



## **TRANSANTIAGO COMO SISTEMA DE TRANSPORTE INTEGRAL**

**AUTORES: JUAN IGNACIO ABE, VICTORIA CROSS, PIERO MANGUIAMARCHI, FRANCISCO SOLIZ**

**AUTOR PAPER: PIERO MANGUIAMARCHI**

**PROFESOR: IVÁN PODUJE**

**FECHA: PRIMER SEMESTRE 2005**

**NOTA REFERENCIA: 6.3**

## INDICE

---

1. RESUMEN .....	2
2. TENDENCIAS E IMPACTOS DE LA CIUDAD CONTEMPORANEA .....	3
2.1. Tendencias del desarrollo urbano .....	3
2.2. Factores del crecimiento de la ciudad .....	3
2.3. Impactos del crecimiento urbano .....	3
3. SENTIDO, EVOLUCION Y DESAFIOS PRINCIPALES DE LA PLANIFICACION URBANA.....	4
3.1. ¿Cuál es el sentido de la Planificación? .....	4
3.2. ¿Cómo ha evolucionado en el último tiempo y por qué?.....	4
3.3. ¿Cuáles son los desafíos que ha abordado actualmente? .....	5
4. PROYECTO Y GESTION URBANA.....	5
4.1. Proyecto y gestión urbana.....	5
4.2. Factores que inciden en el diseño y en su implementación.....	5
4.3. Rol del arquitecto .....	5
5. BIBLIOGRAFÍA .....	7

## 1. RESUMEN

Unos de los principales problemas que se ve a simple vista en la ciudad de Santiago producto del crecimiento en expansión, son las grandes distancias que deben recorrer los santiaguinos desde sus hogares hacia sus lugares de trabajo, las grandes distancias recorridas conllevan **tiempos de viajes largos** ya que la gente al momento de localizarse, en su mayoría debió escoger sectores más baratos alejados del centro, por la periferia, lejos de la **cuña económica** y de sus empleos. Esto sumado al mal diseño de recorridos, a la inseguridad de un servicio mal evaluado, en resumen a la mala calidad del sistema de transporte público, ah llevado a al gente a subirse al auto, lo que lleva a una ciudad congestionada, con exceso de vehículos, ruidosa y contaminada, una ciudad poco grata para vivir. La congestión, la contaminación, la perdida de tiempo, tiene **altos costos económicos y sociales** por lo que el Estado ah comenzado un plan para cambiar este escenario, quiere reestructurar el sistema de transporte público, quiere implantar el **Transantiago**, un sistema de transporte que los reúna a todos (metro, micro, buses interurbanos y tren), sustentable, que sea capaz de cambiarle la cara a Santiago

## PALABRAS CLAVES

Transporte Público- Crecimiento Urbano- Proyecto sustentable



## 2. TENDENCIAS E IMPACTOS DE LA CIUDAD CONTEMPORANEA

### 2.1. Tendencias del desarrollo urbano

La ciudad tal como la conocemos hoy en día, esta dando pelea en como crecer, mientras la economía dicta que esta debe crecer en **extensión** por sus bajos costos, los impactos sociales que tiene son demasiado altos, y el Estado no siempre puede jugar el rol que desearíamos para que la ciudad pueda crecer en **densificación**, siendo esto en barrios ya consolidados un buen nicho de inversión, pero aún así no supera la tentativa de negocio que tiene la periferia. Por otra parte la **renovación** urbana, es cara y lenta, pero con un beneficio social muy superior a cualquier otra alternativa.

El cómo crecer, lo determinan tres entidades, el **Mercado**, el **Estado** y la **Sociedad** que finalmente ve las oportunidades y decide según el escenario y su realidad.

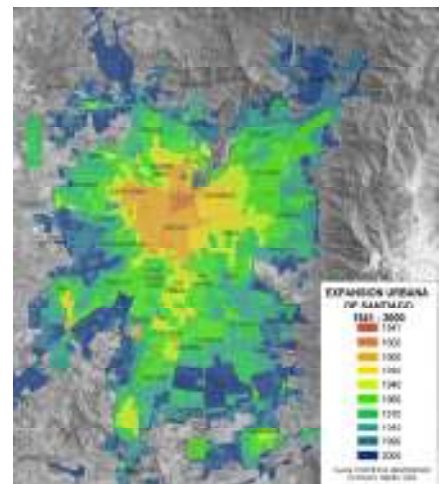
### 2.2. Factores del crecimiento de la ciudad

La ciudad crece cuando la economía funciona, porque las oportunidades aumentan, la ciudad se hace atractiva y finalmente la población crece. El **desarrollo productivo y la economía de escala** son factores detonantes en el crecimiento de la ciudad, rápidamente la ciudad se llena de nuevos servicios (ya que aparecen nuevas demandas por **diversificación cultural**), de empleos y nuevas oportunidades, atrayendo a personas de otras localidades, en otras palabras, se hace atractiva para vivir. Esto conlleva un aumento rápido de la población que se da principalmente por la **migración campo ciudad** versus el **crecimiento vegetativo**. Otro factor primordial es el **sistema de transporte**, ya que es el que posibilita que la ciudad funcione reduciendo su escala.

### 2.3. Impactos del crecimiento urbano

Sobre los impactos que conlleva el crecimiento me avocaré en Santiago, nadie puede discutir que el crecimiento económico de una ciudad sea malo, sin embargo este crecimiento económico muchas veces trae consigo costos sociales que la gente muchas veces desconoce. El crecimiento desordenado y poco regulado, lleva a la ciudad a crecer en forma desmedida, desigual y segregada.

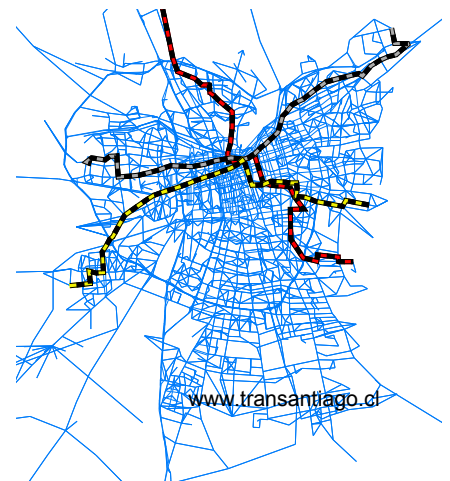
Santiago ha experimentado un gran crecimiento en los últimos años, un crecimiento tal, que el problema de localización de la población ha sido absorbido por el sistema de vivienda social del Estado, que debe obedecer a los números, más que a la calidad, por lo que el crecimiento ha sido siempre en extensión sin una clara planificación. Es en esta parte cuando aparecen los **detractores** y **atractores** de localización y es en este momento cuando se crea el círculo vicioso, ya que el Estado debe responder a los números, escoge los suelos más baratos para la localización de sus viviendas, siendo estos los que se encuentran en la periferia, cerca de vertederos, con pocos servicios, aislados por los sistemas de transporte publico, etc, en otras palabras el resultado es una vivienda de una calidad inferior, mal ubicada, segregada, con pocas oportunidades, donde se puede decir que el Estado da un techo, pero un techo que no deja vislumbrar nuevas oportunidades de desarrollo. Ahora bien existen también zonas atractoras, zonas dinámicas, económicamente activas, que concentran servicios, medios de transporte, entretenimiento, espacios culturales, zonas donde la gente quiere vivir, pero para emplazarse en estas zonas resultaba excesivamente caro, con lo que la gente prefería otras zonas menos valoradas que crecían en expansión, cosa que agrava aún más la segregación. Este problema se resuelve subiendo la **constructibilidad**, cambiando la **norma** y de esta forma hacer posible que más gente se emplace en estos lugares, como es el caso de las Condes, Vitacura, El Golf. Siendo aquí donde el mercado comienza a entender el gran negocio de la densificación, sin embargo el mercado tiene otros fines, que finalmente se traduce en comprar suelo barato y valorizarlo, siendo este un negocio aún mejor, pero trayendo consigo los problemas que tiene la expansión.



Curso CTMA 1, profesora Carmen Rioseco

Unos de los principales problemas que se ve a simple vista en la ciudad de Santiago producto del crecimiento en expansión, son las grandes distancias que deben recorrer los santiaguinos desde sus hogares hacia sus lugares de trabajo, las grandes distancias recorridas conllevan **tiempos de viajes largos**, ya que la gente al momento de localizarse, en su mayoría debió escoger sectores más baratos alejados del centro, por la periferia, lejos de la **cuña económica** y de sus empleos. Esto sumado al mal diseño de recorridos, ala inseguridad de un servicio mal evaluado, en resumen a la mala calidad del sistema de transporte público, ah llevado a al gente a subirse al auto, lo que lleva a una ciudad congestionada, con exceso de vehículos, ruidosa y

contaminada, una ciudad poco grata para vivir. La congestión, la contaminación, la pérdida de tiempo, tiene **altos costos económicos y sociales** por lo que el Estado ah comenzado un plan para cambiar este escenario, quiere reestructurar el sistema de transporte público, quiere implantar el **Transantiago**, un sistema de transporte que los reúna a todos (metro, micro, buses interurbanos y tren), sustentable, que sea capaz de cambiarle la cara a Santiago. La oportunidad estaba, ya que el problema siempre ha existido, y el Mercado quería intervenir, pero no podía entrar a competir, ya que el Estado no podía dejar las reglas del juego claras, sólo con el cambio de norma y la relicitación de recorridos, el Estado pudo hacer que la oportunidad fuese más que una oportunidad, sino que fuese un negocio real, tanto para el Mercado como para el Estado que conlleva una serie de **beneficios económicos y sociales, un negocio sustentable.**



### 3. SENTIDO, EVOLUCION Y DESAFIOS PRINCIPALES DE LA PLANIFICACION URBANA

#### 3.1. ¿Cuál es el sentido de la Planificación?

*“La planificación es una alteración programada de la realidad urbana y su futuro persiguiendo el bien común definido por el Estado.”<sup>1</sup>*

La planificación busca poder reconocer los conflictos y oportunidades que el crecimiento conlleva, tener la capacidad de prever sus impactos futuros, el poder formular una visión que conduzca al desarrollo y la forma de materializar dicha visión.

Los actores involucrados en la planificación son el **Estado**, el **Mercado** y la **Sociedad civil**, cada uno con mayor o menor participación en el proceso de planificación, pasando desde la planificación racionalista donde el Estado era la cabeza mandante y funcionaba como empresario a la planificación estratégica donde el Mercado es el que lleva el mando. De los actores se desprenden tres tipos de planificación: La **centralizada** (Estado) que busca el bien común, el **Advocacy planning** (Sociedad Civil) busca el bien común pero desde una perspectiva individual, y la **Desregulación neoliberal** (Mercado) que busca también el bien común pero desde el punto más eficiente para el mercado, que es el crecimiento como **la ciudad de los promotores**<sup>2</sup> que más que regular incentiva el crecimiento, o la **ciudad de la autopista**<sup>3</sup> que hace crecer en extensión la ciudad ya que el automóvil lo que hace es acortar distancias, lo que permite que la ciudad crezca aun más. ¿Pero que pasa cuando en una ciudad como Santiago el sistema de transporte tanto público como privado lo único que hace es deteriorar la ciudad? Lo que hay que hacer es que la solución sea un negocio para el Mercado, esa es la meta del Estado, donde **Transantiago** se enmarca como un negocio sustentable para la ciudad.



<http://www.transantiago.cl/2004/cont32.htm>

#### 3.2. ¿Cómo ha evolucionado en el último tiempo y por qué?

La forma de planificación ha sufrido un cambio fundamental desde la planificación **racionalista** a la **estratégica**, siendo la primera preocupada por el plan producto y la segunda por el proceso de intervención sobre un trozo de ciudad, consensuando la opinión de la gente y su futura implementación. Cabe decir que no son excluyentes pero sin duda la planificación estratégica va un paso más allá, ya que un plan proyecto sin un plan de acción para su implementación es mucho más difícil que termine insertándose adecuadamente en la ciudad. Por ejemplo en el caso de **Transantiago**, el proyecto era tan ambicioso que tuvo que pensarse desde la perspectiva de plan estratégico donde se dieron tres etapas de implementación, la primera que aseguraría que el plan se llevara a cabo fue la empresarización, luego la inserción de un nuevo sistema de pago (multivía) y finalmente la integración de los servicios con las estaciones intermodales. La lógica y el inicio del sistema de

<sup>1</sup> Cita: ppt clase. Sentido de la planificación.

<sup>2</sup> Peter Hall, Las ciudades del mañana, Capítulo 11

<sup>3</sup> Peter Hall, Las ciudades del mañana, Capítulo 9

planificación estratégica esta dado por la **estrategia militar y de empresas**<sup>4</sup> que convergen en la planificación **estratégica empresarial**, donde el mercado busca competir en forma ventajosa, gestionando los cambios necesarios para que esto suceda. En **Transantiago**, se buscó cambiar sistema de negocio del transporte público, ya que esto sería la acción detonante que permitiera que el nuevo plan saliera adelante a pesar de todos los problemas que ha tenido para su implementación.

### 3.3. ¿Cuáles son los desafíos que ha abordado actualmente?

Los problemas y desafíos que debe afrontar la planificación, es principalmente la inserción del plan proyecto en la ciudad, es por esto que la planificación estratégica ah ido ganando terreno, ya que un plan que no se inserta en la **realidad de la ciudad**, es un plan que esta destinado a fracasar o transformarse de tal manera que la visión nunca llegue materializarse.

## 4. PROYECTO Y GESTION URBANA

### 4.1. Proyecto y gestión urbana

Los proyectos a escala urbana buscan cambiar la realidad, situándose en lugares estratégicos de la ciudad, teniendo un impacto en toda ella, sin embargo estos proyectos para poder ser llevados a cabo deben haber pasado por una serie de etapas que validarán al proyecto como un proyecto acorde a la realidad de la ciudad.

Las etapas son **diagnóstico, construcción de escenarios, análisis de impactos, visión y plan proyecto**. Estas etapas aseguran que el plan cumpla con sus objetivos y que no sea un proyecto que finalmente no logra atacar los problemas que plantea resolver. Pasado esta etapa, teniendo claro los problemas, necesidades y oportunidades nos podemos avocar al diseño y su gestión, en esta parte (gestión) esta presente el negocio y las etapas de implementación, con acciones de menor escala que esperan terminar detonando el plan proyecto.



Elaboración propia

### 4.2. Factores que inciden en el diseño y en su implementación

En el diseño entran en juego otros factores como el **diseño urbano según la norma, la gestión y la participación ciudadana**. Estos últimos son de primordial importancia al momento de materializar el proyecto, ya que primero hay que ver la factibilidad real del proyecto, si es que puede construirse y con que dineros (público o de privados), y de ser así debe tener el apoyo de la comunidad, ya que sino el proyecto puede paralizarse, incluso botarse si es que no cuenta con el respaldo de la gente, como ya hemos visto en el caso del nudo Estoril de la Costanera Norte, donde la comunidad fue capaz de organizarse, detener y rehacer el nudo que trajo como consecuencia la subida de costos que pueden evitarse si se hubiese tomado en cuenta la opinión de la comunidad. En otras palabras la **gestión urbana es el plan de acción para la implementación del plan proyecto**.

### 4.3. Rol del arquitecto

Ya basta de hacer los proyectos en cuatro paredes, basta del secretismo, basta del cohecho y los pitutos, si queremos una ciudad digna, limpia y segura, debemos hacer los proyectos urbanos, públicos y transparentes, haciendo partícipe a la comunidad, a todos los actores involucrados, aunque cueste más tiempo y dinero, ya que de todas maneras el resultado será mejor, será un resultado **acorde a la realidad de lugar**, que ataca en forma directa los problemas planteados a resolver por el plan.

<sup>4</sup> Fernández Guell, J.M., Planificación estratégica de las ciudades, Capítulo 1

El rol del arquitecto debe ser el de integrar y dirigir (las etapas y factores que inciden en la creación e implementación de proyecto) que intentará transformar la ciudad, hacer presente la economía que tiene un proyecto bien pensado y los beneficios sociales y económicos que conlleva, mostrarle al Mercado que en los problemas de la ciudad se encuentran las oportunidades de negocio, como en el **Transantiago** donde el pésimo sistema de transporte público, hizo necesario reinventar el sistema. El arquitecto debe hacer el balance de beneficios social y económico, y de esta forma buscar hacer un **proyecto sustentable** o desde el punto de vista del Mercado un **negocio sustentable**. Para esto el arquitecto debe observar la ciudad, realizar un diagnóstico acertado, entender como funciona el mercado, conocer la opinión de la gente, y prever las futuras demandas de la ciudad, en otras palabras **entender las variables que hacen ciudad**.

## **5. BIBLIOGRAFÍA**

Fernández Guell, J. M. **Planificación Estratégica de Ciudades.**

Poduje, Iván. **Apunte del curso CTMA II** . Pontificia Universidad Católica. Primer semestre 2005

Hall, Peter. **Las ciudades del mañana.**

### **Fuentes en Internet**

#### **Transantiago**

[www.transantiago.cl](http://www.transantiago.cl)

#### **Revista de Transporte**

[www.revistatranvia.cl](http://www.revistatranvia.cl)

#### **Sistema de Evaluación de impacto Ambiental**

[www.e-seia.cl](http://www.e-seia.cl)

Este trabajo fue desarrollado en la Escuela de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica, y ha sido puesto en Internet por [Plataforma Urbana](#) , bajo la siguiente licencia Creative Commons:



### Atribución-NoComercial-SinDerivadas 2.0 (Chile)

**Usted es libre de:**

- copiar, distribuir, exhibir, y ejecutar la obra

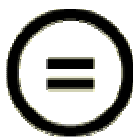
**Bajo las siguientes condiciones:**



**Atribución.** Usted debe atribuir la obra en la forma especificada por el autor o el licenciente.



**No Comercial.** Usted no puede usar esta obra con fines comerciales.



**Sin Derivadas.** Usted no puede alterar, transformar o crear sobre esta obra.

- Ante cualquier reutilización o distribución, usted debe dejar claro a los otros los términos de la licencia de esta obra.
- Cualquiera de estas condiciones se puede dispensar si usted obtiene permiso del titular de los derechos de autor.

**Sus usos legítimos u otros derechos no son afectados de ninguna manera por lo dispuesto precedentemente.**

Este es un resumen legible-por-humanos del [Código Legal \(la licencia completa\)](#).

[Limitación de Responsabilidad](#) 