cintra, concesionaria a cargo de construir la vía expresa, además de miembros de otras firmas constructoras. Todos esperan la llegada del titular de la cartera, Sergio Bitar (PPD), para iniciar la ceremonia de inauguración de este tramo: 39 de lo 46 kilómetros que componen el trazado total de la carretera, proyectado entre el peaje de Angostura de la Ruta 5 Sur y Américo Vespucio, en La Granja.

Comienzan a llegar los periodistas. Reporteros y camarógrafos se ubican bajo una carpa blanca, donde trabajadores de la concesionaria ofrecen café y pasteles, esperando el inicio de la ceremonia. Sin embargo, algo parece no encajar: a lo lejos, al menos a un kilómetro de distancia, comienza a verse un grupo de personas que cruzan una de las pasarelas de la autopista. “Es una procesión religiosa”, comienzan a comentar los asesores de prensa del ministro Bitar. Pero no: a medida que avanza la marcha, comienzan a distinguirse carteles y a escucharse consignas. Se trataba de vecinos de La Pintana, a quienes la autopista que en esos momentos iba a ser inaugurada, les había interrumpido sus barrios hace ya ocho largos años.

Justamente por eso es que en ese día la inauguración de la vía expresa no fue completa. A lo largo de siete kilómetros del proyecto, casas y departamentos de las comunas de La Granja, La Pintana y Puente Alto sufrieron los embates de una obra en la que la concesionaria “excavó, no más”, como contaron, a viva voz, ese día los vecinos. “Tuvimos que soportar los escombros, el agua sucia subiendo y corriendo por los baños porque se taparon las cañerías, los daños en muros y pisos por las vibraciones”, relataron a los periodistas que asistieron a la puesta en marcha de la carretera, mientras eran contenidos por carabineros y funcionarios del MOP. Esto, hasta que al lugar llegó el ministro Bitar. El secretario de Estado, en lugar de dirigirse hasta el lugar de la ceremonia, prefirió caminar hacia los manifestantes.

Susana Vásquez, una de las dirigentes vecinales, comenzó un diálogo con Bitar. Explicó que su población no estaba siendo considerada entre los afectados por la autopista que, en ese entonces, llevaban conversaciones con el MOP y la Intendencia de Santiago para lograr mitigaciones al impacto que la carretera producía en su entorno.

“Ministro, acá se cometió un gran error con la población Batallón Chacabuco. Se construyó donde no se debió haber construido”, alegó Vásquez. “Durante todos estos años hemos sufrido los atropellos de la constructora. Estamos con nuestras viviendas destruidas. En 2006 nos propusieron una salida con el Serviu, un subsidio para arreglar nuestras casas. ¡Nosotros tuvimos que pagar para que se nos arreglaran las casas! (...) Esto no es una función, señor ministro. Somos 239 familias. Ministro, todos los días vivimos entre las fecas, todos los días se revientan las alcantarillas”.

Frente a los reclamos de Vásquez, el ministro respondió que “ustedes saben cuál es mi opinión: acá se han cometido errores”.

Hacia las cámaras de televisión y las grabadoras de los periodistas, Bitar declaró que “el trato que se le ha dado a la gente en su dignidad no es lo que tenemos que dar. Todos los chilenos somos iguales y no se le pueden dar a unos en Vitacura un trato y a otros en La Pintana otro. Esa es mi posición, en eso estamos claritos. Y el MOP, así me lo ha pedido la presidenta Bachelet, debe corregir lo que no ha estado bien”.

Bitar se comprometió con los pobladores a visitar sus casas. Intercambió números telefónicos con la dirigente e, incluso, la hizo participar del cóctel preparado por la concesionaria para la inauguración de la carretera. A la semana siguiente anunció un acuerdo con otras 300 familias de nueve poblaciones de La Pintana, también afectadas por las faenas de la vía expresa, que tenían detenidas las faenas desde hacía dos años.

Por ese acuerdo, las obras se reanudaron agosto pasado y, a octubre de 2008, avanzan para completar las faenas durante el primer trimestre de 2009; a pesar de ello, los pobladores siguen a la espera de que las soluciones para sus barrios –expropiaciones, construcción de parques y de sedes sociales, entre otros acuerdos– se concreten. Y se les está agotando la paciencia.

Una pantalla, una plaza...

A mediados de 1990, Rosanna Ramírez (47), llegó junto a su esposo y tres hijos a la población Madre Teresa, recién construida. Su familia provenía de una población en el sector de Pablo de Rocka. Sus vecinos, señala, hasta ese entonces vivían en campamentos diseminados por varias comunas de Santiago. La casa a la que llegó –y que con el tiempo

acogió el nacimiento de otros tres niños— se ubica en la esquina de Bahía Catalina con Santo Tomás, a una cuadra de una vía que, en los años venideros, sufriría grandes transformaciones: avenida La Serena.

“A mediados de los noventa, 1994 ó 1995 puede ser, nos vinieron a mostrar un proyecto. Se instalaron en una plaza, al lado de una cancha, con una pantalla; yo fui con mis niños. Explicaron que por acá iba a pasar una carretera y que iban a expropiar cerca de 200 metros a la redonda”, recuerda Rossana “Pensamos: ‘va a quedar bonito’”.

El proyecto que se le mostraba a los vecinos, en la primera de sucesivas reuniones era el Acceso Sur a Santiago²⁵: una carretera que se extiende desde Angostura de Paine hasta la zona urbana de La Granja, con un trayecto total de 46,6 kilómetros de dobles vías y un costo total de US \$ 303 millones.

Ante el anuncio, Rossana señala que “la gente estaba recién llegada a su casa y no sabía qué significaba expropiación. Y porque no se explicó, ignorantemente se negó. Entonces, se llegó a un acuerdo de modificar el proyecto, dejando la carretera bajo tierra y por encima, la caletera. La expropiación, con ese proyecto, se reducía a 100 metros a la redonda”. Tal como indica Rossana, en La Granja y La Pintana, la carretera se emplaza bajo tierra, en un túnel de tres pistas por sentido. Por él, proyectaron en la concesionaria, circularían unos 7.500 vehículos por día.

²⁵ Información incluida en el comunicado de prensa redactado por la empresa Autopista del Maipo en inauguración del tramo interurbano del proyecto, el 8 de abril de 2008.

El proyecto fue ingresado al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental y fue aprobado en septiembre de 1999²⁶. Según el expediente, el proceso de participación ciudadana, en el que los vecinos presentaron sus observaciones al proyecto por los efectos que causaría la construcción y la posterior operación de la carretera, se desarrolló durante abril de ese año.

El mecanismo es descrito en el expediente de la evaluación ambiental:

“Las organizaciones ciudadanas con personalidad jurídica, por intermedio de sus representantes, y las personas naturales directamente afectadas, podrán formular observaciones al Estudio de Impacto Ambiental, por escrito y debidamente fundadas, hasta el día 12 de abril de 1999 haciendo expresa referencia al proyecto y señalando nombre y domicilio de quien las formula. Dichas observaciones deberán ser remitidas a la Conama Región Metropolitana”²⁷.

Sobre este proceso, Rossana dice que “hubo participación ciudadana, sí, lo dicen los papeles. Pero nosotros no fuimos contactados. No sabíamos, no fuimos citados. Fueron personas contadas, gente de la municipalidad y de las juntas de vecinos de ese tiempo”.

Según el documento, el efecto que traería la obra al sector durante la etapa de construcción estarían aparejados al “aumento de emisión de material particulado y al aumento de los niveles de ruido en los frentes de trabajo; a la relocalización de población urbana debido a la necesidad de realizar expropiaciones; y a desvíos temporales de cursos de aguas para la construcción de puentes y obras”. Mientras que durante la explotación, “se

²⁶ Ficha de proyecto Acceso Sur a Santiago al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (EIA). Disponible en la siguiente dirección URL: http://www.e-seia.cl/seia-web/ficha/ubicacion.php?id_expediente=1629&idExpediente=1629

proyecta una disminución de emisiones de monóxido de carbono (CO) y compuestos orgánicos volátiles (COV²⁸), y un leve aumento de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) inferior al 1%, y de PM10 (material particulado respirable) inferior al 0,2%, así como también se proyecta el aumento de los niveles de presión sonora en lugares cercanos a la futura vía”²⁹.

Por ello, entre las mitigaciones que la obra debía aportar a la comunidad se contaban planes habitacionales para las poblaciones urbanas afectadas por expropiaciones; el diseño, construcción y mantención de un parque intercomunal; la pavimentación de las avenidas La Serena y Cuatro Oriente (de tierra hasta ese momento) y la implementación de pantallas o barreras acústicas. Y mientras duraran los trabajos, “la empresa debía mantener, entre otras medidas, riego de superficies, instalación de mallas, cubrimiento de tolva de camiones, utilización de procesos húmedos y plan de desvíos de tránsito”. Con la calificación ambiental aprobada, la obra fue adjudicada al Consorcio Cintra. Los trabajos comenzaron ese año.

¿Carretera? ¿Cuál carretera?

En el denominado tramo urbano del Acceso Sur, sólo en el sector de La Pintana se emplazan –a ambos lados del trazado–, más de una decena de poblaciones: la villas América, Arauco, La Serena, Nacimiento, Ópera I y II, Madre Teresa, Quinto Centenario, Concierto, Santo Tomás y Millaray. A estas se suman, además, dos poblaciones que se levantaron en el área ya cuando se sabía que en el sector sería atravesado por una carretera

²⁷ Ídem.

²⁸ Los más abundantes en el aire son metano, tolueno, n-butano, i-pentano, etano, benceno, n-pentano, propano y etileno.

²⁹ Ídem.

de alta velocidad: Batallón Chacabuco y San Alberto. Mientras, en el sector de La Granja la obra pasa por fuera de, al menos, 230 viviendas.

El principal problema de estas villas es que las casas de avenida La Serena no fueron expropiadas y quedan, prácticamente, sobre la autopista: entre sus líneas de cierre y el inicio de la franja concesionada hay una distancia de 50 a 60 centímetros.

Ante la multiplicidad de poblaciones, multiplicidad de vecinos afectados. Contra la construcción de la autopista, se levantaron juntas de vecinos y numerosos comités y mesas de trabajo. Entre ellos, destacó el Comité Ecológico Territorio La Granja y La Pintana, que trató de aunar a los vecinos de ambas comunas.

Esta falta de organización entre los residentes afectados por la autopista explica, además, el que muchos se hayan enterado de la construcción de la carretera —o hayan tomado real conciencia de la envergadura del proyecto—, sólo cuando las retroexcavadoras y los obreros con casco se instalaron a metros de sus viviendas a inicios de 2004; en esa fecha, las faenas de la autopista comenzaron a ejecutarse en el sector urbano de la nueva conexión a Santiago.

“Vinimos a dimensionar esto cuando comenzaron a arrancar los árboles, en 2004”, recuerda Rossana Ramírez. “Primero empezaron con el tema de las expropiaciones, quedaron los peladeros y luego sufrimos la construcción al lado de nuestras casas”, relata. Rossana recuerda que al inicio de las demoliciones de las viviendas expropiadas no se desratizó ni desinfectó la zona. “Nos llenamos de ratones, garrapatas y sarna. Hubo daños en las viviendas aledañas, nos llenamos de escombros”, dice.

“El corte de árboles fue en abril. Más o menos en esa fecha unos vecinos me vinieron a buscar a la casa, para que fuera parte del grupo Comité Ecológico Territorio La Granja y La Pintana”, señala Vilma Álvarez (50). “Acá la gente se compró el cuento de que iba a quedar bonito, porque nos mostraban una proyección con arbolitos y luminarias tipo gaviota. Se compraron el cuento. Y nos vinimos a dar cuenta tarde de que nos estaban metiendo una faja de concreto”.

Dirigente sindical de la empresa textil Johnsons, Álvarez era conocida por su capacidad de gestión y organización de grupos sociales. “Dije que sí a participar en la directiva. Y desde el primer momento comenzamos a organizarnos, a nombrar delegados por cuadras. La carretera era una injusticia y teníamos que trabajar para detenerla”, recuerda.

Vilma comenzó a tocar puertas. Junto a otros dirigentes (Edlys Rivera, Abel Salinas y Marcelo Cisternas) recibió ayuda del Observatorio Latinoamericano de Conflictos Ambientales (Olca). También se acercaron a la Fundación Terram. Y comenzaron a hacerle frente a las aplanadoras de la concesionaria. “Pero tuvimos problemas. Nunca pudimos aglutinar a los vecinos en un solo movimiento. Yo misma recorrí avenida La Serena, desde San Gregorio a La Platina, con un megáfono en la mano, explicándoles a las vecinas los problemas que se nos venían y que teníamos que organizar. Pero en La Pintana habían grupos que se movían por plata”, señala la dirigente.

A tajo abierto

En el trazado urbano, cerca de 400 viviendas que se encuentran en la franja no fueron contempladas en esa expropiación. Según explicó en febrero el alcalde (s) de La

Pintana, Rodrigo Muñoz, al diario La Nación³⁰, “cuando se hicieron las expropiaciones, el criterio no fue pensando en los vecinos, sino que en los mínimos para poder instalar la carretera. Si esos mínimos incluían partir una casa por la mitad, se hizo. Hay situaciones muy absurdas, que tienen que ver con la cantidad de dinero que se quería invertir. La idea era invertir el mínimo de plata”.

Los trabajos en el tramo de La Granja y La Pintana contemplaban la excavación del túnel y de un colector de aguas lluvia. El método constructivo elegido por la concesionaria fue realizarlo “a tajo abierto”: la maquinaria de la constructora abrió una zanja de 30 metros de largo y 8 metros de ancho. “A nosotros se nos cayeron vecinas al hoyo que teníamos al frente de la casa”, cuenta Álvarez.

Esta forma de construcción fue puesta en cuestión en octubre de 2004. En ese mes, el MOP decretó la paralización de los trabajos³¹. La cartera detectó cercas mal levantadas, ruidos de maquinaria día y noche, escombros en aceras y otros espacios públicos. Todos, problemas denunciados por los residentes del sector.

En esa fecha, en el MOP indicaban que “el problema radica en que estamos hablando de un proyecto eminentemente interurbano, salvo por el último tramo de tres kilómetros”, entre las calles San Gregorio y Observatorio³². “En estas obras hay fallencias propias que tienen que ver con la penetración de una construcción interurbana en un terreno urbano (...) Esa fase ha sido tratada con falta de prolijidad y frente a eso estamos llamados

³⁰ Diario La Nación: “MOP entregará en marzo propuesta para Acceso Sur”. 13 de febrero de 2008.

³¹ Diario La Tercera: “MOP interviene proyecto Acceso Sur a Santiago por graves fallas en la construcción”. 10 de octubre de 2004.

³² Ídem.

a hacer cumplir todas las medidas”, explicaba el entonces jefe de la unidad técnica de concesiones, Carlos Uribe.

A pesar de esta intervención, y de que las faenas se mantenían en suspenso, los problemas siguieron, y el descontento de los vecinos, también. Dos meses después el Comité Ecológico Territorio se tomó el edificio del Ministerio de Obras Públicas, en Morandé 59. Los manifestantes –entre los que estaba Vilma Álvarez– se encadenaron a la oficina del entonces ministro Javier Etcheberry, quien ese día estaba fuera de Santiago. Denunciaban, además de los problemas ambientales causados por las faenas, que vecinos habían sufrido accidentes tras caerse a las zanjas “mal señalizadas” y solicitaban una modificación en el proyecto, para que la autopista no pasara “bajo las casas”. La acción terminó sin acuerdo y con los manifestantes desalojados por carabineros.

Sin embargo, a fines de 2004 se logró instalar una mesa de trabajo entre estos pobladores y el coordinador de concesiones de esa época, Camilo Rojas. En tanto, las faenas del túnel se suspendieron en La Granja y La Pintana. La concesionaria sólo ejecutaba trabajos en los otros 39 kilómetros fuera de la zona urbana del proyecto. Sin embargo, el cambio de ministro (la salida de Etcheberry y el desembarco de Jaime Estévez) generó nuevas fricciones entre los vecinos organizados y los encargados de llevar las negociaciones en el Ministerio de Obras Públicas. “Con Etcheberry estábamos llegando al acuerdo de que se expropiaran todas las casas de la vereda oriente, en un ancho de 100 metros, en La Granja y en La Pintana. Requeríamos, sí, de una nueva calificación de impacto ambiental. Pero llegó el cambio de ministro y todo se vino al suelo”, señala Vilma.

La suspensión de las obras en estas comunas comenzó a pasar la cuenta a los vecinos. El ruido, el polvo y las vibraciones generadas por los trabajos de excavación fueron reemplazados por la aparición de basurales. En abril de 2005, el mal tiempo convirtió a las zanjas excavadas para el colector de aguas lluvia en canales y pozas, que taparon las alcantarillas. El agua servida de estos ductos se devolvió a las viviendas de varias poblaciones de La Pintana.

“Nunca cumplieron las obligaciones de la evaluación de Impacto Ambiental (...) ¡Si nosotros tuvimos que pedir que instalaran baño para los obreros, porque orinaban en la puerta de nuestras casas! Esto ha sido muy, muy humillante”, dice Vilma Álvarez. “Además, el parque que prometieron, en la Platina, era un chiste de tres hectáreas. Acá nos arrancaron todas los árboles y en todo el bandejón nos van poner tres palmeras”, agrega.

La reacción de las autoridades tomó casi ocho meses luego de la paralización de los trabajos: en julio, la Comisión Regional de Medioambiente (Corema), decidió investigar los problemas que afectaban la construcción de la autopista. En esa fecha, el MOP ponía sobre la mesa una solución para parte de los vecinos del sector: el pago de un bono de 400 mil pesos por 18 meses a los dueños de las viviendas cuyos accesos daban a avenida La Serena. Este bono fue otorgado por la cartera bajo el concepto de “arriendo del antejardín” de las casas colindantes con la faena.

Con estos dineros, explica el jefe de Construcción de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas (MOP), Jorge Maureira, los vecinos debían hacer arreglos, como instalar dobles vidrios en las ventanas o levantar construcciones provisionarias en los patios de las viviendas, para paliar los efectos de la construcción. El primero de estos pagos fue

realizado en noviembre de 2005. Ese dinero fue recibido por 210 familias de La Granja y 98 de La Pintana, de las poblaciones Ópera I y II.

“Ahí se quebró el movimiento. El bono era sólo para los afectados de la primera línea de avenida La Serena. Había parte de los vecinos que se movían por plata y otros que no. Los del MOP iban casa por casa diciendo que tenían que aceptar, porque era esto o nada. Algunos aceptaron por cansancio; en otros casos hubo peleas familiares para repartirse la plata”, relata Vilma Álvarez.

A pesar de ese acuerdo, los trabajos en la autopista no se reanudaron. Los negativos efectos ambientales hicieron que la Corema decretara el 18 de noviembre de 2005 (por medio de la resolución 502) la paralización de los trabajos. Esto rigió hasta el 15 de diciembre de 2006.

Sigue el descontento

Como relataba Álvarez, el pago hecho por el MOP desencadenó divisiones entre los vecinos. Jaime Vega, representante de la villa América y Arauco, de La Pintana, recuerda así su incorporación a las negociaciones con el MOP. “Nosotros partimos solos. Cuando vimos que a nuestros vecinos de las villas de al frente les estaban entregando un bono. Con nosotros nunca nadie habló de plata, ni de mitigaciones. Y estábamos y estamos sufriendo los mismos problemas con la autopista”. Vega –quien trabaja como conductor en una empresa de turismo–, recuerda que “partimos de cero haciendo contactos. Partimos visitando Concesiones, la oficina de la inspección fiscal que se instaló acá”. Rossana Ramírez cuenta una historia similar: “Los vecinos que recibieron la plata del MOP quedaron amarrados: firmaron un documento en el que se comprometían a no bloquear las

obras. Y con eso nos querían mantener tranquilos a nosotros también. Decidimos organizarnos, aparte de la junta de vecinos”

Vega señala que al inicio de las conversaciones que sostuvo con los ingenieros del MOP, se sintió *ninguneado*. “Nos tomaron por tontos. Pensaron que por ser de La Pintana íbamos a entrar a las oficinas con plumas en la cabeza (...) Pero, aún así, no fueron capaces de responderme cuando les pregunté cuántos metros por debajo de nuestras casas pasaba el túnel. Una vez les dije ‘¿saben qué? Nos retiramos de las conversaciones. Ustedes citan a reunión, nos dan galletitas. Pero se cayeron feo: no saben darnos respuestas”.

El jefe de gabinete de la alcaldía de La Pintana, Diego Iglesias, identifica de esta manera sectores donde los vecinos presentaban oposición al proyecto. “A esa fecha, el proyecto de acceso sur tenía tres focos de conflicto activos: uno que es el más al sur de la comuna, que es donde está el límite con Puente Alto. Eso corresponde a la Villa Batallón Chacabuco, donde está la Susana Vásquez³³. ¿Cuál es el tema de ellos? Es que la construcción de las viviendas por parte del Serviu en ese lugar fue posterior al diseño original de la autopista, de 1999. Por eso, en el trazado de la ruta no contemplaba que hubiera ahí viviendas. Las construyeron después de hecho el diseño. Eso implica que hay un impacto ambiental no previsto, que nunca fue determinado. El segundo conflicto es entre las calles Santo Tomás y General Arriagada. Hay viviendas con problemas en el sector. Un tercer conflicto grande es el de la calle Santo Tomás, la Villa San Alberto. La construcción de la carretera implicaba la construcción de unas obras complementarias que era el colector de aguas servidas (...) Los trabajos de ese colector están hechos en un 90% y

³³ Dirigenta que interpeló al ministro Sergio Bitar en la inauguración del tramo no urbano de la autopista, en abril de 2008.

estaban paralizados los 90 metros que corresponden a esta villa. Ellos exigían compensación económica”.

Tres focos en La Pintana, más el quiebre de la organización en La Granja. Vilma Álvarez agrega que tras el pago de los bonos, los vecinos le pidieron que dejara la organización. Ella creó el comité Ecológico Dignidad y Derecho. Marcelo Cisternas, otro de los dirigentes del ex Comité Territorio, crea también su propia organización. Esta articula conversaciones con el municipio de La Granja.

Las barreras no me dejan ver mi casa

Los primeros días de 2007 se reiniciaron los trabajos. Comenzaron a instalarse barreras acústicas las que, en lugar de mejorar las condiciones de habitabilidad del sector y proteger de los ruidos molestos, agravaron las condiciones de vida de los vecinos. “Nos taparon las casas. Quedó una pasada de 70 centímetros. Los asaltos se agravaron. Tengo un hijo de 14 años –que es autista- que después de que instalaron los paneles, entró en depresión. Quiere que nos vayamos de aquí”, señala Rossana Ramírez.

Los mismos vecinos sacaron los paneles a las pocas semanas. “Los rompieron. Sacaron los tablones y las lanas de acero, que no servían de nada, porque no eran aislantes. Yo sé, porque trabajé en eso. Los fierros que quedaron parados se los robaron”, dice Jaime Vega.

Los vecinos volvieron a interrumpir las obras. “Comencé a moverme. En la municipalidad, con los diputados. Pablo Longueira (senador UDI) vino e interpuso un

recurso legal, que no resultó. También nos contactamos con el diputado Maximiano Errázuriz (RN). Nos contactamos con la prensa. Pasamos el invierno en la obra, cuidándola para que los obreros no pasaran. Con los niños, haciendo ollas comunes, hasta que nos escucharan”, señala Ramírez.

A pesar de las negociaciones, las obras no estaban ciento por ciento detenidas. La concesionaria había reorganizado los trabajos, enfocando los esfuerzos en los sectores donde no habían mayores problemas con los vecinos, como en algunos tramos de La Granja. También se aprestaban a terminar el tramo no urbano de la carretera. El MOP y la Intendencia comenzaron a llevar, paralelamente, nuevas conversaciones con los vecinos que habitaban entre Santo Tomás y General Arriagada. Esta vez, en las conversaciones participa la municipalidad de La Pintana, además de los vecinos. El foco, ahora, era solicitar la expropiación de todas las casas ubicadas en una franja de 100 metros de ancho hacia ambos lados de la Avenida La Serena.

Jaime Vega cuenta que “le solicitamos al MOP que contratara un estudio para evaluar el daño que la construcción y el funcionamiento de la carretera le harían a nuestras casas”. Esto, a pesar de que la cartera había encomendado otros dos informes a la Dirección de Investigaciones Científicas y Tecnológicas, Dictuc, de la Universidad Católica, cuyos resultados no arrojaban problemas para los vecinos. Esta vez se solicitó que la entidad fuese el Instituto de Investigación y Ensayo en Materiales, Idiem, de la Universidad de Chile.

“Pero, para mí, el estudio fue un tongo: acá nos vinieron a tirar una bolita en el piso para ver los desniveles. Yo vi en televisión cuando hicieron un estudio similar para un

programa. Tomaron muestras de terreno y todo, lo que no se hizo acá. Acá fue todo muy turbio”, afirma Vega.

Y los resultados parecieran darle la razón: a pesar de que en su población existen departamentos con paredes fisuradas y patios hundidos, el informe concluyó que “en general, las viviendas no presentan daño estructural. Los deterioros detectados se concentran en elementos no estructurales, observándose patologías típicas como filtraciones y descuadres de puertas y ventanas. Este tipo de patologías son atribuibles a efectos de terminación ocurridos durante la construcción de los edificios”³⁴.

Según el mismo documento “se puede afirmar que las vibraciones inducidas durante las faenas constructivas son de una intensidad inferior a lo que se considera como generadora de daños en la estructura”.

A pesar de ello, Vega siente que en estas reuniones se logró avanzar en acuerdos. “Fuimos acogidos por la Intendenta de esa época, la señora (Adriana) Delpiano. Ella tuvo sensibilidad ante el tema, ella dijo que no podía ser. Con ella comenzamos un grupo de trabajo, en el que estaba la gente de MOP”, señala el dirigente. “Sí, las cosas cambiaron con la llegada de la señora Delpiano. También hubo ayuda de la gente de su gabinete. Hubo una apertura al diálogo”, señala Rossana Ramírez.

El objetivo de estas conversaciones era lograr que los vecinos terminaran su oposición al proyecto y pudieran ejecutarse obras. La moneda de cambio de las autoridades fue el compromiso de generar un proyecto urbano que incluyera la construcción de parques,

³⁴ Informe n° 506.923: “Evaluación Estructural de Viviendas Colindantes a Construcción de Acceso Sur a Santiago”. Informe Ejecutivo. Idiem, Universidad de Chile. Elaborado por Ángela López. Revisado y aprobado por Vladimir Torrens. 4 de abril de 2008.

infraestructura deportiva, jardines infantiles, entre otros proyectos. Se gestionaría con el Serviu Metropolitano el acceso a subsidios a las familias de arrendatarios y allegados, y se negociaría la expropiación de algunas viviendas. En el terreno resultante se harían nuevas áreas verdes.

“Yo no participé en esa mesa: fue sólo gente de La Pintana. Además, era aceptar un nuevo engaño: ¿para qué sentarse a conversar en esa mesa si eres arrendatario y quieres un subsidio? Eso se puede gestionar directamente, caso a caso. (Por eso) nosotros seguimos con las manifestaciones, pero ya a inicio de este año (2008) comenzó a haber más represión”, cuenta Vilma Álvarez.

La decisión de seguir “en la pelea contra el MOP” fue comunicada en una carta al ministerio de OO.PP., fechada en octubre de 2007 y firmada por Álvarez. También fue difundida por Internet³⁵.

Realizaron manifestaciones, pero en estas oportunidades, señala Vilma, “hubo mayor represión policial. En algunos sectores de la obra había zorrillos, guanacos, micros y carabineros de Fuerzas Especiales. Peor que en dictadura. Así se ha construido esta autopista, a este costo”.

Jaime Vega difiere de esta posición: “yo elegí la vía del diálogo. No tenía necesidad de sacar a mis vecinos a la calle. No lo he hecho.”

Uno de los últimos enfrentamientos, recuerda Vilma, fue en febrero de 2008. “Nos llevaron hasta el juzgado de garantía. Tenían un juez para formalizarnos. Cuando me

³⁵ Carta disponible en el siguiente sitio URL: <http://correosemanal.blogspot.com/2007/10/chile-vecinos-de-la-granja-rechazan.html>

tomaron detenida, el teniente a cargo me dijo ‘usted señora Vilma ya tiene antecedentes. Va a tener mayores problemas que la vez anterior’. Eso, porque en julio de 2007 ya había sido detenida junto a otras cinco vecinas. Esa vez nos llevaron por agresión a Carabineros. ¿Qué agresión, si éramos puras viejujas? Nos desnudaron, nos esposaron, estuvimos con delincuentes y nos trataron a puros empujones y garabatos”.

El no acuerdo y la espera

Octubre de 2008. La concesionaria trabaja para habilitar la autopista completa durante el primer semestre de 2009. Las obras se reanudaron en toda la faja de trabajos durante la segunda semana de agosto, luego de que el lunes 28 de abril 16 de los 18 representantes de las poblaciones afectadas en la comuna, además del alcalde Jaime Pavez, el ministro de Obras Públicas, Sergio Bitar, el intendente metropolitano, Álvaro Erazo y el director del Serviu, Andrés Silva, firmaran un protocolo de acuerdo para iniciar obras y comenzar a gestionar expropiaciones y la entrega de subsidios para la vivienda.

Los descolgados de este acuerdo son las familias de las villas Ópera I y II, en las que parte de sus vecinos recibieron el 2005 el pago del bono de 400 mil por los impactos de 18 meses de faenas. “Pero en estas poblaciones hay gente de los pasajes de atrás que también son afectadas, pero nunca recibieron una compensación. Es injusto”, dice Rossana Ramírez. Su grupo evalúa iniciar en diciembre de 2008 acciones legales en contra del MOP y la concesionaria.

En La Granja ni el alcalde (Claudio Arriagada) ni los vecinos quisieron replicar la fórmula de La Pintana. “Esta forma de expropiación no nos convence. Si nos expropián vía Serviu, nos van a pagar menos de lo que nos corresponde por nuestras casas. Es obvio que

en La Pintana estén contentos: por departamentos que no valen más de cuatro millones de pesos les van a pagar 15. Acá, mi casa vale más que eso”, sostiene Marcelo Cisternas. Por ello, afirma que seguirá con las manifestaciones. Y el grupo liderado por Vilma Álvarez, también.

Uno de los sectores conformes es el liderado por Jaime Vega. “Nos explicaron que durante noviembre vienen a hacer tasaciones. Es un trámite, porque se fijó que las expropiaciones fueran parejas para todos. Esto debe ser visado por el Serviu, el Mideplan y la Contraloría. Tenemos claros los plazos: creemos que saldremos de acá durante el primer semestre del próximo año”.

A pesar de su optimismo, Vega reconoce que “igual hemos mantenido los problemas. Día a día, hasta las 12 de la noche tenemos que estar vigilando que la constructora no se pase de lista, no instale faenas en áreas libres, como el acceso a los departamentos. O hemos tenido reaccionar ante el rompimiento de matrices de agua, porque son descuidados al trabajar. La otra vez estuvimos sin teléfono dos semanas, porque cortaron los cables. Ojalá esto termine pronto”.

Y Susana Vásquez, que movilizó a sus vecinos hasta la inauguración del tramo no urbano de la autopista, también sigue a la espera de definiciones por parte de las autoridades. “El ministro visitó nuestras casas en abril. Quedó de darnos una respuesta en septiembre. Entre medio, vino el Idiem acá, tomó muestras y estamos esperando el resultado de su estudio. En las conversaciones surgió la idea de que el Estado nos compre nuestros departamentos, para que instale ahí alguna oficina pública, no para que siga viviendo gente. Hay que ver, seguir esperando”, concluye.

Acceso Nororiente: Hay una autopista en mi patio

Hace dos años que a 100 metros de la casa de Jorge Ebner³⁶ se construye un puente y se trabaja en un túnel. La residencia forma parte del Loteo El Almendral, enclavado en el cerro Manquehue, y las obras forman parte de la Autopista Nororiente, que unirá a las nuevas urbanizaciones de Chicureo (en Colina) con Vitacura.

A pesar de que la intervención en el cerro es lo primero que ve Ebner al levantarse y la última imagen que tiene antes de dormir, sigue confiando en que una disposición judicial detenga el avance de los trabajos o decrete su demolición. “Tengo fe no más. Fe en la decencia. Pero cada vez voy creyendo menos”.

Ebner es arquitecto y director del loteo en el que vive. Al sector llegó en 1999. “Siempre he sido ciudadano, he vivido en Las Condes y en Ñuñoa”, recuerda, pero tenía ganas de cambiar ese paisaje por el campo, pero cerca de Santiago, para viajar al trabajo.

“Pensaba irme a Chicureo, pero en 1996 un cuñado me habló de que acá, en Huechuraba, estaban estos terrenos. Compré”.

Al Almendral se llega por el camino viejo de La Pirámide. Ese, que nace en la rotonda donde se emplaza el Colegio Saint George y estaba sin asfaltar hasta 2005, fecha en que se acondicionó para la Cumbre del Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico para ser usado por las delegaciones que se trasladaban entre Providencia y Espacio Riesco. El mismo que era usado como mirador por parejas de pololos durante los 90 y que ahora es transitado a alta velocidad por los estudiantes de la Universidad Mayor, que tienen un campus en el sector de Bosques de Huechuraba.

“El terreno era espectacular. Salíamos con mis niños a caminar por el cerro. Había una especie de centro veterinario del zoológico del Parque Metropolitano, unos metros más arriba de mi casa, e íbamos para allá”, relata Ebner. Sus primeros vecinos fueron Edurne Urarte, médico y académica de la Universidad de Chile, junto a su esposo, el ingeniero Andrés Aylwin. Luego llegó Roberto Conrad y su familia. “Nos fuimos instalando en 1999, con meses de diferencia”, recuerda.

Hoy, a nueve años de esa decisión, su paisaje es completamente distinto: su nuevo vecino –la construcción del puente sobre el canal El Carmen, el viaducto Las Canteras –, avanza a pasos agigantados. Los túneles que forma el complejo Manquehue II ya fueron excavados y la concesionaria a cargo de los trabajos espera poner en marcha la carretera completa durante el primer trimestre de 2009.

Las casitas en el plano

³⁶ Entrevista con la autora.

En 1999 comenzaron los rumores de que una autopista atravesaría el cerro. “Escuchamos sobre un anteproyecto. Le escribimos una carta al entonces ministro Jaime Tohá, explicándole nuestra preocupación por el daño que podría sufrir el entorno y nuestras casas. Y nos contestó Carlos Cruz, que en ese tiempo era el encargado de las Concesiones del MOP y después fue ministro, con Lagos”.

El proyecto planteaba la construcción de una carretera de dos pistas por sentido, que uniera las nuevas urbanizaciones de Chicureo desde la Ruta 5 Norte hasta el puente Centenario, en Vitacura. Para ello, debía pasar por entre los cerros Pirámide, El Carbón, Las Cenizas –en el Parque Metropolitano –, el Manquehue y el Montegordo.

En la carta de respuesta, que muestra Ebner, Cruz le confirmó el proyecto y les señaló que podrían dar su opinión sobre mismo en el proceso de participación ciudadana contemplado en la evaluación de impacto ambiental de la obra. “En la etapa de ingeniería definitiva podrán los vecinos del loteo tener una participación activa en el proyecto, colocándose especial énfasis en alejar el emplazamiento de la carretera del Loteo el Almendral, siempre y cuando las condiciones técnicas así lo permitan”, decía el escrito³⁷.

Vivieron tranquilos hasta 2002. Ese año, recuerda el arquitecto, Concesiones del MOP sometió el anteproyecto de la autopista Acceso Nororiental al sistema de Evaluación de Impacto Ambiental. Ebner, Aylwin, Conrad y las otras 17 familias que habitaban El Almendral presentaron sus observaciones al proyecto, en el proceso de calificación ambiental de la autopista. Se unieron a ellos otras 15 familias residentes en el condominio

³⁷ Ordinario 495 del Coordinador General de Concesiones, Carlos Cruz, en respuesta a carta de 02/07/1999 enviada con consultas de vecinos del Loteo el Almendral. Documento fechado el 21/09/1999.

Errázuriz-Joannon dueñas de los terrenos de El Almendral; loteados durante los 90, que también habitan el sector.

“Nuestro primer reclamo fue que no estábamos siendo considerados como afectados por el proyecto. Sí lo eran el Colegio Saint George, el restaurante Los Faisanes y el sector de Américo Vespucio en Vitacura (...) Nuestras casas no estaban en sus planos. Se nos dijo, después, que nuestras casas no se consideraron impactadas directamente por el proyecto”, relata Ebner.

El 10 de junio de 2003 la Corema metropolitana autorizó el proyecto. “Se dictó una resolución favorable de calificación ambiental, en la que no se acogió ninguna de las 35 observaciones que hicimos, o se ponderaron de una manera en que el proyecto no sufrió cambios”, recuerda el abogado Cristóbal Fernández –quien a los vecinos en este trámite-en un artículo publicado en la revista Mujer, en noviembre de 2006³⁸. Otro recurso de reclamación de los vecinos fue nuevamente rechazado por la autoridad ambiental.

A pesar de la negativa, los vecinos no se quedaron de brazos cruzados. El 2 de julio de ese año solicitaron, vía carta, un reestudio del trazado de la carretera al ministro de la época, Javier Etcheberry. Aunque no sostuvieron una reunión con el titular de la cartera, se enteraron a través de un artículo de prensa que el MOP³⁹ no cambiaría trazado de proyecto. La construcción de la carretera concesionada fue adjudicada en agosto de ese año a la empresa concesionaria Sacyr-Valle Hermoso, de capitales españolas⁴⁰.

³⁸Revista Mujer de La Tercera. 26 de noviembre de 2006.

³⁹ El Mercurio, 5 de julio de 2003.

⁴⁰ El consorcio opera, además, las autopistas Ruta 68 Santiago-Valparaíso y Vespucio Sur.

En noviembre de ese año logran ser recibidos por técnicos de la dirección de Concesiones del MOP. Según recuerda Ebner, “a esa fecha aún no creían dónde estaban nuestras casas. Con Ricardo Aylwin, que es ingeniero estructural, les dibujamos las ubicaciones en un plano que tenían ellos y les hicimos una presentación de otras posibilidades técnicas, para que el trazado no pasara por el parque. Hicimos tres cuadraditos con lápiz pasta en el plano, mostrando la casa de Conrads, la de Richard y la mía. Se lo llevaron y dijeron que estudiarían nuestras sugerencias”.

En la repartición pública les dijeron que se tomarían 15 días para revisar el tema. “Pero pasaron 15, 30 días y nada. Cateteamos, cateteamos y cateteamos hasta que nos recibieron tres meses después. Aparece el mismo señor que nos había recibido, con un plano bajo el brazo, y nos dijo ‘mire, después de varios estudios, esto es lo único que pudimos hacer para ajustar el trazado y este es el nuevo plano’. Y abre el plano con las tres casitas marcadas. Con Richard nos miramos. Le dijimos ‘o usted se equivocó de plano o es un mentiroso’. Y le mostramos que estaba rayado. El tipo se puso rojo y hasta ahí llegó la reunión”.

Comienza el ruido de los motores

En 2005 la concesionaria Sacyr presentó a la Conama una declaración de impacto ambiental para ajustes y cambios al proyecto. Esto, porque dos túneles que estaban contemplados para cruzar por el parque Metropolitano eran cambiados por dos puentes: las

Canteras (que pasaba a escasos metros de las casas de El Almendral) y Arquitecto Cruz, que pasa por sobre el sector de Bosques Santiago⁴¹.

“El trazado, que ahora iría a tajo abierto, bajaba aún más hacia la reserva ecológica Bosque de Santiago en el camino viejo de La Pirámide. Esta declaración fue igualmente aprobada por la Corema. Tras todo esto quedamos bastante frustrados, y con sensación de indefensión. Nos preguntamos por qué si fueron capaces de ahorrarse esos túneles no iban a ser capaces de salvar una situación que es patética: el impacto sobre las casas”, señalaba el abogado Fernández⁴².

El 28 de noviembre de ese año, el ministro de Obras Públicas, Jaime Estévez, dio inicio a la construcción de la autopista. En su presentación en sociedad, se explica que el proyecto unirá “en sólo 15 minutos”, las comunas de Vitacura y Colina, con una inversión de 207 millones de dólares y abarca 21,5 kilómetros de dobles vías.

Los principales beneficiados con la carretera son los complejos inmobiliarios de la Provincia de Chacabuco⁴³: Valle Norte, Chicureo, Piedra Roja, Las Brisas Norte, La Reserva y varios otros proyectos inmobiliarios. De hecho, empresas inmobiliarias aportaron cerca de US\$ 20 millones para la construcción de esta autopista concesionada, lo que representa un 10% de la inversión total.

En agosto del 2006 comienzan los movimientos de tierra en el sector de La Pirámide. El área de picnic de Parque Metropolitano, en el sector del Saint George, fue

⁴¹ Bosques Santiago es un predio de 180 há. formado por las quebradas del sector sudoeste del cordón de cerros Manquehue, El Carbón y San Cristóbal. Se encuentra en el extremo norte del Parque Metropolitano (comunas de Huechuraba y Vitacura). En él se desarrollan actividades educativas. Fue inaugurado durante el gobierno de Ricardo Lagos.

⁴² Revista Mujer, 26 de noviembre de 2006.

cercada y en un terreno de 1,5 hectáreas se talaron árboles para realizar la instalación de faenas de la autopista. Ese hecho marcó el inicio del cambio en la estrategia de pelea en los vecinos.

“Hasta ese día nos habíamos movido con cartitas, audiencias, reuniones y oficios a la Contraloría. Pero nos había ido mal. Comenzamos a mandar cartas a los diarios. A El Mercurio, a La Tercera y El Mostrador, que es de la familia Johannon . Y empezamos con las manifestaciones”, recuerda Ebner.

¡No nos moverán!

El 3 de noviembre de 2006, un grupo de no más de 15 personas llegó con sus vehículos hasta una curva del antiguo camino a la Pirámide. El grupo organizó sus camionetas, jeep y furgones y bloqueó la entrada a las faenas de la empresa Sacyr, que en esa fecha preparaba los terrenos para construir, por entre los cerros, la autopista a Chicureo.

"Nunca pensamos que tendríamos una autopista pasando por sobre nuestras cabezas", indicó Eburne Urarte, ante los medios de prensa apostados en el sector. En las declaraciones a la prensa, hizo notar que su casa es la más afectada: queda a escasos 100 metros de la faja fiscal considerada para levantar la autopista.

Era la primera vez que enfrentaban a las cámaras de televisión. Antes, sólo se habían comunicado –muchas veces por teléfono–, con periodistas de medios escritos. El jueves anterior ya habían organizado una manifestación en la entrada a las obras de la autopista e impidieron el paso de camiones y vehículos pesados por el camino viejo a La Pirámide.

⁴³ Portal inmobiliario, artículo publicado el 29 de noviembre de 2005, disponible en

"Con este trazado las casas se desvalorizarán. De qué sirvió, entonces, hacer el esfuerzo de comprar acá", dijo Urarte, con vehemencia.

Además del descontento por el inicio de la destrucción de zonas del Parque Metropolitano, existían ya problemas que entorpecían su diario vivir: los camiones de la empresa comenzaron a usar el camino viejo de La Pirámide para acceder a la zona de faenas. "Además de deteriorarlo, nos cortaban el camino. La vía es tan angosta que no pasan dos autos... ¡cómo autorizaron el tránsito de camiones por ese sector!", recuerda Ebner.

Ante la ofensiva mediática, la autopista Nororiente asesorada comunicacionalmente por la empresa Extend, de Marilú y Pilar Velasco, trató de esquivar los golpes. En septiembre de 2006 enviaron un comunicado público, que incluía los siguientes puntos:

"Es relevante resaltar que el proyecto Autopista NorOriente cuenta con dos Resoluciones de Calificación Ambiental. La primera corresponde cuando se ingreso la iniciativa al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA), de acuerdo a lo establecido en la Ley 19.300 de Bases del Medio Ambiente, siendo aprobado mediante Resolución de Calificación Ambiental N° 273/2003".

"Posteriormente, las modificaciones al proyecto derivadas de la elaboración definitiva del diseño –donde participaron todos los actores involucrados como el MOP, las municipalidades de Vitacura, Huechuraba y Colina, el Parque Metropolitano y el Colegio Saint George– fueron ingresadas al SEIA y aprobadas a través de la Resolución de Calificación Ambiental N° 531/2005".

“Además de tener todas las aprobaciones de parte de los organismos correspondientes, la concesionaria ha dispuesto de otras medidas de mitigación ambiental. Entre éstas se encuentran muros ecológicos, pantallas acústicas, hidrosiembra de taludes, pasos vehiculares, peatonales y atravesos de fauna”.

“Luego de que las modificaciones fueran aprobadas por las autoridades competentes, lo que corresponde es la ejecución de todas las medidas de mitigación ambiental y la de un completo plan de seguimiento de las variables ambientales, de tal forma de verificar que su comportamiento sea como se ha predicho. Debido a esto, por ejemplo, se está verificando permanentemente que los niveles de ruido estén dentro de los límites establecidos, a fin de verificar si las medidas adoptadas son satisfactorias”.

“Trataron de sacarse los balazos, pero nosotros seguimos con nuestras denuncias”, recuerda Ebner.

Tras esa manifestación, los vecinos fueron contactados por asesores de la alcaldesa de Huechuraba, Carolina Plaza. “Ellos se subieron al tema cuando ya nosotros habíamos convocado bastante prensa. Nos preguntaron si podían apoyarnos, complementar nuestro trabajo. Ellos tenían sus porqués. Nosotros aceptamos, porque nos servía”. Con la municipalidad contactaron al abogado Fernando Dougnac, profesional que representó a los regantes en el conflicto contra la minera Los Pelambres. En enero de 2007 presentó una demanda en contra de la concesionaria y el Ministerio de Obras Públicas, que fue acogida.

Por orden del 23 juzgado Civil, las obras fueron paralizadas en un tramo de cuatro kilómetros, correspondientes al paso de la vía por el parque Metropolitano. Sin embargo,

una hora más tarde la empresa presentó un recurso de reposición y la Corte de Apelaciones dejó sin efecto la medida. Se perdió uno de los objetivos fundamentales de la “movida judicial”: el haber dejado paralizadas las faenas durante todo febrero, mes “feriado” en la actividad de tribunales. Las obras avanzan y la amenaza sobre las cabezas de los vecinos, también.

¿Participación?

Mirando en perspectiva, los vecinos de El Almendral consideran que la participación ciudadana en proyectos de esta envergadura es “una farsa”.

“No se ponderaron nuestras observaciones ciudadanas. Nos arrasan sin siquiera considerar nuestra opinión. Ignoran que vivimos en este sector, siendo que somos más de 100 personas las que vivimos acá. Es un chiste”, señala Edurne Urarte. Otra familia golpeada por la proximidad de la carretera es la de Roberto Conrads: él y su familia eligieron este lugar en medio de los cerros para levantar su casa, con el fin de brindarle un espacio tranquilo a su hijo de 12 años, que sufre una insuficiencia cardíaca. Conrad coincide con los dichos de Urarte y critica, además, la falta de información que desde la génesis del proyecto marcó su relación con el MOP y la concesionaria.

El sicólogo Andrés Muñoz, también vecino, indica en un artículo de prensa⁴⁴: “la consigna es que viene el desarrollo, hay que construir carreteras, ser el orgullo latinoamericano, pero estamos tremendamente atrasados en el respeto de los derechos de los ciudadanos. No hay mucho espacio para defenderse. ¿Y quiénes son los principales beneficiados de esta carretera? ¿Acaso no son la gente que está haciendo los negocios

⁴⁴ Artículo revista mujer, buscar referencia

inmobiliarios en Chamicero y Chicureo? ¿Qué familias son las que van a poder pagar el peaje en forma sistemática para llegar en cinco minutos a Vitacura? Los únicos que se beneficiarán con esta autopista son las familias de altos ingresos, porque ésta no tendrá realmente un tremendo impacto social. En verdad esto es un negocio inmobiliario”.

Tanto la familia Aylwin Urarte y Conrads Álvarez, pidieron al MOP 2005 que se considerara su expropiación. Sólo Roberto Conrads recibió respuesta de Concesiones del MOP. Se le dijo que su casa no se vería afectada por la construcción de la obra.

Según Jorge Maureira, jefe de gestión de obras en construcción de la Coordinación de Concesiones del MOP, “la administración pública sólo puede hacer lo que la ley le faculta (...) El MOP sólo puede expropiar aquellas áreas que efectivamente son necesarias para la ejecución de una obra, y para que el Estado no abuse en contra de la ciudadanía se privilegia el derecho común por sobre el individual”, explica.

“Los vecinos alegan que la autopista les pasa por encima, pero para los que diseñaron el proyecto pasa a una distancia razonable. Y yo no puedo intervenir el predio, expropiarlo, porque en el diseño de mi trazado no se demuestra que el terreno lo requiero para hacer la obra. La norma es clara, para evitar que no quede al arbitrio de la autoridad”, agrega Maureira. No obstante, señala que el inspector fiscal (el ingeniero René Labra) instruyó a la concesionaria para que contemplara, durante toda la fase constructiva, medidas de seguridad y mitigación para los vecinos.

“La excavación del túnel se hizo desde el lado norte, porque se vio que desde el sur estaba la complicación de las casas. Durante el proceso de construcción del viaducto se pusieron barreras acústicas y mallas, para evitar el deslizamiento de tierra y material”,

explica Maureira. Pero a pesar de los resguardos tomados por el MOP, los vecinos El Almendral han seguido sufriendo los efectos de una construcción que concluirá en enero de 2009. “Tuvimos a acostumbrarnos a las detonaciones, a la vibración generada por los trabajos. A los ruidos, a los camiones circulando por La Pirámide. A que nos taladren el cerro y que a ninguna autoridad le importe”, dice Ebner.

No te escucho

A pesar de ser profesionales expertos en el área (ingenieros y arquitectos), los vecinos de El Almendral no fueron tomados en cuenta. Un argumento repetido entre los técnicos del MOP es que su problema no era ni la sombra de lo del Acceso Sur. Y como los efectos eran menores, no hubo respuestas ni mitigaciones.

El hecho no deja de ser emblemático, ya que este proyecto contó con un espacio formal de participación ciudadana, dado el ingreso de la autopista al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental. Sin embargo, acusan los vecinos, fueron “abiertamente discriminados”, silenciados a través de reuniones con las cuales la autoridad ganó tiempo y la concesionaria aprovechó para avanzar, rauda, en sus faenas, recuperando el tiempo perdido por las embestidas judiciales de este grupo de vecinos.

Hoy, a octubre de 2008, la empresa cuenta con más de un 90% de avance en sus faenas y los vecinos ya no son visitados por periodistas. Ya no aparecen en televisión. Ebner dejó de enviar cartas a los diarios. “Estamos esperando, no más, la salida judicial. Ya no nos quedan más cartuchos”, dice resignado.

Planos reguladores: un marco de referencia

Trazados sobre pliegos de papel de grandes dimensiones. Líneas curvas y rectas, achurados y subrayados. Para muchas personas, un plano no viene a ser más que lo anterior: rayas y más rayas sobre un papel, que no logran descifrar. Y, lamentablemente, quienes conocen en detalle el funcionamiento de este instrumento de planificación territorial o son arquitectos –u otro tipo de profesional afín – o vecinos que han sufrido el efecto de que sus casas estén “bajo un tipo de rayita” en lugar de otro.

A modo de definición, un plano regulador es el instrumento de intervención urbanística superior más difundido en nuestro país⁴⁵. Según explica el arquitecto de la U. de Chile Alberto Gurovich, un plano regulador es “un conjunto de normas, una fórmula de conjunción y coordinación de procedimientos de actuación sobre el espacio o que tengan efectos espaciales. Una imagen objetivo, proporcionada y plasmada en función de la negociación de múltiples opiniones e intereses con una determinada perspectiva temporal”. Un plano regulador es también “un medio de gestión municipal, complemento y guía territorializada del Plan de Desarrollo comunal y sus programas”. El arquitecto José Ramón Ugarte, lo explica de esta manera: “Es el plan regulador el responsable de que un sector se desarrolle o no, de una manera más o menos ordenada, con o sin armonía”.

Pero, ¿desde cuándo existen y cómo han dado el salto de ser una herramienta a convertirse en una “amenaza” para los residentes de un territorio?

Érase una vez

Si bien ya Santiago en su época colonial había sido fundado bajo un cierto ordenamiento (una cuadrícula, organizada en torno a la Plaza de Armas como eje articulador), en los primeros años de la República comienzan una reflexión sobre que este esquema no era suficiente para las necesidades de la ciudad. Así se introducen, por ejemplo, las primeras medidas de saneamiento y normativas sobre el uso de suelo en Santiago. A modo de ejemplos, en 1839, el Ministerio del Interior solicitó a la entonces

⁴⁵ Gurovich, Alberto: “Conflictos y negociaciones: La Planificación Urbana en el desarrollo del Gran Santiago”. En Revista de Urbanismo, edición del Departamento de Urbanismo de la F.A.U. de la Universidad de Chile, marzo de 2006.

naciente Municipalidad de Santiago la “pronta formación de un plan de arquitectura urbana”⁴⁶, que tomó forma en abril de ese año, al expandirse hasta el sector donde hoy se emplaza el barrio Yungay. Otro ejemplo es la aprobación de la ley de caminos, de 1842, que fortaleció el control del Estado sobre los trazados de la vialidad.

Las siguientes transformaciones de la ciudad fueron requiriendo nuevas regulaciones, cada vez más complejas. El comienzo de las migraciones campo ciudad generadas durante la segunda mitad del siglo XIX⁴⁷, causó problemas de habitabilidad y accesibilidad en la naciente capital, que degeneraron también en problemas sanitarios que desencadenaron epidemias de cólera y tifus, entre otras enfermedades. En 1872 se trató de poner coto a esos problemas de manera orgánica: se designó a Benjamín Vicuña Mackenna como intendente de Santiago y –apoyado por un equipo técnico – implementó el primer Plan de Transformación para la capital, que se ejecutó durante los tres años posteriores.

Este incluyó iniciativas de vialidad (como el trazado del camino de Cintura, hoy avenida Vicuña Mackenna, que circundó el entonces espacio urbano consolidado), equipamiento comunitario e higiene ambiental.

Durante los primeros años del siglo XX las necesidades de la ciudad se volcaron hacia la vivienda y la necesidad de redes de agua potable y alcantarillados, para resolver los problemas de hacinamiento que habían causado epidemias durante las décadas anteriores. El 20 de febrero de 1906, y como resultado de una discusión sobre la necesidad de controlar la explotación de los conventillos y lotes de arrendamiento en sectores periféricos de la

⁴⁶ Ídem,

⁴⁷ Ídem.

ciudad, se promulgó una ley sobre Habitaciones para Obreros y Habitaciones Baratas⁴⁸. Esta ley favoreció la construcción de viviendas por parte de entidades privadas, “mediante exenciones impositivas y la construcción de infraestructuras y áreas verdes por parte del Estado”⁴⁹.

En 1925, en el marco de la nueva constitución política, se estableció una nueva organización comunal y vía decretos, se les dio la facultad a las municipalidades de reglamentar la construcción de edificios y otras obras al costado de las vías públicas, determinando las líneas y la altura correspondiente.

Así, los primeros atisbos de una regulación de las construcciones, se dieron el 20 de mayo de 1931, con la aprobación del Decreto con fuerza de Ley 345. Con esta normativa, se instauró por primera una Ley y Ordenanza General sobre Construcciones y Urbanización, que sólo entró en vigencia cinco años más tarde. Es dentro de este marco donde se introduce la normativa sobre Planos Reguladores obligatorios para comunas y ciudades que posean una población mayor a los ocho mil habitantes. Así, por ejemplo, se comienza a trabajar en los planos reguladores de Ñuñoa, Providencia, Las Condes y Santiago, que son materializados a fines de la década del 30.

A pesar del anhelo de organizar el crecimiento de las ciudades a través de la planificación de sus comunas, la aprobación de los instrumentos organizadores hecha de forma fragmentada generó la necesidad de un ordenamiento mayor.

⁴⁸ Ley 1.838, del 20 de febrero de 1906.

⁴⁹ Gurovich, Alberto: “Conflictos y negociaciones: La Planificación Urbana en el desarrollo del Gran Santiago”. En Revista de Urbanismo, edición del Departamento de Urbanismo de la F.A.U. de la Universidad de Chile, marzo de 2006.

Así, mientras en 1952 el Ministerio de Obras Públicas aprobaba el Plan Regulador de la comuna de La Granja, al mismo tiempo los egresados de arquitectura de la Universidad de Chile Juan Honold, Pastor Correa y Jorge Martínez presentaban como tesis su análisis crítico sobre la ciudad de Santiago. Juan Honold recuerda así el diagnóstico que, a esa fecha, tenían sobre la capital:

“La ciudad estaba formada por la comuna de Santiago y una serie de comunas autónomas, cada una con sus propios intereses de vivienda, transportes e industrias. Y crecían a un ritmo sostenido por la migración campo ciudad, que aumentó notablemente con la crisis del salitre y el proceso de industrialización. La expansión demográfica era del orden del 4% anual. Eso significaba que en 10 años había que tener una ciudad 40% más grande de lo que existía”⁵⁰.

En 1954 Honold, de 30 años, ingresó como arquitecto al Ministerio de Obras Públicas. Su trabajo junto al arquitecto Juan Parrochia se tradujo en el Plano Regulador Intercomunal de la capital, que vio la luz en 1960.

En ese documento se trazan las líneas de las calles que debían convertirse en las décadas posteriores en los ejes articuladores de la vialidad de Santiago: la Norte-Sur, que divide en dos el sector céntrico de la capital y conecta con la Carretera Panamericana; vías de conectividad oriente y poniente siguiendo la ribera del río Mapocho (que pasarían a convertirse en la Costanera Norte y la Sur, continuación hacia el oriente de la Costanera Andrés Bello); la circunvalación de Américo Vespucio y la avenida Isabel Riquelme, que

⁵⁰ Altomonte, Guillermina: “Génesis de una Polémica”. Artículo sobre planificación y autopistas urbanas, incluido en la revista Foco 76, Ideas de Ciudad, N°2. Editorial Lo Castillo, septiembre de 2006.

seguía el curso del Zanjón de la Aguada. Es la génesis de lo que más tarde conoceríamos como autopistas urbanas.

En la revista Foco 76 se resume de esta manera el espíritu de este instrumento planificador: “(El diseño de Santiago) estaba pensado para los próximos 30 años. Lo que se hizo entonces fue trazar vías y, lo más importante, reservar estos espacios para que pudieran ser expropiados por las administraciones futuras”⁵¹. Esto, pues según Honold, “teníamos súper claro que el automóvil iba a ser un medio de transporte cada vez más usado. Teníamos información de lo que estaba pasando en el resto de mundo”.

Sin embargo, a juicio de Gurovich, este instrumento no se hizo cargo de la división social de la ciudad y no logró introducir mecanismos de gestión que pudieran convertirlo en una propuesta efectiva de planeamiento, un motor “de proyectos de inversión, tanto públicos como privados, para el logro de sus finalidades de desarrollo metropolitano”⁵². Sí le reconoce el mérito de organizar la ciudad en torno a su vialidad.

El 16 de diciembre de 1965, por Ley 16.391, se creó el Ministerio de Vivienda y Urbanismo. Es este organismo el que debe hacer frente al problema de la organización de la ciudad en términos de residencia en la década siguiente: durante 1970 y 1973 se acrecienta la edificación a gran escala de conjuntos residenciales de interés social, utilizando terrenos extensos en la periferia, de bajo costo. Esta tendencia se rompió luego del Golpe de Estado: el Régimen Militar optó por “moderar y después refrenar los programas

⁵¹ Ídem.

⁵² Gurovich, Alberto: “Conflictos y negociaciones: La Planificación Urbana en el desarrollo del Gran Santiago”. En Revista de Urbanismo, edición del Departamento de Urbanismo de la F.A.U. de la Universidad de Chile, marzo de 2006.

habitacionales del Estado, por lo cual, al disminuir la oferta de viviendas se desarrolla la figura del ‘allegado’”.⁵³

Además, en ese período comienza el traslado de “campamentos” o “tomas” a zonas rurales de la Región Metropolitana (Melipilla, Lampa, Buin, y otros sectores periféricos) e incluso, a otras regiones del país, lo que desarraigó a la gente de sus fuentes de trabajo y de sus espacios conocidos. A su vez, la Política Nacional de Desarrollo Urbano, emitida el 8 de noviembre de 1979 por la dictadura, declara que el suelo es un “bien no-escaso” que debe estar regulado por la competencia mercantil, a través de la relativización de los límites y las reglas que moldean sus formas de acceso, uso e intensidad de ocupación de las propiedades. Es decir, con modificaciones en los planos reguladores y liberalizando los límites de la ciudad.

Con el retorno a la democracia, en 1990, se abrieron los planos reguladores para potenciar ciertos sectores de Santiago, en especial, la principal comuna de Santiago-Centro, cuyo casco viejo o sector poniente, se encontraba casi deshabitado, en especial, por los estragos del terremoto de 1985 y por la oferta de viviendas económicas en otras zonas para clase media, como La Florida y Maipú. Se iniciaron programas de subsidios y se facilitaron las construcciones en alturas en todas las comunas, en una suerte de desorden y confusión que aprovecharon las grandes empresas inmobiliarias. Esto, a juicio de Gurivich, significó “conservar ciertas tensiones de privatización de bienes y servicios, así como de concesión de ventajas comerciales al uso intensivo del suelo, proporcionadas por el modelo neoliberal”.

⁵³ Ídem.

El caso Ñuñoa: tejiendo la red ciudadana

Durante los años 90 los habitantes de Ñuñoa comenzaban a dejar atrás las añosas casonas de sectores como José Domingo Cañas, Dublé Almeida o Eduardo Castillo Velasco. Hasta el año 2002, el Censo mostraba un descenso de un 5% en su población: de los 172.757 personas que se contabilizaron en 1992, se llegaba 10 años después a sólo 163.511 personas viviendo en este sector de Santiago.

Pero la tendencia fue revertida: sólo en 2005 se construyeron 3.908 nuevas viviendas. En noviembre de 2007⁵⁴, el alcalde de la comuna, Pedro Sabat, celebraba que, a

⁵⁴ Entrevista con la autora para artículo publicado en La Tercera, 26 de noviembre de 2006.

la fecha, la política de Renovación Urbana implementada en Ñuñoa había revertido la tendencia, llevando a esa fecha 28 mil nuevos vecinos al sector.

Política de renovación urbana. Es decir, condiciones en el plano regulador que favorecen la construcción de proyectos inmobiliarios en zonas que fueron catalogadas como “deprimidas” o “deterioradas” por el municipio. Esto fue hecho en 2004: en ese trámite, se cambiaron las reglas de constructibilidad del Eje Irrarrázaval. En una franja de seis kilómetros a través de este eje, y con un ancho de cuatro manzanas, se permitió la edificación sin límites de altura. Y comenzaron a aparecer los edificios.

Vecino, ¿usted vende?

“Mi abuela tenía una casa en Dublé Almeida. Su caso ilustra perfectamente lo que estamos viviendo en toda Ñuñoa”⁵⁵, cuenta Verónica Adrián. Arquitecta, titulada en la escuela de Arquitectura de La Villette de París, cuando volvió a Chile a inicios de los noventa comenzó a trabajar en la recuperación de barrios consolidados en la Región Metropolitana. Paradójicamente, tuvo que asistir, sin que su oposición causara efecto, a que el barrio donde pasó varios años de su adolescencia fuese invadido por torres de departamentos.

“Era un barrio muy consolidado, donde existía antiguas redes sociales. Pero de un día para otro empieza a moverse el piso: hay gente que está siendo tentada porque hay muy buenas ofertas para vender casas”, recuerda. Ahí había consolidado su hogar Gina Fogliatti, la abuela de Verónica, hace más de 40 años.

⁵⁵ Entrevista con la autora.

“Es una casa de un piso. De tejas, bien monona. La cosa es que todavía la vida era apacible, almorzábamos juntos, celebrábamos santos y cumpleaños. Hasta que un día empezamos a escuchar: ‘al vecino vinieron a ofrecerle vender su casa’. Y cuando le preguntábamos, nos decían que no tenían pensado irse”, señala.

Sin embargo, los vecinos fueron cediendo a las ofertas hechas por las inmobiliarias. “El dinero es así, tiene ese coletazo diabólico que genera división. Si no hubiese habido esta oferta, se hubiesen quedado por muchas generaciones”, sentencia Verónica. La inmobiliaria tras los terrenos de los vecinos de este sector era Almazara. Durante el primer trimestre de 2005 tocaron la puerta de la abuela de Verónica. Le ofrecieron comprar la casa, un departamento en la torre que se levantaría en el terreno, pero no: la mujer (que a esa fecha tenía 93 años) decidió no abandonar el inmueble. Pasaron cerca de ocho meses para el inicio de las demoliciones.

En septiembre, Adriana Aravena, madre de Verónica, escribió a la Dirección de Obras Municipales de Ñuñoa para hacer ver a las autoridades que el proceso de demolición causarían daños en la casa de su madre. Ese día, un 8 de septiembre, la DOM multó a la constructora. Y aunque cursó la paralización de las obras, los trabajos continuaron. El 24 de octubre se volvió a multar a la empresa; y ya a fin de mes los efectos de los trabajos en las casas colindantes mostraban los impactos en la casa de la abuela de Verónica.

“La constructora usó un método constructivo invasivo: entibaciones con tirantes de anclaje insertos bajo la casa de mi abuela, lo que a todas luces es irregular”, señala la arquitecta. Luego de eso, su madre y sus tíos decidieron cambiar a la abuela de Verónica a un departamento. Y como los trabajos de sus “vecinos invasores” continuaban,

interpusieron una denuncia ante la Fiscalía de Ñuñoa por “violación de límites y deslindes”. Y comenzó una batalla que sumaría y sumaría adeptos.

No a la masacre urbana

Las primeras reacciones de grupos de vecinos se visualizaron entre marzo y abril del 2006. En esas fechas salieron a la calle para recolectar firmas con el fin de pedir al alcalde, Pedro Sabat, una audiencia para hablar sobre el Plano Regulador. A esa fecha, la prensa distinguía tres grupos organizados con “mayor visibilidad”⁵⁶: la Agrupación Barrial Guillermo Franke, una calle de la zona Sucre-Miguel Claro; el Colectivo Elías de la Cruz (dirigido por Verónica Adrián) y la Agrupación Pasaje Quirihue. Los dos primeros partieron comunicando sus actividades en Internet, utilizando la herramienta del blog: <http://guillermofranke.blogspot.com> y <http://nunoaescalahumana.blogspot.com/>.

Fueron apoyados por los grupos “Conciencia Social”, “Defensores de la Ciudad”, “Centro Cultural Taller el árbol”, “El Patrimonio Cultural de Chile” y ciudadanos particulares que tienen su propio blog personal y apoyan el arte, el patrimonio, el medio ambiente y la calidad de vida. Movida por este último tema, se sumó la concejala socialista de Ñuñoa, Danae Mlynarz.

Ya en mayo de ese año se autodenominaron la “Red Ciudadana por Ñuñoa”. En un artículo firmado por Pola, en la página web del grupo, se señala lo siguiente:

“La Red ciudadana por Ñuñoa , comienza a gestarse mucho antes de que nosotros mismos lo supiéramos (...) En la misma medida en que la acción inmobiliaria iba acelerándose, la impotencia vecinal iba buscando cauces de expresión. En algunos

casos, en el seno de organizaciones ya existentes, como juntas vecinales o grupos barriales; en otros, dando ella misma origen a colectivos de diverso sello (...) El quehacer atomizado de los diferentes grupos fue encontrando puntos de articulación, más o menos formales, más o menos casuales. Como en el juego aquel del dominó, una cosa fue llevando a la otra, hasta que de pronto tuvimos una red, los hilos todavía un poquito enmarañados, a partir de la cual podíamos pensar en iniciar procesos de mayor envergadura, siguiendo los pasos de otros movimientos vecinales como los de Pedro Valdivia Norte, La Reina o Providencia”⁵⁷.

“Así, entusiasmados, decidimos pedirle una audiencia al alcalde”, recuerda Verónica. Y enseguida surgen voces críticas, que les señalan que el movimiento “partió tarde”; que debieron haber actuado en el momento en que se discutían los cambios a las condiciones de edificación de Irrazaval, y no dos años después.

“Nos saca mucho en cara el alcalde que ellos ‘llamaron mucho a la comunidad’ para que opinara por el seccional Irrazaval. Dice que llamó a audiencias públicas, y no fue nadie. Y efectivamente, no fue nadie, porque en ese tiempo no pasaba nada; la gente no se daba cuenta de que había una amenaza. No lo veíamos. Hay tal distancia entre el aparato de la autoridad y la comunidad, en términos de que no existían canales de información de los cambios que estaban pasando en la comuna”, admite Verónica Adrián.

⁵⁶ La Nación Domingo: “La rebelión de Ñuñoa”. 14 de mayo de 2006

⁵⁷ “Dios los cría y el diablo los junta”. Columna publicada en el sitio web de la Red Ciudadana Por Ñuñoa, en el sitio URL:
http://redciudadanapornuñoa.cl/rcpn/index.php?option=com_content&task=view&id=5&Itemid=6

Los ataques del alcalde Pedro Sabat no se hicieron esperar. En la revista bimensual “El Ñuñoíno”⁵⁸ que se reparte en los barrios de la comuna, los reportajes destacaban el titular de “Ñuñoa Ecológica”, destacando la entrega de autos de seguridad a gas en el Día Mundial del Medioambiente. En el interior, la mayoría de las notas hablaban de la felicidad de los compradores de departamentos en los edificios nuevos. Sin embargo, se ignora la petición de firmas que hacían los vecinos que no estaban conformes con el cambio en la comuna generado por las torres de departamentos. No se daba cuenta ni espacio para el diálogo o explicaciones sobre dicho progreso urbano. Sobre la base de esta revista, uno de los vecinos del blog Guillermo Franke, publica una carta que le envió a la autoridad, sobre dicha publicación. Se trata de un ingeniero agrónomo de 28 años, quien analiza los efectos para la comuna que traerían, a esa, los edificios de altura. Reflexiona sobre las presiones para vender las casas y la excesiva densidad automotriz que tendrán las calles ñuñoínas.

La respuesta del alcalde, según el vecino en la web fue: “Lamento sinceramente sus expresiones tan desinformadas y tan desafortunadas, impropias por cierto de alguien que dice ser profesional universitario. Me recuerda la solicitud de una anciana y casi analfabeta vecina a quien quiero mucho que me pidió que, por ser yo el Alcalde de Ñuñoa bajara el IVA”⁵⁹. Esto refleja las relaciones de agresividad en que se están dando los grupos blogs de Ñuñoa con su autoridad municipal.

En junio de 2006 los vecinos lograron recabar mil firmas. Debido a esta presión, el alcalde los invitó a mediados mes a una reunión pública. “Pero casi nos dejan afuera”, recuerda Verónica. Se abrió un registro en la oficina de partes de la municipalidad sin

⁵⁸ El Ñuñoíno. N°92, junio 2006.

⁵⁹ El texto completo de la carta del vecino y la respuesta de Pedro Sabat disponibles en <http://guillermofranke.blogspot.com/2006/07/carta-de-un-uono-y-la-sorprendente.html>

publicidad para dar preferencia a las organizaciones que llegaran a inscribirse, puesto que, según los dirigentes ciudadanos, Pedro Sabat desconoció las firmas apelando a “vicios legales en la forma”. Sin embargo, a través de celulares y correos electrónicos, los ciudadanos se informaron y, en menos de tres horas, llenaron ellos los 40 cupos, por lo que 10 fueron ocupados por las empresas inmobiliarias.

Se les dio cinco minutos exactos a cada uno para hablar, cosa que hicieron “bastante bien”. Finalmente, pidieron el apoyo de los concejales. Seis de ocho comprometieron su palabra para solicitar al alcalde el congelamiento inmediato de los permisos de edificación en altura en la próxima reunión del Concejo Municipal. Estos fueron Danae Mlynarz (PS), Pablo Vergara (PPD), Jaime Hales (PDC), Gerardo Monckeberg (UDI), Andrés Zarhi (RN) y Claudia Vera (RN); Jaime Castillo (PDC) se declaró indeciso y Carlota Vera (RN) no se pronunció”.

La respuesta del alcalde en esa reunión también quedó consignada en la red “La guinda de la torta se la llevó el alcalde, quién concluyó encolerizado que él no aceptaba presiones, que él tenía las facultades legales para resolver qué hacer y que si era necesario, se pintaría la cara, como dijo Bachelet, para defender su gestión, amenazando a la audiencia y mofándose de los concejales por su traición”⁶⁰.

La siguiente estrategia de los vecinos fue potenciarse entre ellos: publicar noticias en sus blogs y mantener reuniones en los cafés de la comuna. “Había que mantenerse contactados y movilizadas”, dice Verónica.

Paren las máquinas

En septiembre de 2006 la municipalidad anunció un nuevo proceso de cambio al plano regulador. En esa fecha, Sabat propuso que en casi el 70% de los terrenos de la comuna se restringiera la altura de edificación a cinco y siete pisos, dependiendo del sector. Y anunció, además, el congelamiento de los permisos de edificación durante un año. Esto, con el fin de evitar que las inmobiliarias consiguieran permisos de edificación rigiéndose por la norma antigua, mientras estaba en trámite el nuevo marco regulatorio de construcción.

A pesar de los anuncios, los vecinos están lejos de estar contentos con la modificación.

“Eran pequeñas modificaciones para dejar tranquilos a los vecinos”, dice Adriana Aravena, madre de Verónica. A grandes rasgos, explicó a la prensa que se modificarían las condiciones de edificación de dos sectores: las zonas Z3 y Z4, que contemplan barrios interiores de la comuna (ver anexo 4).

“La zona Z3 considera barrios residenciales y comprende el 21% de Ñuñoa. No había topes de altura para construir y se pretendía llegar sólo hasta los cinco pisos en terrenos que no superen los dos mil metros cuadrados y siete pisos sería el tope para los edificios construidos en terrenos más grandes”, explicaba Aravena. En el caso de la zona Z4, había un límite para construir hasta los cinco pisos. La municipalidad propuso que la altura llegara a los tres pisos en terreno menores de 1.000 metros cuadrados, y cinco, si el paño supera esas dimensiones.

⁶⁰ Texto completo en <http://nunoaescalahumana.blogspot.com/2006/06/gran-juicio-moral-al-alcalde-sabat-por.html>

La queja de los vecinos se concentraba en que ya los permisos de edificación cursados a las inmobiliarias para construir en estos barrios dejaban a esta zona como “perdida”. Además, no se integraban cambios a la seccional de Irrarrázaval, que limitaran la depredación que se estaba dando en los sectores históricos de la comuna.

El director de Obras de Ñuñoa, Carlos Frías, señaló en ese entonces a la prensa⁶¹: “Si esto no es un cambio integral, yo no sé qué es. Si la seccional Irrarrázaval no se tocó es porque lleva muy poco tiempo, desde el año 2004. Yo no entiendo mucho a los vecinos. Antes se quejaban porque no se hacía nada en Irrarrázaval, y ahora se quejan porque se hacen cosas”.

El texto se aprobó el 10 de octubre de 2007, no sin mediar polémica. En las audiencias públicas, realizadas en el ex teatro California, hubo protestas de la Red Ciudadana. En ellas también se enfrentaron vecinos contra vecinos: propietarios que querían vender sus propiedades atacaban, a viva voz, a los que se oponían a la propuesta edilicia. Sin embargo, el grupo definió seguir peleando en dos frentes: conseguir 12 mil firmas para llamar a un plebiscito comunal, y que todos los vecinos se pronunciaran sobre la planificación comunal. Y pelear en el Congreso Legislativo, en el marco de la negociación de la nueva ley general de Urbanismo y Construcción.

Esto, porque a juicio de Verónica Adrián, “es necesario ampliar la pelea”. “El Estado en este momento está favoreciendo el mercado inmobiliario, porque es uno de los vértices de la economía. Todo lo que es la industria inmobiliaria genera empleos y servicios, genera una diversidad de producción de elementos, entonces hay una decisión

⁶¹ La Nación. Vecinos de Ñuñoa acusan que cambio al Plan Regulador “no es integral”. 8 de septiembre de 2006.

que es a corto plazo es interesante por desarrollo, por crecimiento, se apuesta a desarrollar el mercado inmobiliario a costa del valor de la ciudad, la materia prima está siendo la ciudad. Estamos haciendo una nueva ciudad sobre otra que ya existía (...) La ley de Urbanismo nunca ha sido discutida democráticamente. El primero que funcionó a través de un decreto con fuerza de ley en el año 31, en un gobierno militar, el de Ibáñez. Luego viene el del año 1975, con otro decreto con fuerza de ley. La ley nunca se ha debatido de manera democrática, por lo que en su esencia no es democrática. Ahí hay un problema de fondo, son decisiones de facto, que se adecúa a la necesidad del momento”. Y este es el momento de debatirla, dice Adrian.

El caso Vitacura: Firmas y Plebiscito

El conflicto en la calle Las Encinas-Doctor Alfredo Almeida en Vitacura, bien podría emular a la guerra civil norteamericana, de mediados del siglo XIX. En este apacible barrio del sector oriente de la capital, el residente de la vereda del sur mira con rabia a su vecino de la acera norte. Esto, porque estos últimos están a favor de la modificación de un cambio en el plano regulador comunal que favorece la construcción de edificios de hasta

ocho pisos de altura, en donde hoy se encuentran sus casas, cambio que les permitiría vender sus residencias (de dos pisos) a muy buen precio.

En cambio, quienes viven en la vereda sur, se oponen con todo. Dicen que el “murallón” de edificios les tapaná el sol de invierno; que el proceso constructivo generará polución, el tránsito de camiones causará trastornos en su vida diaria y que, en fin, sus casas perderán valor al convertirse en el “patio de servicio” de las exclusivas torres residenciales.

Así se comenzó, durante el último trimestre de 2005, una nueva pelea entre el norte y el sur. Un conflicto que llevó a abogados, arquitectos, ingenieros, periodistas y empresarios –entre otros personajes ilustres– a agarrar una mesita y un quitasol e instalarse, domingo a domingo, a la salida de las iglesias para recolectar firmas y llamar a un plebiscito comunal, para debatir sobre la planificación urbana de la comuna.

Firmas, validadas por un notario contratado por los mismos vecinos, que pusieron al edil Raúl Torrealba (RN) en cuestión por primera vez en 12 años a la cabeza de la comuna.

La génesis: vecinos influyentes

Hasta 1999, Vitacura regía su ordenamiento territorial según los lineamientos del plano regulador de Las Condes, comuna de la que se separó en 1992. A partir de esa fecha comenzó el estudio y trámite de un plano regulador propio, que fue aprobado casi al término de la década de los 90.

En ese instrumento, según señala Torrealba⁶², no hubo acuerdo para atender la inquietud de los residentes de un sector de la comuna: las familias que tenían casas en Escrivá de Balaguer, entre el Club de Polo y la Rotonda Carol Urzúa, señalaban que la instalación de los restaurantes de Borderrío, el gimnasio Balthus y el creciente tráfico de la avenida habían modificado “su calidad de vida”. Por ello, solicitaban al alcalde una modificación en el plano regulador de ese sector, en donde se aumentara la altura máxima permitida de edificación (que en ese entonces era dos pisos más mansarda), con el fin de poder vender sus propiedades a inmobiliarias interesadas en levantar en esos terrenos torres de departamentos.

Las tratativas no prosperaron hasta 2005. Ese año, la municipalidad contrató al arquitecto Jorge Figueroa como asesor de los vecinos que querían el cambio en las condiciones de edificación y se inició el estudio para modificar el marco regulatorio de la zona. Esto despertó también las inquietudes de los vecinos de atrás, cuyas casas colindaban con las de Escrivá de Balaguer, pero sus accesos daban hacia las calles Las Encinas y Doctor Almeyda. Luego de sucesivas reuniones, ambos sectores acordaron llevar el tema en conjunto.

El sol, el sol

En agosto de 2006, el ingeniero Alberto Warken y el abogado Rodolfo Terrazas daban una conferencia de prensa al término de la sesión del Concejo Municipal en la que se acogía tramitar el cambio impulsado por “los del norte”. En ella, explicaban que la modificación era propuesta por un grupo no superior a los 100 vecinos y que contaba con la oposición de al menos 500 residentes de las casas al sur del proyecto.

⁶² Entrevista con la autora para el Diario La Tercera.

Denunciaban, además, que durante 2005 se habían acercado a la municipalidad y entregaron a sus técnicos una propuesta realizada “por especialistas de la Facultad de Arquitectura de la PUC”, que no fue atendida. En el comunicado público, detallaban:

“El proyecto en cuestión genera una muralla de 38 edificios, uno al lado del otro, que taparán el sol de invierno a cientos de familias. Por nuestros hijos, tenemos el deber de oponernos a tremenda barbaridad (...) El proyecto en discusión contempla proyectos inmobiliarios por sobre los US\$ 200 millones, probablemente uno de los más grandes proyectos inmobiliarios residenciales realizados en la historia de este país, produciendo transferencias de valor entre los vecinos ‘favorecidos’ versus los ‘perjudicados’ por US\$ 35 millones. Es evidente que dados los montos involucrados, el tema debe tratarse con la mayor transparencia y rigurosidad”⁶³.

Anunciaron la recolección de firmas. Requerían 5.000 para convocar a un plebiscito comunal. Esta instancia, señalaron a viva voz, “es la única opción democrática y transparente que le permite a los ciudadanos defenderse de las arbitrariedades de autoridades que se apartan del mandato para el cual fueron electas (...) Creemos que Vitacura debe seguir el ejemplo de otras comunas que están escuchando a sus vecinos para la toma de decisiones”.

La danza de millones

⁶³ Comunicado publicado en la página <http://www.defendamoslaciudad.cl/modulos.php?mod=noticias&fn=94e679ab46d568928ad91afb91a749bb&id=386>

Ya a esa fecha eran un grupo con nombre y apellido: Salvemos Vitacura. Desarrollaron una página web (www.salvemosvitacura.cl) y sus relaciones públicas fueron gestionadas por Pilar Velasco, hija del ex ministro del interior, Belisario Velasco, y dueña de una de las empresas de comunicaciones más influyentes en la actualidad, Extend.

En el bando contrario, los vecinos que proponen el cambio se bautizaron como “Vive Vitacura”. Con el apoyo de la consultora Hill & Knowlton Captiva (encabezada por Cristina Bitar), lograron exponer su posición en la prensa escrita, básicamente porque uno de sus gerentes de área, Felipe Risopatrón, es uno de los vecinos que se beneficiaría con el cambio en las reglas del juego de esta zona.

Tanto Salvemos Vitacura como Vive Vitacura contrataron expertos urbanistas para fundamentar sus posiciones. Pero no fue gratis. Según consignó el Portal Inmobiliario en una nota de noviembre de 2006⁶⁴, Salvemos Vitacura como organización había gastado a esa fecha cerca de 400 millones de pesos; en el caso de Vive Vitacura la cifra alcanza los seis millones, ya que aceptaron ayuda económica de la municipalidad para financiar sus informes de arquitectura.

La derrota de Torrealba

Entre septiembre y diciembre de 2006, Salvemos Vitacura obtuvo 8.100 firmas de vecinos, de las cuales 5.602 lo fueron de ciudadanos inscritos en los registros electorales, ante notario público. Las restantes fueron manifestaciones de apoyo. Estas firmas fueron ingresadas a la Municipalidad de Vitacura el día 20 de ese mes, con un escrito dirigido al

alcalde de Vitacura, Raúl Torrealba, y al Concejo Municipal. Esperaban que el edil, con las firmas en las manos, convocara por decreto alcaldicio al plebiscito. Sin embargo, siete días después, Torrealba entregó el listado al Servicio Electoral, para que revisaran su correspondencia con el padrón electoral.

En enero el Servel “da el ok” a las firmas: los vecinos cumplían con haber reunido el 10% del padrón electoral, como lo solicita la ley. Sin embargo, la municipalidad le pidió a la abogada Olga Feliú que realizara un informe “en derecho” sobre las firmas.

Con él, el 25 de enero de 2007 el alcalde de Vitacura rechazó el plebiscito. En una entrevista publicada por El Mercurio, el 28 de enero, se explaya en las razones de por qué no llamar a plebiscito. Su principal argumento ya era conocido por los vecinos: desde que comenzó a comentarse la idea de plebiscitar las modificaciones al cambio de plano regulador, Torrealba insistió en la idea de que “no era factible, porque “no sería justo que un vecino de otro sector de Vitacura decida lo que ocurrirá en esta cuadra”.

Sin embargo, el 4 de mayo de 2007, Salvemos Vitacura denunció a la Contraloría General de la República las ilegalidades en que, a su juicio, el alcalde Raúl Torrealba estaba incurriendo al negarse a llamar a un plebiscito “que en rigor, era convocado por los vecinos. Porque fuimos nosotros los que utilizamos este mecanismo y conseguimos las firmas. De Torrealba, sólo necesitábamos el decreto convocatorio”, señala Álvaro Rodas⁶⁵, miembro de Salvemos Vitacura.

⁶⁴ Portal Inmobiliario. Nota en www.portalinmobiliario.com del 6 de noviembre de 2007

⁶⁵ Entrevista con la autora.

Así, el grupo solicitó al organismo contralor la suspensión de los actos administrativos de la municipalidad, referentes a cualquier cambio en el plano regulador, y que se dictara por el alcalde un nuevo decreto convocando a plebiscito.

El 13 de octubre de 2007, la Contraloría General de la República dio a conocer dictamen N° 46097. Este documento ordenó al alcalde de Vitacura a dictar el decreto de convocatoria a plebiscito, ya que el documento anterior firmado por el alcalde –que rechazaba el plebiscito–, no se ajustaba a derecho. De los 42 argumentos presentados por el alcalde para defender su postura, ni uno solo de ellos fue acogido por el órgano contralor. Esa fue la más rotunda derrota de Torrealba.

El 17 de octubre de 2007, en sesión especial del Concejo Municipal, el alcalde intentó cambiar el plebiscito por una consulta vinculante que se restringiera exclusivamente al sector Escrivá de Balaguer, lo que sería presentado como alternativa ante la Contraloría.

A los dos días, Torrealba se reunió con el Contralor Ramiro Mendoza. Tras una hora y media de reunión, el alcalde de Vitacura debió reconocer que su propuesta de consulta vinculante no era factible. Se vio obligado a anunciar la convocatoria al plebiscito, que debe realizarse en octubre de 2008. En el intertanto, Torrealba volvió a perder otra pelea: a pesar de que en las elecciones del 26 de octubre fue reelecto, el porcentaje de votantes que se inclinaron por su candidatura bajaron desde el 74,74% obtenido en 2004 a sólo un 53,56%. ¿La razón? La batalla por el plano regulador: Rodolfo Terrazas, uno de los dirigentes de Salvemos Vitacura, se postuló al cargo y captó el 33% de los votos de la comuna, convirtiéndose en la segunda mayoría. La baja en los votos fue leída, en el entorno

de Torrealba, como una señal clara de que el plebiscito de 2009 puede ser el próximo dolor de cabeza para su administración y una tercera victoria para los vecinos.

Conclusiones

Más allá de lo anecdótico de los casos de los vecinos de Providencia, La Pintana, La Granja, Huechuraba, Ñuñoa y Vitacura y sus particulares formas para organizarse –con

más recursos unos, con ollas comunes y tomas otros–, las historias presentadas en el reportaje son cruzadas por varios sentimientos comunes: indefensión, frente a la decisión unilateral de las autoridades parecieran prestar más oídos a las empresas constructoras y a las inmobiliarias en lugar del ciudadano que las obras autorizadas a pocos metros agrietó sus muros. Impotencia, por no tener herramientas o recursos para hacer frente a estos proyectos “invasores”. Y rabia. Una profunda rabia, al ver que al sitio donde eligieron establecerse para criar a sus hijos y envejecer, le cambian las reglas del juego y no queda nada por hacer.

Esto se refleja en las palabras de Rossana Ramírez, de Acceso Sur, cuando relata que su hijo autista le pide a gritos salir del barrio. Pero ella no tiene los recursos para cambiarse de casa. Y en la opción de Jorge Ebner, al señalar que está a la espera de un acto de “decencia” por parte de los Tribunales de Justicia, que mitigue los efectos que para él y otra veintena de familias ha traído la construcción de la Autopista Nororiente.

Estas experiencias ponen el acento en las carencias que hoy existen en términos de participación en la elaboración de políticas urbanas. En la ciudad confluyen todos: niños, jóvenes, adultos y ancianos; mujeres y hombre; ricos y pobres; ciertamente, autoridades y ciudadanos. Pero muy pocos forman parte de quienes piensan y elaboran proyecto de ciudad. Y muchos menos son los que se cuentan entre los escuchados en estas materias.

El problema es reconocido en el seno del Ministerio de Vivienda. Luis Eduardo Bresciani⁶⁶, jefe de desarrollo urbano del Minvu, explica que en la ley actual los vecinos no tienen forma explícita de participación en la formulación de los planes reguladores. “Lo único que tiene son métodos de consulta o información en el proceso de aprobación del

plan regulador. Es decir, los vecinos saben del plan regulador cuando ya está hecho, desarrollado por los municipios, y sólo se les pregunta la opinión”, explica.

Esto nos lleva a identificar dos defectos principales de la normativa, que son parte de los ejes de los conflictos que se viven en las comunas cuando se discute un cambio en la normativa territorial. Por un lado, los vecinos no participan en la génesis de las reformas a los planos. Por otro, cuando se exhiben para que los residentes opinen, se presenta un documento “extremadamente técnico”. “Y la gran mayoría de los vecinos, salvo sean arquitectos, no saben entender cuál es real impacto que esas normas van a tener sobre sus barrios y viviendas”, acota Bresciani. “Salvo los inmobiliarios que son sensibles a los temas regulatorios, o los arquitectos que entienden de la materia, el resto no participa del proceso, no porque no le interese, sino porque no entiende el impacto que va a tener”, agrega.

Un diagnóstico similar se llega al revisar las experiencias de los vecinos que se enfrentan ante la construcción de una autopista urbana, concesionada por el Ministerio de Obras Públicas. Aquí, el único canal abierto de participación ciudadana fue el estudio de impacto ambiental, instancia en la que se discute un proyecto ya armado por técnicos del ministerio o por empresas privadas que ingresan a Concesiones sus ideas sobre infraestructura pública.

Pero a pesar de existir este canal, no rige para todos los proyectos. Los miedos a que las acotaciones de los vecinos se convirtieran en costos extra para los proyectos de concesión, que hicieran huir a los inversionistas, frenó las instancias de participación ciudadana en el Túnel San Cristóbal, con los negativos efectos ya descritos. Y en los que se

⁶⁶ Entrevista con la autora.

ingresan al Sistema de Impacto Ambiental –como Acceso Sur y Acceso Nororiente- las historias nos indican que las autoridades y los técnicos tomaron en cuenta a los residentes: o no se tuvo consideración hacia ellos dada su poca preparación académica para ponderar los efectos nocivos que traería aparejado el proyecto o, como en el caso del Acceso Nororiente- simplemente no fueron tomados en cuenta. En este último caso, fue más fácil decir “sus casas no existen en el sector donde se intervendrá” el cerro, negándose a cualquier atisbo de conversación.

Y esto se ve mucho más claro en la decisión que toma el MOP a mediados del gobierno de Ricardo Lagos, al decir “sólo sometemos a estudio de impacto ambiental los proyectos a los que nos veamos obligados”. Todo para no entorpecer “los tiempos” de la obra. Y en las etapas constructivas, más que ser considerados como aportes, o escuchados porque, mal que mal, ellos son quienes viven en el sector hace años y seguirán en el área una vez terminadas las faenas, son “mirados en menos” –como lo indicó un vecino de Acceso Sur- o paseados de reunión en reunión (como los vecinos de Pedro de Valdivia Norte y Acceso Nororiente), en las que se les “mete el dedo en la boca”, según afirmó el ingeniero Carlos Uribe, al referirse al caso de Pedro de Valdivia Norte.

En la actualidad, el MOP prepara un plan de inversiones e infraestructura con miras al 2020. Pero de cómo será discutido el emplazamiento de estas obras en las ciudades y qué rol tendrán los ciudadanos en su emplazamiento, no se ha anunciado palabra alguna.

Pero, a pesar de las dificultades, en los casos presentados asistimos a ejemplos de articulación de vecinos, de distintos grupos sociales y colores políticos, que se levantan en contra de los proyectos que irrumpen frente a sus narices. El problema es que las luchas

presentadas han tenido resultados impares. A modo de ejemplo, el grupo de vecinos de Pedro de Valdivia Norte fue exitoso en su oposición al trazado original de la Costanera Norte, pero no fue capaz de hacer frente al MOP por el tema de los túneles. En este caso, la cartera cerró la puerta a cualquier tipo de aporte por parte de los vecinos: monopolizó datos de informes técnicos y, a pesar de entablar canales de diálogo con los vecinos, terminó concretando el plan de ruta trazado al inicio de la construcción. Pesaron más los compromisos financieros y las posibles multas que debería cancelar el Estado que evitar la destrucción de un barrio consolidado.

En el caso de Acceso Sur fue más dramático. La concesionaria experimentó el construir en medio de la ciudad mientras ejecutaba la obra: como un elefante en una cristalería, la destrucción causada en el entorno, llevó a que el MOP la obligara a cambiar sus métodos constructivos. Pero las faenas fueron resistidas y suspendidas por un tiempo mayor al razonable. Por ello, el MOP presionó con pagos de bonos y ahora con la promesa de nuevas expropiaciones para garantizar el avance de los trabajos. Todo acompañado de la defensa policial en el trazado.

La intervención urbana siempre genera conflictos por las externalidades de los proyectos en construcción. Una forma de reducirlos es incorporar en el diseño de estas intervenciones a la gente afectada. Y ese es un tema no resuelto aún ni por el MOP ni por Vivienda. Ambas carteras aún no cuentan con prácticas, desde el punto de vista del diseño de las intervenciones, que en el peor de los casos, ante la construcción de una carretera o el levantamiento de un proyecto inmobiliario donde hay problemas, les permita decir “nos equivocamos todos, tanto ustedes, vecinos, a dar su opinión, como nosotros, la autoridad y ejecutores del proyecto”.

Como señala el sociólogo urbano de la Universidad Católica, Fernando Sabatini, “en el ámbito de la planificación urbana, los conflictos son inevitables. No porque la gente sea conflictiva o los vecinos sean peleadores, sino porque el desarrollo urbano produce, objetivamente, externalidades”⁶⁷. Construir un edificio acarrea consecuencias negativas para el entorno, lo mismo atravesar un barrio con una vía de alta velocidad. “Hay envueltos problemas de equidad y, desde un punto de vista económico, problemas de eficiencia, ya que los agentes no son enfrentados a los costos de sus decisiones”, señala Sabatini.

Otro problema que hay que tomar en cuenta es que, mientras más exitoso en atraer capitales sea un gobierno (sea éste municipal, regional o nacional), más concesiones ha debido hacer en sus objetivos sociales y de protección ambiental. En otras palabras, si las autoridades defienden demasiado los intereses de la comunidad local, los inversionistas tienden a huir.

La planificación urbana, entonces, debería tomar en cuenta estos conflictos: ¿Quién se hace cargo de las externalidades positivas y negativas de cualquier cambio de uso de suelo? ¿Cómo lograr una solución equitativa y oportuna a estos choques de intereses? En contraste, la planificación urbana de las zonificaciones y las reglas de uso del suelo pretende que sus decisiones son técnicas porque están entregadas a expertos que deciden, por ejemplo, que en tal zona se pueden construir edificios de siete pisos. Sin embargo, como no existe conocimiento científico que avale que sean siete y no ocho o cuatro, entonces debemos aceptar que se trata de decisiones con cuotas importantes de arbitrariedad. Externalidades que se distribuyen azarosamente en el entorno y la arbitrariedad de las decisiones de planificación hacen una combinación *per se* conflictiva.

⁶⁷ Sabatini, Fernando. “El partido de los Vecinos”. Revista Foco 76, N°2, septiembre de 2006.

Y la única forma de reducir el conflicto –que es una cuestión no enteramente resuelta en ninguna ciudad del mundo– es incorporar la opinión de la gente que se ve directamente afectada por estas decisiones.

Un punto de partida, sí, es la actual modificación a la Ley General de Urbanismo y Construcción, que se tramita en la Cámara Baja desde enero de 2008.

“Los dos cambios fundamentales que introducen los proyectos de ley son, primero, que la participación ciudadana no se haga en la etapa cuando el Plano Regulador esté hecho, sino cuando se empieza a pensar el Plano Regulador. Que la discusión con los vecinos se empiecen a ver cuáles son los problemas de la comuna y se empieza a discutir qué hacer. Que los vecinos no se pronuncien ante un hecho consumado sino que participen en la construcción y en la elaboración del plan, proponiendo sus ideas, y planteando sus problemas. Esto, para que el plan pueda recoger esos conflictos y buscar las mejores soluciones y satisfagan los distintos intereses, que a veces están en contradicción (...) Y se les presenten en forma simple: dónde se quiere densificar, dónde se van a proteger las viviendas, qué sectores a comercio, a vialidad... Es decir, temas que cualquier vecino comprende su impacto”, explica Bresciani. El MOP, por su parte, aún no contempla cambios en este aspecto. Por ello, seguiremos asistiendo a nuevas manifestaciones de vecinos conforme se van ejecutando nuevas obras concesionadas en el Gran Santiago.

Fuentes consultadas

Material impreso

- El Ñuñoíno. N°92, junio 2006.

- Galétovic, Alexander: “Santiago: Dónde estamos y hacia dónde vamos”. Centro de Estudios Públicos, marzo de 2006.
- Revista Foco 76, Ideas de Ciudad, N°2. Editorial Lo Castillo, septiembre de 2006.

Artículos *on line* y sitios *web* consultados

- “Dios los cría y el diablo los junta”. Columna publicada en el sitio web de la Red Ciudadana Por Ñuñoa, en el sitio URL: http://redciudadanapornuñoa.cl/rcpn/index.php?option=com_content&task=view&id=5&Itemid=6
- Bresciani, Luis Eduardo: “Del Conflicto a la Oportunidad: Participación Ciudadana en el Desarrollo Urbano”. Artículo publicado en la revista En Foco N° 83, editado por Expansiva. Documento disponible en www.expansiva.cl
- El Ñuñoíno. N°92, junio 2006.
- Ficha de proyecto “Habilitación del Anillo Intermedio, Tramo “El Salto-Kennedy”, en el sitio web de la Coordinación de Concesiones del MOP, en la siguiente dirección URL: www.concesiones.cl.
- Ficha de proyecto Acceso Sur a Santiago al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (EIA). Disponible en la siguiente dirección URL: http://www.e-seia.cl/seia-web/ficha/ubicacion.php?id_expediente=1629&idExpediente=1629-
- Gurovich, Alberto: “Conflictos y negociaciones: La Planificación Urbana en el desarrollo del Gran Santiago”. En Revista de Urbanismo, edición del Departamento de Urbanismo de la F.A.U. de la Universidad de Chile, marzo de 2006.

- <http://guillermofranke.blogspot.com/2006/07/carta-de-un-uono-y-la-sorprendente.html>
- <http://nunoaescalahumana.blogspot.com/2006/06/gran-juicio-moral-al-alcalde-sabat-por.html>
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Minvu. Dirección URL: http://www.minvu.cl/opensite_20061113164902.aspx
- Portal inmobiliario, artículo publicado el 29 de noviembre de 2005, disponible en <http://www.portalinmobiliario.com/diario/noticia.asp?NoticiaID=3861>
- Portal Inmobiliario. Nota en www.portalinmobiliario.com del 6 de noviembre de 2007
- Sitio <http://correosemanal.blogspot.com/2007/10/chile-vecinos-de-la-granja-rechazan.html>

Entrevistas

- Adriana Aravena, arquitecta, vocera de la Red Ciudadana por Ñuñoa.
- Alvaro Rodas, dirigente de Salvemos Vitacura.
- Carlos Uribe, ex ingeniero del Ministerio de Obras Públicas. Ex jefe de Explotación de Concesiones y ex Inspector Fiscal del Túnel San Cristóbal.
- Diego Iglesias, jefe de gabinete de la alcaldía de La Pintana. Entrevista para el diario La Tercera.
- Edurne Urarte, médico y vecina de El Almendral. Entrevista para el diario La Tercera.

- Gonzalo Benavente, ingeniero, vocero de Salvemos Vitacura. Entrevista para el diario La Tercera.
- Isabel Brain, socióloga Universidad Católica. Coordinadora del Programa ProUrbana del Programa de Políticas Públicas de la PUC.
- Jorge Ebner, arquitecto y director de Loteo El Almendral, Huechuraba.
- Jorge Figueroa, arquitecto asesor Vive Vitacura. Entrevista para el diario La Tercera.
- Jorge Maureira, jefe de Construcción de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas.
- Juan Luis Moure, vocero Junta de Vecinos del barrio Pedro de Valdivia Norte.
- Juan Sabaggh, Premio Nacional de Arquitectura 2002.
- Luis Eduardo Bresciani, jefe de la dirección de Desarrollo Urbano del Ministerio de Vivienda. Entrevista para el diario La Tercera.
- Luis Zamorano, dirigente de la Junta de Vecinos del barrio Pedro de Valdivia Norte.
- Marcelo Cisternas, dirigente vecinos de La Granja.
- Pablo Allard, arquitecto y jefe de proyectos del Observatorio de Ciudades de la Universidad Católica.
- Roberto Conrads, vecino de El Almendral. Entrevista para el diario La Tercera.
- Rodolfo Terrazas, abogado, dirigente de Salvemos Vitacura. Entrevista para el diario La Tercera.
- Rossana Ramírez, dirigente de organización vecinal de poblaciones Santa Teresa y Ópera I y II, La Pintana.

- Samuel Tupper, ingeniero consultor y asesor Vecinos del barrio Pedro de Valdivia Norte. Entrevista para el diario La Tercera.
- Susana Vásquez, dirigente de organización vecinal Población Chacabuco, La Pintana.
- Verónica Adrián, arquitecta, vocera de la Red Ciudadana por Ñuñoa.
- Vilma Álvarez, dirigente comité Ecológico Dignidad y Derecho, de La Granja.

Artículos de prensa

Archivos de prensa de El Mercurio, La Segunda, La Nación, La Tercera y El Mostrador.

Documentos consultados.

- Presentación PPT Vecinos Pedro de Valdivia y Túnel San Cristóbal. Documento entregado el 21 noviembre de 2006 a la comisión de Transportes y Obras Públicas de la Cámara Baja.
- Informe n° 506.923: “Evaluación Estructural de Viviendas Colindantes a Construcción de Acceso Sur a Santiago”. Informe Ejecutivo. Idiem, Universidad de Chile. Elaborado por Ángela López. Revisado y aprobado por Vladimir Torrens. 4 de abril de 2008.

- Ordinario 495 del Coordinador General de Concesiones, Carlos Cruz, en respuesta a carta de 02/07/1999 enviada con consultas de vecinos del Loteo el Almendral. Documento fechado el 21/09/1999.
- Comunicado apertura Acceso Sur a Santiago, 8 de abril de 2008.
- Comunicado Autopista Acceso Nororiente, 14 de septiembre de 2006.
- Salinas, Claudio; Clemente, M. Pilar; Rodríguez, Roberto: “Espacios públicos, participación ciudadana: casos de los Grupos Ciudadanos versus Planos Reguladores y la Toma de Peñalolén. (Santiago/Chile 1990-2006)”. Investigación para Magíster Comunicación Política, ICEI, Universidad de Chile. 2006.

Anexo 1: Túnel San Cristóbal

Esquema explicativo publicado el 14 de noviembre de 2005 en el Diario La Tercera.

La propuesta de los vecinos

Mientras el proyecto original del MOP contempla una salida a Avenida El Cerro por medio de un túnel que atravesará el cerro San Cristóbal, la propuesta de los vecinos apunta a la creación un túnel que pase bajo el río Mapocho y la Costanera Norte.

SOLUCIONES VIALES

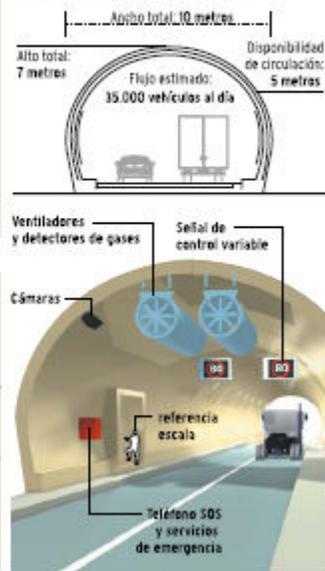


DIFERENCIAS EN SALIDA SUR



EL TUNEL

La propuesta presentada por los vecinos no modifica los estándares de ingeniería que se aplicarán en la construcción de los dos conductos paralelos subterráneos, similares al de esta gráfica.

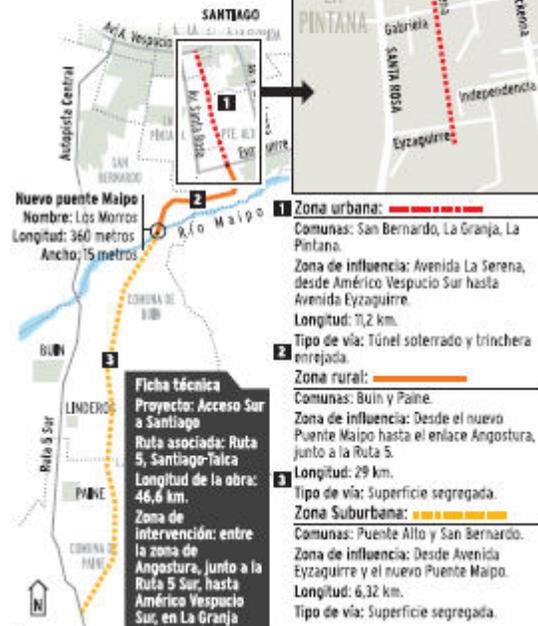


Anexo 2: Acceso sur a Santiago

Esquema explicativo publicado en el diario La Tercera. Jueves 3 de mayo de 2007.

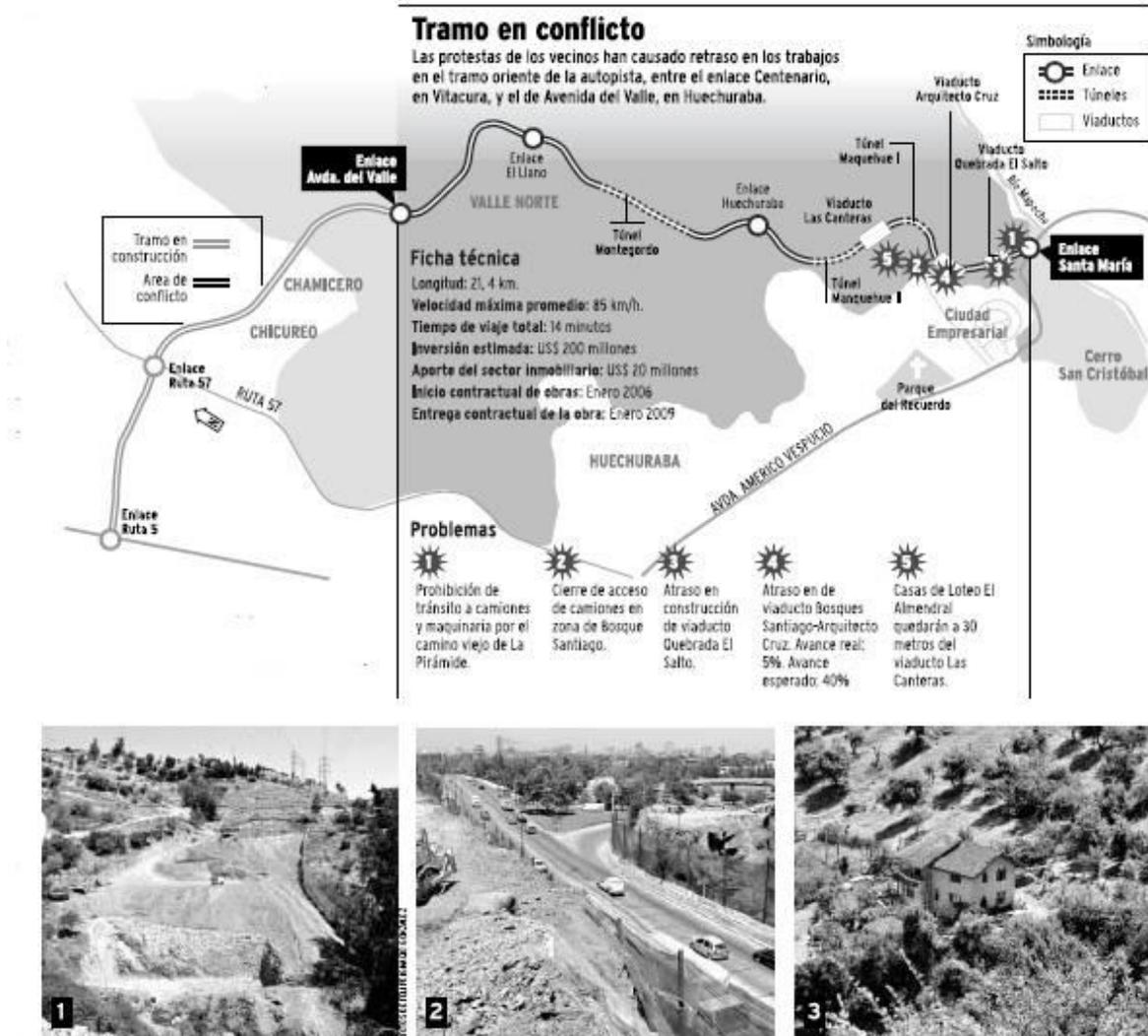
Faenas molestas

Contaminación, ruido, casas tapiadas y calles que parecen túneles son parte de los perjuicios que ha traído la construcción del Acceso Sur a la capital. Los habitantes de La Granja y La Pintana han sido los más afectados



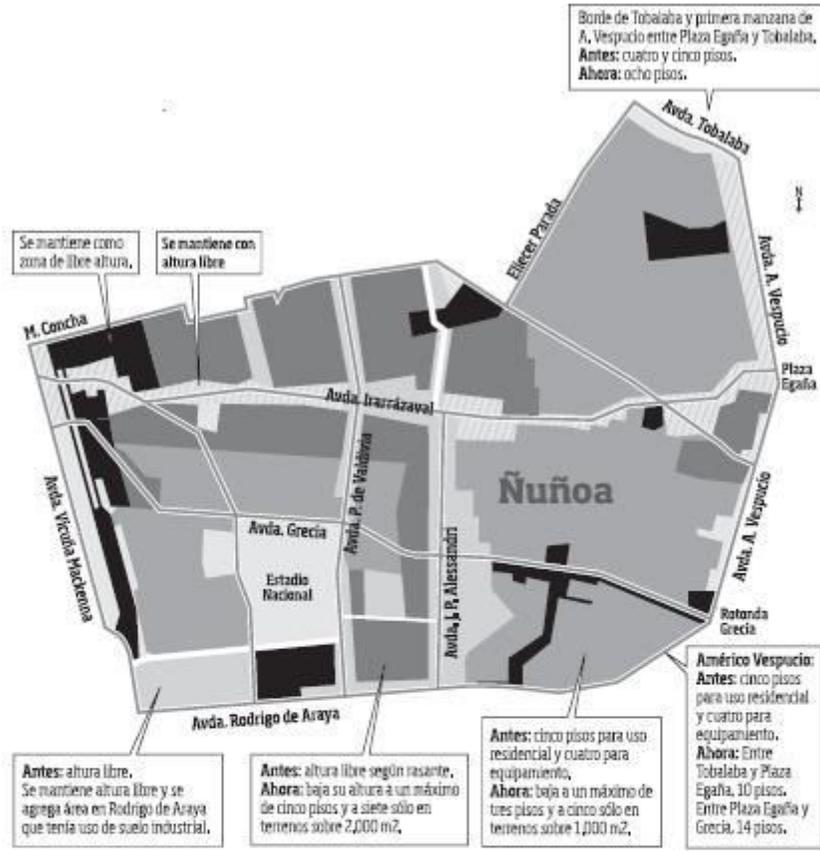
Anexo 3: Autopista Acceso Nororiente

Esquema explicativo publicado en La Tercera el 24 de noviembre de 2006. Las fotos 1 y 2 corresponden a los avances en las faenas a esa fecha. La foto 3 corresponde a la casa de Edurne Urarte, vista desde donde se construye el viaducto Las Canteras.



Anexo 4: Plano regulador de Ñuñoa

Esquema explicativo publicado por el Diario La Tercera el 30 de octubre de 2007.



Anexo: Escrivá de Balaguer

Esquema explicativo publicado por el Diario La Tercera el 24 de junio de 2006.

Posiciones encontradas

La propuesta de modificación del plano regulador de Vitacura en calle Escrivá de Balaguer enfrenta a los vecinos del sector.

Propuesta:

Modificación al plano regulador de Vitacura, que permita construir edificios de hasta nueve pisos (ampliables a 12) en el sector entre Escrivá de Balaguer y Las Encinas-Dr. Alfredo Almeyda, desde el Club de Polo, hasta Guaraníes.



Situación actual:
Casas de hasta dos pisos más mansarda.

A favor:
150 vecinos. Indican que en la zona debe autorizarse la construcción en altura y que no se perjudicará el estilo de vida en el barrio.

En contra:
350 vecinos. Señalan que la eventual construcción de edificios en altura perjudicará el acceso a sus casas y devaluará sus propiedades.

Valor actual terreno

15 UF m² (aprox.)

Valor futuro*

25 UF por metro cuadrado (en la zona que comprende la modificación, según vecinos)

*de aprobarse modificación