

CONSEJO COMUNAL DE ORGANIZACIONES DE LA SOCIEDAD CIVIL
SESION ORDINARIA N° 5
MARTES 13 JUNIO 2017

En Las Condes, a 13 de junio de 2017, siendo las 18:30 horas, se da inicio a la Sesión Ordinaria del Consejo Comunal de Organizaciones de la Sociedad Civil de Las Condes, siendo presidida por don José María Eyzaguirre García de la Huerta, Vicepresidente del COSOC, con la presencia de los siguientes Consejeros:

Representantes de Entidades Relevantes para el Progreso Económico, Social y Cultural

José María Eyzaguirre García de la Huerta, Andrés Young Barrueto, Mauricio Molina Ariztía, Alberto Lira Chadwick e Ignacio Salazar Vicuña.

Representantes de Asociaciones Gremiales y Organizaciones Sindicales

Antonio Gutiérrez Prieto, María Carolina Rodríguez Pinochet y Felipe Cádiz Bouch.

Representantes de Organizaciones Comunitarias Territoriales

Ricardo Gana Benavente, María Eugenia Cuadra Lainez, Mónica Gana Valladares, Luis Fontecilla Meléndez, Gertrud Stehr Hott, Claudio Kerravcic Betancourt y Nadia Serrano Valencia.

Representantes de Organizaciones Comunitarias Funcionales

Irlanda Valenzuela Valenzuela, Juan Perez García, Edith Venegas Valenzuela, Wilfrida Ojeda Arango y María Erika Aguilera.

Representantes de Organizaciones de Interés Público

Leonor Cabrera Baez, Mireya Pérez Rojas, Harold Fritz Balzer, Santiago Torrejón Silva, Sergio Concha Mena y Alejandra Alonso Ilardi.

Excusan su inasistencia los Consejeros, señores: Nicolás Trujillo Valenzuela, Elba Tosso Torres, Jaime Figueroa Unzueta y Lorena Ibarra Gutiérrez.

Asisten invitadas las siguientes personas, señores: Carlos Larrain, Concejal Municipalidad de Las Condes; Cristián Palacios, Director del Proyecto Tranvía AMZO; Ricardo Gutiérrez, Secretario General de la Corporación de Educación y Salud; Bernardita Undurraga, Subdirectora de Educación y Carmen Gloria Oisel, Jefe del Departamento de Parques y Jardines.

Actúan como Secretarios don Jorge Vergara Gómez, Secretario Municipal y doña Andrea Godoy Garín, Secretaria Ejecutiva del Consejo Comunal de Organizaciones de la Sociedad Civil.

ORDEN DEL DIA

APROBACIÓN ACTA CUARTA SESIÓN ORDINARIA DE FECHA 9 DE MAYO DE 2017

El señor José María Eyzaguirre (Vicepresidente), informa que, como primer tema de la tabla, corresponde pronunciarse respecto del Acta de la Sesión Ordinaria efectuada con fecha 09 de mayo de 2017, la que fue distribuida en forma oportuna. Consulta si existe alguna observación respecto de la misma.

No habiendo observación respecto de las Actas indicadas precedentemente, se aprueban por unanimidad.

1. PROYECTO TRANVÍA

El señor José María Eyzaguirre (Vicepresidente), informa que los Consejeros que integran la Comisión de Urbanismo solicitaron incorporar a la Tabla de Convocatoria una exposición del Proyecto Tranvía, dado que dicha comisión ha funcionado bastante este último mes, dadas las incidencias que podría causar el nuevo trazado de la Línea 7 del Metro. Da la palabra a don Carlos Larrain, Presidente de la Comisión de Urbanismo.

El Concejal Carlos Larrain, señala que, a petición de los miembros del COSOC que integran la Comisión de Urbanismo, se encuentra presente don Cristián Palacios, Director del Tranvía de la Asociación de Municipalidades de la Zona Oriente, quien se va a referir a cómo opera este sistema de transporte en distintas ciudades de Europa; como también al Proyecto Tranvía que está proyectado en la comuna de Las Condes.

El señor José María Eyzaguirre (Vicepresidente), agradece esta oportunidad, para agradecer al Concejal Larrain por la gentileza que siempre ha mostrado respecto a la asistencia de los miembros del COSOC en las comisiones de urbanismo.

A continuación, da la palabra a don Cristián Palacios, Director del Tranvía AMZO.

El Director del Tranvía AMZO, señor Cristián Palacios, informa que la idea es exponer respecto al impacto que conlleva la construcción de la Línea 7 del Metro sobre el Proyecto Tranvía; como también dará algunos ejemplos de ciudades europeas, en las cuales se implementaron tranvías.

Informa que, con fecha 31 de mayo de 2017, se publica en el Diario El Mercurio que el Estado contempla construir una nueva Línea 7, que incorporará a Vitacura, Cerro Navia y Renca a la red de Metro y posteriormente, con fecha 01 de junio de 2017, se publica el trazado de esta nueva red Metro.

Previo a referirse al impacto que conlleva esta nueva línea de Metro sobre el Proyecto Tranvía, considera importante visualizar cuál es el impacto que genera este sistema de transporte al interior de la Región Metropolitana.

Muestra en pantalla un plano de Santiago, en el cual se simboliza en distintos colores cuatro zonas de la Región Metropolitana, de acuerdo a su densidad de habitantes. En general, las líneas de Metro son construidas en aquellas zonas más pobladas; como también en aquellas zonas que se proyecta a futuro una mayor densificación. Asimismo, en el plano que se observa en pantalla, se grafica la red de metro existente, el trazado de la nueva línea 7 y el trazado del tranvía.

El Plan de Desarrollo Urbano de Las Condes fue elaborado hace alrededor de veinte años, a través del cual se planificó que Avenida Apoquindo y Avenida Las Condes fuesen un eje estructurante, en el que se agruparan las actividades de comercio empresarial y, en sectores más alejados, se concentraran las zonas residenciales.

La Fase I del Plan de Desarrollo Urbano abarcó la Avenida Apoquindo, entre Tobalaba y Américo Vespucio, zona que, actualmente, es considerada como uno de los polos más atractivos a nivel mundial, puesto que, entre otras cosas, todos los servicios se encuentran soterrados y cuenta con edificios bastante bonitos.

Posteriormente, La Fase II de Avenida Apoquindo abarca, desde Américo Vespucio hasta Manquehue, cuya concepción principal estaría terminando al habitarse y desarrollarse Nueva Las Condes. Este tramo cuenta con calles transversales bastante amplias, edificios maravillosos,

servicios soterrados, etcétera, por lo que también es considerada como una de las ciudades más lindas del mundo.

La Fase I y II no resultaron tan complicadas, dado que se contaba con una línea de metro, la que, incluso, se prolongó hasta Los Dominicos, para efecto que la zona contara con mayor conectividad.

La Fase III continúa por Avenida Apoquindo / Avenida Las Condes y Estoril, de acuerdo a lo establecido en el Plan Regulador Comunal. No obstante, para efecto de abordar la Fase III, se requiere algún tipo de conectividad o transporte público que permita acceder a esa zona, no sólo a los habitantes de Las Condes, sino también a aquellos que entregan algún tipo de servicio a la comuna (obreros de la construcción, empleados de oficinas, comerciantes, etcétera), razón por la cual surge el Proyecto Tranvía, cuya estación inicial se encuentra proyectada en el sector de Manquehue, dado que permite una conexión directa con la Línea 1 del Metro, a través de escaleras mecánicas y la estación terminal, se encuentra proyectada en el Portal La Dehesa.

Es así que el Proyecto Tranvía nace con el objeto de resolver en la mejor forma disponible el problema de transporte de los ciudadanos que se mueven en su zona de influencia, desincentivando el uso de vehículos particulares y produciendo un profundo y rápido cambio urbano en su entorno. Ese fue el concepto principal presentado a fines del año pasado a la Contraloría General de la República, siendo aprobado por dicho organismo.

En los medios de comunicación fue publicado que parte del trazado de la Línea 7 del Metro se encuentra proyectado por debajo de Avenida Kennedy hasta la Estación Estoril, noticia que, en una primera instancia, generó un gran impacto entre la población, puesto que llevaba a pensar que no se requería la ejecución de un tranvía. Sin embargo, si se analiza técnicamente en un plano, se confirma que aquellos pasajeros que requieren trasladarse hacia el oriente, desde el Centro o desde cualquier otro sector de Santiago, hasta una zona emplazada, en un circunferencia de 500 metros de la Estación Estoril, no podrán acceder a esos puntos en la nueva línea de Metro, sino que sólo a través de un bus o tranvía. Por consiguiente, la demanda del tranvía no se verá afectada por la construcción de la Línea 7.

A la inversa, aquellos usuarios que viven en ese perímetro de 500 metros, que requieren trasladarse hacia el poniente de Santiago deberán optar por la Línea 7 del Metro o por el Tranvía, para posteriormente efectuar un transbordo en la Línea 1 del Metro, en la Estación Manquehue. No obstante, aquellos usuarios que vivan en el perímetro de Estoril, ya sea en el Portal de La Dehesa o zonas aledañas, van a utilizar el tranvía para trasladarse al sector del Parque Arauco, Apumanque, Clínica Alemana, etcétera.

Dado lo anterior, la construcción de la nueva línea de Metro no afecta mayormente el Proyecto Tranvía, puesto que, de acuerdo a los estudios preliminares, esta zona de influencia representa entre un 5 a un 8% de la demanda que podría disiparse, siempre y cuando, esos usuarios derivaran de la Línea 7, puesto que si provienen de la Línea 1 sólo se perdería alrededor de un 5% de la demanda.

El Concejal Carlos Larraín, explica que la Línea 7 no se topa con la Línea 1 del Metro, salvo en las Estaciones Salvador y Baquedano.

El Director del Tranvía AMZO, señor Cristián Palacios, explica que la Estación Baquedano no presenta mayor utilidad, puesto que si un usuario proviene de Vicuña Mackenna debe caminar alrededor de 300 metros para efectuar el transbordo a la Línea 7.

Prosigue diciendo que existe un segundo enfoque respecto de la materia. Por ejemplo, existen distintos recorridos de buses que desaparecerán al implementarse la Línea 7 del Metro, entre otras, la línea 402 que, actualmente, sube por Manquehue. Por consiguiente, al desaparecer esa línea de buses, esa fracción de pasajeros que no estaba considerado inicialmente en el Proyecto Tranvía, ahora sí van a utilizar este medio de transporte, dado que efectúa un recorrido similar a la línea 402, entre Manquehue y Estoril.

De la misma forma, al existir la Línea 7 de Metro, es probable que desaparezca la línea de buses 509, la que, actualmente, circula por Avenida Kennedy. Por lo tanto, al llegar a Estoril, esos pasajeros tienen dos opciones para continuar su trayecto hacia el oriente, bus o tranvía.

Dado lo anterior, la demanda inicial considerada para el tranvía se verá incrementada en forma importante, sólo por la eliminación de los recorridos que, actualmente, realizan las líneas de buses 402 y 509.

A lo anterior, se suma el desarrollo que se va a producir en el entorno de Avenida Kennedy, tanto hacia Vitacura, como Las Condes, lo cual va a generar un mayor movimiento de gente y por ende, una mayor demanda de transporte público.

En su opinión, todas las personas que vivan en las cercanías del tranvía, sea en Los Dominicos, Lo Barnechea o en zonas emplazadas más al oriente de Estoril y trabajen en sectores aledaños a Avenida Kennedy, van a optar por dejar sus vehículos particulares en sus domicilios, dado que contarán con un medio de transporte atractivo para trasladarse a sus trabajos. Además, cabe recordar que en el entorno de Avenida Kennedy está situado el Colegio Alemán y varios otros, por lo que un gran porcentaje de esos estudiantes va a optar por el uso del tranvía, en lugar de los buses que ofrecen mayor peligro.

Actualmente, se están efectuando los análisis técnicos de la eventual demanda del tranvía. No obstante, con fecha de mañana, se encuentra programado entregar un pre informe y la próxima semana los informes definitivos. Para efecto de elaborar estos informes, la información se está obteniendo por parte de la empresa Metro, dado que, hace alrededor de un año, AMZO firmó un acuerdo de confidencialidad con dicho organismo, lo cual les ha permitido contar con información estratégica que ha servido para efectuar los empalmes, estudios, etcétera. Los estudios definitivos son sumamente importantes, puesto que si éstos arrojan que la demanda del tranvía se verá incrementada o se mantendrá en la forma estimada inicialmente, el Proyecto Tranvía continuará su curso. De lo contrario, si los estudios arrojan que la demanda disminuye en un menor porcentaje, se tendrá que analizar los pasos a seguir; pero si disminuye en un 5 o 10%, ya no sería viable el proyecto, sino que habría que buscar otras opciones.

Prosigue diciendo que, además, se está estudiando una propuesta estratégica con la empresa Metro, la cual fue presentada, hace algunos días atrás, tanto al Alcalde, como a la Comisión de Urbanismo, donde el Concejal Carlos Larraín, Presidente de dicha comisión, solicitó que fuese expuesta ante el COSOC, para efecto que sus integrantes estuviesen en conocimiento respecto de los estudios que está desarrollando la AMZO, como organismo técnico de desarrollo urbano, en términos de movilidad.

Informa que el trazado de la Línea 7 del Metro, entre las estaciones Vitacura/Rotonda Pérez Zujovic y Estoril, abarca 6.8 kilómetros y representa para el Estado un costo aproximado de 660 millones de dólares. El trazado del Proyecto Tranvía, entre las estaciones Manquehue y Portal La Dehesa, abarca 8.9 kilómetros y presenta un costo total de 195 millones de dólares. Lo anterior, se detalla en los siguientes cuadros:

COSOC

COSTO TOTAL LINEA 7	
Costo Total	2.900 Millones de Dólares
Longitud	30 Kilómetros
Costo Por Kilómetro	97 Millones de Dólares
Largo Línea 7 Metro	6.8 Kilómetros
Costo Línea 7 Metro	660 Millones de Dólares

COSTO TOTAL L1 TRANVIA	
Costo Total	195 Millones de Dólares
Longitud	8.9 Kilómetros
Costo Por Kilómetro	21.9 Millones de Dólares
Largo L1 Tranvía	8.9 Kilómetros
Costo L1 Tranvía	195 Millones de Dólares

La propuesta estratégica sería no construir la Línea 7 del Metro desde Vitacura/Pérez Zujovic hasta Estoril y, en ese tramo, construir un Tranvía, con lo cual el Estado se podría ahorrar 660 millones de dólares. No obstante, la inversión adicional del tranvía tendría un costo de 186 millones de dólares, a cuyo monto se debe sumar los 195 millones de dólares mencionados anteriormente.

COSTO TOTAL L7T TRANVIA	
Largo L7 Tranvía	6.8 Km.
Costo L7 Tranvía	186 US\$ MM

En una segunda etapa, se propone ejecutar un trazado de 4.6 kilómetros, desde Padre Hurtado hasta Bilbao, lo que tendría un costo de 92 millones de dólares. Este tramo daría conectividad a Las Condes y a una fracción de la comuna de La Reina.

COSTO TOTAL L2T TRANVIA Padre Hurtado / Bilbao	
Largo L2 Tranvía	4.6 Km.
Costo L2 Tranvía	92 US\$ MM

En una tercera etapa, se propone un trazado de 4.2 kilómetros, desde Bilbao hasta Tobalaba, lo que tendría un costo de 84 millones de dólares.

COSTO TOTAL L3T TRANVIA	
Largo L3 Tranvía	4.2 Km.
Costo L3 Tranvía	84 US\$ MM

En una cuarta etapa, se propone un trazado de 3.3 kilómetros, desde la Estación Manquehue hasta Tobalaba, lo que tendría un costo de 66 millones de dólares.

COSTO TOTAL L4T TRANVIA	
LargoL4 Tranvía	3.3 Km.
Costo L4Tranvía	66 US\$ MM/Tramo

El trazado que comprende la cuarta etapa, se considera sumamente importante, dado que, actualmente, la Estación Tobalaba se encuentra absolutamente saturada en horas punta. Por tanto, si se implementara un tranvía, en este tramo, se lograría dar una mayor movilidad a los usuarios de transporte público.

En resumen, el costo de todos los trazados indicados precedentemente ascendería a 623 millones de dólares, versus los 660 millones de dólares que contempla la empresa Metro para el tramo de Vitacura/Rotonda Pérez Zujovic y Estoril.

COSTO TOTAL L7T TRANVIA	
Largo L7T	6.8 Kilómetro
Costo L7T	186 US\$ MM
COSTO TOTAL L1T TRANVIA	
Largo L1T	8.9 Kilómetros
Costo L1T	195 US\$ MM
COSTO TOTAL L2T TRANVIA	
Largo L2 Tranvía	4.6 Km.
Costo L2 Tranvía	92 US\$ MM
COSTO TOTAL L3T TRANVIA	
Largo L3 Tranvía	4.2 Km.
Costo L3 Tranvía	84 US\$ MM
COSTO TOTAL L4T TRANVIA	
LargoL4 Tranvía	3.3 Km.

COSOC

Costo L4Tranvía	66 US\$ MM
TOTAL	623 US\$ MM

Esta propuesta otorgaría 28 kilómetros de conectividad a las comunas de Las Condes, Vitacura, Lo Barnechea y La Reina, en lugar de los 6.8 kilómetros que abarca la propuesta original de la empresa Metro y además, sería financiada por el Estado. Cabe comentar que, actualmente, existen cuatro comunas que no cuentan con ninguna conectividad a Metro, entre ellas, La Pintana y Lo Barnechea. Por lo tanto, a través de esta propuesta, se resolvería al menos la conectividad de la comuna de Lo Barnechea.

El Concejal Carlos Larraín, hace presente que esta propuesta representa un gran esfuerzo por parte de don Cristián Palacios, Director del Tranvía AMZO y su equipo profesional, la cual nace de la constatación de que la Línea 7 del Metro siempre ha estado proyectada por la Avenida Kennedy. Al parecer, se trata de una iniciativa que estaría finiquitada alrededor del año 2025, pero dado que aún no existe un raciocinio suficientemente claro respecto del proyecto, AMZO considera que podría ser factible interesar al Estado y a la empresa Metro que, en lugar de invertir 660 millones de dólares en ejecutar el tramo que va desde Vitacura/Rotonda Pérez Zujovic y Estoril (6.8 kilómetros) podría ejecutar una red de tranvía en cuatro o cinco etapas, a un costo de 623 millones de dólares.

En lo personal, piensa que esta noticia sorpresiva que fue publicada en la prensa y ratificada por la Presidente de la República pudo ser producto, entre otras cosas, por una presión ejercida por los centros comerciales existentes en Avenida Kennedy, dado que ambos proyectan una ampliación de gran magnitud, por lo que requieren contar con un medio de transporte público para atraer público hacia Estoril. Por consiguiente, la propuesta de la Asociación de Municipalidades de la Zona Oriente – AMZO, podría ser considerada algo exagerada, pero dado que podría conducir a un mejor uso de los recursos, siempre está la posibilidad que sea acogida por el Estado.

La señora Alejandra Alonso, señala que la Avenida Padre Hurtado también se verá afectada por la construcción del Mall Plaza.

El Concejal Carlos Larraín, coincide con la señora Alonso, en términos que, en general, los centros comerciales se emplazan en los bordes de la comuna, donde se cuenta con accesos amplios, como es el caso de Avenida Kennedy. A la fecha, no se ha construido ningún mall al centro de la comuna, salvo el Apumanque, pero se trata de un centro comercial bastante más pequeño. Sin embargo, el centro comercial que está pronto a abrir en Colón con Padre Hurtado va a modificar y aumentar los flujos vehiculares del sector, por lo que va a requerir de accesos especiales.

La señora Alejandra Alonso, agrega que sería interesante considerar un tranvía en ese sector de la comuna.

El Concejal Carlos Larraín, añade que, en el sector de Padre Hurtado, se está dando una curiosidad bastante especial, ya que, en un tramo bastante corto, operan tres malls: Portal La Reina en Bilbao, Strip Center en Fleming con Padre Hurtado y Mall Plaza Los Dominicos, lo que, a su juicio, es algo excesivo. Inclusive, tiene entendido que se va a edificar otro proyecto en la manzana triangular existente frente al Parque Padre Hurtado, al otro lado de Cuarto Centenario, en la vereda opuesta del Portal La Reina, donde, al parecer, también existen bastantes presiones para construir en altura. Por tanto, comparte que, en este sector, va a aumentar sustancialmente el flujo vehicular, lo que podría justificar un trazado de tranvía en esa dirección y además, se generaría una conectividad con la comuna de La Reina.

El Director del Tranvía AMZO, señor Cristián Palacios, informa que las Leyes N°s. 20.877 y 18.772 están asociadas a la funcionalidad y atribuciones de Metro. La Ley N° 20.877, de noviembre de 2015, la cual faculta a Metro a prestar servicios de transporte público de pasajeros, en superficie, en cualquier modo eléctrico (buses eléctricos, tranvía eléctrico, troles, ascensores, funiculares, teleféricos, etcétera). Esta disposición legal, se encuentra asociada a la Ley N° 18.772, de enero de 1989, la cual faculta a Metro a operar estos modos de transporte eléctrico, en superficie, fuera de Chile.

Explica que Metro solicitó la facultad de operar modos de transporte eléctrico, en superficie, dado que está considerado dentro de los cinco mejores metros, a nivel internacional, en términos de calidad, regularidad, limpieza, fallas, etcétera, lo que se encuentra avalado por la Asociación Latinoamericana de Metros y Subterráneos – ALAMYS. Inclusive, en los últimos veinte años, la Secretaría General de ALAMYS ha estado a cargo de Metro de Santiago, Chile, a lo menos, por cuatro o cinco períodos, de dos años cada uno, precisamente, por sus conocimientos y know how.

Lo anterior es sumamente importante, puesto que significa que, legalmente, la empresa Metro S.A. está plenamente autorizada para construir buses eléctricos, tranvías o metros. Por consiguiente, si Metro aceptase la propuesta estratégica podría adquirir suficiente experiencia, en materia de tranvía, para extender su unidad de negocio, a nivel internacional y, a su vez, transferir recursos a Chile, para ser utilizados en nuevas infraestructuras.

Cabe hacer presente que alrededor del 25% de los metros existentes en las ciudades más importantes de mundo, sean europeas, americanas o del sur asiático, están asociadas a los transportes en superficie, principalmente, a tranvías. Sin embargo, en el caso de Chile, dado que, actualmente, la empresa Metro no cuenta con experiencia en tranvía, no podría operar un medio de transporte de estas características en París, razón por la cual esta propuesta podría ser sumamente interesante para dicha empresa, puesto que le permitiría adquirir el expertise que requiere para esos efectos.

El Concejal Carlos Larraín, señala que don Cristián Palacios visualiza este proyecto como una obra ingenieril o una obra de transporte, respecto de lo cual discrepa en cierto modo, puesto que, en su opinión, la importancia que presenta esta iniciativa es satisfacer la demanda de transporte público existente, de manera de elevar la calidad de la comuna de Las Condes. La idea no es implementar un tranvía por el centro de la ciudad que aumente la congestión vial, sino que lo importante es desarrollar un proyecto que mejore el nivel de la comuna, como ha ocurrido en muchas ciudades de Europa, por ejemplo, en Burdeos, Zaragoza y Sevilla. Está de acuerdo que, técnicamente, se ejecute una obra de ingeniería eficiente, pero reitera que lo más importante es elevar el nivel de la comuna y preservar los barrios de la presión inmobiliaria.

El Director del Tranvía AMZO, señor Cristián Palacios, prosigue diciendo que las ventajas que presenta la propuesta estratégica son las siguientes:

- Se optimiza los recursos del Estado.
- Se accede a 4 comunas.
- Más de mitad de los habitantes acceden peatonalmente al Tranvía.
- Desincentivo real al uso de automóviles en Sector Oriente.
- Desarrollo Urbano en 4 comunas.

¿Cuál es el problema de las ciudades? El uso masivo de los vehículos privados ha producido congestión y polución. Muestra en pantalla algunas fotografías de una calle de Madrid que dan cuenta de estos problemas.

Durante décadas se ha fomentado el empleo del automóvil frente a otros medios de transporte, sufriendo las ciudades una progresiva y traumática adaptación a los requerimientos del tránsito de coches. La única forma de erradicar las congestiones pasa por fomentar el transporte público y no motorizado, y poner límites al automóvil. Sin embargo, en Santiago, los buses del Transantiago no ofrecen ningún tipo de comodidad a los pasajeros; además del tiempo que demoran en efectuar los distintos recorridos. En el caso del metro, es agradable trasladarse en este medio de transporte, en horas no punta, dado que son cómodos y demoran bastante poco tiempo de un punto a otro y, en el caso del tranvía, ofrece las mismas características y funcionalidad del metro, con la única diferencia que se desplaza en superficie.

En ese contexto, la elección del modo de transporte debe considerar exigencias demográficas, como se detalla en el siguiente cuadro:

< 250.000	Sistema de Baja Capacidad
300.000 – 800.000	Sistema de Media Capacidad
> 1,000,000	Sistema de Alta Capacidad

En general, en aquellas zonas, poblaciones, comunas o áreas geográficas que cuentan con una densidad menor a 250.000 habitantes, se utilizan sistemas de baja capacidad de transporte, no hay buses. En aquellas áreas geográficas que cuentan, entre 300.000 y 800.000, se utilizan sistemas de transporte de media capacidad (tranvía) y, en aquellas zonas que cuentan con más de un millón de habitantes, se utilizan sistemas de alta capacidad (metro).

Prosigue diciendo que los metros convencionales cuentan con capacidad para trasladar alrededor de 25.000 pasajeros por hora y sentido, y los tranvías del orden de 13.000 pasajeros, de acuerdo se indica en el siguiente cuadro:

	N° de Pasajeros por Hora y Sentido	Velocidad (Km/hora)		Frecuencia Máxima (Trenes/hora)	
		Máxima	Comercial	Hora Punta / Corredor	Hora Valle / Línea Simple
Cercanía	8.000 – 60.000	80 - 130	40 - 80	10 - 30	1 - 6
Metro Convencional	10.000 – 40.000	80 - 100	25 - 60	20 - 40	5 - 12
Tranvía / Metro Ligero	6.000 – 20.000	60 - 120	18 - 40	40 - 90	5 - 12

Fuente: Rafael Soler, José M. Herrero: Transportes Urbanos, Departamento de Transportes, Escuela de Ingeniería Técnica de Obras Públicas.

Asimismo, en el cuadro precedente, se visualiza que el Metro traslada el doble de personas por hora. No obstante, cabe hacer presente que, en promedio, el Tranvía circula del orden de 25 kilómetros/hora y el Metro 50 kilómetros/hora. En ese contexto, aun cuando exista una gran demanda en el tramo Pérez Zujovic / Estoril, el Tranvía podría continuar contando con la capacidad requerida por los próximos cinco años. Por esa razón, dentro de la propuesta estratégica, se sugiere reemplazar el Metro por el Tranvía, en el tramo Pérez Zujovic / Estoril, puesto que el Metro es un sistema eficiente y rentable sólo a partir de importantes densidades de población que lo amorticen.

A continuación, muestra en pantalla un cuadro comparativo de modos de transportes, en términos de costos.

MODO	INVERSION US\$/KM	COSTO DE OPERACIÓN (1) \$/PAK	UTILIZACIÓN ÓPTIMA	VIDA ÚTIL INFRAESTRUCTURA
METRO	90 - 110 MMUS\$	349,25	>1.000.000 Habitantes	50 – 80 años
TRANVIA	15 - 20 MMUS\$	268,00	300.000 – 800.000 Habitantes	30 – 60 años
BUSES	8 - 9 MMUS\$	>1.200,00	<250.000 Habitantes	8 – 12 años

Fuente: Elaboración Propia, sin Costos de Inversión.

Cabe destacar que construir un kilómetro de Tranvía presenta un costo de 20 millones de dólares, o sea, la quinta parte del costo que presenta el Metro (110 millones de dólares). El costo de operación, por pasajero, de un metro asciende a \$349 y de un tranvía a \$ 268, sin contar el costo de las estaciones en ambos casos, versus los buses, cuyo costo de operación asciende a \$ 1.200. A lo anterior, se suma que la vida útil de los buses es, entre 8 a 12 años, a diferencia de la infraestructura del Metro que presenta una duración, entre 50 a 80 años y el Tranvía, entre 30 a 60 años. Además, tanto los Metros, como los Tranvías, cuentan con una infraestructura sumamente flexible, lo cual les permite ir adaptándose a las nuevas tecnologías.

En cuanto a consumo de espacio público, muestra en pantalla un gráfico que indica el número de personas que pueden circular por una vía de 3 y 5 metros de ancho durante una hora, en función del tipo de transporte.

AUTOMOVILES	BUSES	BICICLETAS	PEATONES	TRANVIA
2.000	9.000	14.000	19.000	22.000

Fuente: Asociación Internacional de Transporte, 2003.

A continuación, muestra en pantalla un cuadro, en el cual se indica los metros de anchura necesarios para transportar 50.000 personas por hora y sentido, en función del medio empleado.

METRO O FERROCARRIL	AUTOBUS	COCHE
9 metros	35 metros	175 metros

Fuente: Rafael Soler, José M. Herrero: Transportes Urbanos, Departamento de Transportes, Escuela de Ingeniería Técnica de Obras Públicas.

El espacio público que ocupa un viaje medio del hogar al trabajo, en coche, es 90 veces mayor que el mismo viaje efectuado en Metro y 20 veces más que si se realiza en bus o tranvía.

Un tranvía moderno representa un elemento de cambio hacia una ciudad más sostenible. Básicamente, existen tres formas de construir un tranvía:

- Plataforma Exclusiva Tranvía.
- Plataforma Segregada cuenta con cruces que permiten el paso de otros vehículos y/o peatones. No cuenta con protección de reja u otro elemento, sino que es abierta visualmente.
- Plataforma Compartida. Por ejemplo, el Tranvía circula por el centro de la calzada y el resto de los vehículos se desplaza por los costados, al igual que los peatones.

La plataforma compartida es un sistema más integrado, no obstante, dicho sistema fue descartado en Las Condes, producto que los estudios arrojaron que, en Latinoamérica, aun no se cuenta con suficiente idiosincrasia o cultura, para convivir con un medio de transporte situado en una plataforma compartida; a diferencia de lo que ocurre en distintas ciudades de Europa, cuyos habitantes están acostumbrados a vivir con tranvías. Por consiguiente, en Chile, se debe esperar alrededor de diez o veinte años de uso de tranvía, para recién empezar a pensar si es factible habilitar una plataforma que sea compartida, entre buses, vehículos y tranvía, sin que produzca ningún tipo de riesgo.

Los medios con plataforma exclusiva apenas presentan accidentes en proporción al número de personas que transportan. No obstante, el modelo tranvía que se propone ejecutar en Las Condes es una plataforma segregada, salvo en los cruces, la que será compartida con automóviles, no con peatones.

En ese contexto, los tranvías modernos del Siglo XXI representan una herramienta privilegiada de desarrollo urbano sostenible.

Las ciudades más habitables cuentan con un desarrollo urbano sostenible, desde el punto de vista social, económico y de protección del medioambiente.

El desarrollo urbano sostenible, desde el punto de vista ambiental, otorga prácticas sostenibles a largo plazo; desde el punto de vista social, otorga una mejor calidad de vida para todos los miembros de la sociedad y promueve desarrollo económico, lo que combinado con un transporte sostenible trae un crecimiento económico sólido. Lo anterior, conlleva un desarrollo de negocios asociado a un bajo impacto ambiental y una inclusión social que contribuye a una prosperidad económica.

Las ventajas que hacen del tranvía un transporte sostenible, son las siguientes:

1. Sostenibilidad Medio Ambiental

- Disminución del tráfico rodado. Alternativa eficaz al uso del vehículo privado.
- Disminución del ruido y de las emisiones de CO².
- Aumento de los espacios peatonales.
- Conservación del arbolado. Los árboles se trasplantan o se compensan.

A modo de antecedente, informa que 174 vehículos transportan la misma cantidad de pasajeros que 3 buses o un 1 tranvía. En cuanto a consumo energético, 174 vehículos equivalen a 5.500 Kilowatts/hora; 3 buses a 716 kilowatts/hora y 1 Tranvía a 360 kilowatts/ hora. En cuanto a emisiones CO² en la ciudad, 174 vehículos producen 8.248 gramos/hora; 3 buses 945 gramos/hora y 1 tranvía produce cero CO². Sin embargo, el espacio cedido para la circulación de vehículos en superficie, es entre el 20 y 40% del espacio público.

El Tranvía genera 46 veces menos ruido que los automóviles necesarios para desplazar al mismo número de personas. El tráfico rodado es la principal fuente de contaminación acústica, siendo responsable del 80% del ruido de las ciudades. En España, se producen 16.000 muertes prematuras al año a causa de la contaminación atmosférica, originada, principalmente, por el tráfico automovilístico.

2. Sostenibilidad Económico y Social

• Urbanísticas

- Revalorización del entorno urbano.
- “Efecto Espejo”, revalorización zonas comerciales.
- Urbanización de las calles, de fachada a fachada, a lo largo del trazado.
- Un tranvía crea modernización e imagen de ciudad y ayuda a desarrollar el entorno por el cual circula.

• Movilidad

- Transporte rápido, seguro y puntual.
- Intermodalidad
- Transporte de alta capacidad.

- Aporta al transporte público el espacio que se merece, conforme a su número de usuarios. Trae consigo una serie de reformas y mejoras urbanas, que pueden llegar a convertir la línea en un eje comercial. Mejora los tiempos de viaje, regularidad y seguridad.

• Ordenamiento urbano

- Oportunidad para ampliar zonas peatonales, reducir el acceso de los coches y así mejorar, en toda seguridad, la forma de disfrutar del patrimonio común.

- Dinamizar los desarrollos urbanísticos de barrios nuevos.
- Atraer las inversiones privadas en renovación de edificios existentes, comercios, etcétera. Se notan plusvalías inmobiliarias de 20 a 40% en los 500 metros alrededor del tranvía, lo que se traduce también en un fenómeno de repoblación de los centros históricos y de aquellos centros que no tenían mayor densidad en determinado momento.
- El Paso del Tranvía Fomenta el Comercio “Efecto Espejo
 - Promueve el comercio y la circulación de personas creando nuevas zonas de desarrollo.
 - La visita a los comercios cercanos podrá crecer entre un 18% y un 30 %, según otras experiencias españolas y europeas.
 - Un atractivo de primer plano para la instalación de nuevas empresas,
 - Posibilidad de crear empleos.
- Alta Capacidad de Transporte
 - Hace posible la eliminación de carriles de coche, sin restar capacidad de transporte.
 - Alternativa eficaz al uso del vehículo privado.
 - Por una doble vía de tranvía pueden llegar a transportarse hasta 12.000 viajeros/hora.
- Accesibilidad Ciudadana
 - Transporte accesible a discapacitados y ancianos.
 - Accesibilidad asegurada para bici o carrito.
 - Video vigilancia en estación y paradas soterradas.
 - Comodidad y confort.
- Seguridad
 - Plataforma reservada con regulación semafórica propia, integrada con la del resto de vehículos.
 - Compatibilidad con peatones.
- Accesibilidad Personas Movilidad Reducida
 - En Superficie
 - Diferenciación de pavimentos (color y textura).
 - Delimitación de plataforma mediante GLO.
 - Rampas de acceso a andenes.
 - Sistemas guiados de voz.
 - Pantallas táctiles.
 - Máquinas accesibles en altura.
 - Misma cota para material móvil y andén.
 - Iluminación de andenes.
 - Apoyos isquiáticos/ bancos.
 - En Estación Soterrada
 - Instalación de ascensores y escaleras mecánicas.
 - Diferenciación de pavimentos (color y textura).
 - Pavimentos diferenciados en rampas, ascensores y escaleras.

En definitiva, las ventajas que ofrece el subirse a un tranvía son: mayor capacidad, favorece el desarrollo y el comercio local, imagen de modernidad, agradable, confortable, seguro, silencioso, plusvalía inmobiliaria, embellecimiento del paisaje urbano, integrado a la arquitectura urbanística,

reduce molestia, respetuoso del medio ambiente, baja el costo del transporte, fácil de acceder, optimización de las inversiones, seguridad peatonal, etcétera.

A continuación, muestra en pantalla la ciudad de Burdeos, vía de acceso natural, entre el norte de Europa y la Península Ibérica. Dicha ciudad representa un ejemplo de cambio hacia un futuro sostenible, lo cual fue dado por la implementación de un tranvía. Burdeos es la séptima ciudad más grande de Francia, cuenta con 753.931 habitantes y es un punto de paso natural del movimiento de gente que se desplaza entre Paris y España, y viceversa.

Muestra en pantalla una fotografía del año 1854, en la cual se visualiza un tranvía circulando por una calle de Burdeos. No obstante, entre los años 1975 y 1985, en el Ayuntamiento de Burdeos, surgen las primeras reflexiones sobre un Transporte Público masivo. Posteriormente, entre los años 1986 y 1994, época del Metro pesado, la ciudad de Burdeos decide construir un Metro, a pesar que presentaba un coste “colosal” y un riesgo de construcción importante, en términos de dañar los múltiples monumentos existentes en la ciudad. Además, presentaba el peligro que la situación, en superficie, fuese un “statu -quo”, después de una gran inversión. A pesar de todo lo anterior, se decide construir un metro en la ciudad de Burdeos.

Entre los años 1950 a 1999, la ciudad de Burdeos presenta un crecimiento urbano importante, entre otras cosas: 45% de crecimiento de la población y 136% de aumento de superficie urbana. No obstante, en un período de cincuenta años, presenta un descenso de 40% de la densidad urbana.

En términos de motorización por hogares, Burdeos es una de las ciudades más motorizadas de las grandes ciudades francesas. De acuerdo a los estudios, en el año 1998, Burdeos contaba con 1.22 automóviles por hogar. De igual forma, no cabe ninguna duda que Las Condes posee el mayor índice de motorización por hogar, en relación al resto de las comunas de Chile.

Dado lo anterior, los expertos de Burdeos realizan estudios y análisis respecto de la trama viaria y flujos existentes en dicha ciudad, los cuales arrojan que cuenta con una trama vial poco jerarquizada, entre «les Boulevard y la Rocade» y una ausencia de conexiones tangenciales estructurantes.

Cabe recordar que, en el año 2000, una 15% de la población se trasladaba en bus; un 55% en vehículo particular; un 21% en motocicleta y un 13% en taxi, cuya situación es bastante similar a la existente en Las Condes, salvo en cuanto a las motos.

Por otra parte, otros estudios que se realizaron en Burdeos arrojaron que la ausencia de ejes de densificación caracterizaba la organización espacial de la aglomeración, o sea, la mayoría de los habitantes viven en el Centro de Burdeos, pero el resto se encuentra disgregado en diferentes puntos, por lo que no existe un patrón claro respecto hacia dónde está creciendo la ciudad. Cabe recordar que, por esa razón, hace veinte años atrás, se definió en el Plan Regulador de Las Condes la Fase I, Fase II y Fase III, para efecto de estructurar que el crecimiento de comercio y oficinas en las Avenidas Apoquindo y Las Condes, lo cual se logró en las primeras dos fases. En ese contexto, si en la Fase III, se implementa un tranvía, se lograría evitar lo ocurrido en la ciudad de Burdeos, puesto que las “zonas dormitorios” quedarán separadas de las zonas de comercio y oficinas.

Dado lo anterior, en febrero de 1997, Burdeos decide implementar un Tranvía para resolver el caos que explicó precedentemente. Los objetivos prioritarios de este tranvía eran los siguientes:

- Reducir drásticamente el espacio dedicado a los coches.
- Densificar la ciudad y los servicios entorno a los ejes principales de transporte.

- Priorizar el transporte público y modos “blandos”.
- Obtener un transporte público de gran capacidad, como “esqueleto” de la nueva ciudad.

Posteriormente, en el año 2000, Burdeos efectúa una declaración de utilidad pública, después de efectuar alrededor de trescientas reuniones públicas de trabajo, durante un período de dos años, de manera de consensuar todas las características del tranvía con la población. Es así que se definen tres líneas de tranvía, abarcando 43 kilómetros completamente en superficie. La puesta en servicio de la Fase I fue en diciembre 2003 (23 km) y la Fase II Final fue el año 2007, fecha en la cual se concretaron los 43 kilómetros.

En términos de Intermodalidad, la Sociedad Nacional de Ferrocarriles Franceses (SNCF), creó tres intercambiadores y cinco puntos de correspondencia tranvía. Además, se implementaron tres puntos de correspondencia, autobuses interurbanos y catorce parkings integrados al proyecto tranvía, para coches y bicicletas, todo lo cual permitió desincentivar el uso del automóvil.

Asimismo, la Ciudad de Burdeos se efectuó los acondicionamientos urbanos correspondientes y un tratamiento homogéneo del espacio urbano. Entre otras cosas:

- Limitación del espacio dedicado al coche privado.
- Recalificación del espacio público
 - Creación de nuevas calles peatonales.
 - Creación de carriles bici y acondicionamientos ligados.
 - Embellecimiento de espacios colaterales.
- Número de árboles plantados: 2.000
- Numero de arbustos: 13.000
- Kilómetros de plataforma en césped: 10 km/24 km.

El señor José María Eyzaguirre (Vicepresidente), agradece la presentación de don Cristián Palacios, Director del Proyecto Tranvía, dado que ha sido sumamente ilustrada.

El Director del Tranvía AMZO, señor Cristián Palacios, concluye diciendo que los estudios técnicos de la propuesta estratégica estarán finiquitadas en las próximas dos semanas. En lo personal, queda a disposición del COSOC para cualquier consulta u observación respecto de la materia.

El señor Sergio Concha, señala que el Proyecto Tranvía ha sido examinado exhaustivamente en alrededor de cinco o seis comisiones de urbanismo, respecto de lo cual dará cuenta en el Punto 5 de la Tabla de Convocatoria “Informe de Comisiones”.

No obstante lo anterior, solicita la venia de los presentes para dar lectura a la conclusión que llegó la Comisión de Urbanismo respecto de la materia.

“Los integrantes de esta comisión quieren dejar constancia que la invitación del Concejal Carlos Larraín les ha permitido tomar conocimiento de los fundamentos de la planificación urbana que dieron origen al Plan Regulador, a las inversiones en infraestructura vial, a la prolongación del Metro hasta los Dominicos, de los estudios que definieron el trazado del Tranvía, y las alternativas que pudieran plantearse sobre este proyecto, sobre el cual, además, tuvieron la oportunidad de opinar, por lo que agradecen al Concejal Carlos Larraín por esta invitación y esperan en el futuro hacer aportes dentro de sus respectivas especialidades a la planificación urbana y al desarrollo comunal”.

El Concejal Carlos Larraín, hace presente que aún no existe una decisión definitiva respecto del Proyecto Tranvía, puesto que, tanto el Alcalde, como el Concejo Municipal, tienen varias dudas y observaciones respecto de la materia, puesto que se trata de una inversión sustancial. Además, existe cierta aprehensión ejecutar una obra de esta magnitud por Avenida Las Condes, si al mismo tiempo se están desarrollando las obras de Vespucio Oriente (AVO 1) y otras múltiples construcciones que están proyectadas a corto plazo. En ese contexto, la decisión definitiva no es fácil de adoptar por parte de las autoridades políticas.

En lo personal, luego de analizar bastante este proyecto, ha llegado a la conclusión que un Tranvía podría elevar el nivel urbano del conjunto y la calidad de vida; como también, podría ayudar a que, a futuro, hubiese un mayor convencimiento respecto a ejecutar una segunda etapa del proyecto.

En su calidad de Presidente de la Comisión de Urbanismo, solicitó a don Cristián Palacios que explicara en Proyecto Tranvía al COSOC, dado que sus integrantes tienen cierta influencia con el Alcalde y con algunos Concejales, lo que considera importante en caso que presenten algún interés por el tema. No obstante, a su juicio, cree importante que el COSOC participe en el desarrollo de este proyecto, dado que, en general, entregan buenas opiniones respecto de los distintos temas municipales y, en este caso específico, podrían ayudar a tomar una decisión que es bastante complicada.

Termina diciendo que si algún Consejero requiere de mayor información respecto de la materia, don Cristián Palacios, Director del Proyecto Tranvía, está plenamente disponible para responder todas las preguntas.

El señor José María Eyzaguirre (Vicepresidente), en representación del COSOC, reitera sus agradecimientos a don Cristián Palacios, a quien ciertamente volverán a invitar a una próxima reunión, para requerirle mayor información respecto del Proyecto Tranvía, dado que aún se encuentra en etapa de decisión.

3. RESULTADOS ACADÉMICOS COLEGIOS MUNICIPALES Y CONCESIONADOS DE LA COMUNA.

El señor José María Eyzaguirre (Vicepresidente), informa que, hace algunos días atrás, fueron publicados los resultados de la Prueba SIMCE de los colegios municipales y concesionados de la comuna de Las Condes, razón por la cual invitaron a doña Bernardita Undurraga, Subdirectora de Educación, para efecto que informe respecto de la materia, puesto que es un tema que interesa bastante a los integrantes del Consejo Comunal, dado que la calidad de la educación se mide a través de este proceso. Da la palabra a la Subdirectora de Educación.

La Subdirectora de Educación, señora Bernardita Undurraga, informa que la Prueba SIMCE es el sistema de evaluación de la calidad de la educación, razón por la cual todos los años son evaluados todos los colegios, a nivel nacional.

Es así que el año 2017, se dieron a conocer los resultados de la Prueba SIMCE rendida, a nivel nacional, en el año 2016, en los niveles: 4° y 6° Básico y II Medio. A modo de información, señala que los niveles de 4° y II Medio, se rinden anualmente y los niveles de 6° y 8° Básico, se rinden cada dos años.

Los alumnos de Las Condes que rindieron la Prueba SIMCE, en el año 2016, se detalla en el siguiente cuadro:

COSOC

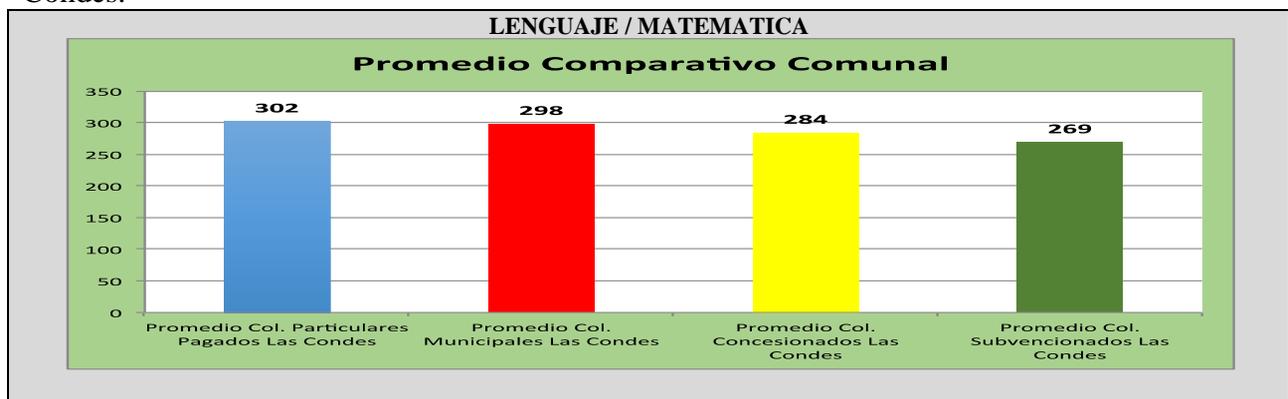
NIVEL	N° ALUMNOS				TOTAL
	Colegios Municipales	Colegios Concesionados	Colegios Particulares Pagados	Colegios Particulares Subvencionados	
4° Básico	256	169	2.085	147	2.657
6° Básico	289	185	2.038	175	2.687
II Medio	261	207	2.296	179	2.943
TOTAL	806	561	6.419	501	8.287

Los colegios municipales que obtuvieron los mejores resultados en la Prueba SIMCE de 4° Básico, en matemáticas, se indican en el siguiente gráfico.



Cabe destacar que el puntaje obtenido por los cuartos básicos de los colegios municipales, es considerado bastante alto, puesto que, general, los promedios máximos que alcanzan los alumnos, a nivel nacional, son 300 puntos. Por consiguiente, estos resultados son realmente buenos; inclusive, algunos se asemejan a los obtenidos por los colegios particulares, lo cual significa que, a futuro, podrían llegar a asimilarse a colegios particulares pagados de excelencia.

A continuación, muestra un gráfico comparativo comunal, en el cual se confirma la información que entregó precedentemente, en cuanto a que, en promedio, los resultados de los colegios municipales de esta comuna están bastante cercanos al de los colegios particulares pagados de Las Condes.



El Concejal Carlos Larraín, hace presente que los colegios municipales de Las Condes son contrastados con colegios particulares pagados, tales como: Villa María, Cumbre y otros de gran nivel. Por lo tanto, los resultados obtenidos por los alumnos de en cuarto básico, son sumamente buenos, puesto que significa que está casi al mismo nivel que esos colegios.

La Subdirectora de Educación, señora Bernardita Undurraga, explica que, en Las Condes, se ha logrado establecer procesos de aprendizaje de calidad que permanecen en el tiempo, independiente

de las generaciones y de los profesores, lo que ha permitido que los alumnos avancen en sus aprendizajes, de manera progresiva.

El promedio nacional del año 2007 de los establecimientos educacionales alcanzó 250 puntos y, en el año 2016, alcanzó a 264 puntos. Es decir, en un período de diez años, el promedio nacional aumentó en 14 puntos. En el caso de los colegios municipales de Las Condes, en el año 2007, se obtuvo, en promedio, 257 puntos y, en el año 2016, se alcanzó 298 puntos, o sea, presentan un alza de 34 puntos por sobre el promedio nacional. Sin embargo, en el caso de los colegios concesionados, existe una baja, como se observa en el siguiente cuadro:

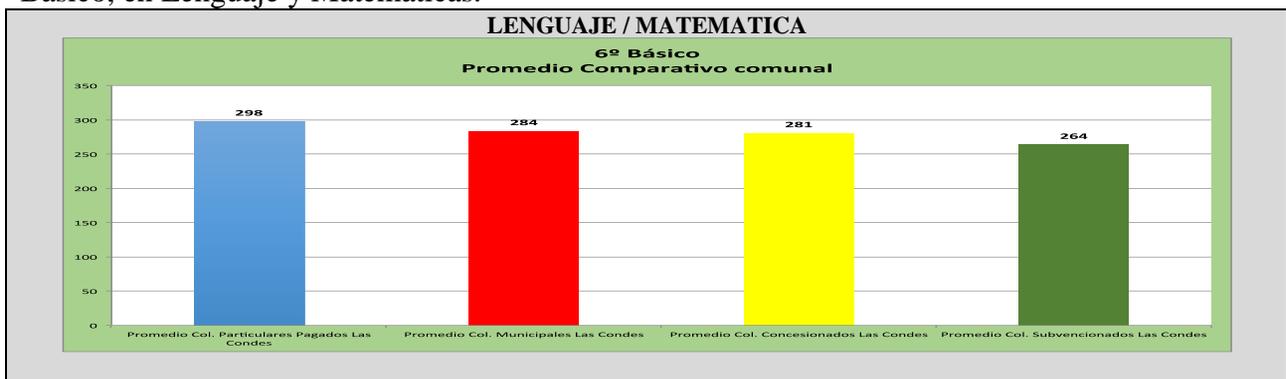


A continuación, muestra en pantalla un gráfico, en el cual se indican los resultados obtenidos, en promedio, en Lenguaje y Matemáticas, por 6º Básico



Cabe destacar que, a pesar que los colegios Juan Pablo II y Santa María de Las Condes, son considerados bastante vulnerables, presentan un gran avance, en términos de los resultados académicos obtenidos en la Prueba SIMCE.

En el siguiente grafico se observa un comparativo comunal de los resultados obtenidos por 6º Básico, en Lenguaje y Matemáticas.

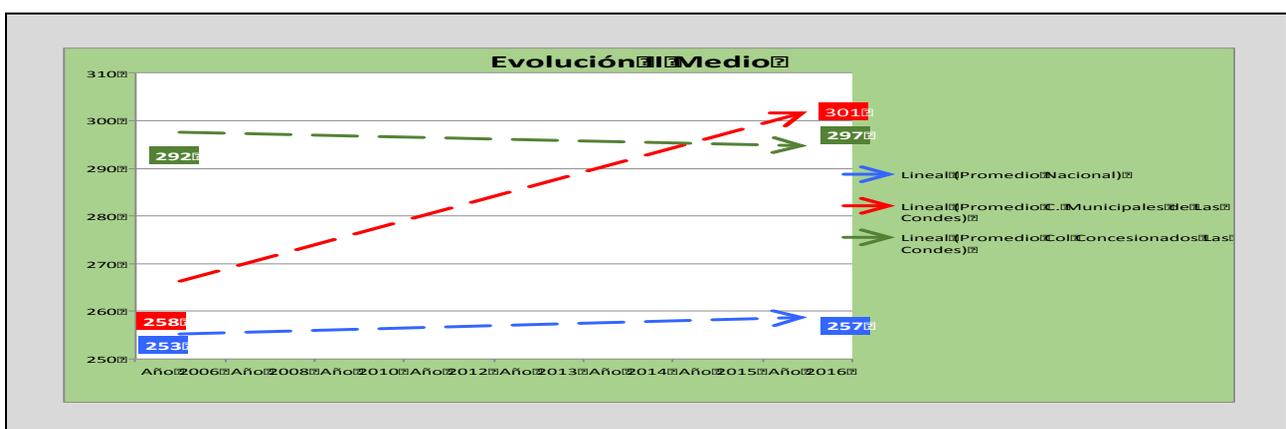
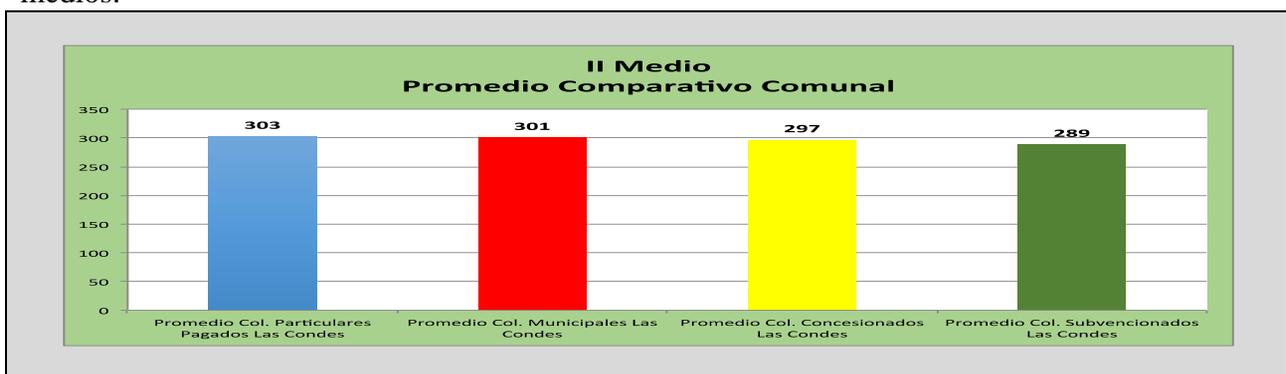


En cuanto a los resultados de II Medio, cabe señalar que, para la Corporación de Educación y Salud, es un gran orgullo contar con tres colegios con resultados promedios superiores a 300 puntos, puesto que realmente se trata de un gran logro.



El Secretario General de la Corporación de Educación y Salud, señor Ricardo Gutiérrez, complementa la información, diciendo que, hace diez años atrás, la Corporación de Educación, se planteó un desafío, en términos que todos los colegios municipales de Las Condes alcanzarán un promedio de 300 puntos, tanto en la Prueba SIMCE, como en la PSU. No obstante, a pesar que aún no se cumple a cabalidad dicho desafío en el caso de la PSU, están muy próximos a lograrlo y, en el caso del SIMCE, es la primera vez que los segundos medios superan los 300 puntos, en promedio. Obviamente, estos resultados representan un mérito de los estudiantes, pero también de los directivos y profesores de estos colegios, quienes se han hecho cargo de la necesidad educativa de los alumnos de Las Condes.

La Subdirectora de Educación, señora Bernardita Undurraga, informa que, en los siguientes gráficos, se indica el comparativo comunal promedio y la evolución que presentan los segundos medios.



El Concejal Carlos Larraín, hace presente que el alza que presentan los puntajes obtenidos por los cuartos y segundos medios de los colegios municipales, representan una gran obra del ex Alcalde Francisco de La Maza, puesto que se preocupó de otorgar todas las herramientas que requerían para elevar sus resultados académicos. En lo personal, considera importante reconocer que el ex Alcalde de Las Condes llevó los colegios municipales a un nivel de excelencia, puesto que es algo sumamente meritorio.

No obstante lo anterior, le preocupa que los resultados académicos de la PSU no sean concordantes con los que obtienen los alumnos de segundo medio en la Prueba SIMCE. En ese contexto, considera importante que, en tercero medio, se adopten las medidas que correspondan, para efecto que los resultados de la Prueba SIMCE de segundo medio se reflejen en la PSU.

La Subdirectora de Educación, señora Bernardita Undurraga, concuerda plenamente con el Concejal Larraín, en términos que el alza obtenida en la Prueba SIMCE no se refleja en la PSU. En ese contexto, se están implementando distintas acciones para mejorar los resultados, puesto que si bien es cierto han aumentado los puntajes de la PSU, ha sido un proceso bastante más lento que el esperado.

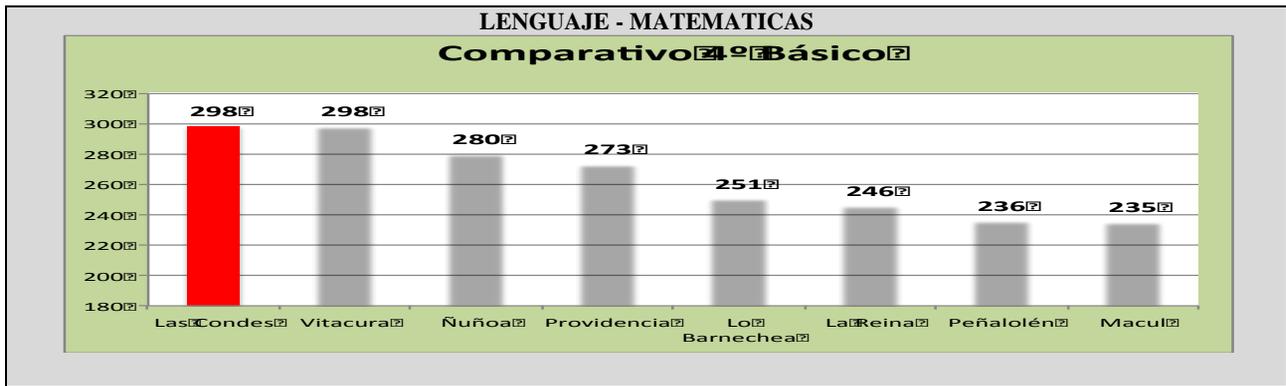
La señora Alejandra Alonso, considera que, a nivel nacional, ha quedado demostrado que los resultados SIMCE no tienen relación directa con la PSU.

El Secretario General de la Corporación de Educación y Salud, señor Ricardo Gutiérrez, complementa la información, diciendo que la Corporación de Educación está evaluando distintos factores para mejorar los resultados de la PSU. Sin embargo, más allá de eso, el Alcalde Lavín ha instruido que se efectuó un esfuerzo especial con los segundos medios de aquellos colegios que obtuvieron un puntaje promedio superior a los 300 puntos, de manera que repliquen dichos resultados en la PSU.

La Subdirectora de Educación, señora Bernardita Undurraga, señala que uno de los principales problemas está asociado al proyecto de vida que tienen los estudiantes de los colegios municipales de Las Condes, en términos que una gran mayoría de ellos desean acceder al mundo laboral al momento que egresan de cuarto medio, razón por la cual no les interesa el puntaje que obtengan en la PSU; a diferencia de los colegios particulares pagados, cuyos estudiantes tienen el incentivo de ingresar a una carrera universitaria. Por consiguiente, el desafío es trabajar este tema en forma exhaustiva con los alumnos, puesto que, incluso, hoy día, muchos de ellos concurren a dar la PSU, pero sólo escriben su nombre y se retiran de la sala, puesto que es la única exigencia que tienen para acceder al mundo laboral es acreditar que rindieron dicha prueba, no así sus resultados. Aclara que no está justificando los resultados de la PSU, sino sólo para que se entienda que existen situaciones que juegan en contra de esta materia.

Prosigue diciendo que, en el siguiente cuadro y gráfico, se visualizan algunas comparaciones, entre los 4° Básicos de los colegios municipales que integran la Dirección Provincial Oriente.

4° BASICO					
4° BÁSICO	LENGUAJE	MATEMATICAS	PROMEDIO	ALUMNOS	COLEGIOS
Las Condes	290	306	298	256	5
Vitacura	300	296	298	150	2
Nuñoa	277	283	280	552	9
Providencia	281	265	273	473	5
Lo Barnechea	245	256	251	59	2
La Reina	248	244	246	176	5
Peñalolén	237	235	236	565	13
Macul	239	231	235	179	5

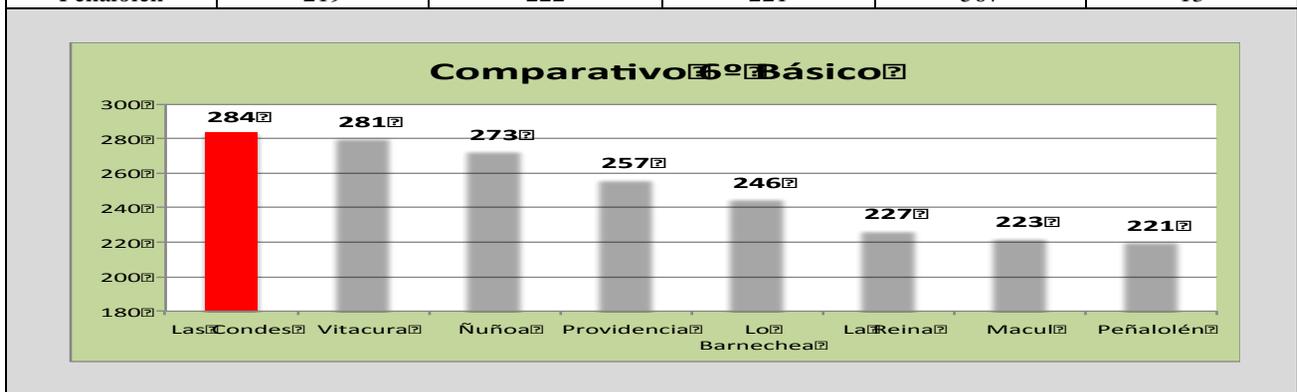


Fuente: Simce.cl y web municipales

Informa que, en la Prueba SIMCE de 4° Básico, históricamente, los colegios que han obtenido, en promedio, resultados por sobre Las Condes, pertenecen a las comunas de Vitacura y Providencia. Sin embargo, esta es la primera vez que superaron los resultados de la comuna de Providencia y alcanzaron a Vitacura.

En el siguiente cuadro y gráfico, se visualizan algunas comparaciones, entre los 6° Básicos de los colegios municipales que integran la Dirección Provincial Oriente.

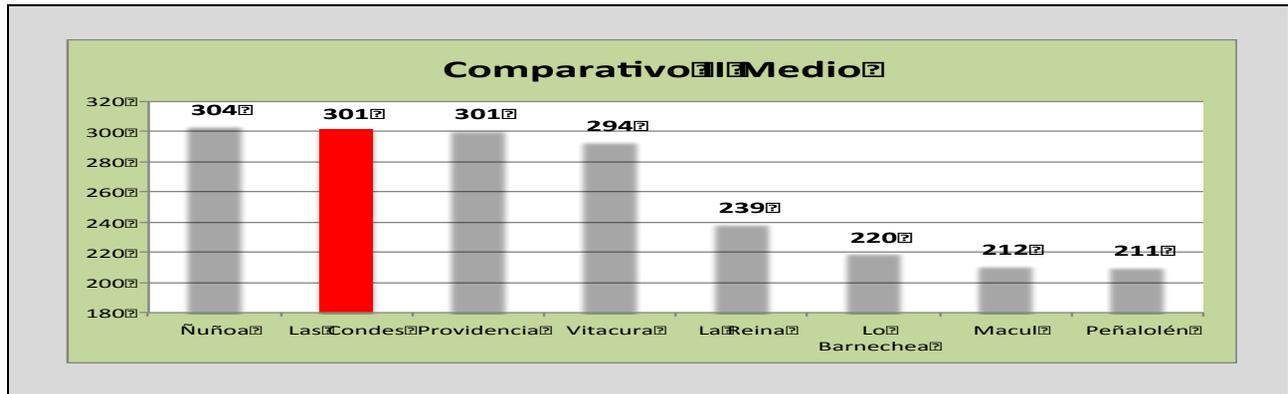
6° BÁSICO					
6° BÁSICO	LENGUAJE	MATEMATICAS	PROMEDIO	ALUMNOS	COLEGIOS
Las Condes	278	289	284	289	5
Vitacura	270	291	281	163	2
Ñuñoa	264	282	273	566	10
Providencia	256	257	257	436	5
Lo Barnechea	240	251	246	74	2
La Reina	225	229	227	232	5
Macul	223	222	223	151	4
Peñalolén	219	222	221	567	13



Fuente: Simce.cl y web municipales

En el siguiente cuadro y gráfico, se visualizan algunas comparaciones, entre los II Medio de los colegios municipales que integran la Dirección Provincial Oriente.

II MEDIO					
II BÁSICO	LENGUAJE	MATEMATICAS	PROMEDIO	ALUMNOS	COLEGIOS
Ñuñoa	281	327	304	635	5
Las Condes	289	313	301	261	5
Providencia	285	317	301	801	4
Vitacura	274	313	294	179	2
La Reina	238	240	239	103	2
Lo Barnechea	218	221	220	26	1
Macul	209	214	212	69	1
Peñalolén	211	210	211	184	3



Fuente: Simce.cl y web municipales

(*) Información considera sólo colegios Científico - Humanistas

Concluye diciendo que el gran orgullo de la Corporación de Educación son los colegios que se indican en el siguiente cuadro, todos los cuales obtuvieron 300 o más en la Prueba SIMCE.

CURSO	COLEGIO	PUNTAJE	ASIGNATURA
II Medio	Santa María de Las Condes	338	Matemáticas
II Medio	Leonardo Da Vinci	328	Matemáticas
II Medio A	Santa María de Las Condes	327	Lenguaje
II Medio C	Simón Bolívar	325	Matemáticas
4° Básico	Leonardo Da Vinci	319	Matemáticas
II Medio B	Simón Bolívar	315	Matemáticas
4° Básico A	Juan Pablo II	314	Matemáticas
4° Básico A	San Francisco del Alba	313	Matemáticas
II Medio B	Juan Pablo II	311	Matemáticas
4° Básico B	San Francisco del Alba	310	Matemáticas
4° Básico C	Simón Bolívar	308	Matemáticas
II Medio A	Simón Bolívar	306	Lenguaje
4° Básico A	San Francisco del Alba	305	Lenguaje
4° Básico B	San Francisco del Alba	305	Matemáticas
4° Básico B	Santa María de Las Condes	304	Matemáticas
6° Básico A	Santa María de Las Condes	304	Matemáticas
II Medio B	San Francisco del Alba	304	Lenguaje
II Medio B	San Francisco del Alba	303	Matemáticas
4° Básico B	Juan Pablo II	302	Matemáticas
II Medio A	Santa María de Las Condes	301	Matemáticas
4° Básico A	Simón Bolívar	300	Matemáticas

El señor José María Eyzaguirre (Vicepresidente), agradece la presentación, diciendo que es sumamente importante la información que se ha entregado respecto de la materia. Entre otras cosas, entiende que los resultados promedios de los colegios municipales de Las Condes presentan una mejora sustancial en Matemáticas y una baja en Lenguaje.

La Subdirectora de Educación, señora Bernardita Undurraga, señala que, efectivamente, en Matemáticas, los resultados muestran un alza significativa en los últimos años. Sin embargo, en el Área Lenguaje existía una especie de estancamiento, pero, el año 2016, los resultados muestran un alza importante. En ese contexto, alrededor del 70% de los cursos que rindieron la Prueba SIMCE mejoraron sus resultados académicos, lo que también da cuenta que se ha logrado instalar procesos de aprendizajes asociados a comprensión lectora.

El señor José María Eyzaguirre (Vicepresidente), agrega que, a nivel nacional, los resultados obtenidos, en materia de lenguaje, no son óptimos, por lo que es importante dar un especial énfasis a esa área.

4. TRATAMIENTO ÁRBOLES AÑOSOS EN LA COMUNA

El señor José María Eyzaguirre (Vicepresidente), da la palabra a doña Carmen Gloria Oisel, Jefe del Departamento de Parques y Jardines, para efecto que explique en qué consiste el tratamiento que se realiza a los árboles añosos de la comuna de Las Condes, materia que fue solicitada en la sesión pasada del COSOC.

La Jefe del Depto. de Parques y Jardines, señora Carmen Gloria Oisel, informa que la Municipalidad de Las Condes cuenta con un contrato para la mantención y renovación del arbolado urbano de la comuna de Las Condes, principalmente, de calles, avenidas, pasajes, etcétera, servicio que se encuentra a cargo de la empresa Galfano y Compañía Limitada (SERCOTAL).

Las principales labores efectuadas, en el marco del contrato, son las siguientes:

- Podas.
- Extracciones.
- Plantaciones.
- Control Fitosanitario (plagas, enfermedades y parásitos).
- Confección de tazas y reposición de tutores.

Informa que, hasta hace un año y medio atrás, el contrato de mantención y renovación del arbolado, se manejaba, de acuerdo a un precio unitario. A modo de ejemplo, si se requería podar un árbol, se concurría a terreno a evaluar el tamaño y características del árbol y posteriormente, se solicitaba a la empresa el servicio específico. Sin embargo, la Contraloría General de la República objetó el contrato a precio unitario, razón por la cual, actualmente, se cuenta con un contrato a suma alzada, en el cual se definió, en base a una estadística histórica, las actividades de trabajo mensual, respecto de cada una de las labores que habitualmente corresponde ejecutar en el arbolado urbano. Además, se integra un presupuesto global anual para una provisión de arbolado, de acuerdo a un precio fijo y específico, puesto que no presenta el mismo costo una plantación de Aromos que una de Castañas de la India, dado que dichos árboles tienen alturas completamente distinta.

Los programas de podas de la comuna de Las Condes, se efectúan de dos formas, las cuales se detallan a continuación:

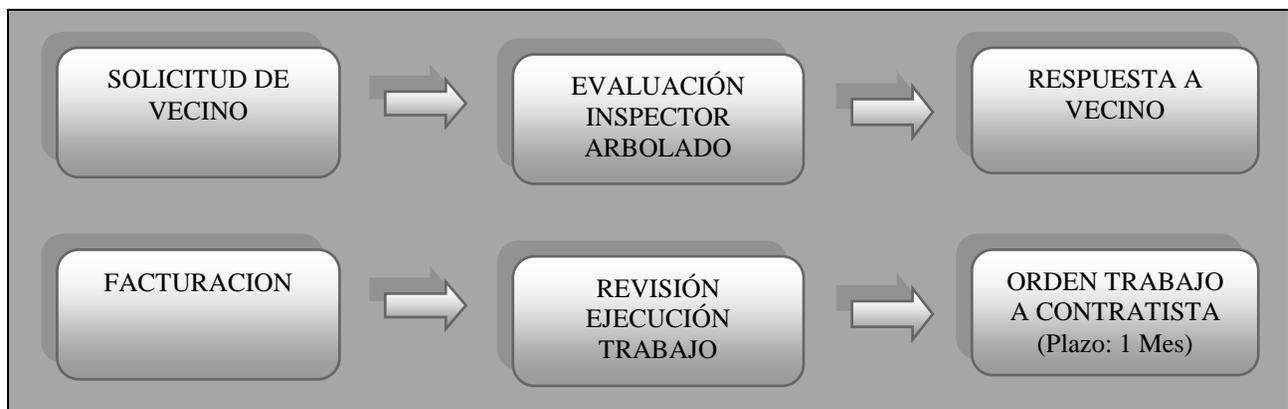
- Trabajo por cuadrante: Se programa poda de formación, con período de 4 a 5 años. El cuadrante definido para el año 2017 es Sánchez Fontecilla / Avda. Francisco Bilbao / Avda. Américo Vespucio / Presidente Riesco.
- Solicitud Directa de Vecinos: Presencial, vía Atención al Vecino y hoy, se suma las solicitudes que se efectúan vía correo electrónico, Facebook, WhatsApp, Twitter y telefónico, en caso de adultos mayores).

Actualmente, se reciben múltiples solicitudes, a través de las redes sociales, para que el municipio concurra a terreno a evaluar un árbol específico, ubicado frente al domicilio particular del interesado, quien considera que cuenta con demasiado follaje, altura o sencillamente, que ensucia el patio interior de su vivienda. Este tipo de solicitudes genera un problema, en términos que

desordena las labores planificadas para las seis cuadrillas encargadas del arbolado urbano, puesto que significa destinar una de ellas a ese problema en particular, lo cual hace menos eficiente el trabajo. El municipio entiende que las emergencias deben ser atendidas, pero lo importante es que sean realmente emergencias. Por consiguiente, se está efectuando un trabajo con la comunidad, para efecto que los vecinos sepan cuándo realmente requieren de una atención particular. En ese contexto, se alegra estar en esta mesa, dado que los miembros del COSOC son quienes tienen mayor contacto con la comunidad, por lo que espera le traspasen esta información.

Por otra parte, el municipio creó un sistema, para efecto de unificar todos los requerimientos de la comunidad, asociados al arbolado urbano, lo cual permite tener una trazabilidad del tema, en términos de saber la fecha de la solicitud y la fecha de la atención.

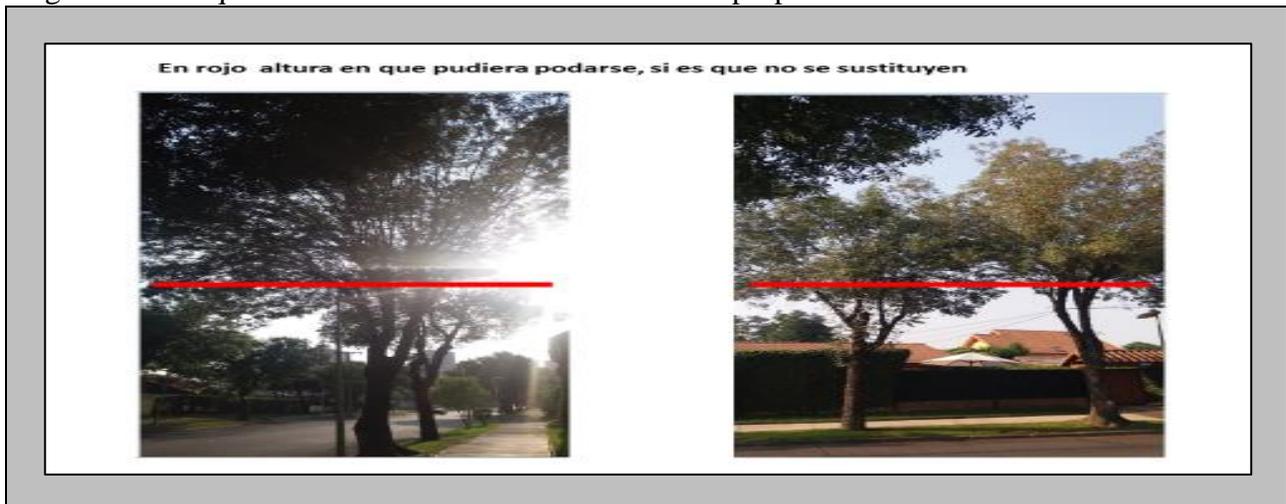
Explica que, al momento que se recibe la solicitud de un vecino, ésta se transfiere a un inspector de arbolado, los que, en general, son ingenieros forestales, por lo que cuentan con un alto conocimiento en materia de arbolado urbano. Posteriormente, los inspectores evalúan la solicitud y dan una respuesta al vecino. Si esa respuesta origina un trabajo, se envía la Orden de Trabajo a la empresa encargada de la mantención y renovación del arbolado de la comuna de Las Condes, la que cuenta con un plazo de un mes para ejecutar ese trabajo. Cabe señalar que, en promedio, se realizan alrededor de 2.000 o 2.500 podas en el año y, en épocas lluviosas, incluso, se puede llegar a alrededor de 5.000 podas mensuales. Posteriormente, el municipio realiza una revisión de la ejecución del trabajo, para efecto de emitir la facturación correspondiente.



Los árboles de mayor altura de la comuna de Las Condes datan, desde hace cuarenta o cincuenta años, todos los cuales crecieron en una condición ambiental muy distinta a la existente hoy en día y en un suelo de mejor calidad, principalmente, en términos de tamaño. Sin embargo, en el transcurso del tiempo, se ha reducido ese tipo de suelo y, en general, todas las zonas se encuentran pavimentadas, lo cual perjudica la plantación de árboles, ya que sus raíces requieren de oxígeno para su crecimiento. A modo de ejemplo, en el Paseo Apoquindo, los árboles fueron plantados en una taza que cuenta con pavimento drenante, sistema que otorga una buena solución, pero confina el intercambio de aire y agua a una superficie de 1.20 x 1.20 metros, por tanto, toda la estructura de las raíces, independiente de cuál sea la especie arbórea, se va a concentrar en ese perímetro, razón por la cual difícilmente esos árboles van a alcanzar un gran crecimiento; a diferencia de aquellos que fueron plantados hace cuarenta años en una gran platabanda verde, donde existía un intercambio de aire, agua y nutrientes bastante mayor. Por consiguiente, es sumamente importante cuidar, preservar y mantener de forma eficiente todos aquellos árboles que presentan un mayor desarrollo y, en ese contexto, no se considera racional que se retire un árbol, a petición de un vecino, porque ensucia la vereda existente al exterior de su vivienda, porque desea construir un nuevo acceso vehicular o porque le molesta su tamaño.

A continuación, muestra en pantalla varias fotografías, en las cuales se da cuenta cómo se desarrolla un árbol en un área verde, en un área silvestre o en un campo, versus en un área de la ciudad. A lo anterior, se suma que las especies arbóreas de la ciudad deben convivir con las señaléticas, semáforos, luminarias, peatones, etcétera. Por lo tanto, las posibilidades de desarrollo de esos árboles son sumamente acotadas.

Muestra en pantalla una fotografía de un árbol que fue anexada en una carta de solicitud de un vecino de Alonso de Camargo, en la cual se indicaba textualmente: “*En rojo altura en que pudiera podarse, si es que no se sustituye*”. De dicha lectura, se desprende que la idea del vecino era sustituir el árbol, solicitud que, evidentemente, no puede ser acogida. Inclusive, la municipalidad ha dado respuesta en múltiples oportunidades, pero éste ha reiterado su petición distintos canales, argumentando que dicho árbol ensucia el exterior de su propiedad.



Hace presente que todos desean que Las Condes sea una comuna verde, lo cual se podría lograr a través de múltiples iniciativas, pero no es factible suplir aquellos árboles que datan desde hace más de cuarenta o cincuenta años. En esta comuna existen árboles en mal estado, dado que fueron muy mal podados hace veinte o treinta años atrás por los propios vecinos, puesto que, en general, cuando el municipio no concurre en forma inmediata a prestar dicho servicio, ellos mismos proceden a cortar los ganchos de los árboles sin contar con ningún tipo de conocimiento respecto de la materia. Esta actitud se mantiene en el tiempo, razón por la cual existen muchos árboles que se encuentran mutilados, por lo que están destinados a la muerte. Muestra en pantalla varias fotografías de árboles que se encuentran en muy mal estado, producto que han sido intervenidos por vecinos o personas que no tienen ningún expertise respecto de la materia.

El reemplazo de un árbol debe ser sumamente justificado y debe efectuarse mediante un trabajo paulatino, no es factible pensar en eliminar un gran número de árboles en un solo acto, sino que la idea es ir sustituyendo aquellos que se encuentran en más malas condiciones.

La señora Wilfrida Ojeda, señala que vive, entre Cerro El Plomo, Estocolmo y Manquehue, en cuyo sector se plantaron cerca de 80 árboles en unas jardineras de hormigón, todos los cuales son regados alrededor dos o tres veces a la semana, por lo que presenta un gran crecimiento. Por consiguiente, cabe consultar qué va a ocurrir cuando la capacidad de los maceteros no soporte el tamaño de estos árboles.

La Jefe de Departamento de Parques y Jardines, señora Carmen Gloria Oisel, responde que, en dichas jardineras, se plantaron unos arbustos en forma temporal por parte de la Dirección de Tránsito, para efecto de evitar que los vehículos se suban sobre las veredas.

El Concejal Carlos Larraín, señala que, en general, se reciben bastantes reclamos respecto del arbolado de la comuna, aduciendo, entre otras cosas, que, en época de invierno, les da sombra o frío, respecto de lo cual es partidario que se responda que no se va a retirar el árbol bajo ningún concepto. En ese contexto, sugiere a los dirigentes vecinales que enseñen a sus vecinos a convivir y a cuidar los árboles, dado que entregan múltiples beneficios a los seres humanos. Inclusive, cree que sería importante que se efectuaran talleres en las Juntas de Vecinos sobre arbolado urbano.

Como Concejal, es partidario de plantar más árboles en la comuna de Las Condes, no sólo Tuliperos, sino que distintas especies arbóreas.

La señora María Carolina Rodríguez, manifiesta que el municipio podría efectuar un estudio para plantar árboles frutales en la comuna de Las Condes. Por ejemplo, cree que la comuna se vería bastante bonita con árboles de naranja o limones.

La Jefe de Departamento de Parques y Jardines, señora Carmen Gloria Oisel, explica que la mantención de los árboles en el espacio público es sumamente complicada, puesto que están expuesto a que se suban muchas persona a sacar la fruta, provocando el desganche de ramas, entre otras cosas.

El señor José María Eyzaguirre (Vicepresidente), señala que, en lo personal, es sumamente partidario de los árboles, pero su sobrevivencia no sólo depende de labor que desarrolla el municipio, sino también es relevante el cuidado que les dan los vecinos.

El señor Claudio Kerravcic, señala que tenía contemplado efectuar algunas consultas, pero la materia ha quedado bastante clara con la presentación efectuada por la Jefe del Departamento de Parques y Jardines. Entre otras cosas, reconoce que algunas de las fotografías que se exhibieron en pantalla dan cuenta de una poda indiscriminada, razón por la cual considera importante que, cada cierto tiempo, se entregue información a las Juntas de Vecinos respecto del arbolado urbano de la comuna de Las Condes.

La Jefe de Departamento de Parques y Jardines, señora Carmen Gloria Oisel, manifiesta que está disponible a dar esta misma charla a todas las Juntas de Vecinos que así lo requieran.

La señora Gertrud Sther, consulta si se solicita la opinión de la Comisión de Salud o de la Corporación de Salud, para decidir qué especies arbóreas se van a plantar en los distintos sectores de Las Condes. Hace dicha pregunta, porque en Las Condes se han plantado múltiples Plátanos Orientales, los cuales causan distintas alergias a los seres humanos, por lo que, en su opinión, no deberían ser considerados en ninguna plantación.

La Jefe de Departamento de Parques y Jardines, señora Carmen Gloria Oisel, señala que, en lo personal, es una defensora de los Plátanos Orientales, cuyo árbol, efectivamente, es alergénico, pero en bastante menor grado que cualquiera de las especies arbóreas existentes en muchas de las plazas de Las Condes. El polen de este árbol es muy visual, lo cual hace que su condición sea más acusadora, pero existen otras especies que son bastante más alergénicas que el Plátano Oriental, Fresno o Álamo.

Hace presente que, hace varios años atrás, se introdujo el Plátano Occidental, cuyo árbol produce bastante menos polen, por lo que se utiliza cada vez que se debe reemplazar un Plátano Oriental en una avenida. Los especialistas indican que, en misma zona, no debe sobrepasar en un 5% el arbolado de una misma especie y en un 30% de la misma familia, de manera que si llega una plaga no desvanezcan todos los árboles. Cabe recordar que, hace algunos años atrás hubo una plaga

denominada “Vaquita del Olmo”, por tanto, si a esa fecha, Las Condes hubiese tenido sólo Olmos, la comuna habría quedado absolutamente desforestada.

La elección de las especies arbóreas se efectúa, de acuerdo a distintos criterios: espacio, crecimiento, suelo, etcétera.

El Concejal Carlos Larrain, explica que, en general, en las ciudades, se opta por la plantación de Plátanos Orientales, dado que obtienen un crecimiento importante en corto plazo y además, entiende que requiere menos agua que el resto de las especies y resiste mejor la contaminación.

La señora Mireya Pérez, consulta qué pasa con aquellos árboles que cuentan con más de cincuenta años, cuyas raíces están destruyendo las veredas, accesos vehiculares e, incluso, entrando al patio interior de las casas, con todo el deterioro que ello genera.

La Jefe de Departamento de Parques y Jardines, señora Carmen Gloria Oisel, responde que si las raíces de un árbol provocan un desnivel en la vereda, se evalúa si es factible efectuar una poda de raíces, lo cual significa levantar el pavimento, podar las raíces superficiales, siempre y cuando, no se ponga en riesgo la estabilidad del árbol y posteriormente, se reconstruye la vereda.

Si las raíces de un árbol generan algún daño en una vivienda particular, la situación se deriva a la Dirección Jurídica para que preste apoyo al vecino, dado que el municipio no cuenta con facultad para actuar al interior de una propiedad privada si no existe una sentencia ejecutoriada que avale la reparación del daño causado por el árbol.

Hace presente que años atrás existía desconocimiento respecto del arbolado urbano, razón por la cual se plantaron árboles muy bonitos en lugares poco adecuados. A modo de ejemplo, en esta época del año, el sector de San Carlos de Apoquindo se ve maravilloso con los Liquidámbar, pero esta especie ha sido plantada, en otros sectores de la comuna, en bandejonas de 30 o 40 centímetros de ancho, cuya capacidad no es la más adecuada. El municipio tiene claro que existen situaciones como las que ha mencionado precedentemente, pero no es posible sacrificar todo el arbolado de la comuna, razón por la cual se va trabajando, caso a caso.

La señora Wilfrida Ojeda señala que vive en la Villa San Luis, en cuyo condominio fueron plantados bastantes pinos, cuya especie tiene grandes raíces. Consulta si es factible podar dichos árboles antes que su altura llegue al primer piso de los departamentos.

La Jefe de Departamento de Parques y Jardines, señora Carmen Gloria Oisel, responde que los vecinos deben solicitar una visita del Departamento de Parques y Jardines, para efecto de evaluar la situación.

El señor Ignacio Salazar, señala que, en algunas calles o avenidas de la comuna, principalmente, Avenida Apoquindo que cuenta con veredas anchas, se construyeron tazas bastante pequeñas que asfixian el crecimiento de los árboles, lo cual hace pensar que, a futuro, su altura será bastante jibarizada. En ese contexto, consulta por qué razón no se evalúa la posibilidad de construir tazas suficientemente generosas que permita surgir a los árboles en forma adecuada.

La Jefe de Departamento de Parques y Jardines, señora Carmen Gloria Oisel, responde que a los nuevos proyectos de edificación se está solicitando que construyan tazas de mayor tamaño. Incluso, existen conversaciones con SERVIU, puesto que, en algunos casos, el perfil de la calle obliga a dejar un área verde frente a la línea oficial y luego, entre la vereda y la solera, se debe dejar otra faja de terreno, para el sistema de aguas, razón por la cual no queda suficiente espacio para construir una taza de buen tamaño. En ese contexto, se está tratando de llegar a un acuerdo

con SERVIU, en términos de generar una sola faja que permita un mejor desarrollo de los árboles. Dicha materia está siendo trabajada por don Pablo de la Llera, Asesor Urbanista, en conjunto con el Departamento de Parques y Jardines.

El Concejal Carlos Larrain, complementa la información, diciendo que, en general, en las avenidas principales existen tazas pequeñas producto que las veredas no son suficientemente anchas.

El señor Ignacio Salazar, hace presente que, en otras ciudades, la taza es parte de la vereda, pero no se asfixia con cemento.

La Jefe de Departamento de Parques y Jardines, señora Carmen Gloria Oisel, agrega que, en general, en las principales avenidas de Las Condes, las tazas fueron construidas con pavimento drenante permeable, lo cual permite drenar el agua, irrigando los árboles.

¿Por qué no se construye una taza de mayor tamaño? El municipio tiene la costumbre de lavar los paseos o baldosas, lo cual debe efectuarse con agua caliente y una solución de detergente, por tanto, dicho trabajo debe realizarse con bastante cuidado para que el agua no ingrese al interior de las tazas. Por esa razón, se ha optado por construir tazas de menor tamaño, de manera de no dificultar el lavado de las baldosas.

El señor José María Eyzaguirre (Vicepresidente), agradece la exposición de doña Carmen Gloria Oisel, Jefe del Departamento de Parques y Jardines, dado que ha sido sumamente útil para todos los presentes.

5. CUENTA DE COMISIONES.

El señor José María Eyzaguirre (Vicepresidente), informa que, desde la última sesión del COSOC, se han efectuado las siguientes comisiones:

Fecha	Comisión	Temas Tratados
11 Mayo	Mixta: Social / Hacienda y Deporte	<ul style="list-style-type: none"> • Subvención Directa a Junta de Vecinos Las Condesas 5, para la compra de mobiliario e implementación para sede. • De subvención Directa al Club Deportivo Porvenir, para adquisición de implementación deportiva. • Subvención Directa a Casa de Acogida ACUTUN para el pago de arriendo y servicios básicos. • Adjudicación de la Licitación Pública llamada para la contratación del servicio de telefonía móvil, para la Municipalidad de Las Condes, ID. N° 2560-5-LR17.
11 Mayo	Participación Ciudadana	<ul style="list-style-type: none"> • Consulta Vecinal Villa Barcelona
11 Mayo	Medio Ambiente	<ul style="list-style-type: none"> • Incorporación de un nuevo derecho a la Ordenanza de Derechos Municipales respecto de “Permiso anual a un particular para realizar la recolección de residuos reciclables”. • Aprobación de la adjudicación de la Licitación Pública llamada para la contratación de la “Provisión e instalación de 2 módulos autosuficientes de baños para el parque araucano”, ID. N° 2560-58-LE17.
18 Mayo	Mixta: Hacienda, Social y Deporte	<ul style="list-style-type: none"> • Modificación Presupuestaria N° 2 • Subvención Directa a Junta de Vecinos Colon Oriente Unidad Vecinal C-22 para celebración de fiestas. • Subvención Directa a Conjunto Folclórico Colon Oriente para la adquisición de calzado. • Subvención Directa a la Junta de Vecinos Unión de Cooperativas, para financiar participación en competencia de judo de Álvaro Bravo Cruzat en México • Subvención directa a Junta de Vecinos Unión de Cooperativas Padre Hurtado Sur para la instalación de reja para vecino de la comuna. • Proyecto Fondeve de pintura fachada espacios comunes y reparación de cubiertas comunidad Edificio Cuarto Centenario, presentado por la Junta de Vecinos Roncesvalles, UV C-13.

COSOC

18 Mayo	Medio Ambiente	<ul style="list-style-type: none"> • Farmacia Comunal. • Miniconsultorio Los Dominicos
25 Mayo	Urbanismo	<ul style="list-style-type: none"> • Proyecto Tranvía
29 Mayo	Seguridad	<ul style="list-style-type: none"> • Adquisición vía convenio marco de equipos de comunicación, licencias de conexión e instalación de equipamiento a empresa WEBPCX Ingeniería Limitadas. • Subvención Centro de Seguridad Vecinal Otoñal.
30 Mayo	Urbanismo	<ul style="list-style-type: none"> • Estado y Avance Proyecto Parque Los Dominicos
01 Junio	Educación	<ul style="list-style-type: none"> • Niños Trans en Colegios Municipales de Las Condes
01 Junio	Transporte	<ul style="list-style-type: none"> • Autorización estacionamientos reservados de residentes entorno Mall Plaza Los Dominicos. • Modificación zona de estacionamientos en la concesión de estacionamientos en superficie en la comuna de Las Condes en el Parque Los Dominicos.
02 Junio	Urbanismo	<ul style="list-style-type: none"> • Revisión de Cuestionamientos al Tranvía.
05 Junio	Salud y Medio Ambiente	<ul style="list-style-type: none"> • Miniconsultorio Los Dominicos • Bolsas reutilizables para ser entregadas a los vecinos de la comuna.
07 junio	Mixta: Hacienda y Social	<ul style="list-style-type: none"> • Renovación de Patentes de Alcoholes – Segundo Semestre 2017 • Patente de Alcoholes de Restaurante Diurno y Nocturno, clasificación c), para la empresa Administradora de Establecimientos Alimenticios S.A, Rut N° 76.088.130-9, para el establecimiento ubicado en Avda. Presidente Kennedy N° 9001, Local 3269.
08 Junio	Transporte	<ul style="list-style-type: none"> • Buses eléctricos y eventual convenio con el Metro
12 Junio	Salud	<ul style="list-style-type: none"> • Creación de nueva Asignación Art. 45, Formación de Médicos de Especialidad (Medicina Familiar y Ginecología)

A continuación, da la palabra respecto de la materia.

• **Comisión de Transporte – 01 Junio 2017**

La señora María Erika Aguilera, señala que participó en la Comisión de Transporte celebrada con fecha 01 de junio de 2017, en la cual se informó que se comenzaría a cobrar una tarifa por estacionarse en el entorno del Parque Los Dominicos, la cual asciende a \$500 por cada 30 minutos o fracción.

Asimismo, en dicha comisión, se informó que se contemplan habilitar estacionamientos reservados para residentes en el entorno de Mall Plaza, ubicado en Padre Hurtado con Colón, puesto que es bastante probable que, al momento que comience a operar este centro comercial, los funcionarios del mismo se estacionen en las calles aledañas, dado que el mall no contempla estacionamientos para ellos en su interior. Este beneficio tendrá un costo mínimo de \$ 1.000 mensual para los vecinos.

Comisión Mixta – 18 Mayo de 2017

La señora María Erika Aguilera, informa que, además, asistió a una Comisión Mixta: Hacienda, Social y Deporte, en la cual se presentó una subvención directa para la Junta de Vecinos Unión de Cooperativas, para financiar la participación de un alumno del Colegio Juan Pablo II, en una competencia de Judo, en la Ciudad de México, por un monto de \$ 500.000.

Comisión de Urbanismo

El señor Sergio Concha, informa que la Comisión de Urbanismo ha estado realmente activa durante este mes, ya que, se han realizado cuatro reuniones, además de una visita a la Universidad Adolfo Ibáñez. En dichas comisiones tuvieron la oportunidad de dar sus opiniones diferentes de los distintos planteamientos.

Con fecha 25 de mayo de 2017, se convocó a Comisión de Urbanismo, para examinar la Propuesta Alternativa Trazado Tranvía. El Concejal Carlos Larraín planteó, en esta reunión, que el Alcalde

había condicionado la construcción del tranvía a estudiar economías por altos costos que este significaba para el municipio. Para lo anterior, propuso cambios en el trazado, a objeto de disminuir la longitud de vías, para lo cual propuso que la estación terminal se trasladara de la estación Manquehue a la estación Hernando de Magallanes. Esta proposición contemplaba algunos trazados con curvas pronunciadas, la cual se basaba en tranvías europeos que habrían sido visitados recientemente.

La propuesta fue analizada extensamente por el Director del Proyecto Tranvía, señor Cristián Palacios, quien concluyó que los cambios propuestos no significaban economías importantes al proyecto primitivo.

Durante el debate que se generó por esta propuesta, los representantes del COSOC tuvieron la oportunidad no solo de opinar sobre los cambios propuestos, sino que, además, de dar sus visiones sobre el Proyecto Tranvía, en general. Esto llevó también al señor Pablo De La Llera a hacer una exposición extensa sobre las políticas que se materializaron en el Plan Regulador Comunal, dentro de los cuales estaba el desarrollo de la Avenida Las Condes, sector oriente, a la cual el trazado del tranvía contribuiría decisivamente.

Las exposiciones efectuadas y las opiniones vertidas por los integrantes de esta comisión no agotaron el debate, por lo que, se acordó efectuar una nueva reunión exclusivamente para tratar los fundamentos técnicos que motivaron el trazado del tranvía.

Con fecha 02 de junio de 2017, se convocó a Comisión de Urbanismo, para efecto de revisar los cuestionamientos al Tranvía. Esta comisión se programó para profundizar en los fundamentos que dieron origen al trazado y los costos que representaba para la Municipalidad este proyecto. Sin embargo, dicha reunión fue iniciada comentándose la noticia publicada por el Diario El Mercurio y ratificada por el Gobierno el día anterior, en el Congreso Nacional, durante la Cuenta Pública dada por la Presidenta, quien da la puesta en marcha del proyecto de la nueva Línea 7, la que contaba con financiamiento para el inicio de la ingeniería del proyecto.

El trazado preliminar anunciado impactaba directamente al proyecto del tranvía que justamente estaba en análisis por la comisión.

A pesar del poco tiempo transcurrido, el Director del proyecto, señor Palacios, presenta algunos planos y esquemas en que superpone ambos proyectos y concluye que el trazado de la Línea 7 no perjudicaría la demanda por el tranvía, sino que, por el contrario, ésta se potenciaría.

No obstante lo anterior, ante la posibilidad que los estudios definitivos tuvieran un impacto negativo sobre el tranvía, el señor Palacios hace un análisis de alternativas de trazado, que tuvieran como objetivo preferente, la conectividad interior de la comuna que permitiesen impulsar el desarrollo de nuevos sectores, como por ejemplo, Padre Hurtado y Bilbao.

En estas sesiones, los representantes del COSOC tuvieron la oportunidad de hacer consultas sobre aspectos específicos del proyecto y hacer ver sus puntos de vista sobre la necesidad de dar una mirada global al desarrollo de la comuna, para definir la comuna que queremos.

Todos los asistentes concluyeron que todavía era prematuro hacer un análisis más profundo del impacto que la superposición de estos proyectos generará en el desarrollo inmobiliario y comercial de Avenida Las Condes, por lo que nuevamente se vio la necesidad de concertar una nueva reunión de análisis, con las cifras actualizadas para el nuevo escenario que se proyecta con esta nueva línea. El señor Palacios se comprometió a traer nuevas cifras, en la medida que se vayan aclarando detalles del nuevo proyecto propuesto.

Con fecha 07 de junio del presente, se convocó a una Comisión de Urbanismo, para examinar ¿por qué el Tranvía mejora la ciudad? Esta sesión se inicia con la exposición del señor Palacios, Director del Proyecto Tranvía, en la cual mediante gráficos, cuadros estadísticos y cifras comparativas, hace un completo análisis sobre la influencia, en la congestión y la polución de los diferentes medios de transporte público de una ciudad, como lo son el automóvil, los buses, el tranvía y el metro. En ellos, se compara la cantidad de pasajeros por hora que ellos pueden trasladar, de acuerdo a la capacidad de las redes viales de la ciudad y los diferentes costos operacionales.

El análisis, además, compara la inversión por kilómetro que requiere una vía de metro respecto al tranvía y la relación entre automóviles y buses. Sin embargo, aclara que todos estos medios de transporte no son excluyentes entre sí, sino que forman parte la red general de transporte de la ciudad que requiere de todos ellos.

Finalmente, hace una exposición grafica de la transformación que sufren las ciudades cuando a ellas se van incorporando transportes como el tranvía y el metro y van desapareciendo los automóviles, lo que provoca el mejoramiento de la circulación, del medio ambiente por la disminución de la polución.

Esta última exposición llevó a los consejeros del COSOC, a solicitar al señor Palacios, la posibilidad que en una próxima reunión del COSOC pudiera exponer estos análisis y mostrar las fotos que fueron dejando testimonio gráfico de esta evolución.

La sesión de la Comisión de Urbanismo en la Universidad Adolfo Ibáñez fue realizada por gestiones realizadas por el Consejero Ignacio Salazar, la cual derivó en una invitación a un almuerzo de trabajo realizada por el Director del Centro de Inteligencia Territorial de la Universidad Adolfo Ibáñez, señor Luis Valenzuela.

A esta reunión asistieron, el Concejal Carlos Larraín, el Asesor Urbanista Pablo de La Llera, los Consejeros Ignacio Salazar, Felipe Cádiz, Mauricio Molina y Sergio Concha.

El señor Valenzuela explica que su Centro está formado por un equipo multidisciplinario que les permite abordar diversas realidades y dimensiones que se presentan en los territorios y ciudades. Dentro de sus profesionales destacan arquitectos, economistas, geógrafos y matemático. Además, de manera continua colaboran con ellos académicos de la Escuela de Negocios, Escuela de Gobierno y de la Escuela de Ingeniería de la UAI. Señala, además, que es la única institución que tiene una base de datos de territorialidad de alta calidad con cobertura nacional de 22 principales ciudades de Chile.

Que dentro de los trabajos que está realizando actualmente, asesora a la Municipalidad de Lo Barnechea.

La cantidad de datos que se obtienen del catastro efectuados por este Centro, les permite obtener índices de la más diversa naturaleza, datos que son fundamentales cuando debe hacerse una planificación territorial, que se traduce normalmente en un plan Regulador Comunal, tales como: la accesibilidad a centros comerciales, a lugares de culto, de educación de áreas verdes etc., etc., estos últimos traducidos en m² por habitante, por distancia o por tiempo de recorrido.

La exposición trajo como conclusión la necesidad de contar con las técnicas de investigación que utiliza este Centro, para usarlas en la planificación territorial.

También es importante destacar que los integrantes de la comisión quedaron gratamente impresionados por la exposición y la gentileza de la universidad, para cursar esta invitación, lo que esperan traducir en aportes e ideas para la planificación comunal.

Por otra parte, en la Comisión de Urbanismo, convocada con fecha 30 de mayo del presente, se analiza el estado y avance del Proyecto Parque Los Dominicos. A esta comisión asiste, además, especialmente invitado, don Harold Fritz, Presidente de la Junta de Vecinos Portal de los Dominicos. Dicha Comisión tuvo como objetivo informarse del avance del proyecto de remodelación del Parque los Dominicos. Como este proyecto debe contar forzosamente con la autorización del Consejo de Monumentos Nacionales ha sido de larga tramitación, pero lo único que se puede destacar, es que han llegado a estar de acuerdo en aproximadamente el 90% de su diseño.

El señor Pablo De la Llera expuso el estado actual del proyecto, mostrando los nuevos diseños que han sido acordados, en principio, con el Consejo de Monumentos Nacionales.

En este proyecto actualizado, se destaca la eliminación de los accesos vehiculares desde Camino el Alba; el diseño del paseo peatonal que parte de la estación del metro hasta el portal de la Iglesia; la mantención de la cancha de patinaje y de la feria, pero sobre la cual se plantean diferentes ubicaciones. En este diseño, se mantiene parte de los estacionamientos concentrando su ubicación en el sector sur oriente del parque.

La necesidad de mantener la superficie edificada en el tope del 5% de la superficie total del parque, genera dudas sobre la ubicación definitiva de la feria, para lo cual se plantea usar los estacionamientos para ese efecto los días domingos, de forma de eliminar la actual materialización, ya que ella es considerada superficie construida por las actuales normas.

También, se acordó con el Consejo que el recinto interior de la DECOM, se integre al parque, eliminando los estacionamientos de esa repartición. El tema se debatió ampliamente, pero en atención a que este proyecto no solo depende del municipio, es necesario esperar el acuerdo definitivo que se logre con el Consejo para conocer el proyecto definitivo.

Los integrantes de esta comisión quieren dejar constancia que la invitación del Concejal Carlos Larraín les ha permitido tomar conocimiento de los fundamentos de la planificación urbana que dieron origen al Plan Regulador, a las inversiones en infraestructura vial, a la prolongación del metro hasta los Dominicos, de los estudios que definieron el trazado del Tranvía, y las alternativas que pudieran plantearse sobre este proyecto, sobre el cual, además, tuvieron la oportunidad de opinar, por lo que agradecen al Concejal Carlos Larraín por esta invitación y esperan en el futuro hacer aportes dentro de sus respectivas especialidades a la planificación urbana y al desarrollo comunal.

Concluye diciendo que la labor fue sumamente intensa y de alta participación, en la cual se entregaron opiniones por los distinguidos profesionales que componen la Comisión de Urbanismo.

El señor Antonio Gutiérrez, felicita a todos los miembros de la Comisión de Urbanismo, puesto que han desarrollado una gran labor en esta materia, principalmente, en lo que se refiere al Proyecto Tranvía. Inclusive, cree que es la primera vez que los integrantes del COSOC logran una real participación e interés de otras entidades, como es el caso de la Universidad Adolfo Ibáñez, lo cual fue coordinado por el señor Ignacio Salazar.

Dado lo anterior, reitera sus felicitaciones por la gran dedicación que han mostrado los miembros del COSOC, en materia urbana.

- **Comisión Participación Ciudadana y Comisión de Salud / Medio Ambiente**

El señor Claudio Kerravcic, informa que, en este último mes, ha participado en tres comisiones. La primera se desarrolló con fecha 11 de mayo del presente, a la cual se pudo incorporar una vez iniciada la reunión, dado que tuvo algunos inconvenientes en la recepción, no obstante, también se encontraba presente la señora Nadia Serrano, quién podrá dar cuenta, en mayor detalle, respecto del tema tratado en esa comisión. En lo medular, se trató de una Comisión de Participación Ciudadana, en la cual se informó respecto de una Consulta Vecinal que se contempla efectuar en Villa Barcelona, para efecto de conocer la opinión de los vecinos y determinar los proyectos de infraestructura a ejecutar en dicho condominio.

Asimismo, con fecha 18 de mayo de 2017, asistió a una Comisión de Salud, en la cual se informó acerca de la creación de un miniconsultorio en el sector de Cerro Altar, respecto de lo cual se acordó dejar pendiente dicha materia por alrededor de quince días, para efecto de analizar si era conveniente habilitar un inmueble que no era de propiedad del municipio. De igual forma, en dicha reunión, se examinó la eventual creación de una Farmacia Comunal, respecto de lo cual existen opiniones divididas entre los Concejales. Por tanto, aún se encuentra en estudio si dicha farmacia entregará un beneficio a todos los habitantes de la comuna o sólo a un segmento de ellos.

Con fecha 05 de junio del presente, asistió a una Comisión de Salud, en la cual el Secretario General de la Corporación de Educación y Salud, informó que se encontraba disponible un inmueble en el sector de Los Dominicos, que reunía las condiciones para habilitar un miniconsultorio. No obstante, la opinión mayoritaria es contar con un inmueble de propiedad municipal para habilitar este miniconsultorio.

Además, en dicha reunión, don Ricardo Scaff, Director de Aseo y Ornato, informó que el municipio contemplaba realizar una especie de operativo en Las Condes, para efecto de recolectar elementos reciclables. Lo anterior, implicaba distribuir en todas las viviendas residenciales de la comuna una bolsa reutilizable, de manera que depositaran plástico, cartón, latas y otros elementos reciclables. Asimismo, se contemplaba habilitar Puntos Limpios al interior de todos los condominios que tuviesen interés de asociarse al tema del reciclaje.

- **Comisión Mixta: Hacienda, Social y Deporte – 01 de junio 2017**

La señora Nadia Serrano, informa que, con fecha 01 de junio del presente, asistió a una Comisión Mixta de Hacienda, Social y Deporte, en la cual don Álvaro Fuentes, Secretario de Planificación comunal expuso la segunda modificación presupuestaria, la cual contenía un traspaso de M\$35.000, desde el Ítem “Capacitación del Personal Municipal” a la Asignación “Capacitación de Guardias Municipales de Las Condes”. A modo de antecedente, informa que dicha capacitación será realizada por la Academia AMSZO. Dicha materia fue aprobada por el Concejo Municipal en la misma fecha que fue presentada a la comisión.

- **Sesión Ordinaria del Concejo Municipal – 08 de junio 2017**

La señora Mireya Pérez, informa que, con fecha 08 de junio de 2017, asistió a una Comisión de Hacienda, en la cual se examinó la Modificación Presupuestaria N° 3, la cual contemplaba un traspaso de M\$ 30.000, de la cuenta “Servicios Técnicos y Profesionales”, a la cuenta “Compensaciones por Daños a Terceros y/o a La Propiedad”.

El señor José María Eyzaguirre (Vicepresidente), consulta cuál es la razón del traspaso de esos recursos.

La señora Mireya Pérez, responde que dichos recursos serán destinados al pago de la liquidación del juicio interpuesto en contra de la Asociación Municipal Cerros de Renca, integrado por dieciséis municipios, entre ellos Las Condes, dado que dicho organismo puso término anticipado al contrato celebrado con el propietario del terreno que se utilizaba para la disposición final de residuos sólidos domiciliarios. La justicia falló a favor del propietario de este terreno, don Manfredo Mayol, pero dado que dicho señor falleció, se requiere emitir un vale vista a nombre de la sucesión. Dicha materia fue aprobada por unanimidad del Concejo Municipal.

La señora Nadia Serrano, hace presente que, al parecer, la Modificación Presupuestaria N° 3 fue presentada directamente en una Sesión Ordinaria del Concejo Municipal, no fue examinada previamente en una Comisión de Urbanismo, lo cual le llamó bastante la atención.

- **Comisión del Consejo de Seguridad Pública**

El señor José María Eyzaguirre (Vicepresidente), informa que, con fecha 26 de mayo del presente, participó en la Comisión del Consejo de Seguridad Pública, entidad que se reúne el último viernes de cada mes. En esta oportunidad, se informó que se contemplaba instalar un mayor número de cámaras de seguridad en la comuna de Las Condes, pero éstas cuentan con mayor calidad tecnológica, en términos que permiten captar con una mejor resolución la figura y movimiento. Dichas cámaras serán instaladas en aquellos sectores en que ocurren más actos delictivos.

Por otra parte, en dicha reunión, se dio cuenta de las estadísticas en materia de seguridad. Entre otras cosas, ha habido aumento en los índices de robos en general; hurtos y robos de automóviles. No obstante, existe una disminución de los robos de mayor connotación social, como son los asaltos con violencia al interior de viviendas residenciales.

Asimismo, se informó que se estudiando la creación de una Academia de Inspectores, la que estaría a cargo de la Asociación de Municipalidades Seguridad Zona Oriente (AMSZO), dado que los inspectores municipales no poseen suficientes conocimientos para manejar distintas situaciones, en materia de seguridad. Por consiguiente, la idea es implementar una escuela para capacitar, en mejor forma, a los inspectores, para que desarrollen su labor.

Por otra parte, en esta reunión, se efectuó una exposición por parte de la Brigada de Investigaciones (PDI) y por parte de Carabineros de Chile, respecto al micro tráfico de drogas, lo que ha crecido enormemente en el último tiempo, tanto en los establecimientos educacionales, como en las plazas. No obstante, se informó que producto de la implementación de drones, se han detenido varias personas efectuando micro tráfico. En este contexto, considera importante que los vecinos que tengan conocimiento respecto de los lugares que existe micro tráfico, realicen las denuncias respectivas.

La señora Mónica Gana, hace presente que los acomodadores de autos que trabajan en el sector de la Rotonda Atenas presentan una actitud bastante sospechosa.

La señora Nadia Serrano, informa que cuatro Juntas de Vecinos se organizaron para promover una modernización de la Plaza María Luisa Bombal, puesto que se encontraba empoderada por los narcotraficantes. Hoy día, se han logrado hacer bastantes mejoras a esta plaza, pero eso ha implicado amenazas diarias hacia los dirigentes vecinales.

El señor José María Eyzaguirre (Vicepresidente), sugiere que las Juntas de Vecinos soliciten al municipio que la Plaza María Luisa Bombal sea resguardada por los drones que fueron adquiridos para esos efectos, los que son de gran utilidad.

La señora Nadia Serrano, agrega que, efectivamente, se ha solicitado al municipio que se instale una caseta de seguridad en dicha plaza; además de los drones.

6. VARIOS

a) CONCURSO DE BARRIOS TURÍSTICOS Y PATRIMONIALES DE SANTIAGO

La señora María Carolina Rodríguez, informa que el Pueblito de Artesanos de Los Dominicos participó en el “Concurso de Barrios Turísticos y Patrimoniales de Santiago”, organizado por la Corporación de Turismo de la Región Metropolitana, que busca que el turista que pasa por Santiago disfruten de las actividades que ofrecen las distintas comunas.

El Pueblito de los Dominicos de la comuna de Las Condes resultó el más votado de este concurso ciudadano, lo que, a su juicio, es sumamente importante, dado que compitió con muchos barrios de Santiago, algunos postulados por el Gobierno. Agradece a todos los miembros del COSOC que apoyaron al Pueblito de Artesanos de Los Dominicos, en este concurso.

El premio obtenido está asociado a instalar publicidad en una Estación de Metro, lo cual ayudará a repuntar el turismo del Pueblito de Los Dominicos.

b) CONSULTAS RESPECTO DE REGLAMENTO DE JUNTAS DE VECINOS

La señora Wilfrida Ojeda consulta si puede trasladarse a una Junta de Vecinos que no pertenezca a su unidad jurisdiccional.

El señor José María Eyzaguirre (Vicepresidente), responde que los vecinos deben inscribirse en las Juntas de Vecinos emplazadas en sus unidades territoriales.

La señora Alejandra Alonso, hace presente que, en algunas unidades territoriales, funcionan dos, tres o más Juntas de Vecinos. Por consiguiente, en ese caso, un vecino podría renunciar a su organización e inscribirse en otra Junta de Vecinos existente en su territorio jurisdiccional.

La señora Wilfrida Ojeda, consulta si las Juntas de Vecinos cuentan con facultad para cobrar una cuota de socios a las personas que participan en los Clubes de Adultos Mayores que funcionan en las sedes de estas organizaciones.

El señor José María Eyzaguirre (Vicepresidente), entiende que si dichas personas cancelan una cuota al Club de Adulto Mayor al cual pertenecen, no les corresponde pagar, a su vez, una cuota a la Junta de Vecinos. No obstante, sugiere que a la señora Ojeda que efectúe una consulta formal ante la Dirección de Desarrollo Comunitario.

c) PROXIMA SESION CONSEJO COMUNAL

Se deja constancia en Acta que la próxima sesión ordinaria del Consejo Comunal será convocada con fecha martes 11 de julio de 2017, a las 18:30 horas, en el Salón Plenario del Edificio Consistorial.

El señor José María Eyzaguirre (Vicepresidente), no habiendo más temas que tratar, procede a cerrar la sesión del Consejo Comunal de Organizaciones de la Sociedad Civil.

JORGE VERGARA GOMEZ
Secretaria Municipal

cgce.