

Cencosud no quiere pagar todos los costos de accesos de su proyectada torre más alta del continente

El Ciudadano · 24 de octubre de 2008

Cencosud sólo quiere poner un 25% del costo total que significarían las medidas para evitar el colapso vial en Tobalaba con Andrés Bello, Providencia, donde construye Costanera Center, centro comercial que tendría una torre que es presentada como la más grande de América Latina. El resto tendría que pagarlo el fisco, pese a que las dimensiones del proyecto exigen espacio para más de 10 mil autos. Además

organizaciones ciudadanas denuncian ilegalidad en los permisos de construcción y la ausencia de un Estudio de impacto Ambiental.

Para fines del próximo año se planea la apertura del centro comercial que se construye en la comuna de Providencia. El proyecto, denominado Costanera Center, consiste en 4 torres y un centro comercial con 700 mil metros cuadrados contruidos en ¡4,2 hectáreas!. La torre más alta medirá 300 metros y tendrá 64 pisos. El grupo Cencosud, propietarios de los supermercados Jumbo y Santa Isabel, cuentan que están invirtiendo 600 millones de dólares para la torre que sería la más elevada de América Latina.

Pero han surgido varias aprehensiones al proyecto. Muchos automovilistas ya se han preguntado al pasar por el sector acerca del impacto vial que tendrá cuando esté funcionando el centro comercial. Además en la zona, límite de las comunas Providencia y Las Condes, se están ejecutando, sin estudios de impacto ambiental previos o de flujos vehiculares, diferentes megaproyectos inmobiliarios que saturarán todavía más la congestión vial existente, como la Torre Titanium y Santa Rosa de Las Condes.

A un Estudio de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano presentado por Cencosud, el gobierno le hizo 77 observaciones relativas a los flujos peatonales y viales que se verán afectados por la megaconstrucción.

Además, organizaciones ciudadanas acusan que el complejo comercial inició sus faenas un año antes de obtener los permisos de edificación. Así lo acusan la Fundación Defendamos la Ciudad, la Unión de Juntas de Vecinos de Providencia, la Junta de Vecinos N° 11, quienes sostienen que la Municipalidad de Providencia y el gobierno central consintió este megaproyecto, pese a la violación de los instrumentos normativos urbanos, medioambientales y de transporte.

La construcción de Costanera Center se inició en Marzo de 2006, pese a que recién un año después le fue otorgado el permiso de edificación, expedido el 30 de Marzo de 2007. La excusa dada por el municipio de Labbé por esta irregular situación es un permiso del año 2001. Claro que la legislación sectorial establece que los permisos de este tipo caducan a los 3 años.

El secretismo de igual forma ha penado en el transcurrir de la construcción. Patricio Herman, de Defendamos la Ciudad, acusa que “la Dirección de Obras respectiva se ha negado a entregarnos una serie de documentos públicos que le hemos solicitado en base a la Ley Orgánica Constitucional de la Administración del Estado, la que obliga a los funcionarios públicos a entregar a quienes se lo solicitan la información requerida”.

Pese a que un sistema democrático consagra el libre acceso de los ciudadanos a los documentos públicos, este no ha sido el ejemplo dado por el municipio de Providencia. “Si con ese comportamiento de trasnochado secretismo se ha impedido que evaluemos los documentos que han servido para otorgar ese permiso viciado es porque efectivamente hay ilegalidades”-acusa Herman.

El permiso de edificación de Marzo de 2007 señala que el titular del proyecto cuenta con la aprobación de un Estudio de Impacto Ambiental, pese a que sólo dispone de una Declaración de Impacto Ambiental del año 2001, cuando la construcción proyectada era sustancialmente menor.

El permiso también dice que Costanera Center tiene que construir 4.500 estacionamientos, en circunstancias que la Ordenanza del Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS), vigente desde Noviembre de 1994, de acuerdo a los metros cuadrados construidos sobre el nivel natural del suelo, obliga a construir del orden de los 11.000 estacionamientos.

Defendamos la Ciudad recalca que no aceptará que las obras viales necesarias para soportar esta inversión privada sean asumidas por el erario público.

Rodrigo García Márquez, concejal de Providencia, acusa su preocupación por la sobrecarga vehicular que deberá soportar el sector, considerando ya la enorme dificultad que hoy existe para el tránsito vehicular. Los 4.500 estacionamientos proyectados no contemplan vías alternativas que los absorban.

Muchos piensan que la alternativa es construir un túnel subterráneo de evacuación, aunque a la hora de poner el billete, el holding de Horst Paulmann anunció en septiembre que aportaría en total U\$ 13 millones para financiar el plan de mitigación vial de Costanera Center. La cifra cubre un exiguo 25% del costo total que se tendrá que realizar y representa el 2% de los U\$ 600 millones calculados para la obra.

Según El Mercurio, el empresario chileno-alemán habría dejado en claro que no pondría más del 25% del costo total de las nuevas obras, que superan los US\$ 20 millones, entre las que se contarían soterrar la avenida Andrés Bello, entre Los Leones y Nueva Tajamar, con cuatro pistas en subterráneo y cuatro pistas en superficie, en ambos sentidos del tránsito.

Ante la negativa del ministro de Obras Públicas, Sergio Bitar, de financiar el 75% de la mitigación, el alcalde Labbé argumentó que el proyecto “da trabajo a los pobres”.

ENTRE EL CAOS Y PRESIONES

Marcelo Böhm, presidente de la Junta de Vecinos N° 11 La Costanera de Providencia, manifestó que “lo más patético es que este megaproyecto no ha sido conocido por la comunidad que represento porque las autoridades, para hacer las cosas fáciles, no exigieron el Estudio de Impacto Ambiental tal como lo ordena la

legislación vigente”. Böhm espera que se exija la presentación de un EIA que asuma “todas las mitigaciones, compensaciones y reparaciones en favor del sector urbano en general y de nuestra zona jurisdiccional en particular”.

A la carga vehicular hay que sumar la salida del Túnel San Cristóbal, cuya salida las autoridades la cambiaron desde Vespucio a Tobalaba. El ingeniero Samuel Tupper, autor de la idea original del Túnel San Cristóbal, señaló que “según la propia Unidad Operativa de Control de Tráfico (UOCT) lo mas grave será el caos vial que esto provocará en el cruce Andrés Bello con Tajamar y sus áreas circundantes, como asimismo en el sector Pedro de Valdivia Norte. Todavía existen algunas soluciones, pero las autoridades se niegan a discutir las”.

El arquitecto y sociólogo, Daniel Jadue, considera que hay un notable abandono de deberes de las autoridades políticas de la comuna y del director de obras, a quienes responsabilizó de permitir el desarrollo de una política de hechos consumados por parte de algunos inversionistas inmobiliarios que actúan en la comuna, permitiéndoles desarrollar sus proyectos sin la más mínima observancia de la ley.

Además de acusar vicios de nulidad en el otorgamiento de los permisos, ve una total falta de fiscalización por parte del alcalde y concejales, y el actuar al margen de la ley del Director de Obras Municipales. A juicio de Jadue, los legisladores son también responsables del caos urbano al permitir que los planes reguladores puedan desarrollarse sin considerar la opinión de los habitantes de cada comuna.

En declaraciones a El Mercurio, Paulmann dijo que le había dicho a Bitar que las obras se paran en espera de la decisión final. Según el empresario esto no sería “una presión para que otros hagan la solución vial”. De las 4 torres proyectadas, la última presentación del proyecto –hecha en el Mercurio del domingo 19 de octubre- contemplaba sólo dos.

Herman insiste que “el Estudio de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano (EISTU) debe estar aprobado por el Seremi de Transportes y Telecomunicaciones como condición para que se inicien las obras de todo proyecto inmobiliario de envergadura y Costanera Center es el más grande en la historia de nuestro país. El titular del proyecto tiene un EISTU autorizado en el año 2003, cuando el volumen de las obras era bastante menor y por ello ahora se está analizando uno que refleje la realidad actual”.

Mauricio Becerra R.

MÁS INFO: [DEFENDAMOS LA CIUDAD](#)

Fuente: [El Ciudadano](#)