

# Mapocho Pedaleable

Consultoría para el diseño arquitectónico de dos dispositivos de acceso.

Informe Etapa 0 / Plan de Trabajo

Corporación Andina de Fomento  
Corporación para el Desarrollo de Santiago  
Ilustre Municipalidad de Providencia  
Ilustre Municipalidad de Santiago  
Corporación Pedaleable

Agosto 2014

# Índice

## 1. Introducción

- 1.1. Antecedentes
- 1.2. Contexto del estudio
- 1.3. Cooperación Técnica
- 1.4. Objetivos del Proyecto
  - 1.4.1. Objetivo General
  - 1.4.2. Objetivos Específicos
- 1.5. Objetivos del Estudio
- 1.6. Contenidos de este informe

## 2. Partes Involucradas

- 2.1. Consultor
- 2.2. Contraparte
- 2.3. Compromisos de las Partes

## 3. Plan de Trabajo

- 3.1 Estructura y Contenido de los Informes
  - 3.1.1. Etapa 1: Anteproyecto
  - 3.1.2. Etapa 2: Proyecto
  - 3.1.3. Etapa 3: Adecuación y Evaluación Definitiva
- 3.2. Programación / Carta Gantt
- 3.3. Estructura de Pagos
- 3.4. Otras Tareas Comprometidas
  - 3.4.1. Publicación Libro Mapocho Pedaleable
  - 3.4.2. Evaluación de Percepción sobre Calidad de Vida

## 4. Evaluación

- 4.1. Criterios de Evaluación
- 4.2. Contraparte Técnica.
- 4.3. Plazos de Evaluación.

## 5. Anexos

- 5.1. Anteproyecto Mapocho Pedaleable, Corporación Pedaleable, 2014.
- 5.2. Evaluación Social Mapocho Pedaleable, SECTRA, 2014.
- 5.3. Proyecto Mapocho 42k, PUC, 2014.

## **1. Introducción**

### **1.1. Antecedentes**

La propuesta conocida como Mapocho Pedaleable se hace pública el año 2011, cuando cerca de 500 ciclistas ingresaron al cauce para recorrerlo en bicicleta, demostrando que era posible recuperar el río Mapocho como un corredor para personas. La iniciativa, promovida entonces por dos arquitectos - Tomás Echiburú y Osvaldo Larraín - encontró eco en la ciudadanía organizada, particularmente en las agrupaciones de ciclistas de Santiago. La ciudadanía se manifestó y encontró apoyo en los gobiernos municipales, de Providencia y Santiago, que han hecho propia esta demanda y asumido un compromiso por llevarla adelante. Así mismo, el Ministerio de Transportes, gracias a un trabajo realizado en conjunto por los fundadores de Corporación Pedaleable y el Centro de Políticas Públicas de la Universidad Católica, destinó recursos mediante una licitación pública, para los estudios técnicos que permitan evaluar la factibilidad y rentabilidad social del Proyecto.

Por su parte, el equipo de diseño de Corporación Pedaleable, presentó el 2013 su propuesta de diseño al Tercer Concurso de Proyectos de Desarrollo Urbano CAF, obteniendo el Primer Lugar. Lo anterior hace posible esta Cooperación Técnica, que tiene como objetivo complementar los avances alcanzados a la fecha, con el diseño arquitectónico en detalle de la propuesta, enfatizando en los accesos al río que se consideran fundamentales para iniciar este proceso de reconquista del Mapocho, para y por los ciudadanos de Santiago.

### **1.2. Contexto del Estudio**

La ciudad de Santiago, inserta en la Región Metropolitana, es la capital de Chile y donde vive más de un tercio de la población nacional. El río Mapocho, su principal curso de agua, es el eje en torno al cual se ha desarrollado históricamente la ciudad. Sin embargo, por más de cien años, el canal del Mapocho ha estado cerrado al público (con la excepción de personas sin hogar que han buscado refugio bajo sus puentes). Todo este tiempo, el torrente ha cargado con el estigma de ser un riachuelo sucio y maloliente, foco de delincuencia y contaminación.

Desde el 2010, las aguas servidas han sido desviadas por un colector y conducidas a una planta de tratamiento, inaugurando la posibilidad de mirar el río con otros ojos y apostar a su recuperación. Sin embargo, el mismo Mapocho que normalmente trae apenas un hilo de agua, en temporadas de fuertes lluvias, puede convertirse en un río indomable, arrasando con todo a su paso. Por lo mismo, la estrategia para su recuperación debe entender y aprovechar las condiciones propias de un torrente cordillerano, operando con la mayor simpleza posible. En este contexto, surge la propuesta de Mapocho Pedaleable, que pretende utilizar el canal del río Mapocho como un corredor urbano para personas que atraviese la ciudad en su tramo más urbano, ofreciendo una infraestructura para transportes no motorizados de alto estándar, como una forma de iniciar un proceso de revaloración social del torrente capitalino.

### **1.3. Cooperación Técnica**

La obtención del Primer Lugar, en el Tercer Concurso de Proyectos de Desarrollo Urbano CAF, por parte de Corporación Pedaleable, dio pie para postular a un convenio de Cooperación Técnica en la modalidad de préstamo no reembolsable, entre la Corporación de Desarrollo de Santiago (CORDESAN) y CAF.

Los fondos obtenidos por CORDESAN, a razón de este convenio, serán destinados íntegramente a la financiar la consultoría a desarrollar por Corporación Pedaleable, para el diseño arquitectónico del proyecto Mapocho Pedaleable y el cofinanciamiento de una publicación con la editorial española ACTAR.

### **1.4. Objetivos del Proyecto**

#### **1.4.1. Objetivo General**

- + Recuperar el río Mapocho como espacio público de libre acceso, para el uso y goce de los santiaguinos.

#### **1.4.2. Objetivos Específicos**

- + Crear una vinculación física entre el nivel de la ciudad y del río, mediante un sistema de accesos prefabricados que permita acceder fluidamente al río por medio de rampas que, a su vez, pueden ser levantadas cuando se pronostique una crecida importante.
- + Crear un corredor para personas, al interior del canal del Mapocho, como una forma de infraestructura continua para medios de transportes no motorizados, de casi 7 kms, que conecte la ciudad sin cruces ni interrupciones.
- + Promover la recuperación del río Mapocho como corredor ecológico urbano, integrándolo a los parques adyacentes y proponiendo un sistema que permita el desarrollo progresivo de la vegetación al interior del canal.
- + Promover un proceso de re-valoración social del río Mapocho, integrándolo al tejido urbano y a la vida cotidiana de los habitantes de Santiago.

### **1.5. Objetivos del Estudio**

- + Complementar el estudio de Evaluación Social, desarrollado por SECTRA, con el diseño arquitectónico, a nivel de anteproyecto, del proyecto Mapocho Pedaleable.
- + Desarrollar, a nivel de detalle, el diseño de arquitectura y especialidades para dos accesos al río; uno emplazado en la comuna de Providencia y el otro situado en la comuna de Santiago.

- + Desarrollar, en conjunto con la editorial ACTAR, una publicación de distribución internacional, sobre el proyecto Mapocho Pedaleable.

## 1.6. Contenidos de este informe

El presente informe, denominado etapa 0, corresponde a la definición del Plan de Trabajo.

En primer lugar, se entrega una definición de las partes involucradas; los beneficiarios y el consultor, con el objeto de definir las responsabilidades y compromisos que debe asumir cada uno.

Luego, se define una metodología y una propuesta de trabajo detallada por parte del consultor, donde se establecen los documentos a entregar, asociados a cada informe, y sus plazos de ejecución.

Finalmente, se definen tanto los criterios y plazos de evaluación, como las personas responsables por parte del beneficiario, que deberán ejercer la labor de contraparte técnica ajustándose a lo convenido en el presente informe.

## **2. Partes Involucradas**

### **2.1. Consultor**

La presente consultoría será realizada por Corporación Pedaleable - en adelante, El Consultor -, para el desarrollo del diseño urbano y arquitectónico del proyecto Mapocho Pedaleable, que el mismo equipo ha impulsado los últimos tres años y cuyo diseño, a nivel de anteproyecto, ha obtenido el primer lugar en el Tercer Concurso Internacional de Proyectos de Desarrollo Urbano CAF 2013.

Será responsabilidad del Consultor, el desarrollo de todos los documentos señalados en el presente informe, para lo cual podrá subcontratar a los especialistas necesarios para dar cumplimiento a lo señalado. Así mismo, El Consultor, será responsable de cumplir los plazos establecidos en el plan de trabajo.

### **2.2. Contraparte**

La contraparte, técnica y administrativa, estará compuesta por una mesa que incluirá un representante de cada parte involucrada, a saber; La Corporación para el Desarrollo de Santiago; la Ilustre Municipalidad Providencia; y la Ilustre Municipalidad de Santiago. Cada una de las instituciones mencionadas, deberá definir un único representante, quien será el responsable de evaluar, aprobar y firmar los informes desarrollados por El Consultor. Sin perjuicio de lo anterior, cada institución podrá disponer de un equipo técnico para formular observaciones y solicitar correcciones a los informes.

### **2.3. Compromisos de las Partes**

a. La Corporación para el Desarrollo de Santiago (CORDESAN), se compromete a:

- + Utilizar los US\$ 130.000.-, entregados por parte del Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), para la contratación de los servicios profesionales de la “Corporación Pedaleable”, distribuyéndose en partes iguales para el estudio de componentes fundamentales para el proyecto, “**Mapocho Pedaleable**”, en las comuna de Santiago y Providencia, según se especifica en la descripción de la consultoría técnica.
- + Entregar todo el apoyo técnico y administrativo necesario para el cumplimiento de los términos de la consultoría postulada a los fondos de la CAF.

b. La Corporación Pedaleable, se compromete a:

- + Prestar la totalidad de los servicios y entrega de productos señalados en la descripción del estudio presentado por la CORDESAN, para el financiamiento de la CAF.

- + Obtener el permiso de edificación -por parte de las Direcciones de Obras Municipales de Santiago y Providencia- para cada uno de los accesos.
- + Someter la totalidad de los productos y servicios generados en el estudio a aprobación por parte de las municipalidades de Santiago y Providencia, a través de los V°B° de cada Secretaría Comunal de Planificación, representadas por sus Directores o quienes ellos designen para estos fines. Sólo se entenderá por entregados dichos productos y servicios cuando ambas Direcciones hayan dado su V°B° por escrito.
- + Elaborar un Libro, en conjunto con la editorial ACTAR, respecto al proyecto “**Mapocho Pedaleable**”.

c. La Ilustre Municipalidad de Santiago, y la Municipalidad de Providencia, se comprometen a:

- + Disponer la dedicación de todos los equipos de profesionales municipales que sean necesarios para hacer de contraparte técnica al trabajo desarrollado por la “Corporación Pedaleable”.
- + Organizar con cargo a cada municipio, y en coordinación con Corporación Pedaleable, las instancias de participación ciudadana señaladas en la postulación de fondos a la CAF.
- + Gestionar la postulación a fondos o presentación de proyectos a diversos organismos y fuentes de financiamiento que permitan la ejecución de los diseños desarrollados por la “Corporación Pedaleable”.

### **3. Plan de Trabajo**

El foco de la consultoría, está basado en la necesidad de complementar los estudios de SECTRA, para abordar temas que no están siendo cubiertos y son fundamentales para un proyecto urbano complejo como es el Mapocho Pedaleable.

Al equipo base de Corporación Pedaleable, compuesto principalmente por arquitectos y sociólogos, se sumarán - vía subcontratación - profesionales de nivel para cubrir cada una de las especialidades requeridas.

La presente consultoría comprende el proyecto completo de dos de los accesos contemplados en la propuesta original (anexo 6.1), para ser ejecutados por los municipios el 2015.

El desarrollo del proyecto de arquitectura detallada, para ambos accesos, incluye las especialidades de: topografía y mecánica de suelos; cálculo estructural; ingeniería eléctrica y sanitaria; paisajismo; iluminación; gestión de uso y medición de impacto del proyecto. Adicionalmente, se considera un proceso de participación ciudadana paralelo, desarrollado por ambos municipios, con el apoyo y coordinación del equipo de Pedaleable, para garantizar la validación social del diseño definitivo.

Se espera que el resultado del estudio propuesto le sirva a los municipios para complementar y/o contrarrestar las falencias que pueda tener el estudio licitado por SECTRA. Así los municipios podrán presentar, en conjunto, el resultado del proceso a los ministerios correspondientes, para solicitar que se recojan los aspectos claves del diseño que han sido declarados como relevantes por la comunidad y los municipios, en vías de su pronta ejecución.

Gracias a los aportes y compromisos celebrados, se ha elaborado una propuesta de trabajo - definida en estructura, plazo y contenido- para el desarrollo del proyecto acorde a la disponibilidad presupuestaria y a las capacidades de cada una de las partes.

El proceso de diseño, incluido especialidades, será liderado por El Consultor, quien deberá administrar los recursos y responder con lo ofertado para cada informe. A su cargo están las tareas de coordinación general de los estudios y la presentación de informes consolidados ante la contraparte técnica, que deberá revisar, observar y aprobar dichas entregas.

#### **3.1. Estructura y Contenido de los Informes**

El trabajo a desarrollar se estructurará en tres etapas sucesivas, cada una vinculada a la entrega de un informe.

Los contenidos generales de la etapa y la definición detallada de las tareas comprendidas, se desglosan a continuación:

##### **3.1.1. Etapa 1: Anteproyecto**

A partir de la revisión de los anexos relevantes, se preparará un anteproyecto de los pabellones de acceso -enfocado en el sistema estructural, emplazamientos propuestos y programas posibles- que



será sometido a discusión de los aspectos claves para las partes involucradas. Serán evaluadas, a nivel ciudadano y técnico, las opciones de; ubicación, uso y diseño, en pos de definir una alternativa validada y factible para desarrollar el proyecto definitivo.

El anteproyecto considera, al menos, los siguientes contenidos:

- + Arquitectura Básica; Plantas, Cortes y Elevaciones Generales. Esc: 1:500 / 1:200
- + Imágenes y modelos digitales simples.
- + Especificaciones preliminares de materiales, sistemas constructivos y terminaciones.

Al finalizar esta etapa será ingresado el expediente de solicitud de anteproyecto municipal, tanto en Santiago como en Providencia, cumpliendo con los requisitos de contenido y forma, por parte de cada Dirección de Obras Municipales.

De modo complementario, el informe contendrá: a) los resultados de la participación ciudadana y b) pautas y criterios sobre el proyecto general, la propuesta de gestión de uso del proyecto, la propuesta para estimación de costos de la construcción proyecto y las especialidades involucradas.

### **3.1.2. Etapa 2: Proyecto**

Esta etapa contempla todo el desarrollo del expediente de proyecto con miras a la licitación y la solicitud del permiso de edificación. En esta etapa se generará un expediente con los planos definitivos de arquitectura y especialidades requeridos para tales propósitos.

El proyecto de Arquitectura considera, al menos, los siguientes contenidos:

- + Plantas, Cortes y Elevaciones de Arquitectura Básica. Esc: 1:100, 1:50
- + Planos de Arquitectura de Núcleos. Esc: 1:50, 1:20, 1:10
- + Planos de Arquitectura de Subcontratos. Esc: 1:50, 1:20
- + Planos de Arquitectura de Detalles. Esc: 1:50, 1:20, 1:10
- + Imágenes y modelos detallados.
- + Especificaciones Técnicas detalladas de ejecución.

Al finalizar esta etapa será ingresado el expediente de solicitud de permiso de edificación municipal, tanto en Santiago como en Providencia, cumpliendo con los requisitos de contenido y forma, por parte de cada Dirección de Obras Municipales.

Adicionalmente, esta etapa contempla; por una parte, la estimación de costos de la construcción del proyecto, con un margen de error inferior al 10%; y por otra parte, los proyectos completos de especialidades, según los requerimientos de las Direcciones de Obras Municipales para obtener el



profundidad: Criterios de diseño, anteproyecto y proyecto definitivo. A continuación se explica que incorpora cada uno:

- (1) Criterios de diseño: Entrega recomendaciones, pautas y estándares que guiarán el desarrollo del proyecto posterior.
- (2) Anteproyecto: Entrega la planimetría básica, que permita localizar, cuantificar y coordinar los elementos que componen la arquitectura y las especialidades.
- (3) Proyecto definitivo: Entrega el expediente completo, con la planimetría general y de detalle, las especificaciones técnicas y otros documentos que permitan cubicar, presupuestar y aprobar el proyecto en su emplazamiento final, enviándolo a licitación.

### **3.3. Estructura de Pagos**

Conforme a lo establecido en la Cláusula V del Convenio de Cooperación Técnica, cada informe elaborado por Corporación Pedaleable está asociado a un pago, que será canalizado a través de CORDESAN, correspondiente a un porcentaje del total expresado de la siguiente manera:

- + Veinte por ciento (20%) equivalente a la cantidad de veintiséis mil dólares de los Estados Unidos de América (USD 26.000,00), contra entrega del primer informe de avance, denominado etapa 0.
- + Treinta por ciento (30%) equivalente a la cantidad de treinta y nueve mil dólares de los Estados Unidos de América (USD 39.000,00), contra la entrega del anteproyecto;
- + Treinta por ciento (30%) equivalente a la cantidad de treinta y nueve mil dólares de los Estados Unidos de América (USD 39.000,00) contra la entrega del proyecto definitivo; y
- + Veinte por ciento (20%) equivalente a la cantidad de veintiséis mil dólares de los Estados Unidos de América (USD 26.000,00), contra entrega de la adecuación y evaluación definitiva del proyecto.

### **3.4. Otras Tareas Comprometidas**

#### **3.4.1. Publicación Libro Mapocho Pedaleable**

La Corporación Pedaleable ha suscrito un compromiso con la editorial española ACTAR -una de las más importantes en el ámbito de la arquitectura y el diseño urbano-, para la publicación de un libro de distribución internacional sobre el proyecto Mapocho Pedaleable.

Para el caso y como solicitud de la editorial, parte de los recursos solicitados a CAF irán destinados a co-financiar esta publicación, cuyo principal objetivo es mostrar al mundo el proceso -con sus hitos, desafíos y dificultades- y la metodología utilizada, para pasar de una idea albergada inicialmente en

las bases sociales a un proyecto urbano que cada día reúne más adeptos e involucra a nuevos actores -nacionales e internacionales-, en pos de un bien común. Se espera que esta publicación pueda servir de herramienta para replicar esta experiencia en otras intervenciones de alcance metropolitano, principalmente en el contexto latinoamericano. Para esto se recopilará material del archivo -escrito, planimétrico y audiovisual- y se llevarán a cabo una serie de entrevistas que permitan reconstruir la cronología del proyecto y convocar nuevas visiones acerca de éste. En otras palabras, un manual que permita navegar en las difíciles aguas del espacio y gestión de suelo público.

### 3.4.2. Evaluación de Percepción sobre Calidad de Vida

La importancia de realizar un estudio evaluativo respecto a las intervenciones que se desarrollarán bajo el Proyecto Mapocho Pedaleable radica en que permitirá obtener información relevante a nivel de las percepciones de los potenciales usuarios del proyecto respecto a la incidencia en su calidad de vida. Se contempla el desarrollo de una evaluación de percepciones del proyecto “Mapocho Pedaleable”, lo que implica evaluar la percepción de los posibles usuarios, organizaciones comunitarias y actores claves respecto a los efectos que el proyecto puede tener sobre su calidad de vida. Especialmente considerando que el uso de espacios públicos se vincula con el aumento de las oportunidades de inclusión social.

Dado que la variable calidad de vida es un concepto multidimensional y de alta complejidad, para esta evaluación se considerará en su **dimensión objetiva** (enfocado en lo económico y social desde lo cuantificable y medible. Hay un intento por *generar condiciones* para que aparezca el sujeto y promover la participación) y **la subjetiva** (enfocado en el bienestar y la felicidad, asociando al valor que le da cada persona a su entorno y su vida. Hay intento por relevar al sujeto desde sí mismo). Por tanto, la evaluación se desglosará, por una parte, en una dimensión funcional/objetiva que reúne las siguientes sub-variables: a) percepción sobre tema económico; b) sobre tiempos utilizados; c) seguridad del trayecto. Y por otra, en una dimensión simbólica/subjetiva que reúne las siguientes sub-variables: a) percepción sobre el uso del espacio público; b) sobre esparcimiento y recreación; c) sobre bienestar subjetivo asociado al uso del espacio público. Por último, se tomará la variable uso del espacio público de modo transversal a las mediciones anteriores, operacionalizándola bajo criterios de inclusión social a nivel comunal.

De este modo, al finalizar esta evaluación a partir de las intervenciones proyectadas para el 2014, se puede establecer una propuesta metodológica que sostenga técnicamente una medición de impacto al concretarse la construcción del proyecto “Mapocho Pedaleable” durante el año 2015. Así, se podrá medir su impacto ‘antes-después’ de la construcción con una misma población evaluada a nivel de la calidad de vida en las variables antes descritas que enriquecen su impacto urbano en la ciudad de Santiago.

## 4. Evaluación

### 4.1. Criterios de Evaluación

El anteproyecto realizado hasta la fecha por Corporación Pedaleable ha sido premiado, nacional e internacionalmente, por la calidad de su diseño. Así mismo, ha sido expuesto en diversas instancias recibiendo un transversal apoyo ciudadano. Dicho lo anterior, el desarrollo futuro del proyecto parte de la base del anteproyecto existente y las modificaciones que puedan surgir tendrán relación con los requerimientos estructurales, programáticos o de emplazamiento. El proyecto será evaluado técnicamente por las contrapartes ya definidas y socialmente por la ciudadanía en las instancias que definiremos en conjunto con ambos municipios. Desde el punto de vista técnico, la evaluación que deberán realizar las contrapartes dice relación con el cumplimiento de los objetivos del estudio y del contenido propuesto para cada informe. Finalmente, el objetivo central de la evaluación técnica está relacionado con la obtención de los permisos necesarios para poder licitar y ejecutar la obra.

### 4.2. Contraparte Técnica

Como se ha anticipado, la contraparte técnica estará compuesta por una mesa tripartita integrada por; los municipios de Santiago y Providencia; y CORDESAN.

Cada una de las instituciones involucradas ha designado un único responsable para hacer de contraparte técnica y visar los documentos para ser remitidos a CAF. Sin perjuicio de lo anterior, cada institución podrá formar internamente una comisión evaluadora, a cargo de revisar los informes y emitir observaciones.

Los responsables del estudio, en cada una de las instituciones mencionadas son los siguientes:

- + Por parte de la Corporación de Desarrollo de Santiago (CORDESAN), el encargado es: **la Sra. Ivania Goles, rut XX.XXX.XXX-X, cargo, etc.**
- + Por parte de la Ilustre Municipalidad de Santiago, el encargado es: **la Sra. Gabriela Elgueta, rut XX.XXX.XXX-X, SECPLA de Santiago, etc.**
- + Por parte de la Ilustre Municipalidad de Providencia, el encargado es: **el Sr. Nicolás Valenzuela Levi, rut XX.XXX.XXX-X, SECPLA de Providencia, etc.**

### **4.3. Plazos de Evaluación**

Los Plazos de Evaluación se consideran en directa relación con el tiempo de desarrollo de los informes y se expresan en la carta gantt (3.2). Se consideran dos semanas corridas para el primer informe de Anteproyecto; cuatro semanas corridas para el segundo informe de Proyecto; y dos semanas corridas para el último informe, de adecuación definitiva para licitación.

Las observaciones enviadas por la contraparte serán consolidadas y adjuntadas en cada informe, para ser recogidas durante el desarrollo de la etapa siguiente. En caso de no recibir observaciones en los plazos señalados, el informe podrá considerarse aprobado por las partes.

## 5. **Anexos**

Al presente informe se adjuntan una serie de estudios, los que se constituyen en material de gran relevancia, para el desarrollo del proyecto Mapocho Pedaleable, en el contexto de la presente consultoría.

A continuación se describen sucintamente los antecedentes anexados, de manera de evidenciar que contenido particular de estos estudios fue considerado relevante para el desarrollo del presente estudio:

### 5.1. **Anteproyecto Mapocho Pedaleable**

El proyecto Mapocho Pedaleable y su proceso de diseño, ha pasado por varias etapas hasta llegar a su estado actual. Si bien el partido general ha sido siempre el mismo, siendo aprobado y validado en varios niveles, los sistemas de acceso han variado su diseño para ajustarse a un contexto delicado y salvar problemas como pueden ser; las crecidas del río; los ductos de aguas servidas; y la arborización existente en los parques, entre otras particularidades.

A la luz del desarrollo del proyecto, se realizó una revisión del anteproyecto existente, especialmente en lo referido a los sistemas de acceso.

Se propondrán y evaluarán: alternativas de rampas y escaleras de distintas dimensiones, bajo la misma lógica constructiva, para escoger la mejor alternativa a cada emplazamiento; alternativas para el sistema de elevación de la rampa; los posibles programas asociados al sistema de acceso y sus requerimientos para operar.

Entre los más relevante para esta consultoría se destacan los siguientes insumos, adjuntados como anexo:

- + Planimetría Referencial
- + Presentación Mapocho Pedaleable
- + Descripción General del Proyecto

### 5.2. **Evaluación Social Mapocho Pedaleable, SECTRA**

Actualmente SECTRA se encuentra desarrollando un estudio de gran relevancia para el proyecto. Hasta la fecha se han recibido dos informes, que contienen información valiosa para el proceso de diseño y que serán revisados por nuestro equipo para adoptarlos, utilizarlos, corregirlos y/o modificarlos. Entre los más relevante para esta consultoría se destacan los siguientes insumos, adjuntados como anexo:

- + Modelo de Gestión y Operación
- + Levantamiento Topográfico

- + Ubicación de Accesos
- + Mediciones de flujos

### 5.3. Mapocho 42K

El proyecto Mapocho 42K, actualmente en ejecución, consiste en el acondicionamiento de la ribera sur del río Mapocho a lo largo de su paso por la ciudad de Santiago, con un ciclopaseo de uso público y de esparcimiento. Se propone que este recorrido conecte todos los parques y áreas verdes ya existentes o potenciales, y los relacione con otros parques o paseos cercanos, en una continuidad paisajista que acompañe el torrente desde su entrada al valle en la plaza San Enrique, al pie de la cordillera, hasta el aeropuerto en el límite poniente de la comuna de Cerro Navia, en una extensión de 32 kms, para luego extenderse hasta la comuna de Pudahuel, con una extensión total de 42 kms.

Hemos sostenido reuniones con el equipo de Mapocho 42K, para evaluar los puntos de encuentro entre los accesos de Mapocho Pedaleable y el trazado del ciclopaseo a nivel de parques. En conjunto hemos concluido que ambos proyectos son complementos para el mismo eje y se crea una sinergia positiva en la coexistencia de ambos. En específico los puntos donde se consideran los primeros accesos piloto de Mapocho Pedaleable, no presentan conflicto ni intersección alguna con el trazado de Mapocho 42K. De todos modos, como anexo, se adjunta lo siguiente:

- + Planimetría General de Arquitectura