



II SEMINARIO **SANTIAGO,** DESDE LA CIUDAD DE BENJAMÍN VICUÑA MACKENNA

A LOS **DESAFÍOS** DEL SIGLO XXI

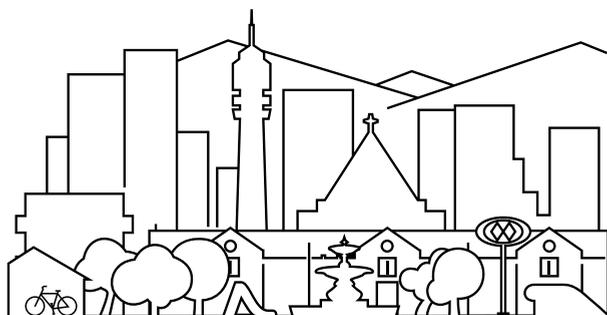
Museo Nacional Benjamín Vicuña Mackenna

dibam
DIRECCIÓN DE BIBLIOTECAS
ARCHIVOS Y MUSEOS



EL MUSEO BENJAMÍN VICUÑA MACKENNA

da cuenta del desarrollo y planificación de la ciudad de Santiago por medio de la vida y obra del historiador, político y exintendente Benjamín Vicuña Mackenna (1831-1886), quien tuvo un rol fundamental en el desarrollo urbano de esta ciudad. El edificio que alberga al Museo se ubica en el mismo lugar donde estuvo su casa quinta. En la actualidad, del inmueble original, construido en 1872, queda solo el edificio exterior, donde se encontraba su sala de trabajo, su biblioteca y archivo, declarado Monumento Nacional en 1992.



II SEMINARIO **SANTIAGO,**

DESDE LA CIUDAD DE
BENJAMÍN

**VICUÑA
MACKENNA**

A LOS **DESAFÍOS** DEL SIGLO XXI

Museo Nacional Benjamín Vicuña Mackenna

DIRECCIÓN DE BIBLIOTECAS, ARCHIVOS Y MUSEOS

Representante Legal

Alan Trampe T.

Dirección Editorial

María José Lira G.

Edición

María José Lira G.
Solmaría Ramírez A.

Transcripción de textos

Natalia Castillo B.

Diseño y diagramación

Guillermo Negrón P.

Organizadores

Museo Benjamín Vicuña Mackenna, DIBAM
Consejo de Monumentos Nacionales, DIBAM
Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile
Centro del Patrimonio Cultural, Pontificia Universidad Católica de Chile
Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile

Colaboradores

Escuela de Arquitectura, Universidad Diego Portales

**II Seminario “Santiago, desde la ciudad de Benjamín Vicuña Mackenna
a los desafíos del siglo XXI”**

Registro de Propiedad Intelectual N° 248.810
ISBN: 978-956-244-306-7

Ninguna sección de este libro puede ser reproducida sin permiso por escrito del Museo Nacional Benjamín Vicuña Mackenna.

Todas las fotografías e imágenes que aparecen en este libro son responsabilidad de quienes las utilizaron en sus exposiciones.

Prohibida su venta.

Impresión

Andros Impresores
1ª Edición / diciembre 2014 / Santiago de Chile
Se imprimieron en esta edición 900 ejemplares.

Museo Nacional Benjamín Vicuña Mackenna, DIBAM
Diciembre 2014
Av. Vicuña Mackenna 94, Providencia
Santiago de Chile
Teléfono: (56)222229642
www.museovicunamackenna.cl

7 PRESENTACIÓN

Mesa 1

11 ¿QUÉ ENTENDEMOS POR POLÍTICA URBANA Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA?

- 13 Alfredo Rodríguez
- 23 Camilo Arriagada
- 31 Marcelo Martínez
- 43 Comentarios y preguntas del público

Mesa 2

49 SANTIAGO Y SU ENTORNO GEOGRÁFICO, ¿CONFLICTO O BENEFICIO?

- 51 María Isabel Pavez
- 57 Bernardo Valdés
- 63 Comentarios y preguntas del público

Mesa 3

69 MOVILIDAD EN CRISIS, ¿CÓMO LO SOLUCIONAMOS?

- 71 Leonardo Basso
- 79 Lake Sagaris
- 87 Louis de Grange
- 95 Comentarios y preguntas del público

Mesa 4

101 SANTIAGO, ¿UNA CIUDAD SIN PAISAJE?

- 103 Carolina Devoto
- 117 Paula Aguirre
- 125 Fundación Santiago Cerros Isla, Dominique Mashini y Antonia Besa
- 135 Sandra Iturriaga
- 145 Comentarios y preguntas del público

II SEMINARIO SANTIAGO, DESDE LA CIUDAD DE BENJAMÍN VICUÑA MACKENNA A LOS DESAFÍOS DEL SIGLO XXI

¿Qué importancia tiene la reflexión al habitar un espacio, un territorio? ¿Cuánto necesitamos los santiaguinos cuestionar nuestra ciudad?

¿Cuál es el rol de las instituciones públicas en este debate? ¿Cómo vinculamos e incorporamos el ideario urbano de Benjamín Vicuña Mackenna a las problemáticas actuales? ¿Cómo un Museo, mediante sus colecciones, participa junto a la comunidad en este proceso? Y una vez que el análisis ya está en marcha, ¿Cómo llegamos a la acción?

Estas y muchas otras son algunas de las interrogantes que llevaron al equipo del Museo Benjamín Vicuña Mackenna a continuar con este seminario y realizar en el año 2013 la segunda versión de esta actividad junto con la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile, el Consejo de Monumentos Nacionales, la Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos y el Centro del Patrimonio Cultural de la Pontificia Universidad Católica de Chile, junto

al patrocinio de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Diego Portales.

Así, por segundo año consecutivo, el Museo Benjamín Vicuña Mackenna invitó a la comunidad en general y a especialistas del área a un espacio abierto de conversación y debate en torno a la problemática actual de las grandes ciudades, en particular Santiago. Si bien en el siglo XIX, Santiago contaba con características diferentes a las de esta década, hoy en día es innegable que el legado y las obras proyectadas por Benjamín Vicuña Mackenna (Intendente de Santiago 1872-1875) son parte de la ciudad actual. Las obras que realizó y proyectó aún se pueden apreciar en la ciudad y son parte de nuestro patrimonio, aunque la mayoría de los habitantes de Santiago lo desconoce. Su idea de ordenamiento, modernización y regeneración de la urbe, así como sus obras de mejoramiento del espacio urbano, se conjugaron en la creación de lo que hoy es el casco histórico de la capital. Por

medio de la mirada de diferentes profesionales el “II Seminario Santiago, desde la ciudad de Benjamín Vicuña Mackenna a los desafíos del siglo XXI” buscó reflexionar sobre los costos sociales, económicos y políticos vinculados al plan de Vicuña Mackenna mediante temas relacionados con participación ciudadana, paisaje geográfico y movilidad, con un único objetivo: continuar participando del proyecto de ciudad en el que queremos vivir.

Con este propósito comenzamos el año 2012 a reunir en el Museo a diferentes especialistas y ciudadanos abordando temáticas como la disgregación, el goce y la ciudad del futuro. Esta vez, durante cuatro jueves de noviembre de 2013, se invitó a los asistentes a reflexionar en torno a las preguntas “¿Qué entendemos por política urbana y participación ciudadana?”, “Santiago y su entorno geográfico, ¿Conflicto o beneficio?”, “Movilidad en crisis, ¿Cómo lo solucionamos?” y “Santiago, ¿una ciudad sin paisaje?”.

Respondieron y analizaron estas interrogantes los representantes ciudadanos Lake Sagaris, Marcelo Martínez, Alfredo Rodríguez; los académicos Paula Aguirre, Carolina Devoto, Camilo Arriagada, María Isabel Pavez; los representantes de diversas instituciones gubernamentales y privadas Sandra Iturriaga, Bernardo Valdés, Louis de Grange, Leonardo Basso; y encargados de instituciones como Cerros Islas. Además, se contó en las cuatro jornadas con un público participativo y crítico, que en total sumaron más de cuatrocientos asistentes que aportaron con sus diversas miradas, cuestionamientos y sueños respecto del territorio que habitan día tras día.

Conscientes de la importancia de registrar el análisis realizado tanto por los especialistas como por el público, es que la edición de este libro recopilatorio se convirtió en un proyecto fundamental que entrega continuidad al seminario y la posibilidad de extender la reflexión a otros espacios e instancias. Finalmente, estamos seguros de que el estudio y aporte en torno a la urbe, es posible y necesario en un Museo cuya línea editorial se basa en la ciudad y su desarrollo, volviéndose un espacio vivo y participativo al incorporar para ello a la comunidad y sus ciudadanos.

María José Lira G.
Solmaría Ramírez A.

Mesa 1

**¿QUÉ ENTENDEMOS POR POLÍTICA URBANA
Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA?**



ALFREDO RODRÍGUEZ

Arquitecto, Universidad Católica de Valparaíso. Master City Planning, University of Yale. Director SUR Corporación de Estudios Sociales y Educación. Experiencia sobre políticas urbanas, vivienda social, violencia urbana y género, organizaciones urbanas, y planes de desarrollo local y regional. Ha sido vicepresidente del Colegio de Arquitectos de Chile, forma parte de Comités Editoriales de varias revistas de la Región y ha publicado libros y artículos.

¿POLÍTICA URBANA Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA?

Al recibir la invitación a participar en la segunda versión del seminario “Santiago, desde la ciudad de Benjamín Vicuña Mackenna a los desafíos del siglo XXI”, en la sesión ‘Qué entendemos por política urbana y participación ciudadana’, estuve algún tiempo tratando de pensar o imaginar qué podía decir respecto de políticas urbanas y participación ciudadana. Mi problema es que, aquí y ahora, en nuestro Santiago del siglo XXI, tengo dudas respecto de ambos temas. Porque ¿de qué hablamos cuando hablamos de políticas y participación, o de urbanismo y ciudadanía, en el Chile de hoy? Son asuntos en los que no quisiera incursionar desde una perspectiva abstracta, porque en principio todos estamos de acuerdo en que hay políticas urbanas y hay participación ciudadana, pero posiblemente estamos hablando de cosas muy diferentes, ya sea que nos estemos

refiriendo a lo que quisiéramos que significasen, a los contenidos que les asignan las normativas urbanas, o a lo que la política urbana y participación ciudadana “realmente existentes” son. Por esto, opté por un enfoque descriptivo: a lo que quiero referirme es a procesos que están ocurriendo hoy en día en la ciudad de Santiago, que considero muy importantes, y sobre los cuales no se conversa lo suficiente.

Para evitar los equívocos que siempre surgen cuando se discute sobre lo que ocurre en las ciudades y se dice “pero el Estado debe” o “de acuerdo con la normativa” –y cuando a menudo sucede que nos referimos a situaciones en que el Estado no quiere y la normativa no permite–, quiero, en esta ocasión, situarme en el plano de lo que son las políticas urbanas y la participación ciudadana en el día a día en el cual se van construyendo las ciudades en nuestro país. Así, quiero que conversemos sobre la práctica cotidiana del urbanismo y de los

espacios de participación ciudadana, no sobre lo que nos gustaría que fuese o creemos que debería ser. Para ello, quiero revisar cómo ha crecido Santiago en el último tiempo en cuanto a los metros cuadrados construidos; las políticas urbanas aplicadas en Chile, que podríamos llamar “urbanismo a la carta”; tres situaciones vinculadas a políticas o problemas urbanos en las que la participación ciudadana es ignorada o considerada irrelevante, las cuales nos llevan a una reflexión sobre la distancia entre discurso y realidad; y, para terminar de manera positiva, un caso en Santiago de defensa de un barrio.

CÓMO CRECE SANTIAGO

Santiago ha cambiado en los últimos veinte años. Obviamente se ha construido mucho, por supuesto eso que denominan “la mancha urbana” se ha expandido (tautológicamente) como una mancha de aceite. Según el Instituto Nacional de Estadísticas (INE), en el periodo entre 1990 y 2011 se aprobó la edificación de cerca de un millón de unidades de viviendas entre casas y departamentos (981.635 unidades), con un total de 72 millones de metros cuadrados. Y si se toma en cuenta el total de la edificación –esto es, la destinada a vivienda más la de comercio, servicios, industrias y otros– se alcanza un total de más de 110 millones de metros cuadrados para el periodo en la ciudad. Estamos hablando, entonces, de un lapso en el cual el sector inmobiliario y de la construcción se ha constituido como un actor de primera importancia en el desarrollo de la ciudad, y se ha producido un reordenamiento espacial de residencias, empleos, trabajos, centralidades y subcentralidades, vialidades y aglomeraciones.



Zonas de Santiago según metros construidos y porcentaje de población en relación con la RM (1999-2011). Zona 1: 45,9 m² / 17,2% población; Zona 2: 31,1 m² / 36,7% población; Zona 3: 23,0 m² / 46,1% población.

La información de los permisos de edificación también permite advertir que la mancha urbana no se extiende de igual manera y con la misma intensidad en todas las comunas de la ciudad. La actividad de edificación se ha ido concentrado en determinadas zonas, y variando sus ofertas de acuerdo con una fragmentación de mercados según tipos, tamaños y calidad: se ha concentrado en la Zona 1 (siete comunas, con el 17,2% del total de la población), sectores de más altos ingresos, con casi la mitad de metros

cuadrados construidos entre 2000 y 2011¹. Así, la revisión de los últimos veinte años muestra que, cuando alguno de los fragmentos del mercado de la construcción sensibles al financiamiento por medio de políticas públicas se ve agotado –por ejemplo, el de la vivienda social–, la actividad de la construcción se concentra en determinadas zonas de la ciudad, orientándose hacia nuevos segmentos. En el centro han proliferado los edificios de departamentos en altura; a lo largo del eje Providencia-Vitacura, los centros comerciales, de servicios, de oficinas aspirantes a los signos de la modernidad; y en las periferias, las poblaciones de siempre, pero algunas, esta

vez, invadidas a trechos por reductos enrejados para clases medias pudientes, o casi.

Lo que esta historia de metros cuadrados y números de unidades construidas no menciona es, sin embargo, la estela de efectos urbanos y sociales que deja la actividad de la edificación cuando interviene en determinadas zonas de la ciudad, agota sus posibilidades, y la abandona en búsqueda de terrenos más baratos o nuevos subsidios. Es lo que ha ocurrido con los grandes conjuntos de viviendas sociales construidos en la periferia sur de la ciudad. Hasta época muy reciente, esos efectos no han sido preocupación



Viviendas en demolición Villa El Volcán II, comuna de Puente Alto, 2014.

1 *La Zona 1, compuesta por siete comunas: el centro de la ciudad (la comuna de Santiago) y las comunas de Las Condes, Vitacura, Providencia, Lo Barnechea, Ñuñoa y La Reina. La Zona 2, esto es, la periferia sur y sur poniente; compuesta por seis comunas: La Florida, Puente Alto, San Bernardo, Maipú, Pudahuel y Quilicura. La Zona 3, compuesta por las restantes veintitrés comunas en las cuales las tendencias de crecimiento, sea en metros cuadrados o unidades de vivienda aprobadas, ha sido menor.*

pública, pese a que entre ellos se cuentan situaciones tan graves como la que describe *The Clinic*: “Bajos de Mena, el gueto más grande de Chile construido sobre, y en las inmediaciones, de un antiguo vertedero. Sin consultorios, comisarías, bomberos, farmacias, jardines infantiles y colegios. Aquí fueron repartidas 122 mil personas en una superficie de 600 hectáreas,

similar a la población de todo Curicó, con una tasa de densificación que promedia los 450 habitantes por hectárea”².

Casos como ese –véase también Villa El Volcán I, II y III– nos muestran que esta ciudad realmente existente ha crecido básicamente siguiendo las iniciativas de las empresas inmobiliarias, del mercado, y sin mayor participación ciudadana real. Pero esto no quiere decir que no haya habido planificación urbana: esa es la planificación realmente existente.

EL “URBANISMO A LA CARTA”

En España usan el término “urbanismo a la carta” para describir el tipo de urbanismo que realizan algunas autoridades y equipos municipales encargados del desarrollo de la ciudad, que hacen ciudad de acuerdo con los intereses de las empresas urbanizadoras, empresas inmobiliarias, bancarias y otras afines.

Siempre me ha parecido que la noción de “urbanismo a la carta” ofrece una imagen muy ilustradora y nos permite una rápida entrada a la discusión sobre políticas urbanas y participación ciudadana. ¿Por qué? Porque en muchas de nuestras ciudades no tenemos una política urbana claramente establecida, no tenemos –por decirlo así– una “colación o un menú del día”, normas establecidas que rijan para todos; todos los días solo hay menú a la carta, que se ofrece discriminadamente a los

intereses de los grupos inmobiliarios. Y del que quedan excluidos los ciudadanos.

En el urbanismo a la carta tenemos así que, en primer lugar, el actor central es la empresa inmobiliaria. Al respecto, recomiendo revisar el sitio *web* de la Fundación Defendamos la Ciudad³, donde Patricio Herman tiene una colección enorme de demandas y consultas que han sido presentadas a la Contraloría General de la República. Podemos recordar dos casos importantes: el *mall* de Castro y la torre Costanera Center. Ambos son dos grandes proyectos inmobiliarios que han tenido una tramitación irregular de los permisos de construcción municipal. En el *mall* de Castro se construyeron tres pisos por sobre la altura máxima aprobada, y Costanera Center, “el edificio más alto de América Latina”, se inició sin los planos definitivos y sin permisos municipales, los que solo se otorgaron un año después de iniciada la construcción, y por una superficie menor a la que finalmente se construyó.

Un segundo elemento que se debe tomar en cuenta para definir una política urbana como “urbanismo a la carta” es que también ocurre cuando, desde el Estado, desde el Gobierno, las empresas públicas actúan con criterios privados, cuando la gestión pública se hace con criterios de gestión privada.

Y en tercer lugar, lo que podría denominarse “daño colateral” –pero que de hecho es central– de tal tipo de urbanismo es que, mediante su práctica, va desincentivando la participación.

2 Claudio Pizarro, “Bajos de Mena: sobreviviendo en el gueto más grande de Chile”, *The Clinic* [online], 8 de julio de 2013, en <http://www.theclinic.cl/2013/07/08/bajos-de-mena-sobreviviendo-en-el-gueto-mas-grande-de-chile-2/>

3 <http://www.defendamoslaciudad.cl/>

De esto quisiera dar algunos ejemplos, tres casos de intervenciones u omisiones en la ciudad que dan al traste con cualquier idea de participación o inclusión social: el Rancagua Express; las demoliciones y desalojos de conjuntos de viviendas sociales deteriorados (de construcción reciente); y plagas de termitas en poblaciones de Santiago (las viviendas son malas, y además desaparecen).

El Rancagua Express, parte del proyecto “Mejoramiento integral de la infraestructura ferroviaria tramo Santiago Rancagua”, de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE),

causaría problemas de seguridad, acústicos y de vibraciones, los ingenieros propusieron obras de “confinamiento de las vías” a lo largo de las comunas que cruzarían los trenes en el sur de la ciudad: Estación Central, Pedro Aguirre Cerda y Lo Espejo. Esas obras consistirían en muros de alrededor de cinco a seis metros de altura a ambos costados del recorrido: una muralla china dividiendo el territorio en dos, un muro de catorce kilómetros de longitud⁴.

Muy bien lo dice el proyecto: es el confinamiento de las vías, y con ello –con el levantamiento de dos muros de catorce kilómetros que cruzan toda



Construcción de vías del Rancagua Express, comuna de Lo Espejo, 2014.

saldrá de la Estación Alameda y recorrerá hasta San Bernardo sin detenerse, con trenes que alcanzarían 150 kilómetros por hora, con un flujo de un tren cada cuatro minutos por las cuatro vías proyectadas para ello. Reconociendo que, al ampliar el número de vías, el mayor flujo de trenes de alta velocidad

el área sur de la ciudad—, lo que está en juego son cien o doscientos años de Santiago, de la continuidad de parte de su territorio y de las vidas, andares y quehaceres de quienes ahí habitan.

⁴ *Imagen digitalizada de muro de cinco metros ubicado junto a calles y viviendas.*

Ahora bien, y volviendo a la participación, los habitantes de las comunas afectadas están en contra del proyecto. No están en contra de conectar rápidamente Rancagua con Santiago —que sería otro tema—, sino que se oponen a que las obras crucen, dividan y destruyan la ciudad que habitan. Los vecinos están en contra, los concejales están en contra, los alcaldes están en contra, los diputados están en contra, pero los nuevos vagones ya están bajando en los puertos, se están probando. Entonces, cuando hablamos de participación, ¿de qué diablos estamos hablando? Se permite destruir la ciudad, toda la población está en contra, y el proyecto sigue.

Y en cuanto a los mecanismos para obviar los daños ambientales producto de su implementación, el proyecto, en su Declaración de Impacto Ambiental, ha sido presentado como varios subproyectos: uno de ellos es la ampliación de las redes, otro es el confinamiento y protección de sonido, otro es la operación de los equipos. En consecuencia, cuando diferentes personas y entidades han presentado observaciones respecto de los problemas ambientales del subproyecto Ampliación de Redes, sus objeciones han sido descartadas señalándose que no corresponden a ese subproyecto, sino a otro, por ejemplo al de funcionamiento de los equipos. Hay también respuestas magistrales: a la observación de que podría realizarse un tren subterráneo, la respuesta es que esa consulta no corresponde, porque el proyecto no es subterráneo.

Hay un segundo tema que está haciéndose presente con gran fuerza en el país: la destrucción de conjuntos de viviendas sociales deteriorados y la expulsión de sus habitantes. Este proceso comenzó en los años 2004, 2006,

con la Villa El Volcán en Puente Alto, y siguió con la Villa Los Cóndores en Temuco, y hoy la Villa Futuro en Concepción; que ocurrió con la Villa Canadá, dañada por el terremoto, en Ñuñoa; y que también ahora está teniendo lugar en la Villa Francisco Coloane, de Puente Alto.

Se elige destruir las viviendas dañadas por fenómenos naturales, por el paso del tiempo, o simplemente por su mala materialidad y deficiente construcción inicial. ¿Puede decirse que sus habitantes son expulsados, cuando se les compra el terreno, se les compra la vivienda? Es cierto, pero ¿Adónde van? Ellos son libres de elegir, dicen. De elegir, sí, pero cada vez más afuera de los límites de la ciudad. Y los que se quedan, las pocas familias que aún están en esos conjuntos, viven en edificios semiderruidos, entre departamentos abandonados, microbasurales y escombros.

Hay, tras estas situaciones, una fuerte presión de las autoridades públicas y de los funcionarios, que obviamente tratan de que sus proyectos funcionen. Y el éxito del proyecto es que la gente deje esos lugares, abandone terrenos como los mencionados, que hoy están bien localizados en la ciudad, valen más que lo que valían antes. Y desde ese punto de vista, con la perspectiva de empresa privada, efectivamente sería más conveniente sacarles mayor rentabilidad a esos terrenos y colocar en ellos a otro tipo de familias, de más altos ingresos. En síntesis, hacer mejores inversiones urbanas.

Pero y el Estado, ¿qué? ¿Y las políticas públicas y el bien común? ¿Y el derecho a la ciudad? ¿Y todas esas palabras que de poco parecen servir?

Ahora, las plagas. En Santiago, en la zona sur, hay alrededor de sesenta mil viviendas de madera que están destruidas por plagas de

termitas. Sesenta mil. Las casas se deshacen y esto, en vez de ser planteado y tratado como un problema de salud pública, materia de interés y responsabilidad de los encargados de políticas públicas, es planteado como un problema entre privados. Son propietarios independientes los que tienen que ver cómo solucionarlo. Y para ello se agrupan, intentan conseguir algunos subsidios para volver a construir en sus terrenos, lo que ciertamente no es solución, debido a que el subsidio para la construcción en sitio propio restringe notablemente el universo de personas afectadas que pueden postular.

ENTRE EL DISCURSO Y LA REALIDAD

Escogí los tres casos anteriores porque afectan a mucha gente, y nos llevan al punto de la distancia entre discurso y realidad.

El 30 de octubre de 2013 se firmó la nueva Política Nacional de Desarrollo Urbano: Ciudades Sustentables y Calidad de Vida⁵, que entre sus ámbitos temáticos incluye integración social, desarrollo económico, equilibrio ambiental, identidad y patrimonio, e institucionalidad y gobernanza. El documento identifica y trata diversas realidades que efectivamente tienen lugar en las ciudades; y entre ellas, la participación: acercar las decisiones de carácter local a las personas, respetar a las comunidades y fortalecer la participación ciudadana (página 5). Textualmente se indica: “Participación: Las decisiones sobre las

ciudades deben ser tomadas con el concurso de la ciudadanía, sobre la base de procesos participativos formales y organizados, en todas las escalas” (pág. 6). Y entre sus objetivos –entre varias otras menciones de la participación, establece la necesidad de “fomentar y apoyar la participación y la creación de organizaciones de base en los barrios, comunidades y conjuntos, como instancias de integración social y desarrollo local. Con especial énfasis en la constitución de juntas de vecinos o comités de administración cuando se trate de condominios” (pág. 11).

Todo ello está muy bien. Pero el punto es –y yo lo creo– que la participación es vinculante, o no es participación. Si no es vinculante, entonces es solo información.

Tal aspecto, esencial a mi ver, no está presente en la Política Nacional ya aprobada.

En segundo lugar, pienso que para hablar de una política de desarrollo urbano desde una perspectiva de participación y con un enfoque de ciudadanía, hay que situarla en un marco de derechos humanos. Vale decir, una Política Nacional de Desarrollo Urbano tiene que inscribirse en un enfoque mucho más amplio que el de la subsidiariedad o de solo el mercado. Chile ha firmado una serie de tratados internacionales relativos a los derechos humanos –entre los cuales está el derecho a la participación–, acuerdos que deben expresarse en el cuerpo de políticas nacionales y territoriales en curso, y que hoy no lo hacen. Porque más allá del discurso desplegado en la Política Nacional de Desarrollo Urbano sobre la participación, la participación a nivel local no es una realidad, o es una realidad extremadamente vulnerable. Baste ver al respecto las vicisitudes por

5 *Documento disponible en <http://politicaurbana.minvu.cl/wp-content/uploads/2012/11/Pol%C3%ADtica-Nacional-de-Desarrollo-Urbano-Definitiva.pdf>*

las que ha pasado en los últimos años la normativa referente a los plebiscitos locales.

Finalmente, si hablamos de participación y de política urbana, y desde un interés por un proyecto de ciudad, no podemos no estar atentos a los grandes problemas que la debilitan o la agreden. Debe sernos relevante si se aprueba y construye el Rancagua Express partiendo en dos varias comunas, so pretexto de que su construcción subterránea sería demasiado cara, mientras se proyectan túneles para el tránsito en las comunas más pudientes. Debe sernos relevante si las termitas horadan barrios completos de Santiago; si los plebiscitos que permitirían tener participación vinculante en el manejo de nuestras comunas se hacen cada vez más inanes; si se botan conjuntos habitacionales y solo se ofrece a las familias expulsadas viviendas cada vez más lejos en la periferia. Si tenemos empresas públicas que se guían casi exclusivamente por intereses privados y con una mentalidad empresarial, hipotecando el destino de la ciudad por muchísimos años. Si, en último término, el desarrollo urbano se rige por una lógica estrictamente neoliberal.

COMENTARIOS FINALES: VECINOS EN DEFENSA DEL BARRIO YUNGAY

Frente a todo lo anterior, sí pasan cosas que implican una vuelta de tuerca, una manera diferente y eficaz de hacer las cosas, de hacer ciudad. Un caso es el del barrio Yungay, en la comuna de Santiago.

En esta comuna, la Corporación de Desarrollo de Santiago, particularmente desde el año 2000 en adelante, llevó a cabo un plan llamado de repoblamiento, que ha sido muy exitoso en términos de construcción de viviendas. En 1990 se aprobaron 170 permisos para nuevas unidades; y en 2006 fueron 17.000 los permisos para nuevas unidades. Esto ha significado el reemplazo de viviendas antiguas y cités por edificios de departamentos de hasta 35 pisos de altura, y la expulsión de personas de menores ingresos. Tal proceso fue hecho posible por las grandes facilidades otorgadas a empresas de la construcción e inmobiliarias.

En oposición a esta manera de hacer política urbana, en el barrio Yungay surgió la organización Vecinos en Defensa del barrio Yungay⁶. Los integrantes de esta organización se han propuesto la defensa del patrimonio físico y cultural del barrio (que no lo demuelan) y permanecer en él (que no los expulsen). Y hasta la fecha lo han logrado, principalmente por la forma de conducir sus acciones (una forma diferente de hacer política urbana y participación ciudadana).

La novedad que plantea esta organización es, por una parte, la escala de sus acciones: desde el trabajo en el barrio hasta las redes nacionales e internacionales que han establecido para defender y mantener no solo su propio barrio, sino los barrios patrimoniales en distintas ciudades y países. Y por otra, la forma en que, en su práctica cotidiana –participación ciudadana–, han logrado frenar el avance inmobiliario y la destrucción de los barrios patrimoniales; han enfrentado emergencias como el terremoto de febrero de 2010, generando mejores condiciones de vida

6 Véase <http://www.elsitiodeyungay.cl/>

para la comunidad; han puesto en marcha un modelo de colaboración y complementariedad basado en recursos existentes en distintos niveles (autogestionados o gubernamentales); han impulsado gran cantidad de iniciativas culturales que nutren la identidad histórica del territorio; y logran la preservación de parques, plazas, espacios públicos y residenciales de la comunidad.

A lo largo de este proceso, las personas y organizaciones que convergen en Vecinos en Defensa del barrio Yungay han adquirido una gran cantidad de conocimientos desde 2005 a la fecha; también se han convertido en actores políticos relevantes, que buscan participar en las instituciones que actúan en el ámbito de su comuna, de la ciudad y del país. Así, han permitido que se avance en la discusión acerca del valor de uso de los barrios y la necesidad de frenar las políticas de mercado que actúan contra la ciudad.

Esta es otra forma de hacer ciudad, una en la que los ciudadanos les dan un contenido político a la política urbana y a la participación ciudadana. ■

CAMILO ARRIAGADA

Sociólogo de la Universidad de Chile, Magíster en Desarrollo Urbano y Diploma en Economía Urbana de la Pontificia Universidad Católica de Chile, Doctor en Ciencias Sociales de FLACSO Argentina. Profesor de pregrado y Magíster del Departamento de Urbanismo de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile. Fue Jefe del Departamento de Estudios del MINVU y coordinador de Unidades de Asistencia Técnica y Cooperación Internacional entre 1992 y 2008. Ha sido consultor de CELADE, CEPAL-ONU, Lincoln Institute of Land Policy y CPU. Experto en Políticas Públicas de Barrio, Vivienda y Ciudad.

Las reflexiones de esta ponencia apuntan al tema de la ciudad y la participación ciudadana aterrizadas al contexto de la institución convocante, que es un Museo, un espacio público y bien público urbano por sí mismo y que, además lleva el nombre de un personaje de la historia del siglo XIX cuya gestión política tiene que ver mucho con la forma urbana del primer centenario de la República cuya huella de hitos urbanos se advierte hasta hoy como patrimonio valioso.

En primer lugar quiero destacar el cambio macro de ciudad y sociedad (que afectan la relación y sentido del nexo de ciudad y ciudadanía), destacando la esencia del minuto urbano global que vivimos hoy día para preguntar hacia dónde va el futuro abierto que nos plantea esta fase. Segundo, quiero destacar algunas tendencias del desarrollo urbano reciente que definen bien el estado de nuestra participación ciudadana en sistemas urbanos y políticos concentrados como Chile, con urbes de más de cinco millones de habitantes y gobiernos centralistas

anclados en demasía en objetivos de crecimiento macroeconómico. Tercero y final, planteo algunas propuestas de innovación factibles a las políticas públicas con miras a que este tema políticamente correcto que es la participación ciudadana deje de ser discurso y sea una práctica operativa en la realidad. Destaco la innovación recordando que las ciudades históricamente a partir del siglo XVII y XVIII han sido el espacio de innovación donde los problemas de la humanidad han tenido la capacidad de ir resolviéndose técnica y políticamente fase a fase y por eso permiten ser optimista a futuro sobre recuperar los nexos de ciudad, ciudadanía y nuevas generaciones de bienes públicos.

CAMBIO DEL MOMENTO URBANO

“Toda ciudad existe por ser un punto de tránsito de un lugar a otro”. No hay una ciudad en sí misma, sino que como lugar de tránsito de un lugar a otro, es una regla de la historia moderna.

Hoy presenciamos, sin darnos plena cuenta, de un minuto de tránsito del modelo de ciudad y sociedad moderna, a una ciudad globalizada por la economía y la cultura en sentidos contrapuestos que maximiza como nunca esta idea que las ciudades conectan a las personas con algo más allá. Nos toca vivir una situación muy análoga a la que le tocó vivir a los europeos del cambio del siglo XIX al XX cuando la muerte del viejo régimen abrió paso a la instalación de una modernidad que no sabían que implicaría, entre otras cosas la instalación de una idea de lo público y la ciudadanía. En este marco, la pregunta sobre el futuro de las ciudades globales emergentes que incluyen a Chile en tanto país prematura y profundamente globalizado, es relevante y obliga a revisar si es un camino hacia más progreso de las personas, que fue el fruto del siglo XX, o es un camino a un modelo de progreso concentrado en empresas y un grupo de consumidores privilegiado. ¿A dónde nos conduce la ciudad, el Estado y las empresas globalizadas que articulan la gobernanza actualmente?, creo que esa es la pregunta de fondo para mirar cuestiones como las políticas de ciudad y su inclusión de la ciudadanía.

La ciudad del siglo XX, incluso en Latinoamérica, creció por su capacidad de producir riquezas, pero con espacios de movilidad social crecientemente amplios en cobertura para que todos no nos peleáramos en una guerra de clases y tuvo la virtud de generar políticas sociales y bienes públicos que incluían los espacios públicos urbanos como mecanismo adaptativo de la modernidad del siglo XX a la masividad en paz. Todos estos artefactos públicos de la modernidad hoy vemos se deterioran con procesos de segmentación y privatización amplios cuyo resultado es reemplazar la movilidad social

en espacios de clases medias crecientes que ofrecía la modernidad a una dinámica de alta fragmentación, diferenciación y segregación que es propio de lo global. Ello aun cuando la capacidad de producción de riqueza hoy día es mayor que nunca en las ciudades y cuando se hace evidente que la riqueza se conecta más con la inversión inmobiliaria que con la inversión productiva y creación de empleos para las masas.

Después de la crisis subprime el mundo presencia la primera crisis financiera mundial, en una economía que funciona con flujos inmobiliarios como nunca funcionó y mueve riquezas gigantescas a gran velocidad, y ello ocurre en un mundo de ciudades consolidadas pero que perdieron su cable a tierra, que era el proyecto de la producción y eso cambia fundamentalmente los nexos de ciudades con bienes públicos y movilidad junto con cambios del Estado que deja de ofrecer un proyecto colectivo de futuro como país y pasa a operar una alianza público-privada opaca cuyo norte es el crecimiento económico sin tener claridad de cómo se distribuyen los costos y beneficios de esas riquezas.

Hay un tema de instituciones y de ganancias de la vida colectiva que es el tema de la cultura, de la idea misma de clase media y de espacio público, de empleo universal que eran un objetivo de un Estado nación en la ciudad. Las reglas ahora son muy diferentes surgiendo un fenómeno de construcción de la ciudad, lo colectivo y del pacto social que tiene que reformularse de cara a esta nueva economía, tecnología y realidad de gobernabilidad.

Al respecto si recordamos la historia de Santiago del primer centenario, claramente era una época donde se construye la obra de Vicuña

Mackenna en una ciudad de un Chile mucho más pobre que hoy, pero donde la orientación de la ciudad a la forma compacta era ejemplar en la producción de barrios bien mixtos en materia de vivienda, mixtos en la capacidad de reunir zonas aristócratas con clase media emergente y con sectores artesanales bastante cerca unas manzanas de otras.

Hoy nuestra ciudad es más rica, pero es una urbe extensa con gentrificación y segregación enmarcada en un país de regiones con tendencias a la metropolización de la población del país y a la articulación de las urbes con cluster económicos territoriales que funcionan para empresas que organizan el territorio donde el Estado evalúa los proyectos públicos e invierte con criterios de rentabilidad privada y no sociales. Del tranvía giramos a una ciudad estructurada para el automóvil y una red de movilidad para la empresa fundamentalmente. Surge un tema de fondo en la racionalidad imperante que tiene que resolverse debido al poder logrado por la segregación y la segmentación como una lógica de funcionamiento instalada.

Ahora la política urbana, si uno hace una reflexión del primer al centenario actual, uno se queda de que en realidad no hay tanta diferencia porque en realidad a lo mejor la élite y los actores son otros, pero la higienización de barrios pobres como La Chimba combinado con ferrocarriles en el primer centenario ha sido reemplazada por la regeneración de barrios vulnerables combinado con carreteras urbanas. Las obras urbanas de 1910 hoy son el patrimonio cultural urbano del 2010. La participación ciudadana es hoy un objetivo

formal de la política pública, pero enfrenta grandes limitaciones como se ve a continuación.

TENDENCIAS DEL DESARROLLO URBANO RECIENTE: AMENAZAS Y OPORTUNIDADES DE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Primero, el ambiente es propicio para recuperar los temas públicos urbanos por las reformas proeducación pública por las agendas de descentralización y por la Política Nacional de Desarrollo Urbano lanzadas. ¿De dónde viene esta ola de demandas por bienes públicos de diferente forma? Existe una raíz demográfica en la mayoría de la población chilena que hoy es gente de veinte a cuarenta años en Chile y le toca vivir en ciudades muy caras, muy masivas y desorganizadas en proyectos inconexos. La gente está en una fase de su ciclo vital (lo que se llama las edades intermedias) que son edades de trabajar, de usar la ciudad o educarse en el nivel terciario y también del uso del espacio en el tiempo libre y de hacerlo sin tener que pagar por todo porque sus salarios son malos. Por tanto, el minuto demográfico va a tender a presionar porque se resuelva en una manera más bien democrática o de peso de las mayorías una serie de demandas urbanas que el modelo de apoyo a grandes empresas no refleja ni atiende. Los conflictos de localización son hoy muy evidentes. Si a uno como vecino le meten una carretera al lado de su barrio y esa carretera no internaliza ninguna externalidad ni tampoco genera bienes públicos cuesta hablar de urbanismo participativo, se vuelve vacía o marginal por mucho que se hable de participación. Si la gente demanda áreas verdes, pero no se les da porque no hay estándares mínimos y estamos en una ciudad donde el gobierno metropolitano no existe y entre

otras cosas existe liberalización total de donde la gente trabaja y donde se construyen casas y de donde están o no están áreas verdes y museos, la participación queda fuera de contexto.

Antes el tema público era salud y educación para los niños pequeños, en una América Latina y Chile que crecían mucho por abajo de la pirámide, y a futuro será el envejecimiento. Pero hoy la mayoría de la población es de veinte a cuarenta años, son usuarios de la ciudad y que les beneficia adosamente el PIB de las empresas grandes, pero sí la cultura y el tiempo libre. En este tema Chile podrá haber entrado a la OCDE por su PIB per cápita, pero es el país más desigual y tiene políticas habitacionales cuantitativas que generan segregación definitiva porque somos un país donde la gente en general tiende a tener 1,3 viviendas en su vida (siendo que en general las sociedades desarrolladas se mueve de cuatro viviendas y hasta se cambia de ciudad si esta no le permite integrarse). En Chile si a uno le tocó

entrar a la sociedad en un nicho segregado, es un nicho bastante definitivo. Al respecto el sistema de planificación urbana es inoperante y no hay estructura de gobernanza moderna que aborde de verdad la inequidad territorial.

Una segunda tendencia importante es que los barrios han entrado en la agenda urbana desde el Estado del nivel central, y el barrio ha generado programas como “Quiero mi Barrio” que inauguró la ex-Presidenta Michelle Bachelet como parte de su programa estratégico. La evaluación que me tocó dirigir para el MINVU consultaba si el barrio ha mejorado por este programa o no, y los resultados indican tanto por pobres como no pobres del barrio, que sí había mejorado. Se trata de mejoras muy básicas pero relevantes y además que fueron muy plebiscitadas entre vecinos y cabildos por el método participativo del programa. Ahora, esta oportunidad para ser un cambio real requiere un cambio mayor de la lógica de asignación de

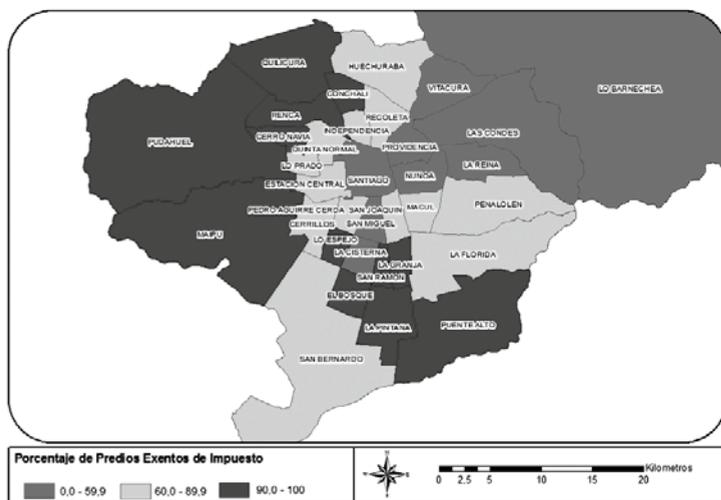


Imagen 1.- Porcentaje de predios exentos de impuestos por comuna del área Metropolitana del Gran Santiago. Fuente con base en datos SII de Arriagada y Simioni, 2004.

recursos públicos, ya que “Quiero mi Barrio” hace mejoras simbólicas con proyectos de 25 millones de pesos para barrios con 15 mil habitantes pobres y en paralelo destina 35 mil millones de pesos para grandes obras de conexión del sector del enclave de altos ingresos con Chicureo para factibilizar condominios de 3 mil habitantes ricos y el traslado de camiones de carga de empresas que concentran el ingreso y no pagan impuestos importantes. Se trata de prioridades de política desalineadas con muchos cerros de diferencia. En esa materia hay un tema que la política pública tiene que resguardar en un mundo en que las presiones y demandas por conectividad y movilidad son extremadamente fuertes. En ese sentido, muy certero el caso que Alfredo Rodríguez toma como primer ejemplo en su exposición donde se ve como el trazador del territorio actualmente es una alianza público/privada en movilidad de soporte al PIB y al sector inmobiliario fundamentalmente.

Tercero, revisando un esquema de un texto que me facilitó Viviana Fernández –que en realidad es la experta en temas de participación ciudadana comunitaria de la FAU–, escrito por Sherry Arnstein, uno se encuentra con las tipologías de participación que van desde un escalón de cero de participación al empoderamiento pasando

por la información, las opiniones evaluativas, la cooptación, la manipulación. En esta línea de análisis me parece hemos avanzado al escalón de los comités, talleres, dinámicas, cabildos, pero son los escalones más básicos y a veces son para informarse y no para tomar decisiones y en general los elementos que filtran decisiones que tienen que ver con presupuesto y territorio son instituciones centrales que son influidas por grandes empresas y consultores lobistas. En general, nuestros programas públicos operan en un país muy centralista que define sus inversiones de arriba hacia abajo y se financian con impuestos generales, donde lo que se puede opinar o definir en cabildos es más bien espejismos.

PROPUESTAS DE INNOVACIÓN DE LAS POLÍTICAS DE LO PÚBLICO

Una primera propuesta es que la Política Nacional de Desarrollo Urbano sea vista como un espacio importante y sea aprovechada porque plantea objetivos de integración, desarrollo económico, medio ambiente y transparenta algunos temas que yo creo que son base de reformas y leyes en un minuto de adaptar la



Imagen 2.- Obra de hermesamiento del Programa “Quiero mi Barrio” (Fuente: Archivo Quiero Mi Barrio, MINVU).

estructura del estado y de generar leyes y generar programas con cierta altura de miras.

La segunda propuesta es crear instituciones que no están y evitar que la política pública caiga en vacíos. La participación ciudadana en general, falta un gobierno metropolitano con un plan coherente que ordene estos temas estructurales que eran los que Benjamín Vicuña Mackenna más o menos como intendente metió mano y que haya autoridad y un plan que sea auditado con mecanismos de participación ciudadana vinculante en los IPT del nivel superior que es el plan regional, el plan regulador intercomunal. Luego existe una situación diletante que no es sostenible en los nexos del PLADECO con los planos regulares comunales y presupuesto local. Estos ejes deben alinearse y coordinarse y buscar la manera de que técnicamente tengan coherencia donde un urbanismo técnico integral incluya la participación ciudadana como racionalidad. Hoy una SECPLAC define gastos, el plan regulador comunal dialoga con la oferta inmobiliaria y el PLADECO maximiza la participación, pero es objeto de juguete en muchos casos.

Por último, lo más importante es importar la figura del defensor ciudadano que haga respetar derechos de las personas que el Estado no atiende o perjudica y que pueda ordenar se le compense. En efecto, uno lee la ley orgánica municipal y esta ofrece un ambiente limpio, saludable, derecho a esparcimiento, cultura y deporte, pero un vecino de La Pintana o Valparaíso no puede demandar al municipio porque vive en un gueto o nada en basura. Faltan figuras que obliguen a modelar una sociedad con estándares y derechos urbanos básicos a cargo del Estado de cualquier nivel cuyo incumplimiento sea demandable. Un defensor ciudadano, o contralor urbano en alguna parte

tiene que poder juzgar y pasarle multa al Estado porque es la única forma de que empiecen a funcionar los derechos o compensar su violación.

La reforma fiscal urbana es asimismo necesaria para que la planificación participativa municipal deje de ser simbólica o siquiátrica. Cuando uno tiene una estructura de ingreso propio municipal concentrada brutalmente, como la que tienen las grandes ciudades chilenas, particularmente Santiago, uno advierte que por mucho esfuerzo de participación ciudadana que se haga a nivel local, es para repartir pocos pesos y a veces ni siquiera para repartir nada porque en general el presupuesto se agota en salud y educación municipal de gran desigualdad de estándares. Los derechos urbanos de un vecino no pueden depender de la comuna donde vive en términos de las patentes, las contribuciones y los permisos de circulación que permiten financiar o no inversión y mantención. No hay posibilidad de ciudadanía con una estructura fiscal desigual del grado de la existente en Chile. Si los municipios están a cargo de las funciones urbanas sin recursos estamos en general haciendo una ficción y, en ese sentido, creo que tiene que haber una reforma urbana fiscal previa que posibilite la participación urbana real de las organizaciones comunitarias.

La modernización en Chile apuesta definitivamente a un modelo de modernización basado en la evaluación, informar, digitalizarse y evaluar. Debiera usarse entonces el espacio de la evaluación pero de una evaluación de efectos que tenga consecuencias regulatorias y no sea academicismo puro o dato puro. En este sentido montar observatorios y hacer evaluaciones que tengan efecto económico y regulación de externalidades es importante. En la FAU de la Universidad de Chile,

López, Arriagada, Meza y Gasic hicimos una evaluación sobre el tema de gentrificación inmobiliaria e hicimos varias preguntas a los vecinos antiguos de qué opinaban de la renovación urbana de sus barrios en grandes alturas. En general, se advierte que los barrios pierden calidad de vida con la renovación urbana y ese impacto de la renovación urbana inmobiliario que son externalidades y efectos redistributivos nadie los sana o regula como aportes a cobrar. En general los inmobiliarios están abiertos a que se evalúen impactos objetivamente y sean incorporados los cobros de impactos en las políticas. Creo que todos vamos a ser actores posibles de ponernos de acuerdo en la medida en que haya información transparente y regular las externalidades deje de ser un fantasma expropriatorio.

Un defensor ciudadano, no sé si llamarlo un contralor urbano, donde un ciudadano pueda presentar un reclamo y que no lo manden a comprar huevos, sería un resorte importante, sobre todo para gente que no tiene voz, que rara vez participa en cabildos, asambleas, léase núcleos de jefaturas femeninas, mujeres inactivas laboralmente o en empleos de muy bajo vínculo a la economía moderna, personas de la tercera edad sin previsión, todo un mundo de personas subrepresentadas en las estructuras de toma de decisiones y que incluso cuando hay tomas de decisiones barriales o proyectos barriales no necesariamente están considerados en el diseño de sus mecanismos. Por ejemplo, jóvenes de la periferia, sin presencia en los consejos de barrio o también la clase media vulnerable que no tiene vínculos ni clientelares con municipios ni con los partidos ni con las empresas, eso también hay que sumarlo al vocablo participación.

Por último, Benjamín Vicuña Mackenna es un personaje que me ha interesado bastante, me ha atraído por su obra urbana, pero no sabía si destacarlo porque sonaba como oligárquico, aristócrata. Pero en realidad cuando uno estudia la biografía de Benjamín Vicuña Mackenna en la página del Museo uno comprueba que no toda elite es oligárquica. Vicuña Mackenna fue el Secretario fundador de la Sociedad de Igualdad, fue exiliado por todos los países desarrollados donde captó las ideas que aplicó en Latinoamérica como obras urbanas de un urbanismo duro que hace que los drenajes funcionen, haya luces y en general que la ciudad tenga una operatividad para todos, y en general es una ciudad que tiene un ADN de bienes públicos universales. Esta idea de ciudad y elite comprometida con proyectos de desarrollo hay que rescatarlos en estos tiempos porque no abunda. Vicuña Mackenna y Balmaceda tenían un sello con la infraestructura como base de la idea de bien público e integración que es relevante retomar el día de hoy. ■

MARCELO MARTÍNEZ

Sociólogo de la Universidad de Chile, Magister en Sociología de la Pontificia Universidad Católica de Chile, Doctor en Antropología Social y Cultural de la Universidad de Sevilla, España, y Diplomado en Gerencia Pública, INDES-BID, Estados Unidos. Académico de la USACH desde el año 2008 y de la Universidad Central desde 2011. En el ámbito ciudadano, fue secretario de la Junta de Vecinos N° 12 Manuel Barros Borgoño de Santiago, y posteriormente presidente de la misma, hoy denominada Mireya Pinto Millán, en la cual participó en el proceso de solicitud de la Zona Típica del barrio Viel, entre otros.

A continuación les presentamos la experiencia del barrio Viel, y cómo sus vecinos ejercieron un efectivo poder ciudadano, hasta obtener la protección oficial de un sector del barrio y la modificación del plan regulador comunal, así como un ensayo explicativo de la evolución general de este nuevo fenómeno en la ciudad de Santiago de Chile. El relato tiene varios detalles interesantes de la *réal politique*, interpretados desde la mirada de un dirigente vecinal, pero quien tiene a la vez competencias profesionales que alimentan reflexivamente una particular mirada sociológica sobre los acontecimientos particulares ocurridos en el barrio Viel a partir del año 2009, así como en la ciudad de Santiago desde fines del siglo pasado.

Partamos por indicar que lo que los vecinos denominan barrio Viel –cuyo nombre fue creado durante el proceso de constitución ciudadana de su Zona Típica (ZT)– corresponde al sector

achurado con líneas rojas transversales en el mapa que a continuación presentamos de la comuna de Santiago.

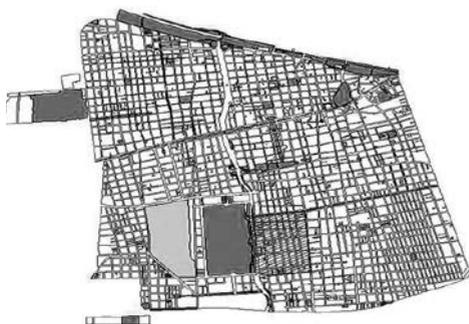


Imagen 1.- Mapa de la comuna de Santiago. Fuente: Ilustre Municipalidad de Santiago

El barrio se encuentra al costado derecho (oriente) del Parque O'Higgins (área verde) y está delimitado por los ejes de Avenida Matta (norte), San Diego (oriente), Ñuble (sur) y la Avenida Viel (poniente).

Aunque los límites geográficos de los barrios son difusos, estos siempre son políticos; y en este caso corresponde a las unidades vecinales 11 y 12 de la 10ª agrupación de unidades vecinales de la comuna de Santiago, en las que rigen las juntas de vecinos Nataniel Cox y Mireya Pinto Millán (ex Manuel Barros Borgoño), respectivamente, y que son las organizaciones sociales que coordinaron el movimiento vecinal.

El origen del movimiento es la lucha contra la depredación inmobiliaria y el deterioro de la calidad de vida. Por lo tanto su objetivo último siempre fue modificar el Plan Regulador Comunal de Santiago (PRCS). Otra cosa es que después, por las circunstancias que relataremos, adquiere contenido patrimonialista hasta desembocar en la ZT que comprende el área delimitada por los ejes Av. Matta, Av. Viel, General Rondizzoni y San Ignacio; a la que se sumaron otras áreas e inmuebles de valor patrimonial que quedaron bajo protección oficial, pero en calidad de zonas e inmuebles de conservación, respectivamente, en la última modificación al PRCS, que recogió lo señalado por ambas organizaciones en los talleres realizados en la etapa de estudio que justificaría, posteriormente, las modificaciones consagradas el año 2013.

EL TERRITORIO COMO CAMPO DE INTERÉS

Para entender el fenómeno ocurrido con el barrio Viel hay que consignar que en Santiago nunca se ha regulado al unísono todo su territorio. Siempre se ha hecho por sectores¹. En tiempos recientes, cuando se aplicó por primera vez el Programa de Renovación Urbana (PRU), en el poniente de la comuna, la explotación inmobiliaria se llevó al extremo de la depredación, por lo que fue necesario actualizar las condiciones de uso de suelo, fijándose para dicho sector límites más severos a las alturas, sin embargo, al quedar otros territorios de la comuna exentos de dichas limitaciones, las empresas inmobiliarias comenzaron a migrar hacia ellos en búsqueda de mayor rentabilidad. Como era de esperar, en estos nuevos sectores la depredación actuó nuevamente, obligando a la autoridad a reaccionar limitando, al igual que en el sector poniente, las alturas. Fue el caso del

1 Al regular algunos sectores y otros no, por ejemplo limitando las alturas, se crean condiciones para que las empresas inmobiliarias migren de estos sectores a otros que aún no tienen restricciones. Ello permite administrar, políticamente, las demandas, condiciones o presiones de la industria inmobiliaria. Este principio es tan antiguo como la creación misma de la ley de comuna autónoma del siglo XIX. Más de alguna vez nos preguntamos si la Municipalidad tenía la capacidad técnica para hacer una regulación de la totalidad de su territorio de una sola vez, para evitar tener que ir haciendo "parches" sobre la marcha, que a su vez actuaran como catalizadores del negocio inmobiliario y sus prácticas ideológicas, abusivas e insustentables. Nosotros creímos a partir de esa interrogante que las autoridades políticas locales tendrían que haberse hecho la misma pregunta más de alguna vez, y, al igual que nosotros, tendrían que haber llegado a la misma conclusión: Desde el punto de vista técnico, nada impide que se regule de una sola vez todo el territorio comunal, excepto las mismas autoridades políticas locales.

sector nororiental de la comuna, luego el sector comprendido entre Alameda y calle 10 de Julio (sector que incluye la calle Santa Isabel, ícono de la depredación inmobiliaria). Sin embargo, seguía sin regularse toda la zona sur de la comuna, donde se encuentra inserto el barrio Viel, lo que lo disponía como un recurso casi en estado “virgen” o de alta ley.

Nosotros nos dimos cuenta de esto cuando empezaron a llegar edificios al barrio. En ese momento, nosotros desconocíamos que el barrio ofrecía condiciones para una explotación intensiva con altísimas tasas de rentabilidad.

Para el sector del barrio Viel, hasta antes de la llegada de los primeros megaedificios de altura, la ordenanza del PRCS (en la versión que estaba disponible en la página *web* de la municipalidad hasta el año 2009), decía que en el sector donde hoy está la ZT se podían construir edificaciones de hasta doce metros, esto es, de cuatro pisos; mientras que al oriente desde calle San Ignacio hasta calle San Diego podían llegar hasta los catorce metros, esto es, cinco pisos.

Con la llegada de los megaedificios, consultábamos y consultábamos la página *web* de la municipalidad y confirmábamos siempre 12 y 14 metros. Paralelamente, los vecinos empezaron a quejarse de la falta de luz solar, la humedad, el aumento del tráfico vehicular, etc. Se comenzó a instalar un malestar, una sensación de deterioro de la calidad de vida. También comenzamos a percibir que el valor de nuestras viviendas caían de precio con la llegada de los edificios. Nos preguntábamos y le preguntábamos a la municipalidad, por qué se permitían estas alturas a pesar de que la ordenanza decía que existían límites claros. Mientras tanto, oíamos de

autoridades políticas, profesionales, técnicos y la propia industria inmobiliaria, que los proyectos inmobiliarios ponían en valor los barrios porque los recuperaban.

EL FACTOR HONORATO Y SU TECNICISMO

Al poco transcurrir el tiempo, hicimos un hallazgo que explicaba cabalmente los acontecimientos del malestar. Encontramos una toma de razón de la Contraloría de un decreto alcaldicio de Santiago, de enero de 1990, que refería a una modificación puntual al texto de la ordenanza del PRCS, que no estaba en la versión que se mostraba en la página *web*. Advertimos que dicha toma de razón fue realizada dos meses antes que asumiera el gobierno democrático (11 de marzo de 1990), cuando el alcalde de Santiago era Máximo Honorato, designado por Pinochet; y también nos dimos cuenta que seguía (y seguiría) vigente hasta que el PRCS fue actualizado por Carolina Tohá en 2013², por lo que se mantuvo durante la gestión del demócrata Jaime Ravinet de la Fuente; Joaquín Lavín Infante, de la Unión Demócrata Independiente (UDI); Raúl Alcalá Lihn (Pro

2 *El día de la ceremonia en la que asumió Carolina Tohá la alcaldía de Santiago, se despidió diciendo que se dirigía a su despacho a firmar el decreto que congelaba los permisos de edificación. Ese acto daba inicio a los estudios que respaldarían la actualización del PRCS en el sector que va desde calle 10 de Julio hacia el límite sur de la comuna. Llegábamos así, al término de una demanda instalada por los vecinos del barrio Viel. Especial mención requiere el recuerdo de Mireya Pinto, quien desde la presidencia de la Junta de Vecinos Manuel Barros Borgoño lideró el proceso de movilización ciudadana. Luego de su muerte, los vecinos la homenajearon cambiando el nombre de dicha Junta de Vecinos por el de Mireya Pinto Millán.*

UDI) y Pablo Zalaquett Said (UDI), lo que da cuenta de su aplicación políticamente transversal.

El decreto de Honorato decía que se podía construir hasta doce y catorce metros, respectivamente (según el sector dentro del barrio), “pero que sin embargo, se podrá superar la altura máxima, siempre y cuando quede inscrito en fachada continua y en rasante de setenta grados”³.

Este aparente tecnicismo era el que explicaba el hecho de que se pudieran llegar a construir megaedificios con todo el respaldo normativo, afectando el patrimonio familiar de quienes no tenían más que sus casas. En otras palabras, eran los vecinos y no las inmobiliarias, los que estaban financiando la puesta en valor de los barrios depredados.

¿CÓMO OPERABA EL TECNICISMO?

Respecto del primer requisito, el de la fachada continua, es preciso señalar que las fachadas pueden ser aisladas, pareadas o continuas. Son aisladas cuando el inmueble no tiene otro pegado a alguno de sus costados. Por ejemplo, los típicos edificios que se construyen en Vitacura o Las Condes, que tienen un cierre perimetral donde su superficie interior está dedicada a parque o estacionamiento.

Por otra parte, una fachada es pareada, cuando involucra solo a dos inmuebles pegados y no otros adicionales. Para que se hagan una idea de inmuebles pareados, piense en cómo son la mayoría de las villas construidas en los 70 y 80 en comunas como La Florida y Maipú.

Por último, una fachada es continua, cuando hay tres o más inmuebles pegados. En Santiago, la mayoría de los inmuebles tienen fachadas continuas. Piense en los inmuebles del Centro Cívico (con excepción de La Moneda que es aislado), o los de calle Nataniel, Lord Cochrane, Matucana, etc.

Entonces, según este primer requisito del decreto Honorato, se puede superar la altura máxima, si el inmueble se pega a dos o más inmuebles vecinos, estén estos al costado izquierdo, derecho, adelante o atrás.

El segundo requisito para superar la altura máxima, es que quede inscrito en rasante de 70°. Para entender en qué consiste este requisito, sugiero poner atención en la imagen de la página de la derecha. En ella podrán ver cómo se le agregan varios pisos a los edificios, por sobre una base más amplia (por lo general rectangular) al centro de la azotea de la altura permitida, pero sin seguir la línea lateral del edificio, sino que erigiéndolos conformando una especie de T invertida:

Por lo tanto se podrán construir tantos pisos sobre los 12 o 14 metros (según la zona específica a la que se refiera dentro del barrio Viel), según se lo permita el ángulo de 70° que se conforma el vértice dado por el extremo de la azotea del piso de la máxima altura permitida. En otras palabras, el edificio va a ser tan o más alto de la altura permitida, conforme más ancho sea

3 *No deja de sorprendernos que inmediatamente antes de la elección de 2009 (18 años después que la Contraloría tomara razón del decreto edilicio), y ante nuestras constantes consultas, se le agregó este contenido a la ordenanza local del plano regulador que se mostraba en la página web de la municipalidad, aunque sin ningún decoro, a tal punto que se incorporó el texto con otro tipo, tamaño y espaciado de letra.*

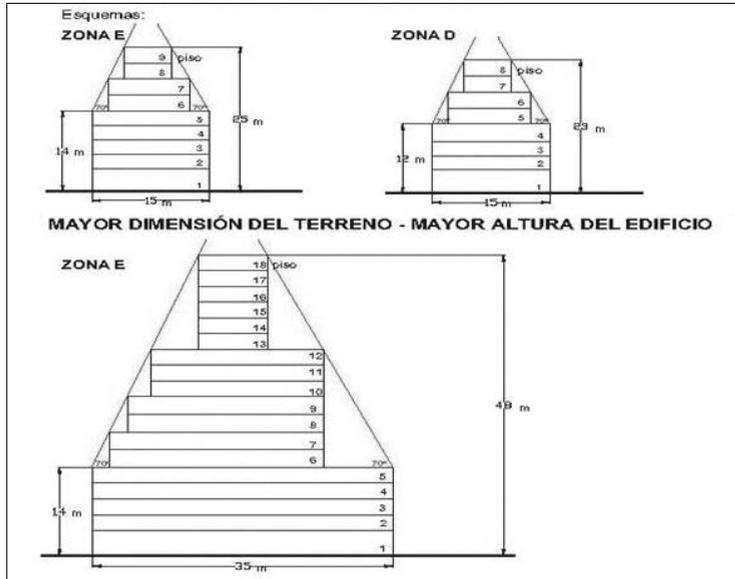


Imagen 2.- Plan regulador comunal de Santiago. Condicionantes de edificación.

el predio. Este es el tecnicismo que introdujo Máximo Honorato, y nosotros lo descubrimos, los vecinos descubrimos esto que no aparecía en la página *web*.

VECINOS DESAFIANDO A LA POLÍTICA

A partir de ese momento, en plena campaña municipal del 2008, comenzamos a plantear, a modo de provocación, a los diversos candidatos a alcalde⁴ nuestra conformidad con las

megaedificaciones, a tal punto, que no debían limitarse las alturas, que estábamos de acuerdo con que se construyeran edificios de hasta 1.000 pisos si así lo querían, pero con una condición: que fueran aislados, al igual que en Vitacura o Las Condes, lo que implicaba afirmar que si alguna empresa inmobiliaria iba a desarrollar un proyecto, ya no requería comprarle a un vecino su inmueble para levantarlo, pegándose a los demás y haciéndoles caer el precio de sus

⁴ Este planteamiento fue acogido en los programas y promesas de campaña de los concejales Claudia Pascual, del Partido Comunista; Ismael Calderón, del Partido Socialista; y Bruno Baranda, de Renovación Nacional. También recibimos el apoyo desde la izquierda hasta la derecha, de otros candidatos, pero que no tenían ninguna posibilidad

de ser elegidos, no así de los que sí estaban peleando por conseguir el sillón de alcalde. Esto demuestra que este tipo de problemas ciudadanos no se pueden entender de manera longitudinal, esto es, derecha vs. izquierda, sino de forma transversal, los de arriba vs. los de abajo. Entendimos que nuestros adversarios eran los conmutadores, aquellos que articulan la política y los negocios, y que esta relación incestuosa se profundiza a la hora de financiar las campañas.

inmuebles, para luego comprarlos a bajo precio y seguir con el proceso expansivo y depredador. Con edificios aislados habría que comprarles, además, al vecino del lado, al del otro lado, al de adelante y al de atrás, de tal manera que los vecinos fueran partícipes, con poder real, en la definición del precio del suelo. Serían los vecinos los que lo harían por medio de su acuerdo previo. De seguir como estábamos hasta ese entonces, con los requisitos de fachada continua y la rasante, los precios de los inmuebles de quienes tenían la desdicha de quedar pegados a un edificio, caerían hasta tres veces su valor, y no solamente por tener que soportar el trauma del proceso constructivo, sino que por quedar pegado a quienes sin ningún tipo de solidaridad urbana arrojan sus desperdicios por las ventanas sobre los patios de quienes estaban antes que ellos en el lugar. ¡Vaya el afectado a reclamar! No tendrá a quien responsabilizar, ya que la imputabilidad se diluye en la comunidad de residentes del edificio en cuestión.

Por lo mismo, los antiguos vecinos terminan por vender sus inmuebles a “precio de huevo” facilitando la expansión edificatoria como si fuera un cáncer, un tumor maligno que va ampliándose, ampliándose y ampliándose, hasta matar todo rastro de un modo de vida. Entonces, ¿quién financia a quién? ¿Quién pone en valor los barrios? Ciertamente no son las inmobiliarias, son los vecinos.

Este argumento fue demoledor para los intereses inmobiliarios y los candidatos, además de instarlos desafiantemente a liberalizar el negocio inmobiliario. Una verdadera interpelación a la ética capitalista, y a la vez, un profundo desprecio al mercader, rentista y holgazán agente económico.

Aunque por otra parte, también inspiró las más ácidas críticas de líderes de movimientos patrimonialistas esencialistas, que alguna vez abrazaron el marxismo⁵, acusándonos de derechistas y hasta neoliberales, como si nuestras viviendas fuesen medios de producción. Hay que tomar nota de aquellos movimientos sociales patrimonialistas-esencialistas que terminan por constituir procesos de gentrificación⁶ con barrios convertidos en industrias culturales.

Ahora bien, pero una cosa era reconocer la relación incestuosa entre política y negocios, con sus agentes conmutadores (nuestros adversarios), y otra muy distinta que la mayoría de nuestros vecinos pensarán lo mismo.

Los liderazgos avenidos en el barrio Viel, sabíamos que como sociedad vivimos profundos procesos de individuación, que disponemos de escaso capital social, donde prima la desconfianza hacia el prójimo, que las organizaciones sociales son más bien entidades inspiradas en la sociabilidad más que de asociatividad, que están feminizadas, que no discuten asuntos públicos, sino que privados. Por lo tanto había que movilizar las voluntades sin apelar al éxito de un discurso basado en la toma de conciencia patrimonial, ni menos despreciar el *ethos* popular. Teníamos ante nosotros el desafío de sincronizar los dominantes intereses individuales y privados con los menoscabados intereses colectivos y públicos.

5 *¿Puede haber algo más contradictorio que ser esencialista y marxista?*

6 *Proceso de transformación urbana en el que la población original de un sector o barrio deteriorado es progresivamente desplazada por otra de un mayor nivel adquisitivo.*

LA ESTRATEGIA COMUNICACIONAL

Nuestra estrategia comunicacional partió por escribir cartas a los vecinos, con el timbre y firma de la Junta de Vecinos, denunciando la relación incestuosa entre política y negocios. Su reproducción era de bajo costo y las dejábamos en cada casa. Su contenido decía más o menos algo así: “vecino, usted se preguntará por qué están llegando tantos edificios; pues bien, sepa usted que cualquier vecino puede vender casa a una inmobiliaria y nadie puede impedirlo. Pero sí debe saber que si tiene la mala fortuna que su vecino venda a una constructora, su casa caerá de valor tres veces, y seguramente terminará vendiendo su casa a un precio que le permitirá comprar un inmueble de similares características, pero en el paradero ochenta de Santa Rosa. Estamos tratando de impedir que así suceda, por lo que pasaremos por su casa durante la mañana del día sábado a recoger un correo electrónico que pueda facilitarnos la comunicación mutua y la entrega de información”.

De esta forma nos hicimos del primer objetivo: Crear una gran base de datos de correos electrónicos, que nos facilitara la comunicación con los vecinos, sin que requiriera pagar el costo que implica hacerla basándose en la presencialidad que exige la oralidad, pero tomando ciertos resguardos: nos auto-enviábamos los correos con el contenido elegido, pero con copia pública a los políticos (candidatos y autoridades locales y distritales) y con copia oculta a cada uno de los vecinos. Entonces los políticos sabían que entre ellos sabían lo que los vecinos sabían y que les comunicábamos, pero sin tener acceso a los correos de los destinatarios finales, los vecinos.

Así transcurrió el período de campaña municipal, exigiendo a los candidatos que se comprometieran a modificar el PRCS. Terminó la campaña y el tema dejó de serlo para los políticos, excepto para nosotros. Ya habíamos logrado nuestro segundo objetivo: visibilizar el tema. La campaña había servido para que unos ocuparan los sillones edilicios, pero también a nosotros. Habíamos logrado mantener informados a los vecinos durante todo ese proceso, y sin saberlo, habíamos generado las condiciones de éxito para un objetivo posterior: la consecución de la ZT.

LA ZONA TÍPICA Y EL TRIUNFO DE LOS VECINOS

Habiendo terminado el proceso electoral, un dejo de derrota se había instalado en nosotros. Habían ganado los de siempre, los que no estaban con nosotros, sino con los intereses inmobiliarios, con las honrosas excepciones que mencionamos anteriormente.

Y fue en esos instantes que un amigo, cuyo nombre se mantiene en reserva, pero que cuenta con nuestra eterna gratitud, nos señaló que al menos podemos proteger un sector del barrio apelando a su reconocimiento como ZT, y que para ello había argumentos patrimoniales.

Comenzamos a investigar y recabar datos y nos fuimos encantando con la evidencia de los valores patrimoniales existentes en el lugar, como el Conjunto Habitacional de la Fundación de Habitaciones Obreras Elena Barros, el conjunto Matta/Viel, de Castillo⁷,

⁷ *Ex-Decano de la facultad de Arquitectura y Rector de la Pontificia Universidad Católica de Chile; Premio Nacional de Arquitectura, Ex-Alcalde de la Reina y Ex-Intendente de Santiago.*

Bresciani, Valdés y Huidobro; los conjuntos habitacionales de Manuel Cifuentes Guzmán⁸ y Jorge Aguirre⁹. A simple vista, la presencia de la Pontificia Universidad Católica de Chile (PUC), era importante.

Por lo anterior, nos dirigimos al Centro del Patrimonio Cultural de la PUC y les solicitamos que nos patrocinaran la solicitud de ZT ante el Consejo de Monumentos Nacionales (CMN), ante la inminencia de que las obras de sus más destacados arquitectos desaparecieran por la invasión inmobiliaria. Ellos, inmediatamente accedieron al patrocinio.

Elaboramos el expediente, lo presentamos en enero de 2009¹⁰. En abril de ese año, el CMN recomendó la declaratoria de ZT en sesión ordinaria, comunicando su Secretario Ejecutivo, inmediatamente la noticia a la prensa. Sendos titulares en las principales páginas de *El Mercurio* y *La Tercera* anunciaban el hecho. Frente a este anuncio mediático, no nos sentíamos orgullosos, sino que tremendamente vulnerables. ¿Por qué?

Porque una ZT no es tal hasta que su decreto no es publicado en el Diario Oficial, y mientras tanto, las empresas inmobiliarias sobreavisadas comienzan a ingresar proyectos a la Dirección de Obras Municipales (DOM)¹¹. Es por ello que cuando una ZT es declarada, no resulta raro que aparezcan, posteriormente, edificaciones de altura.

Nuestro temor nos llevó a desplegar nuevamente nuestra arma secreta: los correos electrónicos que, en esta ocasión, eran autodirigidos a nosotros, pero con una redacción en la que se informaba a los vecinos (en la copia oculta del correo), pero con copia pública a la Ministra de Educación, el subsecretario y sus respectivos jefes de gabinete; también a los políticos locales y

8 *Primer arquitecto titulado en la Pontificia Universidad Católica de Chile (cuando la carrera dependía de la Facultad de Ingeniería y Matemáticas), y que luego se convirtió en el primer Decano de la recién creada Facultad de Arquitectura. Proyectó la Casa Central de dicha Universidad y el actual edificio de la Intendencia Metropolitana.*

9 *Fue Decano de la Facultad de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica de Chile y Premio Nacional de Arquitectura.*

10 *Desconecemos si existe alguna experiencia similar a la nuestra, en el sentido que el expediente técnico fue enteramente elaborado por los vecinos, a diferencia de otras iniciativas que contaron con respaldo previo por medio de algún proyecto financiado por el Fondo Nacional de las Artes y la Cultura (FONDART) o del Departamento de Asesoría urbana de la Municipalidad.*

11 *Luego que un expediente es ingresado para el pronunciamiento del CMN, debe ser visado por su Comisión de Arquitectura. De ser favorable, es analizado en sesiones ordinarias del plenario del CMN. Si este recomienda su declaratoria, el expediente es despachado al Ministerio de Educación (MINEDUC) para la firma del Decreto Supremo (DS) por orden del Presidente de la República. Previo a eso, es visado por la Dirección Jurídica del MINEDUC. Una vez firmado el DS, el expediente se remite a la Contraloría General de la República para su Toma de Razón. De ser favorable este informe, vuelve al MINEDUC para que este lo publique en el Diario Oficial (DO). En el caso nuestro, desde que la declaratoria fue recomendada por el CMN, hasta que fue publicado en el DO, pasaron tres meses. Lo anterior, sin contar que desde el momento en que se publica el DS en el DO, durante un mes se pueden presentar Recursos de Protección ante la Corte de Apelaciones de la jurisdicción, por parte de cualquiera que advierta que algún derecho le ha sido vulnerado, mediante este acto jurídico-administrativo. En este último caso, no es descabellado hallar a algún contribuyente denunciando ante la Corte de Apelaciones alguna vulneración, presentando ante el tribunal, por ejemplo, algún contrato de compromiso de compra venta de su inmueble con alguna empresa inmobiliaria, consagrado antes de la firma del decreto.*

distritales. Afortunadamente pasó el tiempo sin mayores contratiempos y obtuvimos la ZT.

Cuando ello ocurrió, enviamos un artículo de opinión a www.theclinic.cl¹² en el que mostrábamos un simple ejercicio: sobre la base de que los inmuebles aumentan su valor en un 15% luego de obtener una protección oficial (baste pensar en las dificultades que encuentran las inmobiliarias para deprestar), les aplicamos ese porcentaje al valor promedio de la totalidad de los inmuebles existentes en la ZT, y pudimos afirmar que unas simples y modestas juntas de vecinos habían creado 12 millones de dólares, si prefieren, 8 millones de euros; que se quedaban en el barrio y no en los bolsillos de los conmutadores. Ese fue nuestro gesto de desprecio hacia quienes dicen desarrollar la ciudad siendo que en realidad lo hacen expropiando el valor del patrimonio de los vecinos. ¡Habíamos triunfado!

INTERPRETACIÓN GENERAL DEL PROCESO

La ley de Monumentos Nacionales N° 17.288 fue promulgada en 1970, consagrando cuatro categorías de monumentos nacionales (MN), que devienen en protección oficial en materias de conservación e intervención, a saber: Monumento Público, Monumento Histórico, Monumento Arqueológico, Zona Típica y Santuarios de la Naturaleza.

Las ZT según el Art. 29 de dicha ley, son consagradas “para el efecto de mantener el carácter ambiental y propio de ciertas

poblaciones o lugares (según lo cual), el CMN podrá solicitar se declare de interés público la protección y conservación del aspecto típico o pintoresco de dichas poblaciones o lugares o de determinadas zonas de ellas”. Y en su Art. 10 se refiere al origen que puede tener su declaratoria: “cualquier autoridad o persona puede denunciar por escrito ante el Consejo la existencia de un bien mueble o inmueble que pueda ser considerado Monumento Histórico, indicando los antecedentes que permitirían declararlo tal”.

Según la información dispuesta en la página www.monumentos.cl, podemos apreciar que la distribución longitudinal de las declaratorias de ZT ha tenido un crecimiento sostenido desde el año 1976. Actualmente, existen 103 zonas típicas, de los cuales 65 se encuentran en regiones, esto es el 63,2%, mientras que 38 se encuentran en la Región Metropolitana, alcanzando el 36,8%. De este porcentaje, 92,1% corresponden a casos urbanos, y tan solo 7,9% corresponde a casos rurales.

Por otra parte, según la distribución (transversal) del tipo de denunciante –autoridad o persona– las declaratorias que han tenido su origen en denuncias presentadas por autoridades corresponden al 60,5% (23 casos), mientras que las que se originan en personas corresponden al 26,3% (10 casos). El 13,2% (cinco casos) no identifican al denunciante.

Pero al combinar la distribución longitudinal con la transversal advertimos que hasta el año 1992, las solicitudes tuvieron un origen exclusivamente (institucional) público-estatal, considerando al propio CMN. Sin embargo a contar del año 1994 surge la primera ZT de origen exclusivamente ciudadano, llegando a ser

12 <http://www.theclinic.cl/2009/08/15/barrio-viel-otro-triunfo-de-los-vecinos/>

mayoritarias a la fecha, representando el 40% del total de las ZT, desplazando al 32% a las solicitudes de origen institucional¹³.

Dicho lo anterior, es preciso llamar la atención, sobre el comportamiento del fenómeno en el Gran Santiago.

En efecto, según datos obtenidos del Observatorio Habitacional del MINVU y que apreciamos en la siguiente figura, la concentración de proyectos inmobiliarios, principalmente de altura (unidades de departamentos), entre los años 2002 y 2011 en la ciudad de Santiago se concentraron en las comunas de Santiago, Las Condes, Ñuñoa y Providencia; comunas que a excepción de Las Condes son aquellas en las que se ha acentuado el origen de estas solicitudes ciudadanas.

Lo que advertimos en estos casos son las condiciones estructurales que nos permiten aproximarnos al entendimiento del fenómeno: la mayoría de las solicitudes ciudadanas para la protección oficial de ZT tienen en común que dichos territorios están expuestos a una fuerte presión por parte de la industria inmobiliaria.

Nos surge otra interrogante, a saber: Si bien existen amplios sectores en las comunas que están sometidos a la misma presión inmobiliaria, ¿por qué solo en algunos se despiertan emprendimientos e innovaciones sociales que devienen en ZT?

A modo de hipótesis, quizás tengan algo que ver los liderazgos, el capital social, el capital cultural, pero ello no da cuenta del proceso mismo de aumento de solicitudes ciudadanas. Ello desde un punto de vista de la teoría de la sociedad, podría estar relacionado con un proceso de modernización que no es conducido por la política (modernización como politización) ni por el mercado (modernización como monetarización), sino por los ciudadanos (modernización como ciudadanización), ante el agotamiento relativo de las dos ecúmenes de la modernidad (Estado y Mercado). La innovación y el emprendimiento social son reflejo de esto.

Nuestra experiencia indica, y la historia de Chile también, que nunca habrá canales institucionales serios para la participación. Siempre habrá cortapisas, exigiendo quórum incumplibles o dándole carácter consultivo.

Si los políticos hoy están hablando de la educación, es porque los estudiantes se movilizaron, si Carolina Tohá, y también Zalaquett (que estaba dispuesto a congelar los permisos de edificación en esa zona), actualizan el PRCS y fijan las alturas, es porque nosotros pusimos el tema. Porque ¿qué garantía nos podía dar Carolina Tohá, si otros alcaldes de la Concertación habían operado con esta modificación al PRCS de Máximo Honorato? Entonces, frente a la ausencia de quienes nos deben representar, dejamos de ver la cuestión en términos longitudinales (izquierda vs. derecha) y decidimos verla en términos transversales (los de arriba vs. los de abajo) y eso es la *réal politique*.

13 Cabe consignar que el carácter indeterminado de cinco declaratorias, obedece a que en los decretos respectivos disponibles en la página web del CMN, no se especifica al denunciante.

Y en una sociedad individualizada no se participa a la antigua, en asambleas por ejemplo, sino que –y esto es un fenómeno bien interesante bajo el punto de vista sociológico– uno puede llegar a la gente e informarla “al hueso”. Nosotros hicimos catastros de correos electrónicos, sabiendo que no es el mecanismo con el cual se comunica el adulto mayor, pero sí su nieto o sobrino, que vive con él. La meta fue un correo por casa, no un correo por persona.

En esta misma lógica tenemos en mente un proyecto que permita enviar por esta vía, todas las semanas, un boletín con la oferta de los negocios del barrio. Por ejemplo, la carnicería del barrio que durante la semana ofrecería la carne molida con un 10% de rebaja; el negocio gestionado por los peruanos, que ofrece en la semana el arroz rebajado, etc., es decir, fortalecer las comunidades por esta vía.

De esta manera se llega a los vecinos uno a uno, aunque lo que se sacrifica –y esto hay que reconocerlo– es la dimensión deliberativa, porque no hay *rapport*, debido a que es requisito mandar los correos en copia oculta, para que los inescrupulosos de siempre no se hagan de la base de datos para otros fines, pero con el costo que los vecinos no sabrán a quién más le llega.

Con todo, no esperamos que la política cambie las cosas, sino que la movilización y los vecinos, con estrategias creativas, interesantes, efectivas y más pacífica de lo que podría haber sido en otras circunstancias. ■

COMENTARIOS Y PREGUNTAS DEL PÚBLICO

Soledad Díaz, moderadora. Gracias, Marcelo, por transmitirnos tu entusiasmo y también sé que dentro del público hay personas que vinieron a conocer tus recetas para poder hacerse zonas típicas en sus propios barrios. Ahora tenemos cuarenta minutos para que ustedes puedan opinar, mostrar sus inquietudes o preguntas directamente.

1. Quiero agradecer y felicitar al colectivo del Museo porque organiza por segunda vez este encuentro, que yo encuentro profundamente republicano y que el año pasado fue de altísimo valor. Respecto de otras intervenciones, esto es altamente complicado, porque desde mediados de agosto hasta hoy día, la actividad ha sido intensísima en el sentido político más amplio, no electoral necesariamente, y yo lo considero esencialmente como una política de mercado salvaje, absolutamente inhumana, en que se perdió el centro de lo que debía ser el objetivo civilizacional que son las personas. Ustedes dieron varias referencias que yo no voy a repetir, ni siquiera voy a enunciar, pero me parece que es esencial, y está en el título de la convocatoria que la participación sea efectiva, no es solamente el caso de los pueblos originarios que tienen un convenio 169 de la OIT, que en la práctica no funciona, de acuerdo con él, ellos tendrían siempre el derecho de opinar y su opinión tenía que ser considerada, así no sucede.

Ahora, ¿cuáles son las formas de organización? Yo felicito al barrio Viel por lo que hicieron. Sin embargo, creo que cada lugar tiene que tener su

propia forma, la experiencia del barrio Yungay es diferente porque hay una población diferente. Por tanto, lo esencial —y ustedes lo dejaron explícito y yo agradezco eso— es en primer lugar asumir el rol de ciudadano activo y eso significa no solo derechos, mas también muchas responsabilidades, ser capaz de organizarse y esa organización implica escucharnos, tenemos tremendas dificultades para eso.

2. Soy asistente social, y aprovecho de hacer memoria del año 93 cuando participé en la escuela de planificación que hacía SUR cuando era una ONG, y don Alfredo era uno de los arquitectos vanguardistas y que me inspiró a nunca perder el tema de la ciudad, que no es algo propio. Mi pregunta va dirigida a él. Me afecta el tema del Rancagua Express, es como la muralla de Berlín, esa sensación me dio al ver ahí cuatro metros para arriba. Al respecto hay mucha literatura y sé el impacto negativo, la externalidad negativa, que producen las carreteras, cómo se divide la ciudad, entonces mi duda es ¿a quién se le ocurre? Porque ferrocarriles es del Estado, hace tres años, con el gobierno de Lagos hubo un tremendo robo, entonces si los diputados, los dirigentes, los alcaldes están en contra de la forma y de la solución, no entiendo quién puede ser el mandante de esa medida. Me pregunto además, ¿por qué las organizaciones de la comuna de La Reina lograron que esa carretera se detuviera y se está estudiando cómo va a ser la solución subterránea?, y el otro ejemplo es el de Avenida Grecia, cuando se hizo el Transantiago en una determinada zona surgió un movimiento que detuvo el proyecto, entonces pienso ¿Será que las clases medias y altas son más inteligentes, tienen mayor capital social, tienen mayor poder de influencia, o a lo mejor es la creatividad?

3. Soy el Coordinador de Providencia Participa, solo mencionar tres temas de las cosas que nosotros hemos discutido. Uno tiene que ver con un déficit de nuestra política, del mundo político, con la inexistencia de un mundo político local, los partidos políticos de este país se movieron generalmente por temas vinculados a lo socioeconómico, a los temas de clases, a unas ciertas demandas de tipo sectorial o de grupos de interés. Pero el territorio no ha sido su tema, no es su tema, partidos obreros, partidos de clases medias, pero no hay de tema local; cuando nosotros tuvimos que enfrentar los temas en la comuna, ni uno, ni un partido político, teniendo militantes de larga data, tenía ni una sola idea y pensamiento respecto de lo territorial y de lo local, y cuando se hacía parte de una demanda, era la demanda que había levantado una junta de vecinos, o un grupo local de defensa del medio ambiente, o de las áreas verdes o el tema inmobiliario. Y este es un déficit importante, porque el proceso que tienen que llevar a cabo, por ejemplo un vecino, para politizarse en términos de mirar el bien común, mirar su barrio, él se está convirtiendo en político, pero lo tiene que hacer solo, solo y no se encuentra con el otro habitante, el político, o sea, ahí hay un tema de nuestro mundo político que es un tema de los partidos, un tema de la democracia finalmente, o sea, la dimensión territorial no está presente.

Otro tema que se relaciona con el concepto de ciudad y del tránsito de una parte a otra. Una de las cuestiones que nosotros en la comuna vimos necesario instaurar, lo que llamamos un cuarto tipo de ciudadano: el ciudadano que transita, no el vecino solamente que reside, no solo el que estudia, no solo el que trabaja, sino que también el que transita; es alguien que debe ser objeto

de políticas con derechos y con deberes, porque todos nosotros lo hacemos, nos trasladamos. En Providencia ese es un gran drama, nosotros tenemos cientos de miles de transeúntes que no se hacen cargo por dónde transitan, que más bien reclaman, que hacen demandas y que lo hacen muchas veces en términos solamente individuales, y eso genera los conflictos. Los conflictos que tenemos, por ejemplo, con el tema del uso de las veredas entre ciclistas y peatones, tiene que ver mucho con el ciudadano que transita, no es reconocido como tal –por los que viven, por los peatones– y él tampoco se siente como tal, entonces ahí tenemos un tema y en ese tema evidentemente la Junta de Vecinos tiene muy poco que decir.

Para terminar, hemos visto que las Juntas de Vecino son un tema tremendo en términos de crisis como institución, y ahí tiene que ver con el tema de participación, hoy en día participar es anómalo, no es parte de nuestra vida cotidiana participar, participar significa restarle tiempo a otra actividad. Y así cada vez más lo que tiene que ver con el bien común y la vía colectiva, pasa a ser una cuestión anómala; y finalmente, la respuesta que hay son los grupos de interés y hay que tener mucho cuidado porque ellos lo que empiezan hacer es a colisionar o a aliarse, pero el bien común empieza a desaparecer.

Alfredo Rodríguez. Yo creo que el punto es que uno piensa que el gobierno, es el gobierno, las autoridades son las autoridades, pero lo que pasa es que hay grupos, es decir, quién manda no son ellos o son parte de ellos, son grupos, hay una coalición en el poder, y esa coalición está dentro del Ministerio, fuera del Ministerio, es decir, Cámara Chilena de Construcción, Ministerio de Vivienda, es lo mismo. Entonces no es que uno

esté, uno piensa, el Estado debe, no, el Estado hace lo que hace y eso es, lo que nosotros tenemos que ver es qué es lo que hace y ahí podemos ver, cuál es –usando una palabra antigua– cuál es su sentido de clase. Así cuando uno dice, por ejemplo, por qué esto es una ciudad, porque esta es una ciudad absolutamente clasista, a los pobres y a los “rotos” se les puede pasar por encima y se les puede meter un tren por encima, y aunque reclamen no pasa nada, pero si tú vas a Vespucio Oriente, hay que hacerlo subterráneo y no es que sean más creativos, ¡no! Por ejemplo, en la zona sur, en Lo Espejo, viven cien mil personas y hay dos Redbanc, y no hay ningún café, ¡no hay un lugar público! Entonces estamos en una ciudad absolutamente concentrada y fragmentada. Creo que nos encontramos en una situación muy interesante sobre qué es lo público, qué es lo colectivo, y toda nuestra vida ha sido privatizada, entregada, y parte de ese imaginario de que existe un sector público y que existen funcionarios públicos que tienen que hacer las tareas que ahora hacen otros, se ha olvidado. Es por eso que son muy importantes los casos y ejemplos como los de nuestro “ciudadano Martínez”.

Marcelo Martínez. La participación, ante todo, es un acto voluntario, si tuviera que definir la participación, primero diría tiene el componente de ser un acto voluntario, es decir, no es participativo aquel acto social al cual a la persona se le ha obligado.

Lo segundo, es que la gente participa cuando ve amenazados sus intereses, en el amplio espectro de la palabra: intereses religiosos, intereses comunitarios, intereses valóricos, etc., es decir, un acto de decisión voluntario, individual ante todo –que se expresa colectivamente por supuesto–, pero supone intereses.

En tercer lugar, el otro componente es cuando la gente tiene la actitud, la expectativa, la convicción de que su intervención puede cambiar el curso de los acontecimientos, es decir, si uno se siente –para decirlo teóricamente– hacedor de la historia y no expuesto a la historia y sus efectos, ahí va a participar.

La participación supone esos tres componentes. Ahora bien, ¿por qué no participan?, ¿por qué siempre les pasan la máquina? La respuesta es que ellos tienen la certeza de que no van a cambiar el curso de los acontecimientos porque siempre le han pasado por encima y tienen una desesperanza.

Entonces, la reflexión que hicimos nosotros era la siguiente: si queremos cambiar las cosas, necesitábamos un metarrelato; pero esas concepciones de la historia, del hombre y de la sociedad, ¡ya no se aplican!, porque siempre hay consecuencias no deseadas que hacen caer a esos metarrelatos en la sospecha. Hay una pérdida de la totalidad, eso es evidente, nosotros no podíamos avanzar en esta lucha, haciendo una marcha, tomándonos la carretera, a no ser que nos hubiesen querido instalar un basural en el Parque O’Higgins; pero en este caso tuvimos que inventar nuevas formas de lucha.

Antes, para hacer un negocio, se requería la lógica de la presencialidad, es decir, alguien hacía un negocio con otro cuando conocía a su familia, la honorabilidad de su padre, etc. Pero hoy no se requiere conocer a nadie. La economía no requiere de presencia, porque su monetarización permite que yo, por ejemplo, pueda ir a Turquía, y, si me da hambre, voy al supermercado, elijo lo que quiero comer, voy a la caja, paso la tarjeta de crédito del Banco del Estado, sin tener que

hacer el ejercicio de calcular la moneda local, al dólar o euro, luego al peso, si después me va a llegar la cuenta igual a mi casa; es decir, la monetarización —y esta es la lógica del dinero— permite la máxima vinculación posible, con el mínimo de información requerida, y esa racionalidad sistémica es lo que organiza la sociedad hoy día, porque es lo que explica el que vivamos juntos hoy, ¿o acaso lo hacemos porque hemos tomado un acuerdo? O ¿porque dialogamos? O ¿por qué conversamos?, ¿depende de los actores sociales o hay una lógica sistémica?

A mi entender están presentes las dos dimensiones. Nosotros, en el barrio Viel, incorporamos en nuestro entendimiento y estrategias, el lado sistémico también. Hay actores, qué duda cabe, pero los límites y posibilidades de los actores pasan por la fortaleza o la entropía de los sistemas. Esta dimensión, en nuestro caso, fue la crisis económica que afectó la industria inmobiliaria el 2009, lo que nos permitió ganar tiempo para hacer nuestras bases de datos y llegar a la gente.

Aprovecho de contar una anécdota sabrosa: Cuando el CMN nos devolvió el expediente diciéndonos “les faltan antecedentes”, “tiene que profundizar”, etc.; nosotros lo entendimos como si nos estuvieran poniendo palitos en el camino, ya que en mi caso, que tengo formación científica, en esas solicitudes de información complementaria, no se jugaban por ningún indicador o meta. Además nos pedían la conformidad de las autoridades locales —cuando eso ni siquiera lo indica la ley—. Entendimos que el CMN no se quería enfrentar con los poderes fácticos. Entonces nos preguntamos ¿cómo lo hacemos? ¿Cómo convencemos a Zalaquett y a los concejales? Hasta el momento,

solo contábamos con los compromisos de campaña de los concejales Baranda, Pascual y Calderón. No contábamos con nadie más. Fue a condición de esto que hicimos lo siguiente: Un día cualquiera fuimos a visitar a todos los concejales a sus oficinas de la Municipalidad de Santiago. A cada uno le contamos que estábamos tramitando una declaratoria de ZT ante el CMN y que necesitábamos su apoyo. ¡Por supuesto! fue la respuesta inmediata. Y antes de salir del edificio consistorial pasamos a la oficina aparte e ingresamos una carta a cada uno de ellos, con el siguiente tenor: “Estimado/a concejal/a: De acuerdo a lo conversado personalmente, y el compromiso suscrito con nosotros, en orden a apoyar la solicitud de ZT, queríamos agradecer dicho compromiso...”. A la sesión ordinaria del Concejo Municipal siguiente asistimos en calidad de público y nos sentamos en primera fila. Por supuesto, ya habíamos informado a los vecinos por medio de un correo electrónico en copia oculta, pero con copia pública a los concejales, que nos haríamos presentes en la sesión pública del Concejo Municipal. Y fue en la hora de incidentes que los concejales Baranda, Pascual, Calderón, más Loreto Schnake, solicitaron al alcalde el apoyo a nuestra iniciativa.

La sesión concluyó, y los concejales de la Alianza por Chile más el alcalde Zalaquett se quedaron conversando en la sala, a puertas cerradas. Al cabo de unos minutos sale Bruno Baranda y nos comunica que el alcalde patrocinará la solicitud. La *real politique* había vuelto a funcionar, esta vez de manera artera, filosa y silenciosa.

Confirmamos una vez más que la receta le lleva incluso ingredientes de psicopolítica, que modifican el sabor y el aroma de los éxitos ciudadanos. Si tuviera que darles mi receta a

vecinos que estén en circunstancias similares, lo único que puedo compartir es hay que partir por reconocer que la política ha perdido considerablemente su capacidad de gobernar la sociedad, lo que la hace, paradójicamente, menos poderosa, o mejor dicho, más vulnerable. Mientras más cautivos están los políticos de sus intereses personales o privados, más autorreferido es el funcionamiento de la política, o lo que es lo mismo, más ciega está frente a nosotros.

Camilo Arriagada. En el tema de las carreteras urbanas hay que hacer un análisis más diverso viendo la irrupción de los medios relacionados con el tema de la agenda pública. Acá hay un tema que no se ha tocado que es la mediatización de la visibilidad de cierto tipo de temas públicos. Por ejemplo, en el tema de las carreteras urbanas, si uno hiciera un análisis caso a caso, vemos cómo la Costanera Norte se modificó por los vecinos de Pedro de Valdivia Norte y su presión en los medios validó y ayudó a cambios después capitalizados por Cerro Navia, porque en general los bordes de carretera de Cerro Navia no son los mismos que uno ve en la Carretera del Sol. En suma la capacidad de lograr una modificación de mitigación de impactos tiene que ver con la capacidad de llegar a los medios y eso está mediado por el nivel social de los barrios y la capacidad directa de conectarse y comunicar. Medios y participación ciudadana hay que abordarlos como un espacio de regulación que revela vacíos del rol de las superintendencias vinculadas al mundo urbano. En un país centralista con el poder de inversión que tiene el MINVU, el MOP, ese *link* no se ha hecho.

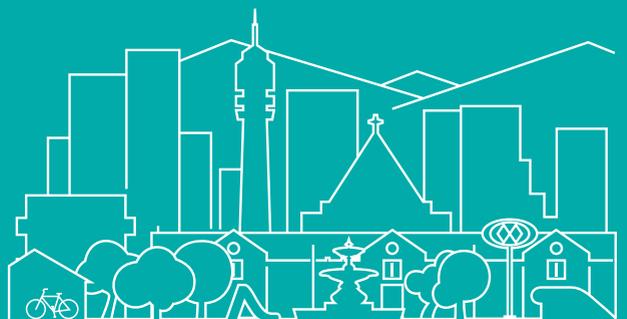
Encontré muy agudo lo que dijo el caballero del municipio de Providencia. Este tema del usuario o la población flotante, del tipo que entra

y sale, que usa el barrio, compra en el barrio, que estaciona el auto, en general es el gran vacío del urbanismo. La ciudad de la movilidad y los usuarios de la ciudad versus otros usuarios y versus los vecinos se abre como un gran tema donde actualizar la política y la convivencia.

Respecto de los vacíos de las Juntas de Vecinos creo que Marcelo Martínez dio una observación lúcida sobre el tema de la sociabilidad. Me refiero a los espacios donde la gente va a relacionarse, pero en realidad no participa y no debate temas públicos, sino que llena vacíos de sociabilidad. En general veo que la cultura, el deporte, el tiempo libre hay que tratar de conectarlos como espacios de participación reales, porque si uno lee la sociedad actual, como una sociedad de clases o intereses de clases, y ya no lo es. Existe una gran demanda de sociabilidad sin espacios donde desarrollarse. Este año me ha tocado ver tesis muy buenas en los magísteres de la Universidad de Chile, por ejemplo, sobre el uso que debe darse a las bibliotecas, esto es si son bibliotecas donde solo leer o en realidad centros culturales y comunitarios polifuncionales donde uno pide un libro, lugares donde uno participa, donde uno hace deporte. La idea de los bienes públicos locales debe motivar saltos de imaginación y diseño porque hay demandas de sociabilidad y en la sociabilidad se tiene que construir la participación. El Estado tiene que recuperar un rol que no sea solamente la alianza público/privada, facilitar negocios e inversión y eso me parece será catapultado desde la ciudad de los bienes culturales y el deporte, lugares donde se tejen redes en momentos de bienestar. ■

Mesa 2

SANTIAGO Y SU ENTORNO GEOGRÁFICO,
¿CONFLICTO O BENEFICIO?



MARÍA ISABEL PAVEZ

Arquitecto de la Universidad de Chile. Doctora en Arquitectura y Urbanismo por la Universidad Politécnica de Madrid. Diploma D.E.A. en Urbanismo y Ordenamiento Territorial, Universidad de París XII. Profesora de la Universidad de Chile, investigadora y docente en Urbanismo, Diseño y Planificación Urbano-Regional en la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile. Proyectista en Diseño y Planificación Urbana en la misma facultad. Autora de doce libros y numerosos artículos de especialidad. Ex-Directora del Departamento de Urbanismo y Fundadora de la “Revista de Urbanismo” del Departamento de Urbanismo de la Universidad de Chile.

El título de este encuentro es una provocación muy atractiva. Si es conflicto, o beneficio, depende del tipo de relación que establezcamos entre las obras que vamos creando para el asentamiento humano, y la naturaleza. Si ignoramos que el espacio natural es complejo y dinámico, con toda seguridad habrá conflicto. Pero quisiera, antes de comenzar mi exposición, responder a otra provocación que está en la convocatoria misma recibida, donde se dice que “desde las reformas de Vicuña Mackenna la urbe creció y se expandió sin control”. La verdad es que no podemos afirmar esto. Haré a continuación una breve revisión de la planificación urbana y regional habida para Santiago, mostrando algunos ejemplos sobre la relación que ella estableció con la naturaleza en su tentativa de orientar el crecimiento urbano. Lo primero es aclarar donde estamos ubicados en este momento: esta es la época en que el Estado se quiere subsidiarlo en Chile, y se está

aplicando el modelo de Ciudad Dispersa, el que no es sustentable.

Dicho esto, observamos que ha habido una larga etapa de un Estado Planificador chileno que se desencadenó con la Constitución de 1925, a partir de la cual el Estado sería un metaactor¹ guiando los destinos del país, y un megaactor, al crear las grandes empresas que van a permitir su industrialización. Entonces, es en ese marco que se producen los cincuenta años del Estado planificador urbano, período que se puede situar entre 1929, cuando llega a Chile el urbanista austriaco Karl Brunner –contratado por el Gobierno como asesor de la Sección de Urbanismo recién creada en la Dirección General de Obras Públicas, y profesor de postítulo en la Universidad de Chile, al tiempo

1 HOPENHAYN, Martín. 1994. *Ni apocalípticos ni integrados. Aventuras de la Modernidad en América Latina. Santiago de Chile, Fondo de Cultura Económica, 281 págs.*

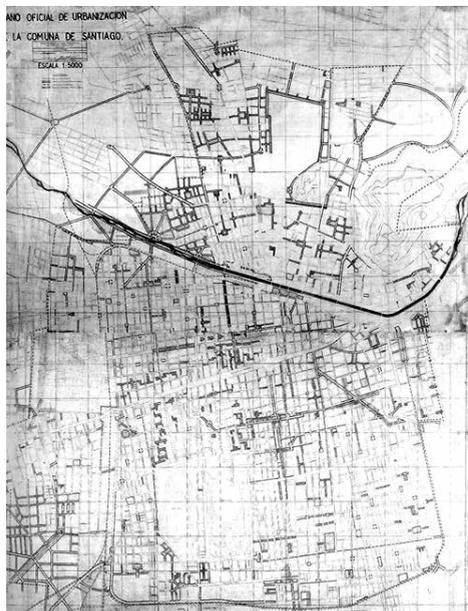


Fig. 1.- Plano Oficial de Urbanización de la Comuna de Santiago. K.H. Brunner 1934. Copia matriz a escala original 1:5.000. Fte.: Archivo del Departamento de Urbanismo de la F.A.U. de la Universidad de Chile.

que se desencadenaba la Gran Crisis económica mundial sobre nuestra crisis del salitre–, y el año 1979, cuando cambia el modelo de desarrollo económico y social de manera radical².

2 PAVEZ REYES, María Isabel. *Vialidad y transporte en la metrópoli de Santiago 1950-1979: concepto y estrategia de ordenación del territorio en el marco de la Planificación Urbana y Regional por el Estado de Chile. Tesis Doctoral, Director Dr. Julio Pozueta E., ETSA, UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID, 13 nov. 2006, Cum Laude. 1ª edición (ESPAÑA), digital in extenso, 2007, Repositorio Académico de la UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID: <http://oa.upm.es/452/> 2ª edición, (CHILE), digital, in extenso, 2008, Repositorio Académico UNIVERSIDAD DE CHILE: <http://captura.uchile.cl/dspace/handle/2250/5098>*



Fig. 2.- "GRAN SANTIAGO ESTUDIO REGULADOR". Proyecto de circunvalaciones formulado por Muñoz Maluschka M., c. 1936, en la Sección de Urbanismo de la D.G.O.P. (anillo exterior en el plano). Fte.: VIOLICH, Francis, 1944. *Cities of Latin America. Housing and planning to the south.* Reinhold Publishing Corporation, New York, 1944, 241 págs.

En la etapa instaurativa del Estado planificador urbano, 1929-1949, con el modelo de Ciudad Compacta, ya hay dos planes: el Plan Brunner de 1934 –oficial para la comuna de Santiago desde 1939– (Fig. 1), y el Plan de Muñoz Maluschka (desde 1936) (Fig. 2), que es el primer plan intercomunal que ha guiado el desarrollo de la ciudad toda de Santiago, un plan solo indicativo, no oficial, pues no había aún en Chile la figura legal del Plan Intercomunal³.

Luego, en la etapa madura del Estado planificador urbano, 1950-1979, se desarrolla un modelo de Ciudad Semicompacta. Se contará en esta etapa con dos planes oficiales coordinados:

3 *Plan Publicado en: VIOLICH, Francis. 1944. Cities of Latin America. Housing and planning to the south. Reinhold Publishing Corporation, New York, 1944, 241 págs.*

el Plan Intercomunal de Santiago 1960 (Fig. 3), con proyección al año 2000, y el correspondiente Plan Microrregional (Fig. 4) –muy importante, pues aportaba una de las formas de orientar el crecimiento de Santiago, la satelización–, el que de modo lamentable se olvidó en forma temprana. Además se contó con el primer Plan de Transporte de Santiago de 1969, que tuvo la virtud de ser coordinado con la planificación

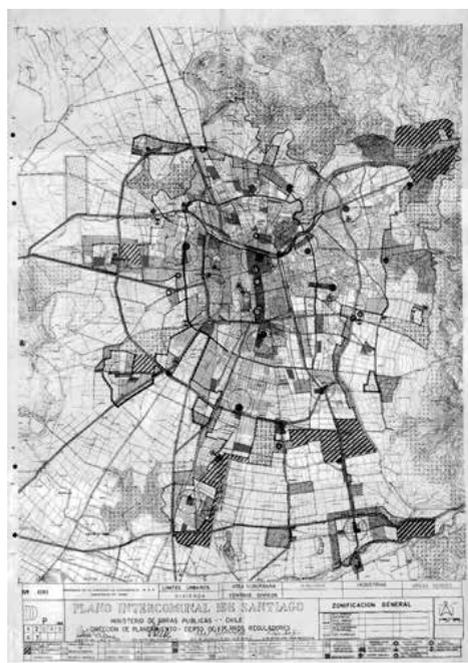


Fig. 3.- Plan Intercomunal de Santiago 1960. Plano: Vivienda - Área Suburbana - Centros Cívicos - Vialidad - Industrias - Áreas verdes (sobre plano base). Fte.: CHILE -MOP, Dirección de Planeamiento, Departamento de Planos Reguladores, “PLANO INTERCOMUNAL DE SANTIAGO”, firmado por Director Ing. J. Kelemen; Jefe Departamento Arqto. O. Hufe; Jefe Plan Intercomunal Arqto. J. Honold; Urbanista Arqto. J. Parrochia (Colección de planos de 77 x 55 cm.; Escala Gráfica (escala original 1:20.000), impresión en colores sobre plano base blanco y negro, 1958, Instituto Geográfico Militar [En Colección “Juan Parrochia Beguin”, Archivo Nacional].

urbana y regional de Santiago oficial citada, y de asumir el grado de masividad del problema de transporte metropolitano, aportando el sistema de Metro.

Luego, y ya en el marco del modelo de Ciudad Dispersa antes mencionado, ha existido un nuevo Plan Metropolitano desde 1994.



Fig. 4.- Plano Microrregional, Región IV-B, Santiago de Chile, 1960. Fte: CHILE - MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, Dirección de Arquitectura, Departamento de Urbanismo y Vivienda, Sección Planes Intercomunales, “PLANO MICRORREGIONAL - REGIÓN IV-B SANTIAGO DE CHILE”. Firmado por Director Arqto. E. Weil W.; Jefe Depto. Arqto. J. Honold D.; Jefe Plan Intercomunal Urbanista Arqto. J. Parrochia B. (F-P; 96 x 76 cm; inscripción N°25567), escala gráfica. Reducción de escala original 1:100.000; impreso en colores, Instituto Geográfico Militar, Santiago de Chile, s/f (1960). Pertenece a colección de planos. [En Colección “Juan Parrochia Beguin”, Archivo Nacional].

Por tanto, no se puede afirmar que Santiago haya crecido sin control desde los tiempos de Vicuña Mackenna.

Brunner pensó que Santiago alcanzaría el millón de habitantes recién en 1960, incluso más tarde, en 1990. Sin embargo, Santiago alcanzó el millón de habitantes en 1940. Si bien su plan es de escala comunal, este aportó conceptos aplicables al resto de la ciudad, e incluso vigentes al día de hoy, y me refiero, especialmente, a la relación artefacto urbano-naturaleza. Brunner no solo mostró la importancia de crear espacios verdes urbanos en diversas escalas y frecuencias de uso, sino que también instauró la idea de la unión de ellos –como cuando propone un parque de 12 hectáreas para unir los cerros San Cristóbal y Blanco, apreciados por él como espacios verdes de escala metropolitana– potenciando de esta forma las prestaciones ecológicas. Es lo que hoy se llama corredor verde urbano. No podemos dejar de mencionar que ya desde tiempos de Alberto Mackenna Subercaseaux (1875-1952), y por su impulso y acción, comenzará la conquista del cerro San Cristóbal como espacio público, aunque fue el Plan Intercomunal de 1960, el que vino a instaurarlo como un bien nacional de uso público y parque de escala metropolitana.

En el caso del plan del arquitecto Luis Muñoz Maluschka (1936), este lleva al corredor fluvial y verde del Mapocho a la escala de parque intercomunal. Genera además un corredor vial de circunvalación, de tres anillos, concepto que vendrá a cambiar la forma de circular por la ciudad, y con ello, de apreciar su paisaje.

En la etapa madura del Estado planificador urbano, la ciudad debía orientar su crecimiento de varias formas: por ocupación de sitios eriazos,

por remodelación elevando la densidad, por rehabilitación, por extensión limitada de sus bordes, y mediante ciudades satélites a partir de núcleos ya existentes –y no en cualquier parte de la matriz geográfica, agrícola en este caso–. En esta planificación urbana y regional se consideraron todos los ámbitos de la región como un espacio interior en la perspectiva de lo que hoy denominamos sustentabilidad. Las proposiciones daban cuenta de una alta conciencia de las características del espacio geográfico a urbanizar. Se puede citar, por ejemplo, que todos los cerros del entorno de Santiago fueron considerados áreas de reserva ecológica, algunos para proyectarse como parques públicos. Se establecieron las llamadas cuñas verdes para la ventilación de la ciudad, y conexión de los espacios verdes interiores con la matriz geográfica. En sentido norte-sur se dispuso un gran corredor ecológico en el piedemonte andino, una banda de cinco km de ancho por 28 km de largo que nunca debía ser poblada, y que debía operar como un área de infiltración de las aguas, nutriendo, así, la napa, de manera de tener una reserva para la ciudad en caso de sequía. No se desconocía que allí está la falla Ramón, una falla activa que se mueve 0,02 milímetros por años, y que en cualquier momento podría moverse violentamente (en corte vertical), por lo que no era, ni es, recomendable instalar allí habitantes ni equipamiento. La banda no edificable citada exigía un proyecto propio donde la agricultura, la forestación, la recreación podrían tener lugar. Así, no se trataba de dejar este espacio como un área intocable.

En cuanto a las ciudades satélites planificadas, ellas no se ubicaron en cualquier parte de la matriz geográfica, sino a partir de núcleos

ya existentes en su mayoría. El territorio de la matriz agrícola debía tener un proyecto apropiado para asegurar su permanencia como tal, y no para ser edificado.

La planificación urbana y regional aplicada desde 1960 en Chile, diseñó una división regional especial para la planificación, considerando iguales criterios. Así, Valparaíso se organizaba en torno a la cuenca del río Aconcagua, con una microrregión interior y otra exterior, de costa, con su puerto en Valparaíso; Santiago se organizó en torno a la cuenca del Maipo-Mapocho, con la microrregión de Santiago al interior, y otra al exterior, con el puerto de San Antonio. Después de 1979, cambia el modelo de desarrollo, y se desestima la importancia de la planificación urbana y regional.

Desde 1974 se generó una nueva regionalización administrativa que no se hizo con iguales criterios y que, en lo referido a la cuenca del Maipo-Mapocho, la dejó con su curso inferior asociado a la región de Valparaíso. El impostergable proyecto de manejo de esta cuenca será más difícil cuando hay que coordinar unidades institucionales y autoridades de dos regiones. Por otra parte, se hizo pasar de 17 a 32 comunas a la ciudad de Santiago. Desde el punto de vista de la planificación urbana, coordinar 32 comunas es más también difícil.

En cuanto a la banda de infiltración del piedemonte, esta comenzó hace años ya su poblamiento, y con ello la impermeabilización del suelo. Además se instaló allí una central nuclear –sobre la falla– cuya zona de resguardo es absolutamente insuficiente en caso de accidente nuclear. El agua que ya no infiltra, escurre hacia la ciudad, y lo hace con altos

caudales inmanejables, y en cortos períodos de tiempo, con pérdida de bienes, e incluso vidas, contaminándose en su paso por la ciudad y llegando, así, a ríos, áreas rurales y mar.

Por otra parte, las parcelas de agrado autorizadas han ido fragmentando la matriz agrícola, disminuyendo su potencial alimentario. Los condominios surgen en cualquier parte de la matriz, aunque el suelo sea de I de Riego, es decir, de primera calidad (con muy buena capacidad productiva natural). El Plan Metropolitano vigente autoriza el crecimiento en extensión y baja densidad. La Modificación 100 del Plan Metropolitano extiende en horizontal la ciudad, y genera autopistas en el borde del corredor del río Mapocho, contrariamente a todo lo que está indicando el avance del conocimiento. La facilidad para llegar al río, disfrutar del paseo tranquilo junto a él, peatonalmente o en bicicleta, ha quedado negado. Hoy se diseñan ciclovías dentro del cauce. El urbanismo por el sector privado actual suele ser pseudosustentable y presenta al menos tres formas⁴:

- Los proyectos pseudosustentables de tipo ambientalista: un megaproyecto residencial en medio de una reserva ecológica; la reserva existirá por un tiempo, hasta que se vuelva rentable urbanizarla en su totalidad.
- Los proyectos pseudosustentables de tipo tecnológico: acabar con el área agrícola no será problema porque la tecnología permitirá los edificios-granjas hidropónicas en cada barrio. Ya sabemos que los cultivos

⁴ GAJA Y DÍAZ, Fernando. "Urbanismo sostenible, urbanismo estacionario: Ideas para la transición, en: revista.unam.mx, julio 2009, Vol.10 N°7.

hidropónicos hacen mal a la salud, y por otra parte, su mantenimiento es costoso.

- Y, por último, los proyectos pseudosustentables de tipo cosmético. Palmeras, láminas de agua, y otros decorados para condominios de baja densidad inicial, que feudalizan el territorio y generan un asentamiento que parece urbano, pero que no lo es; ocupan espacio, pero no hacen ciudad como la entendemos en la cultura occidental.

Se observará que el caos no necesita ser planificado; no cuesta nada que sea. Está demostrado que la relación medio construido y espacio natural solo puede ser armónica si la planificamos. Necesitamos planificar el sistema urbano por eficiencia inversora, por eficiencia técnica, por justicia democrática, por armonía estética, por sustentabilidad. Y sustentabilidad consiste en concebir, como se hizo en los años 60, todo el territorio como espacio interior sin lugar a externalizaciones. ■

BERNARDO VALDÉS

Arquitecto y Magíster en Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica de Chile. Estudia la relación entre diseño del espacio, el poder y la política. Es profesor de taller y Coordinador de Extensión e Internacionalización de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Diego Portales. Diseñador y curador del pabellón de Chile en la 13ª Bienal de Arquitectura de Venecia el 2012 así como del diseño de la XVI Bienal de Arquitectura de Santiago. Trabaja proyectos de territorio y paisaje, destacando la coordinación del Plan Maestro para la Ciudad de Chaitén en el MINVU. Fundó la oficina MAPA Consultores y actualmente dirige el proyecto de Centro Cultural de Innovación y Participación ciudadana Mil Metros Cuadrados en Factoría Italia.

Frente a la propuesta planteada por el seminario sobre el posible conflicto o beneficio de la geografía para una ciudad, quise enfrentar esa pregunta por medio de la experiencia curatorial del pabellón de Chile en la Bienal de Venecia del 2012, llamada “Cancha, Paisajes del suelo de Chile”¹. A la luz de esta, tomar ciertos elementos que pueden ser útiles para enfrentar esta disyuntiva, por medio de una comprensión intuitiva de la geografía. Luego volver a mirar Santiago desde la perspectiva y nueva comprensión de esta geografía en posible beneficio-conflicto.

El pabellón de Chile para esta decimotercera muestra de arquitectura de Venecia fue una convocatoria que se enmarcaba en la temática

general de la bienal, propuesta por David Chipperfield llamada *Common Ground*.

Lo que propusimos fue tocar una temática intrínsecamente particular a Chile como es mostrarlo desde la perspectiva de su suelo; el suelo como base y sustento del poder por un lado, el suelo como sustento y como sustrato de convivencia humana y medioambiental. Esto ensayando una pertinencia y necesidad de revisión, en el contexto de un cambio cultural dado por el advenimiento de los medios de comunicación y por el desarrollo de más de un siglo de un capitalismo y de ya cuarenta años de neoliberalismo. A partir de esa propuesta se planteó la idea de una recompreñión de Chile a partir de dos conceptos. Uno, asimilar metafóricamente el suelo de Chile a una *cancha*, es decir, un espacio dado con anterioridad a nuestra habitación en este, que tiene límites y reglas de ocupación y, al mismo tiempo, tomando su concepción y origen quechua de

1 *Proyecto de curatoria y diseño del pabellón de Chile para la 13ª Biennale de Arquitectura de Venecia, realizado en calidad de cocurador y codiseñador junto a Pilar Pinchart y comisariado por el Consejo Nacional de la Cultura y las Artes el año 2012.*

cancha como un espacio primordial basado en la adaptación y apertura artificial de un suelo natural con el objeto de la habitación humana. La otra imagen tomada como formato y metodología de compilación, es la del *atlas* en cuanto a revisión exhaustiva para la comprensión de un territorio. Una inspiración directa fue el encargo que le hace el Gobierno de Chile, por medio de Diego Portales, a Claudio Gay para hacer un Atlas histórico-físico del país, como base para fundar la República de Chile. Una publicación y registro no solamente como atlas descriptivo de las características físicas del país, sino también del componente cultural de la nación. Así al lado de cartografías y mapas, Gay (por medio de Rugendas) incorpora el levantamiento idiosincrático de las costumbres de las personas que se encuentran sobre su territorio. Entonces para efectos de la propuesta se tomaba la comprensión del país multidisciplinar del territorio, de la misma manera en que Gay solicita la colaboración de distintos especialistas que van a hacer esa posible mirada compleja del territorio de un nuevo país, una nueva República.

No se pretendió hacer un atlas exhaustivo, sino más bien un atlas ensayístico, desde distintas voces. Para esto se convocó a siete arquitectos con distintas formaciones, de distintas generaciones y con distintas comprensiones de este territorio, de este paisaje, a construir cada uno un propio capítulo para un atlas de esta *cancha*, este nuevo suelo de Chile.

Así se convocó a Elemental, oficina de arquitectura que se ha dedicado a proponer a la acción sobre la ciudad como atajo hacia la equidad y abocarse al problema del suelo público. A Pedro Alonso, arquitecto y académico de la Escuela

de Arquitectura de la Universidad Católica, junto al colectivo UNWELT, se les propuso que hicieran su levantamiento desde la comprensión del suelo como recurso. A Germán del Sol, quien funda todo su trabajo arquitectónico a partir de una comprensión histórico-cultural del territorio y por esto se le solicitó hablar de los orígenes prehispánicos de nuestro suelo. A Rodrigo Tisi, arquitecto experto en *performance*, se le convocó justamente a proponer una mirada sobre la ocupación del suelo, cuáles son las características que tiene el suelo que permite el despliegue justamente de las prácticas sociales desde la perspectiva de la *performance*. A Genaro Cuadros, Director del Laboratorio de Ciudad y Territorio de la Universidad Diego Portales, se le encargó entender el suelo como valor y como bien transable y de cómo este nuevo Chile se funda en torno a esas especulaciones inmobiliarias. A Juan Pablo Corvalán de Susuka, junto a José Abasolo de URBZ, ambos parte de un colectivo multinacional, el primero parte del colectivo de arquitectos sudamericanos SuperSudaca, que comprenden o intentan hacer una recomprensión de las acciones sobre el continente americano, se les pidió justamente a proponer una mirada y comprensión sobre el continente sudamericano desde la perspectiva global. Y por último, en una línea similar, se invitó a Iván Ivelic de la Escuela de Arquitectura y Diseño de la Universidad Católica de Valparaíso, respondiendo a esa vocación que ha tenido esta escuela de arquitectura, nuevamente al refundar este continente a partir de una ocupación poética del suelo.

Es así como se propuso este atlas a modo de complemento y registro del pabellón de Chile. Una convocatoria a un equipo diverso dispuesto sobre la cancha, complementario cada uno,

bastante disímil entre ellos, respondiendo en modo coral de estos paisajes del suelo de Chile.

José Abasolo y Juan Pablo Corvalán propusieron un recorrido exhaustivo de la historia de la delimitación de Chile y la construcción hipotética de lo que sucedería si Chile no tuviera límites. Se realizó una línea de tiempo continua, en la que se muestra por medio de mapas los distintos momentos de delimitación de Chile, haciendo un paralelo histórico de los procesos culturales que fueron llevados a cabo, considerando los héroes y referentes que permitieron esta. En una segunda etapa de esta línea de tiempo se muestra una infografía del globo en la cual se resalta el Chile que está fuera del territorio, por medio de un catastro de las embajadas, representaciones diplomáticas y de empresas de *retail* que tienen presencia fuera del territorio del país. La línea concluye con una última cartografía que muestra una hipótesis de disolución de los límites del país con una propuesta de construcción de un solo país en el continente sudamericano.

Germán del Sol, por otro lado, planteó que el concepto de *cancha* era justamente el que le interesaba abordar desde su origen quechua, proponiendo que cualquier construcción del país y en este caso el continente, era necesario mostrar que tiene un recorrido bastante anterior a los 500 años de conquista hispana. Esto se concretó cambiándole la letra inicial de cancha por una k (si bien, los aymaras no tenían alfabeto, pero en este caso en términos de acepción de volver a la cancha original). Lo que hizo principalmente fue sustentar su propuesta arquitectónica a partir de esta comprensión de *kancha*, en cuanto a una apertura del espacio para poder permitir el asentamiento humano.

Así mostró una colección de imágenes y referencias de los pueblos precolombinos, en contraposición a su trabajo. Aquí se generó un conflicto obviamente con el pabellón peruano. Pero de alguna manera como respuesta en ese sentido se vio llegar parte del espíritu de esto, que es justamente de una cierta comprensión de que la construcción de un país, no está asociada a esa comprensión geopolítica a lo que normalmente se suele establecer.

Pedro Alonso hizo un recorrido exhaustivo del suelo y ecología del desierto, basándose en la comprensión a un suelo explotado como recurso. Así por medio de una descripción de escalas contrapuestas, desde una visión molecular de la vida en el desierto mediante fotos de Ana María Mujica, a las fotos aéreas de Ignacio Infante donde muestran la modelación de un nuevo paisaje resultante de los procesos de producción y extracción mineral. Una mirada y un levantamiento de contraste entre la vida y la artificialidad de la geografía propia de un nuevo paisaje producto de una economía e ingeniería propia del manejo de los residuos mineros. Pedro Alonso propuso una cartografía a partir del levantamiento planimétrico de todos los relaves y los montes de acumulación de los residuos mineros, primero a partir de sus procesos de acumulación y luego puestos de modo tipológico, como una colección, a escala al lado de superficies de dimensiones reconocibles como el cerro San Cristóbal o el Central Park. Y como de ahí hay una cierta base de una posible recompreensión. Se cierra el capítulo con tres nuevas ecologías del norte de Chile, con todos sus componentes y procesos, a modo de una planificación ecológica eventualmente y cuáles son las herramientas para realizarlas.

Genaro Cuadros en respuesta al encargo de retratar la especulación del suelo de esta *cancha* propuso *playground*, una descripción exhaustiva del proceso de valorización de suelo de Santiago capital asociado a hitos políticos, económicos y de movimientos telúricos desde 1960 hasta la actualidad. Grafica también una de las principales conclusiones es que el suelo ha sido el bien patrimonial que mayores utilidades ha generado a lo largo de este período. O sea si cualquier persona hace 100 años invirtió en suelo, frente a cualquier otra inversión, frente a formar una empresa o frente a invertir en oro, o frente a invertir en cualquier otro tipo de bien. Ilustra por lo tanto una comprensión del suelo como parte constituyente del poder de una nación o este caso en una ciudad.

Elemental quiso ejemplificar su hipótesis, de discurso y acción que plantea a la ciudad como instrumento de equidad. Esto por medio de mostrar y desplegar su proyecto del Zócalo Metropolitano. Un proyecto de un parque continuo y horizontal que acintura el Parque Metropolitano de Santiago, que sigue y se sobrepone al trazado del canal del Carmen. Un suelo horizontal que une y da acceso al mayor parque de Santiago tanto a la parte más rica de la ciudad como a la más pobre, permitiendo a todos los ciudadanos contar con acceso a un paseo y descanso. Una infraestructura de espacio público que permitiría zurrir y reconocer estos dos lados de la ciudad. Elemental muestra el proyecto completo y un enfoque el primer espacio ya construido

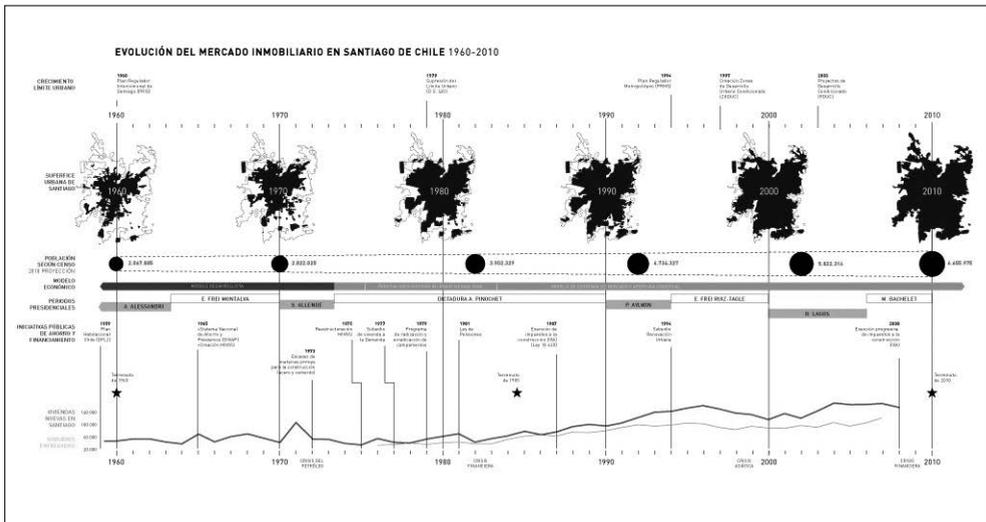


Imagen 1.- Fuente: Evolución del mercado inmobiliario en Santiago de Chile 1960-2010. Elaborado por Genaro Cuadros basándose en siguientes fuentes: Observatorio de Ciudades, Pontificia Universidad Católica de Chile (OCUC) 2010. Instituto Nacional de Estadísticas, 2011. Observatorio Urbano, Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU), 2009. Eduardo Rojas, The Long Road to Housing Sector Reform: Lessons from the Chilean Housing Experience, In: "Housing Studies" 16(4), 2011. Fernando Kusnetzoff, Urban housing policies under Chile's military dictatorship. In: "Latin American Perspectives", 53 (2), 1987, p. 157-186. Cámara Chilena de la Construcción, 2011. José Simián, (2010) Logros y desafíos de la política habitacional en Chile. In: Centro de Estudios Públicos 117, Santiago, 2010.

de este, que es el Parque de la Infancia, en la comuna de Recoleta.

Iván Ivelic propuso un recuento histórico de la *travesía*, un método pedagógico de la disciplina arquitectónica y de la visión particular que tiene la Escuela de Arquitectura de la Universidad Católica de Valparaíso.

Cada año toda la escuela, profesores y alumnos, realizan una *travesía* a algún lugar del continente sudamericano, la que es preparada durante todo el año. Su interés es ir construyendo una nueva comprensión del continente para poder refundar Sudamérica bajo los preceptos planteados en “Amereida”, un nuevo libro fundacional del continente, en analogía a la Eneida de Virgilio. Ivelic hizo una exposición de las distintas travesías realizadas a diversos lugares de Sudamérica, partiendo de la travesía original, en la que Alberto Cruz, Godofredo Giommi y otros pretendían ir desde la Patagonia hasta el corazón de Sudamérica, en Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, lo que no pudieron terminar porque estaba la guerrilla del Che Guevara en Bolivia. La travesía como herramienta de una refundación continental.

Por último, Rodrigo Tisi planteó el suelo como un espacio de conquista y como un espacio de ocupación a partir de dos casos. Por un lado, Puerto Viejo que es un asentamiento informal de segundas viviendas, de casas de veraneo en el norte de Chile, un asentamiento que juega con el resquicio de la propiedad del suelo de este lugar en específico. En este se construyó todo un pueblo en el lugar de la alta marea, legalmente mar y, por ende, un bien público, por lo que hay que pedir una concesión marítima para poder ocuparlo. Conflicto como el de los palafitos de

Chiloé, que no tienen suelo propiamente tal, sino que ocupan un espacio acuático. Frente a esta disyuntiva la gente ocupó este lugar y hoy día hay una gran ciudad que en el verano tiene hasta 30000 personas y que durante el resto del año está vacío, prácticamente. Y, por otro lado. Un suelo vacío al cual se le imponen ciertas reglas, trazados. Como segundo caso presenta a la Plaza Italia de Santiago, como ejemplo de una superficie ocupada y reformulada por cada manifestación. Por último presenta el Mall de Castro, el que ha tenido una inusual presencia mediática en cuanto a símbolo del impacto de un modelo económico. Por un lado, en el caso de Puerto Viejo preexistía un suelo que se conquistaba e imponía unas maneras de ocupación y, en el caso del Mall de Castro, es una imposición que condiciona esa manera de ocupación y conducta social y comercial; la Plaza Italia como una mezcla entre los dos: un espacio impuesto, con su forma circular, sus edificios que la rodean, sus monumentos y relación con hitos geográficos, como el río Mapocho y el cerro San Cristóbal. Un espacio dado, por un lado y un espacio conquistado por otro.

Todo esto en un galpón en el sector del *Arsenale* en Venecia, que es el sector donde se arreglaban y fabricaban barcos y se extendían las cuerdas. Era el puerto de guerra de Venecia. Un galpón de ladrillo del siglo XIV. Y ahí también entraba la pregunta propia del pabellón, que era cómo poder encarnar el problema, cómo simbolizar y sorprender al visitante que va a venir acá después de haber visto tal vez 100 pabellones, que va a entrar a este lugar tal vez por 30 segundos.

Se les pidió a cada uno de estos arquitectos que montaran su capítulo de este Atlas en una sola imagen de cuatro caras. Contaban con una



Imagen 2.- Pabellón sustentable, Bienal de Venecia.

lámpara que iba a iluminar este espacio con una luz leve, amarilla, como única fuente de luz. En complemento, cada una frente a un video que dialogaba con cada una de las propuestas; video realizado por Cristóbal Palma.

Al pabellón se entraba por un pequeño hall, donde se exponía el texto curatorial y los créditos del pabellón. Desde este se entraba a una gran bóveda sin ventanas, completamente oscuro. En este lo único que resaltaba eran siete lámparas, siete pantallas y en el suelo, un suelo de sal del solo iluminado.

La pregunta era cuál era ese suelo que podían simbolizar una realidad del país, sensorialmente y por medio de las interpretaciones abiertas desde la presencia de un suelo de sal de Chile. Fuimos a la mina en Antofagasta, recolectamos 10 toneladas de sal del desierto de Chile. La sal como concentrado de todo; la cordillera, el suelo, la lluvia lavando por milenios el suelo para secarlo y dejarlo en una costra en este caso de 30 metros de grosor en el salar de Punta Lobos.

Si la geografía es un beneficio o un conflicto, partamos de la base que es algo dado, operado y modificado por el habitar de muchos años de diferentes culturas. Una analogía con el cuerpo: es difícil definir si un dedo, un brazo o una pierna es un conflicto o un beneficio, es una realidad y por medio de esta participamos del mundo. Es una realidad difícil de reducir a un lenguaje propio de la economía, costo o beneficio. Condiciona, propicia, produce, posiciona. ■

COMENTARIOS Y PREGUNTAS DEL PÚBLICO

Christian Glavic, moderador. Preparando este encuentro di con una conversación publicada en que la Arquitecta María Isabel Pavez había participado, que era justamente una revisión entre varios urbanistas sobre en qué está la planificación urbana. En ese contexto, y solamente como una introducción, justamente le preguntan a la Arquitecta María Isabel Pavez: ¿Qué opinión tiene sobre la nueva Política Nacional de Desarrollo Urbano, en relación con los lineamientos que apuntan a ciudades más humanas o a escala humana? ¿Será factible?

María Isabel Pavez. Participé indirectamente en la comisión donde se dieron algunas batallas conceptuales sobre esto. El cuerpo de profesores y personas afines a nuestro pensamiento en la Universidad de Chile –profesores, exalumnos, especialistas de diversas disciplinas, diputados, senadores– decidimos hacer un libro con nuestras ideas, porque nos dimos cuenta que algunos de nuestros planteamientos no tenían acogida¹. Puedo decir en primer lugar, que el modelo de desarrollo económico y social que se desata en 1979 es muy radical. Leyendo sobre modelos neoliberales en el mundo, se comprueba que hay diversidad de matices

posibles, no tan radicales como el nuestro. El tema que nos preocupa y nos ocupa es el logro de una mayor sustentabilidad y mejor calidad de vida, mejor relación del artefacto ciudad con el entorno natural. No se puede olvidar que dicho entorno es dinámico y complejo, y que verá cambios climáticos drásticos en el próximo futuro, a lo cual debemos adelantarnos, sirviéndonos de la planificación. Yo llego a la conclusión de que si este modelo tan radical no se modera un poco, no vamos a lograr sustentabilidad. Hay una discusión sobre los conceptos de “sostenibilidad” y “sustentabilidad”, pienso por mi parte en “sostenibilidad económica con sustentabilidad”, y participo del planteamiento que señala que el sistema urbano tiene que ser parte de un sistema territorial global, y que una política de planificación urbana tiene que ser parte de una política medioambiental global. Por último, pienso que sin un proyecto sustentable de planificación urbana y regional, nunca habrá sustentabilidad en la ciudad y su región, por más que estemos hablando de ello todo el día.

Christian Glavic. Bueno, nuevamente parece que hay mucha sintonía en este tema. Las preguntas que tengo acá de alguna forma las ha adelantado en su respuesta. De nuevo, como contrapunto, y representando –espero– lo que significa esta nueva forma liberal de planificación, o de no planificación, di con un artículo que firma Iván Poduje y Alex Galetovic que explican por qué aparecen los *malls*, y cuál es la dinámica que está asociada a eso. El aumento de ingreso *per capita* ha sido triplicado en los últimos 20 años, y los *malls* han sido más eficientes en concentrar el comercio. Eso solamente para introducir las preguntas que, por ejemplo, dicen: ¿Cómo podemos crear

1 PAVEZ REYES, M. Isabel, “Reflexiones para una Política de Desarrollo Urbano Sustentable para Chile”. En libro: LÓPEZ, E. et als (Eds.) *Chile Urbano hacia el siglo XXI. Investigaciones y reflexiones de Política Urbana desde la Universidad de Chile*. Ed Universitaria, enero 2014, pp. 47–51.

sustentabilidad en un territorio donde los derechos fundamentales son vulnerados, donde el sector privado lidera e impone su sistema depredador de suelo? ¿De qué manera se podría lograr identidad en el territorio vivido por la ciudadanía cuando el mercado económico se va apoderando del espacio geográfico? Y en la misma línea —y perdón que las lea todas juntas— ¿qué opina del *mall* construido en Castro?

María Isabel Pavez. El *mall* es un negocio asociado al de las autopistas y de los condominios de baja densidad. En las ciudades tradicionales de media a alta densidad, sin *mall*, la ciudad se recorre peatonalmente, se camina cuadras viendo vitrinas, disfrutando de los cafés, conversando, y nuestro clima lo permite todo el año.

Pienso que nos faltan algunos instrumentos de planificación y de gestión. Observo, por ejemplo, que en Francia existe un derecho preferente de compra por el Estado. Cuando se tiene un polígono relevante, como por ejemplo, un hipódromo como propiedad privada y se desea venderlo, esa superficie de terreno exige que se ofrezca primero al Estado, el que si se interesa en su compra, lo asignará luego a parque público, u otros que la ciudad requiera. Solo si el Estado no se interesa, entonces se puede vender a quien quiera. Esto tiene contenida una relativización de la propiedad del suelo en ciertos casos. Entonces, cuando hay un polígono de suelo como el del *mall* de Castro, en lo alto de una loma que es un paisaje compartido por todos, debería estar sometido al menos a unas restricciones especiales.

Yo creo que nosotros no hemos desarrollado nuevos instrumentos de planificación y de gestión que incluyan este tipo de situaciones donde un paisaje sea protegido en algún sentido. También

hay países donde se es propietario del suelo por un plazo de varios años, pero no para siempre.

En Chile, el Estado no está haciendo reservas asociadas al bien común. Los únicos que hacen reservas de suelo son los inmobiliarios que, ya antes de la aprobación de las áreas de crecimiento de Santiago recientes, habían comprado ese suelo.

Tampoco se considera el derecho a permanecer de los habitantes existentes en las áreas de remodelación. La gestión tras el proyecto CORMU de la población Túpac Amaru demostró en el pasado que era posible. En el mismo sentido iba el proyecto para Santiago centro poniente, derivado del concurso internacional convocado por CORMU en 1972, desestimado luego de los sucesos de 1973.

Bernardo Valdés. Una de las imágenes que más me han impresionado, es cuando hay un señor que llega con una cultura y con esa cultura le dice “no, es que el suelo ahora es así, hay un límite y yo soy propietario, y esta es la ley escrita aquí en el lenguaje que yo entiendo y por ende yo puedo usufructuar”.

En Estados Unidos dijeron “aquí, de ahora en adelante usted puede correr y poner la bandera donde usted pasa a ser propietario”. Y ¿qué pasa si nos imaginamos un suelo sin propiedad privada? ¿Cuáles son las condiciones del bien común del suelo cuando la propiedad privada se plantea como un derecho humano? ¿Por qué se queda un particular con la plusvalía generada por las inversiones del Estado con el objeto del bien común? Este ha sido uno de los temas de discusión y de los puntos más conflictivos con la Cámara Chilena de la Construcción frente a la construcción de una Política de Desarrollo

Urbano, quienes han establecido un pequeño acápite por lo que hacía que ellos no estaban completamente de acuerdo con la política que dice “por favor, la Cámara Chilena de la Construcción apoya y aprueba esta política con la reserva de que no vayamos en contra de los fundamentos básicos de la constitución como son la propiedad privada”.

Christian Glavic. Otras preguntas que recojo del público: ¿Cuál es la opinión respecto del diseño y viviendas sociales de integración o no integración a la ciudad y la vida urbana?, ¿Qué opinión tiene en cuanto a la contradicción que aproximadamente 2/3 de terrenos aún disponibles, y disponibles para la expansión urbana en la región metropolitana, se localizan en la zona norte y es, también, la zona que tiene mayor déficit hídrico? Y en términos generales ¿cree usted que la falta de integración del paisaje y lo geográfico tiene relación con los principios de la carta de Atenas?

María Isabel Pavez. No sé si todos los asistentes saben que la Carta de Atenas fue un enunciado de ciertos principios doctrinarios que venían, como reacción lógica ante la invasión de la ciudad europea tradicional, heredada de siglos, de escala más doméstica, por la industria a la escala de la revolución industrial. Esto generó hacinamiento, contaminación, enfermedades... Entonces, como reacción muy extrema se propone que no haya más mixtura de usos, en adelante debía haber zonas de uso exclusivo, provocándose una separación de las actividades normales de los seres humanos. Este pensamiento fue legado universal hasta mediados de los 60. Hoy abogamos por la mixtura de usos compatibles con la residencia,

donde se excluye, por cierto, toda actividad molesta o peligrosa, o contaminante.

Sin duda los proyectos inspirados en la carta de Atenas no consideraron mucho el paisaje, ni la condición geográfica, ni las necesidades de convivencia de los habitantes según sus específicas costumbres, como fue el caso de Chandigarh y Brasilia, y hoy –tal como en la época del Movimiento Moderno con su Carta de Atenas– se despliega un modelo de ciudad que, por una parte, separa a los individuos, y por otra, no considera la complejidad y dinámica del espacio geográfico. Brasilia no es muy ‘paseable’ peatonalmente, no hay desarrollo de la civilidad en esa ciudad. Entonces yo creo que hoy día se está desplegando eso, facilitado por las autopistas que conducen a la gente a esos condominios aislados donde se quiere vivir junto a sus pares. Tampoco se desarrolla la civilidad en este modelo de ciudad dispersa, que exige, entre otros, desplegar infraestructuras para un modelo que no es sustentable.

Si me permite, un punto muy importante y es que cuando parecía, en un determinado momento, que el Estado que todos habíamos conocido había abdicado su misión, y se había minimizado, en realidad no era exactamente así; el Estado sí abdicó de su misión en términos del bien colectivo, pero se puso muy fuerte y funcional respecto del bien no colectivo, de grupos. Frente a esto, cabe preguntarse, cuándo vamos a comenzar a discutir el tipo de democracia que queremos en Chile. Luego podremos hablar del urbanismo que corresponde, y de su asociación con nuestra identidad, y no con la identidad de otros países.

Christian Glavic. Bueno, lo que creo que ha quedado como establecido es que cualquier actividad de planeamiento en urbanismo tiene un corte ideológico. Haciéndole honor al nombre de este Museo, tenemos que reflexionar lo que ha sido el urbanismo desde la ciudad planificada de Benjamín Vicuña Mackenna, hasta un urbanismo actual, como el de Marcial Echeñique. Hay una última pregunta, por lo menos de las que tengo acá, que dice: ¿cuál debiese ser el camino para pasar del modelo de ciudad dispersa, a un modelo de ciudad más compacta? ¿Por medio de una política pública mediante nuevos instrumentos, cuál es el rol del arquitecto, cuál es el rol del ciudadano?

María Isabel Pavez. Yo lo diría en dos palabras, que necesitamos desarrollar primero una ética de solidaridad, con los que están aquí al lado, y una ética de solidaridad con todos los que vienen. No podemos consumir el futuro de todos los que vendrán más adelante en nuestro particular presente. Entonces, todos, pero sobre todo, algunos grupos, tienen que entender que tenemos que pasar a una ética de solidaridad. Este modelo económico, que parece haber llegado para quedarse por mucho tiempo, debería moderarse un poco. Cuando uno sugiere planteamientos como relativizar la propiedad del suelo para algunos polígonos urbanos relevantes, la gente inmediatamente se pone en la situación extrema, como si se estuviera sugiriendo una movilización general del suelo de Chile, para quitarle o disminuirle la propiedad privada a todos. No se trata de eso, se trata de moderar un poco.

Christian Glavic. Entiendo que de alguna forma hay una línea de urbanistas preparados en la Universidad de Chile.

María Isabel Pavez. Por cierto que la Universidad de Chile, con su formación en Urbanismo heredada de Geddes, Munford, Bardet, Auzelles, Brunner, Brüning, Muñoz Maluschka, Bedrak, Honold, Parrochia, nos marca, y esta formación tiene mucho humanismo y base geográfica.

Christian Glavic. Y que siendo parte, algunos de ellos, del Estado, establecieron estas políticas de planeación que después de 1973 dejan de existir o que dejan de tener la fuerza que tuvieron. Y, finalmente, ¿Cuál es el rol que corresponde al ciudadano?

María Isabel Pavez. El rol del ciudadano es participar estando informado. Y el rol de los profesionales, es darle lo mejor de lo mejor que se le pueda lograr, con economía de medios, sin derroche de recursos. Tal vez se llegue al cincuenta por ciento de lo soñado, pero no tenemos por qué aspirar a ser habitantes de segunda. Debemos exigir la mejor educación, la mejor calidad de vida, y los profesionales tendremos que ofrecer lo mejor, pues para eso nos hemos preparado, y eso es lo que todos los chilenos merecemos. ■

Mesa 3

MOVILIDAD EN CRISIS,
¿CÓMO LO SOLUCIONAMOS?



LEONARDO BASSO

Académico del Departamento de Ingeniería Civil de la Universidad de Chile, Magíster en Ingeniería de Transporte y PhD en Economía y Políticas de Transporte. Presidente de la Sociedad Chilena de Ingeniería de Transporte (2011-2013) e integrante de la Comisión Asesora Presidencial para la Nueva Política Nacional de Desarrollo Urbano.

Comenzaré con tres comentarios iniciales. El primero es que se debe tener cuidado con frases del tipo: “la solución al problema de movilidad es”, puesto que no existe una solución. El problema de movilidad, si es que va a ser solucionado, requiere adopción de muchas medidas simultáneas, coordinadas y con harta decisión. Los temas que conversaremos hoy día están recogidos en dos documentos y muchos de ellos están recogidos en la reciente Nueva Política Nacional de Desarrollo Urbano. Para generar ese documento se trabajó en una comisión, a la que el presidente Piñera le encargó escribir esta política. Yo formé parte de esa comisión, trabajamos 18 meses gratis para el Estado, al menos yo. Y finalmente fue promulgada como Decreto Supremo, lo que es muy importante. Hay muchas otras políticas que han sido hechas por sucesivos gobiernos, pero esta es la única que tiene la forma de Decreto Supremo. Ahora, ¿Qué quiere decir? Un Decreto Supremo es una orden presidencial

que obliga a todo el aparato del Estado a seguir los lineamientos que ahí están. No es una ley, que obliga a todos los ciudadanos, pero es de todos modos sumamente potente. La comisión estuvo compuesta de “chincol a jote”, de izquierda a derecha, desde la Cámara Chilena de la Construcción hasta representantes de organizaciones sociales.

El otro documento que yo los invito a ver es un documento que SOCHITRAN escribió para acompañar la Nueva Política Nacional de Desarrollo Urbano y es la profundización de los temas que están en ese documento, vinculado al tema del transporte. Muchos de los temas que mencionaré hoy están en este documento que pueden descargar de internet en el sitio *web* de SOCHITRAN.

Y el tercer comentario con el que quiero comenzar es un comentario positivo. Ustedes van a escuchar o han escuchado que la tasa

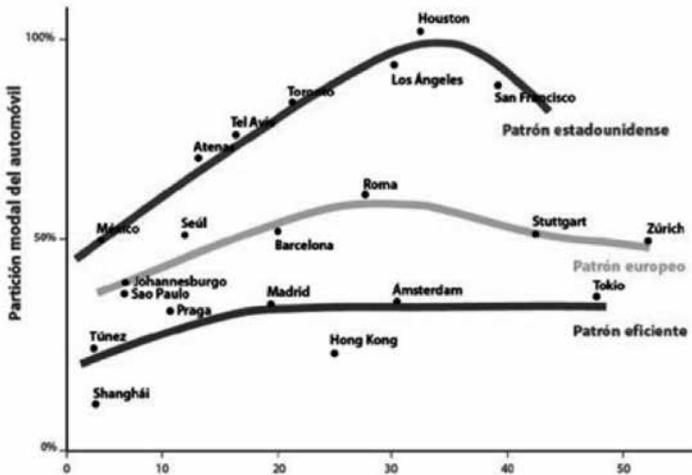


Imagen 1.- Participación del auto en función del ingreso per cápita (miles de US\$).

de motorización está íntimamente ligada al crecimiento de los países: el ingreso crece, la tasa de motorización crece y eso, de hecho, es así. Eso no quiere decir, sin embargo, que haya necesariamente una conexión entre ingreso y uso del automóvil; a lo que voy es que no es una sentencia de muerte para una ciudad que el país crezca y junto con ello el parque de automóviles, lo que es bueno porque nosotros queremos que el país crezca económicamente.

En la imagen 1 podrán ver, para diferentes ciudades del mundo, el PIB per cápita y la participación modal, esto es, porcentaje del uso del automóvil. Se pueden ver claramente tres patrones: Un patrón abajo donde el uso del auto no alcanza ni siquiera al 35,40%. Otro patrón que esta organización llamó el patrón europeo, donde ronda el 50%. Y después el patrón norteamericano, donde el uso del automóvil supera el 70%. Esto muestra claramente que se puede mantener el uso del automóvil bajo, a pesar del crecimiento económico.

En el caso de Santiago en particular, si uno mira 15 años atrás cómo se movió Santiago hasta el día de hoy, pasamos de cerca de 30% de uso del auto a algo así como la mitad. Entonces, hoy tenemos que tomar una decisión y la decisión es si seguimos en la misma tendencia o ahora logramos un quiebre que nos permita movernos en la dirección más eficiente. Y las medidas que voy a presentar a continuación son medidas que nosotros creemos permiten mantener un patrón adecuado.

¿Cuáles son estas políticas? Les voy a mencionar varias, ya que hay varias medidas que tienen que ser tomadas simultáneamente.

La primera es una inversión en infraestructura vial que sea eficiente. El fenómeno de congestión lo que explica es esencialmente el tiempo de circulación por persona, esto el número de automovilistas; si hay pocos autos entonces los tiempos son más o menos parecidos a los de flujo libre, cuando hay muchos autos los tiempos

pueden llegar a duplicarse o triplicarse; eso es congestión y creo que todos la hemos vivido en algún instante. La observación es que Santiago tiene más o menos la mitad de vehículos por habitante que otras ciudades latinoamericanas. La primera respuesta que muchos piensan es “bueno, entonces ¿Por qué no construimos más vialidad?”. Si usted construye más vialidad eso quiere decir que la misma cantidad de autos de antes, ahora se demoran menos, eso es construir más calles y es bastante razonable, ya que los tiempos de viaje bajan. Pero ese análisis no está correcto, es incompleto. La intuición es la siguiente: si a un niño le crecen los pies y los zapatos le quedan chicos, le compran zapatos más grandes, idealmente (o eso es lo que uno esperarí). La idea detrás de aumentar la estructura vial es más o menos esa, pero en realidad la congestión no es un problema de crecimiento. La congestión es más parecida a un problema de obesidad y si uno está obeso, no compra cinturones más grandes para combatirlo. El problema es que el tráfico no está determinado solo por el ingreso, el tráfico está determinado endógenamente por la capacidad vial. Entonces –un poquito de economía–, si aumenta la oferta vial, andar en auto se hace “más barato” pues es más rápido. Cuando el precio de un bien baja, la demanda aumenta; así es que el aumento de oferta vial aumentará la cantidad de gente que usa el auto. Pero ¿de dónde vienen esos automovilistas? No nacieron por generación espontánea. Pueden venir de varias partes, pueden venir de otras horas del día, pueden venir de otras rutas, en particular es probable que varios de esos usuarios vengan del transporte público. Y la pregunta que uno tiene que hacerse es ¿qué pasa cuando hay menos gente en transporte público? La respuesta es sencilla, si la gente que usa el transporte público

disminuye, entonces las frecuencias van a disminuir, la densidad de rutas va a disminuir. Es una cuestión que se ha observado claramente en ciudades que han invertido fuertemente en capacidad vial. Eso quiere decir que el transporte público empeora, y cuando el transporte público empeora, más gente va a dejar de usar el transporte público, porque ¿qué pasa con la demanda por té si sube el precio del café?, si sube el precio del café, la gente se cambia al sustituto, el té. Del mismo modo gente se gente cambiará al auto cuando el transporte público decaiga. Es decir, invertir en infraestructura induce a la gente a usar el auto por dos motivos, el primero descrito, que es directo –conocido como demanda latente– y el segundo, indirecto por medio de un peor transporte público –conocido como tráfico inducido–. Por lo tanto, en el largo plazo, lo que puede ocurrir es que después de haber invertido en infraestructura vial, ¡la cantidad de automovilistas aumente considerablemente y junto con ellos los tiempos de viaje en equilibrio aumenten! O sea, en otra palabra, la inversión en capacidad vial se venció a sí misma: Es posible que la situación final sea peor. La conclusión de esto es que uno tiene que ser sumamente cuidadoso a la hora de invertir más en infraestructura vial para “solucionar la congestión”. En ciudades que ya están bastante congestionadas y están bien establecidas, usualmente esto es lo que termina ocurriendo. Hay muchísimos datos empíricos que podríamos conversar después.

Si es que decidimos que no vamos a perseguir la cantidad de autos construyendo más calles, entonces lo que necesitamos hacer es disminuir el uso del automóvil. Qué soluciones hay: una de ellas es tarificación por congestión, muy resistida al principio *ex ante* en Londres, muy

bien recibida después; resistida en Suecia al principio, muy bien recibida después. El primer proyecto de tarificación por congestión fue presentado al parlamento chileno en 1991 y desde entonces duerme el sueño de los justos ahí. Hace rato que se escucha que nuevos proyectos van a ser presentados pero todavía no ocurre. Estacionamientos. Los estacionamientos son a los automovilistas como queso a los ratones; si no hay estacionamiento entonces el auto se usa menos. Acá hay una decisión valiente de la alcaldesa de Santiago: no más licitaciones para estacionamiento en el centro de Santiago.

Después existen una serie de medidas que en la literatura los economistas tienden a llamar “medidas blandas”, ya que no son financieras ni regulatorias: política de autos compartidos; teletrabajo que funciona muy bien (a mí me funcionaba muy bien hasta que mi hija creció y ahora no me deja trabajar en la oficina en la casa si es que me pilla; me escondo pero el perrito me delata). Modificación y optimización de los patrones de viaje, lo que se hace en Francia seriamente, ya que las compañías que tienen más de una cantidad de trabajadores, tienen que hacer un plan de transporte a los trabajadores para llegar a su trabajo; escalonamiento de inicio de actividades, algo que se ha conversado hace mucho rato, particularmente para el caso de los colegios; y una campaña para el cambio de percepción que hay hacia el automóvil, dejar atrás el “cómprate un auto, Perico”, dejar atrás que el auto sea una muestra de estatus. Ahora uno puede preguntarse ¿esto va a ocurrir alguna vez? Ha ocurrido antes: antes uno veía en la propaganda de cigarrillos a un *cowboy*, hoy para esa misma marca, vemos pulmones cancerosos. La lección es que se puede, tal vez no en las personas ya mayores, pero sí en

los jóvenes, iniciar una campaña “contaminar está mal, congestionar está mal”.

Por supuesto, la tercera política es eficiencia del transporte público lo que incluye subsidio al transporte público, sin duda. Todas las ciudades que nos sacan suspiros tienen su transporte público subsidiado: Londres, por ejemplo, 60%. De hecho la ciudad en la que estudió el primer ministro de transporte del gobierno del presidente Piñera, tenía un subsidio del 75%, la ciudad donde él estudió, pero él quería que el transporte público no fuera subsidiado.

La eficiencia del transporte público también incluye infraestructura: la principal razón por la que los buses andan lento en tráfico mixto es porque hay autos, muchos autos. Por lo tanto, resulta fundamental separar, proteger a los buses de la congestión que causan los autos mediante pistas solo bus y vías exclusivas.

Por qué digo que los subsidios tienen que estar bien hechos ¿Qué es lo que se hizo en Chile? Se diseñó Transantiago sin subsidio, y una vez que nos dimos cuenta que estaba la embarrada entonces se procedió a subsidiar, pero es una cosa extraña, porque los subsidios se decidieron después de que estaba comprado todo el material rodante; entonces es como ir a comprar carne para un asado sin saber con cuánta plata se cuenta, seguro que se compra mal.

La cuarta política es integración modal, ¿cómo hacemos para que en aquellos lugares en que el taxi colectivo es útil esté integrado luego con formas de transporte más masivo como bus o metro? Gestión de terminales y estaciones de intercambio. Los buses, metros, tranvías al final tienen que descansar en alguna parte,

y la política de terminales en Chile es un desastre. Ustedes podrán haber visto en prensa que hay varios casos donde simplemente los buses no tienen donde terminar, y terminan en unos lugares poco adecuados y causando externalidades en las comunidades. Estaciones de intercambio, eso es en La Cisterna, un ejemplo de algo que fue pensado para integrar.

La quinta política es la elección eficiente de la tecnología de la red de transporte. En Chile no se hace una comparación mediante evaluación social de diferentes alternativas; el ejemplo más claro en estos días es el alcalde de Las Condes que quiere hacer un tranvía y va a hacer el tranvía salvo que le salga muy caro, pero no lo quiere comprar, a priori, contra un sistema de buses en vías exclusivas. El tranvía es siempre más caro, cuando se consideran tanto los costos de operación, capital, como los costos de las personas; el primer tranvía esencialmente es que los paraderos quedan sumamente lejanos para mantener las velocidades.

Estos análisis lamentablemente no se hacen, no se hace de esa manera, sino que cada modo anda por su raya. Bueno, de qué manera podemos evitarle al fisco subsidiar demasiado el transporte público, y hay maneras si uno implementa otras políticas antes la necesidad de los subsidios decrece y eso es bueno para el erario nacional.

Fomento a la caminata. A muchos se les olvida que casi todos los viajes tienen un componente de caminata. Aquí hay un ejemplo: de los 25,5 millones de viajes por día que ocurren en Londres un 20,6 tienen un componente de caminata. Por lo tanto, uno tiene que preocuparse de ese 20,6% de los viajes. Caminata en Berlín, 30%. Lo que quiero mostrar con esto es que cuando uno mira los viajes de esta manera, la cantidad de caminata se comienza a parecer a la cantidad de viajes en auto. ¿Por qué dejamos a los peatones de lado?

Bicicletas, lo que esta imagen muestra es el tiempo de viaje respecto de los kilómetros en diferentes modos de transporte. Lo que se ve es que en

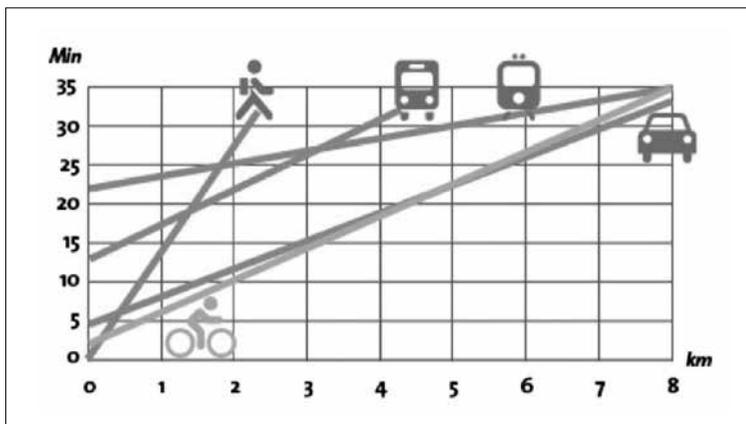


Imagen 2.- Fuente: "Andar en bicicleta, la solución líder en las ciudades". Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Catalunya y Comisión Europea.

cualquier viaje que va desde algo así como los 300 metros hasta los cinco kilómetros, la bicicleta es imbatible en términos de tiempo de viaje.

Uno puede ver eso también si es que mira otras ciudades, por supuesto que en viajes que son sobre los 7, cinco kilómetros, el porcentaje de bicicletas comienza a ser cada vez más pequeño, pero desde los 7, cinco kilómetros para abajo, la bicicleta es un modo que es una excelente alternativa.

Ahora la gran pregunta es ¿tenemos en Santiago viajes bajo cinco kilómetros? Si es que no hubiesen viajes o trayectos bajo cinco kilómetros estamos diciendo “esto es una excelente alternativa, pero para Santiago no sirve”. La realidad muestra que aproximadamente 1 de cada 2 viajes en auto recorre menos de cinco kilómetros en Santiago. Eso quiere decir que el potencial de la bicicleta como medio de transporte es enorme y que, por lo tanto, las políticas orientadas a fomentar el uso de la bicicleta pueden tener un impacto real. Yo hago notar que acá me estoy fijando en aquellos que tienen viajes de menos de cinco kilómetros, pero ¿qué pasaría si hubiese una real integración entre bicicletas y transporte público? Por ejemplo, bicicletas arriba de medios de transporte masivo. Acá tenemos con nosotros a un director de Metro y lo que yo hago en metro es probablemente ilegal, pero yo viajo en bicicleta hasta una estación de metro, pliego la bicicleta, me subo al metro y después la despliego más allá y hago otro viaje de dos kilómetros. Entonces claro, el viaje de 14 kilómetros no puedo hacerlo, o sea, lo hago en bicicleta cuando puedo llegar a ducharme a la casa, pero en la ida logro combinar perfectamente bicicleta y metro. La pregunta esencial es ¿cómo fomentamos estas cosas? y por supuesto esto sería muy largo de explicar, pero acá hay una cuestión central: diseño. De hecho es tan central que lo digo tres veces: diseño, diseño, diseño.

Las redes para peatones, las redes de ciclistas tienen que ser conectas, tienen que ser cómodas, tienen que ser seguras, tienen que ser integradas con otros modos, tienen que ser rápidas y bellas, literalmente, después de todo la ciudad es para disfrutarla. Y todo eso necesita prioridad en el uso del espacio. Esta es lo que algunos llaman la pirámide inversa en la prioridad en transporte público, donde primero están los peatones, luego las bicicletas, luego el transporte público, después el transporte de carga –como diría un colega mío–, la manifestación física de la salud económica de una ciudad, y después los autos.

Otra política relevante tiene que ver con la internalización de los efectos de los proyectos. Lo que ocurre en Chile, en Santiago en particular, va profundamente en contra de lo que se hace en otros países que hacen las cosas mejor. Estas son unas láminas que preparó el profesor Ricardo Hurtubia de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Chile. El ejemplo es el siguiente: la gran torre de Santiago Costanera Center, 71 pisos, 100.000 m² construidos, 1.000 estacionamientos, 5.800 estacionamientos en total cuando se incluye el *mall*. Esto, en uno de los sectores más congestionados de Chile. Por otro lado, ahí está “the Shard” –la astilla– que está en Londres, 75 pisos –73 si usted no cuenta la aguja, por lo tanto parecido a la torre de Santiago–, 100.000 m² construidos igual que la gran torre de Santiago, pero solo 48 estacionamientos. Eso demuestra que los proyectos urbanos tienen que hacerse cargo de las externalidades que generan y acá se demuestra que eso no ocurre, en parte porque la legislación exige un mínimo de estacionamientos en vez de máximo en zonas que están saturadas. Hay un proyecto de ley que puede mejorar eso prontamente.

Hay una manera que permite disminuir la necesidad de viajar y esto es que la planificación y el uso de suelo sean integrados, cosa que no ha ocurrido hasta ahora. Nosotros hacemos, me refiero a nosotros, el Estado chileno, cosas como mandar gente a Puente Alto, Bajos de Mena y después vemos cómo llegan al centro o al sector oriente. Quizás esperamos que se teletransporten, no existe una planificación integrada de uso de suelo y transporte. Les doy un ejemplo: se acaba de aprobar el nuevo plan regulador metropolitano de Santiago que agrega 10.000 hectáreas en las afueras, aumenta en extensión, ¿cuánto análisis respecto de transporte tiene ese plano regulador? Pregúnteme: 0. No sabemos nada respecto de esas viviendas cómo van a ser servidas y cuál es el costo de eso en el resto del sistema ¡es irracional!

Todas estas cosas que yo digo que debiesen hacerse simultáneamente, con decisión, en el formato actual que tenemos de institucionalidad simplemente no pueden ocurrir. Yo digo que si no hay un cambio institucional radical, estas cosas no van a pasar. Les doy un ejemplo, ¿quién tiene responsabilidades respecto del transporte? A veces el Ministerio de Transportes, muchas veces el MOP, algunas veces el MINVU, la intendencia, 34 municipalidades diferentes. Por ejemplo, Vitacura tiene ahora un sistema de bicicletas públicas, el alcalde de Las Condes no quiere usar el mismo sistema público, quiere usar otro, entonces no se van a conectar entre ellos. Oficinas de coordinaciones como SECTRA, la UOCT, CONACET, CONAMA, Transantiago, Metro S.A., todas esas agencias tienen responsabilidades relevantes en temas de transporte, ninguno de ellos es una autoridad local que responda a los votantes de la ciudad. Si uno busca quién es el responsable político más cercano a quién yo tengo que felicitar con

mi voto por las cosas buenas que hace puedo mirar al SEREMI, pero el SEREMI depende del Ministro y el Ministro depende del Presidente. Entonces si la gente de Chiguayante quiere felicitar a alguien, tiene que en un mismo voto, por Presidente de la República, decidir respecto de la ciudad que quiere, del sistema de salud, de la AFP, etc. Está muy lejano. Afortunadamente, la nueva Política Nacional de Desarrollo Urbano llama a cambiar esto, a descentralizar y a poner en el nivel local todas las decisiones relacionadas con ciudad. En particular se propone para el caso de Santiago la creación de un alcalde mayor, de un alcalde metropolitano así como todas las ciudades razonables tienen: Londres, París, sin ir más lejos, Bogotá. El problema institucional es súper grave, y déjenme darles dos ejemplos para cerrar: Cuando Transantiago colapsa, el parlamento crea una comisión investigadora para tratar de identificar las responsabilidades. Estudian ocho meses y no llegan a ninguna conclusión ¡después de ocho meses de estudio no son capaces de identificar quién es el responsable último de Transantiago! Eso demuestra que hay un problema institucional tremendo, ¿cómo no va a haber un responsable último del sistema de transporte público? Otro ejemplo, el Presidente de Ciudad Viva pidió vía transparencia de información acerca de Américo Vespuccio como cuáles son los flujos, cuál es el nivel de subsidio y cuál es el resultado de la evaluación social; se los negaron. La institucionalidad no está bien hecha, no hay transparencia y sin un cambio institucional las siete políticas anteriores que enuncié no van a ocurrir, por lo tanto el llamado es, y esto lo hemos hecho y se lo hicimos a las candidaturas presidenciales, iniciar el cambio institucional desde el primer día del gobierno. ■

LAKE SAGARIS

Profesora, escritora y urbanista. Fundadora y asesora urbana de Ciudad Viva. BFA en creación literaria de la Universidad de British Columbia, Magister en Planificación y Desarrollo Comunitario de la Universidad de Toronto, Canadá, y PhD (c) en Planificación y Participación en la misma universidad. Especializada en temas de participación, gobernanza democrática y transporte sustentable, particularmente transporte activo. Ganadora del Premio de Liderazgo para el Ciclismo el año 2011 de la Embajada Pro-Ciclista Danés. Se involucró en temas urbanos como líder vecinal del Barrio Bellavista y dirigente de la agrupación No a la Costanera Norte (1997-2000). Como Fellow Post-Doctoral, actualmente trabaja y enseña en el Departamento de Ingeniería de Transporte y Logística de la Pontificia Universidad Católica de Chile.

CIUDAD, AMOR, TRANSPORTE

Ustedes se preguntarán qué tienen que ver ciudad, amor y transporte. Yo les voy a decir que tienen mucho que ver el uno con el otro. Tomaré estos temas desde una perspectiva un poco distinta, partiendo con enfatizar la urgencia de enfrentarlos, AHORA y BIEN. No tenemos mucho tiempo. Tenemos una ventana de oportunidad y hay que ser muy consciente de eso.

Esto no solo por la congestión, no solo por la contaminación, sino también por la obesidad, que es resultado de distintos factores, entre ellos la pérdida de la calle como espacio público, espacio social. También estamos frente al desafío del cambio climático, que es algo que todavía se está hablando muy poco en Chile, y que sin embargo está cambiando las reglas del juego en todo el mundo. En la medida que finjamos que no pasa nada, estamos quedando atrás,

estamos perdiendo la posibilidad de encontrar una respuesta efectiva. Yo creo que todos cuando sentimos el calor en noviembre como hoy día sentimos en carne propia lo que están diciendo todos estos cientos de expertos, gobiernos, gráficos, etc. Y también está el problema de cuándo empiezan los tremendos eventos climáticos, o sea, si ya un terremoto nos sacude cada 30 años, estos son otros eventos que nos van a sacudir, nos van a destruir, y nos van a desafiar como sociedades.

Lo importante es que todavía tenemos la posibilidad de anticiparnos a esta crisis, de tomar estos problemas de la congestión y otros, y hacer cambios ahora, mientras todavía nos queda petróleo a precios que podemos costear. Para esto, es vital invertir bien esa energía, esa tremenda energía, esa incomparable energía, entre otras cosas en sistemas de ferrocarriles por América Latina, como se está haciendo en Europa y otras partes.

La importancia de la ciudadanía

Bueno ¿cómo hacemos esto? Les cuento un poco de dónde vengo yo, ya que se mencionó el tema de Ciudad Viva, un movimiento social urbano que se constituye en una organización, desarrolla metodologías, formas de hacer cambios con la ciudadanía, no en contra de la ciudadanía, y también asociarnos, complementar con amigos, colegas, mujeres, hombres, en África, en Asia, en India, en Holanda, Dinamarca y otras partes. Incluye además trabajar con las autoridades, el sector privado y otros para realmente crear un plan maestro para la cicloinclusividad, en el caso de la iniciativa ilustrada en estas fotos, entre 2007 y 2010.



Imagen 1.- Fuente: 17 de julio de 2008. La Mesa Ciudadana-Gobierno por una Bicicultura (2008-2010) fue un buen ejemplo de como la ciudadanía y el gobierno pueden colaborar para cambios significativos hacia un transporte más sustentable. Antes, el refrán era “cómprate un auto, Perico”. Después, avances significativos en la infraestructura y el uso de la bicicleta en nuestro medio, gracias a los recursos, los consensos y los aprendizajes logrados.

Les puede parecer muy extraño en una conversación sobre transporte, pero el tema central es como asumimos el desafío de crear ciudadanía activa, de dejar de ser víctimas de

las políticas públicas, comenzar a pararnos, y a convertirnos primero en sobrevivientes, pero eso no es suficiente. Debemos ser protagonistas, exigir, liderar en los espacios propios, ser lo que hacemos, hacer lo que somos.

La ciudadanía activa es la sociedad civil. Sociedad civil no es, como se usa mucho hoy, un mero sinónimo de opinión pública. La sociedad civil consiste en las organizaciones de ciudadanos(as) activos(as) que actuamos, bien o mal, pero buscando un bien común de distintas formas, con distintos métodos. Somos esenciales para cambiar. Siempre se habla del liderazgo de los políticos, pero la verdad es que los buenos cambios en las políticas públicas vienen en una especie de pedaleo donde avanzamos primero los ciudadanos y luego las autoridades, como ha pasado mucho en el transporte en Chile, o lideran dirigentes políticos como Peñalosa y Mockus en Bogotá y luego viene la ciudadanía, empujando cuando las autoridades siguientes no responden. La sociedad civil requiere condiciones, independencia, recursos, y ofrece credibilidad, conocimiento y otras características.

Un Laboratorio de Cambio Social de la universidad y la sociedad civil

Hoy estoy a cargo de un espacio de investigación en la comunidad, con la comunidad, que se llama Laboratorio de Cambio Social (www.cambiarnos.cl). Lidera Ingeniería de Transporte y el Centro de Desarrollo Urbano Sustentable de la Universidad Católica, donde estoy trabajando como investigadora y profesora, y Ciudad Viva, algunas municipalidades, y otros actores de la sociedad civil. Se basa en crear un sistema de innovación de bajo riesgo, partiendo con cosas pequeñas como educación ciudadana, vial y ciclovial en un par de

por una calle en una zona silvestre, y esa imagen no corresponde a la realidad, cientos de personas atrapados en un taco en cada intersección.

De hecho los costos del auto ya se empiezan a identificar con los costos sociales con los estudios de Appleyard en San Francisco en los 70. Hoy, San Francisco es una ciudad muy distinta, gracias a la sociedad civil, pero también por este tipo de estudios que demostró claramente que las personas, tú, yo, nuestros hijos, abuelas, tenemos menos amigos, menos salud mental, menos salud física, mientras más automóviles pasan por nuestra calle.

Los costos de la automovilidad

Piensen en nuestra obsesión hoy día por la seguridad. Eso empieza porque ya no hay personas en la calle. Ya no conocemos quienes son las personas que viven en nuestra cuadra, la gente que vive al frente, porque pasan tanta gente y autos que ni siquiera uno puede salir un fin de semana y jugar un partido de fútbol en la calle (para mí era hockey, pero yo acepto fútbol o cualquier otra cosa). Pero yo no podemos usar



Imagen 3.- Fuente: Animita Plaza Italia, Lake Sagaris.

la calle salvo en auto. Estamos entre los 10 peores países del mundo para la obesidad infantil, eso no es solo de nutrición, eso también es la pérdida del espacio público.

Bueno y todos pagamos por esto, en salud, en muertos, en la congestión, como bien dijo Leonardo Basso, casi la mitad de los viajes son menos de cinco kilómetros, 4.000 personas mueren prematuramente al año por la contaminación del aire, es la primera causa de muerte de nuestros hijos jóvenes, por los siniestros viales. Paso todos los días por Maratón, donde está esta animita (ver imagen 3) y ahora se está cayendo por la cantidad de ositos de peluche que le han ido poniendo.

¿Hasta cuándo? Somos mayoría las personas que usamos el transporte sustentable, tres de cada cuatro viajes aproximadamente – porque los números siempre son aproximados– se hace o caminando o en bicicleta o en transporte público en Santiago. Imagínate que tres de cada cuatro pistas fueran para esos modos.

¿Por qué hay que segregarse a los buses? ¿Por qué no segregarse a los autos? Un auto es como una pistola andante. Discutimos esto con Louis de Grange anoche, decía “no, pero los ciclistas el doble de accidentes...” y yo le digo “claro, si me apuntan con una pistola o con un auto, yo soy vulnerable, me matan si me pegan con un auto, pero eso no se resuelve atajándome a mí en bicicleta o caminando, se resuelve atajando al auto”. Bloom y Albeck, quienes escribieron un tremendo metaestudio sobre seguridad vial, al final dicen muy sencillamente “los países suelen tener la cantidad de fatalidades y discapacitados que quieren”, es así de sencillo.

¿CUÁNTA GENTE ESTAMOS DISPUESTOS A MATAR Y MUTILAR CADA AÑO, SOLO PARA QUE LOS AUTOS SE MUEVAN MÁS RÁPIDO POR NUESTRAS CALLES?

Fundamentos de cambios: cada modo su distancia

Hablamos de los fundamentos para el cambio. Sabemos, esto no es ciencia de cohetes, que bajando la velocidad a menos de 30 kilómetros por hora en los sectores residenciales, en los sectores comerciales de uso intenso, salvamos prácticamente todas las vidas, todos los que podrían morir en un atropello en esas condiciones. ¿Por qué, entonces, Chile subió la velocidad urbana de 50 a 60? ¿Por qué aceptamos que en muchas calles, como Maratón, anden a 80 kilómetros por hora en sectores mixtos, donde caminamos, andamos en bicicleta, los niños están cruzando para ir a las escuelas, etc.?

También sabemos cómo usar mejor el espacio público, pero nosotros ¿qué hacemos? Ensanchamos las calles, destruimos árboles, ya no hay espacio para huerto urbano, para jardines en las veredas, los árboles quedan en medio de la vereda. Todo porque los autos ocupan mucho espacio, son muy ineficientes en espacios urbanos.

Entonces, necesitamos rever estas cosas y sentir las también. No es solo un tema de gráficos o estudios o correlaciones estadísticas: son valores, tenemos que decir “¿qué valor tiene la vida en nuestra sociedad?” ¿Vale solo plata como cuando se calcula las relaciones de costo/beneficio? O vale y punto, y reducimos las

velocidades alrededor de las escuelas, en todos lados, suena difícil, pero no es tanto.

Bueno, esto es parecido a lo que dijo Leonardo Basso: no hay una sola solución. Tenemos que repensar estas cosas como un todo. Seamos multimodal: para las distancias cortas, vamos al almacén de la esquina a comprar caminando; vamos a la escuela, a la consulta, a una distancia un poco mayor, en bicicleta. Porque esos son medios y modos muy eficientes para esas distancias. El bus es excelente para distancias medianas y largas, siempre que la densidad sea buena y Santiago en general tiene buena densidad, ¡aprovechémosla!

Dejemos de construir solo para el auto que en realidad es muy eficiente en lugares aislados, con pocas personas y distancias largas, ese es el lugar del auto; no en la Alameda, no en el centro de la ciudad, mira Plaza Italia, las miles de personas que están caminando en una vereda sin espacio para moverse, atajados por semáforos que privilegian a los autos. El auto es grande, pero no contienen tantas personas como los buses y peatones.

Esta mirada también nos entrega una herramienta poderosa que se llama el uso de suelo: o sea, podemos ubicar ciertas cosas en lugares donde facilitamos viajes no motorizados, por ejemplo. Ponemos escuelas de calidad en todos los barrios, para que los niños puedan caminar a la escuela, para que haya vida social en el camino a la escuela, para que puedan jugar en el camino de vuelta.

Usamos la bici, el bus, el metro, estas combinaciones que muy bien describió Leonardo Basso y dejamos el auto para donde le corresponde, lugares de poca densidad y

viajes largos, o sea, la periferia. Además, es importante, que como ciudadanos exijamos que se deje de correr tras proyecciones y que comencemos a planificar según metas. ¿Por qué no decimos que de aquí a 2015 o a 2020 –como está pasando en muchas ciudades de avanzada en el mundo hoy– que un 50% de los viajes diarios se realizarán a pie y en bicicleta? Y mientras estamos soñando 40% en bici-bus–metro, en esas combinaciones y bajamos el auto al 10%. Planificar con metas en vez de tendencias, aplicar medidas “mariposa”:

Les puede parecer “loco”, pero no lo es: no estamos tan lejos y hace 10 años estábamos prácticamente en estos niveles. La caminata ya es 37%, con la bicicleta ya es un 40% y eso que tenemos que andar contra viento y marea, en muy malas condiciones. Imagínense que conecten las ciclorrutas, que nos den el espacio de la calzada en vez de pelear con los peatones, que nos den ciclovías de contraflujo y otras cosas. No es tan loco poner metas, de hecho, debemos, tenemos que exigirlo. En realidad, esto me importa mucho más que la congestión. Yo encuentro que la congestión ayuda a obligar a la persona a cambiar, ¿cómo? Hay que dejar de pensar solo en medidas aisladas, como ciclovías, y pensar en este tema de la multimodalidad y también pensar en términos de calles completas, medidas mariposas, esas son medidas chicas que producen cambios exponenciales.

Aquí hay ejemplos. Simplemente, reservar una pista para ciclistas en todas las vías de Santiago, en todas las vías de Chile, en mi barrio, Bellavista, hay más que suficiente espacio, probablemente en su barrio también haya espacio. El problema es que está todo copado por los autos.

Podemos cambiar eso, hay muchos métodos: domingos con las calles abiertas a la gente y cerradas a los autos, como Ciclo-Recreovía, que se ha tomado más de 43 kilómetros de nuestra linda ciudad. Por lo menos los domingos es preciosa, ¿Por qué no los sábados?, ¿Por qué una vez al mes por lo menos un día de semana, para que las personas en las zonas segregadas puedan caminar y llegar en bicicleta o llegar al bus tranquilos, sin tener que pelear contra los automovilistas? ¡Una vez al mes, probemos! No cuesta nada.

También, redistribuir la calle. Repensar lugares como Plaza Italia, como el centro: lo pueden hacer con jardineras, con pintura, no requiere de tremendas inversiones. A mí me encantaría tremendas inversiones, pero no me digan que somos demasiado pobres para hacer calles bonitas y completas para todos, como lo hicieron en Nueva York. Hagamos recuperación barrial participativa, donde un grupo de vecinos puede llegar y decir a la Municipalidad, mira yo quiero ensanchar la vereda, quiero jardines, quiero huerto urbano, queremos árboles de sombra, pero queremos frutales para que además tengamos algo para hacer mermeladas y además es algo que nos saca de la casa, que nos permite conversar, compartir. Recuperar esa sociabilidad que según me cuentan y según lo que he vivido en Chiloé, el norte, el sur y otros lugares, es parte de la chilenidad, es parte de la humanidad: nos gusta juntarnos, conversar y compartir. Entonces, eso tampoco cuesta un dineral, tampoco es tremendamente difícil.

Hagamos ciclofacilidades realmente inclusivas, por favor. Y aquí, de nuevo, no es un tema de agregar una ciclovía, es un tema de incluir a las personas que andan, que andamos en triciclo, en bicicleta, trabajadores, soldados, mujeres

de casa que vamos con nuestras compras de la feria, etc. Hagamos espacio para un viaje digno, hagamos vías de contraflujo para ciclistas, puede ser un letrero como lo hacen en Vancouver, que las calles son unidireccionales pero bidireccionales para los ciclistas, o podemos hacerlo bonito también y de vez en cuando también como hacen en Utrecht curiosamente.

Si creamos espacios peatonales como se ha hecho en buena parte del centro, se podría hacer todo el centro no motorizado. Sería otro centro, más entretenido, con árboles frutales, con sombra, con gente, con escenarios donde los músicos callejeros pueden tocar y todo eso. Bueno, bicitaxis, para las distancias cortas, entre Plaza Italia, entre el metro y el cerro San Cristobal no se necesita un taxi motorizado. Un bicitaxi fantástico, crea trabajo, es simpático y con estas nuevas aplicaciones para Smartphones se pueden hacer un millón de cosas.

Bueno, y organicémonos también, esto es solo un ejemplo, podría haber puesto muchos más: el festival del Centro de Bicultura, las Maletas, Mujeres Arriba de la Clea. Pero este es uno que yo considero extremadamente importante, es una nueva coalición para el transporte justo que son las organizaciones en Peñalolén, en La Reina, en La Florida, en Puente Alto, en Macul y muchas otras partes, que están luchando no solo en contra de las autopistas, sino a favor de todo eso que dice: sí al bus, sí al metro, sí a la bicicleta. Esa es una ciudadanía que parte desde una posición iluminada y eso es lo que necesitamos, mucho, mucho más.

La planificación

La planificación consiste en la antiplanificación, la no planificación y la planificación. Ustedes saben cuáles tenemos acá: los primeros dos

solamente. Esto nos pasa principalmente porque el nivel más importante de gestión territorial de un país es la región: la provincia en Canadá, el estado en EE.UU., la región en Chile. Porque esa región es lo meso –siempre hablamos de lo micro y de lo macro–, pero qué pasa con lo meso. Es lo del medio, es lo que conecta –o actúa de barrera–. En nuestro país, además, es la unidad territorial que corresponde a zonas ambientales, a regiones metropolitanas, a una serie de cosas que da una escala muy, muy buena para gestionar los territorios efectivamente en estos términos.

Lloramos tanto aquellos senadores designados y recién estamos dándonos cuenta de lo grave que es que nuestros gobiernos regionales no responden a nadie más que el presidente, y que además no tienen poderes de planificación, no tienen poderes de gestión, no tienen poderes de cobrar impuestos y ocupar otros mecanismos financieros para financiar los proyectos que hay que hacer.

Como reclama Aysén, como reclama Calama, deberíamos estar reclamando en Santiago, porque en ese sentido somos colonia incluso estando aquí en el medio del país, somos colonia del gobierno central. Como bien dijo Leo, son 30 oficinas, 30 instancias escondidas donde nadie las puede encontrar donde se toman la mayoría de las decisiones de gestión urbana.

Hay uno particularmente nefasto que lo voy a mencionar, el SERVIU. Es el responsable de que, a pesar de que hemos logrado aumentar la cantidad de ciclovías en nuestra ciudad, y contra la voluntad de diseñadores y planificadores municipales, impone estas ciclovías ridículas, serpentinas, que hasta cruzan las calles. Más bien algunas parecen un juego de “dónde encontrar la

ciclovía”, que una infraestructura que faculte un viaje serio por la ciudad. De allí, por supuesto, tantos conflictos con peatones, y muchas otras cosas. Menciono también al SERVIU porque ellos se están oponiendo a planes de Santiago, Providencia y otros municipios que quieren rebajar las velocidades y calmar el tráfico en calles locales. SERVIU le dice que no. Ahí tenemos que actuar nosotros.

Bueno, yo creo que hay mucho amor por la ciudad si uno realmente quiere cambiarla y yo se lo recomiendo porque, para mí por lo menos, ha sido un descubrimiento que mientras más se regala en estas cosas, más se recibe y, al final, regalar y recibir es la misma cosa.

REFLEXIÓN FINAL: NECESITAMOS CONSTRUIR CONSENSOS NUEVOS

Lo último que quería enfatizar, es la importancia de este tipo de debates y de lo que ustedes se llevan consigo. Porque lo que sea la combinación de estas distintas herramientas que tenemos disponibles para nosotros, tiene que ser una elección libre de la ciudadanía.

Las políticas públicas hoy en día no reflejan ni debates, ni ganas, ni conocimientos, ni capacidades y mucho menos necesidades de las personas en Chile. Las personas respetamos las leyes cuando participamos en establecerlas. Y por eso luchamos por tener democracias en todo el mundo y, por eso, es importante debatir y escoger cuáles de estas medidas vamos a mezclar para vivir mejor en nuestra ciudad.

No es y no dejes que alguien te obligue a enmarcar este debate en “o el auto o la bicicleta”, o esto, o la autopista, o el metro; o esto o lo otro. Ese no es el tema.

El tema es qué quieres en tu cuadra, qué quieres en tu barrio, qué quieres en tu comuna, qué quieres en tu ciudad y el tema pendiente es que nunca hemos sido convocados para ese debate y no tenemos ninguna política pública ni de gestión territorial que refleje esa confluencia de voluntades. ■

LOUIS DE GRANGE

PhD y M.Sc. e Ingeniero Civil de Industrias con mención en Transporte de la Pontificia Universidad Católica de Chile. Docente e investigador de la Universidad Diego Portales. Trabajó como consultor en proyectos de transporte, coordinando y ejecutando diversos estudios de consultorías relacionados con la planificación de sistemas de transporte urbano en Santiago y regiones. Participó en procesos de evaluación social y económica de las diversas y nuevas líneas de Metro, así como también dentro del Plan de Concesiones Urbanas y costos del Transantiago. Actualmente es Director de la Escuela de Ingeniería Industrial y miembro del Directorio del Metro de Santiago.

Le cambié un poco el título a “movilidad en crisis”, el título del debate era “Movilidad en crisis ¿cómo resolverlo?”. La verdad es que yo tengo dudas respecto de si realmente estamos en crisis o no. Y acá siempre está el relativismo si nos comparamos con otros países. Hay estudios, por ejemplo de Universidad Católica, que compararon el sistema de transporte público con cinco otras importantes ciudades de Latinoamérica y prácticamente en todos los indicadores es mejor. Y después vamos a ir viendo otros antecedentes, algunos que también son consistentes con lo que Leo y Lake mencionaron, otros son contradictorios. Y bueno, esa es la gracia justamente de estas instancias: tener visiones diferentes, manejar antecedentes diferentes porque si todos pensáramos igual algunos dejaríamos de aprender.

Existen en todas las ciudades situaciones de colapso como la que vivimos en septiembre del año pasado en Santiago. Y así como esa

hay otras en Estados Unidos, y hay muchas fotos que se usan como para alarmar respecto de la congestión en las ciudades y cómo serían resueltas por tarificación vial, pero la verdad la tarificación vial es incapaz de resolver este tipo de cosas porque obedece a fenómenos distintos, y me interesaba decirlo acá, hay algunos antecedentes también. Leo Basso presentó un gráfico que era parecido a esta situación, pero con unas curvitas de distintos colores, la verdad es que esas curvitas no son tales, de hecho, esas curvitas relacionadas con ciudades por ejemplo, con Atenas, con ciudades de Estados Unidos, con Ciudad de México, con Tel Aviv, la verdad es que la senda de expansión de esas ciudades no tiene nada que ver. Las características sociodemográficas, entonces, es un poco osado plantearlas como parte de una misma curva de expansión. Lo que sí es dato y lo que sí se puede confirmar es una evidencia empírica a nivel mundial de que en todas las ciudades conforme aumenta el ingreso, aumenta la tasa

de motorización y ese es un dato durísimo. También hay una correlación con el uso del automóvil que no es igual, pero sí apunta en la misma dirección, y aquí está la venta de autos en Chile. Esa es la venta de autos a nivel nacional en Chile. En el 2008 hubo una baja por la crisis económica, pero todos, todos los años se bate el récord. Y eso da para reflexionar algo que vamos a ver y aquí hay algunos datos del Ministerio de Transportes que también hacen alusión a una proyección de la tasa de motorización y de la población de Santiago. La tasa de motorización en Chile hoy en día son cerca de 220 autos por 1.000 habitantes. Esa es la tasa de motorización en Santiago y es muy parecida en regiones. Y los crecimientos de la tasa de motorización en regiones y en Santiago son estadísticamente iguales. Por lo tanto, cuando Leo planteaba, por ejemplo, que las autopistas incentivan el uso del automóvil, la verdad es que estadísticamente el crecimiento del uso del auto en regiones, sin autopista es igual que en Santiago, entonces también es, al menos, discutible. Que las autopistas generan ese uso adicional del auto, la principal variable es principalmente el ingreso per cápita; el ingreso de todo el mundo es lo que determina el mayor uso del automóvil.

Y, bueno, ¿son realmente los automovilistas los malos? Efectivamente el uso del automóvil requiere más espacio, si eso nadie lo va a descubrir. Pero yo le hago la siguiente pregunta que traten de reflexionar poniéndose en el lugar del otro: ¿quién creen que está más feliz, el compadre adentro metido en un taco, pero con la radio, con su asiento, tranquilo hablando por el manos libres si puede? O el compadre parado a cinco personas por metro cuadrado. Al menos es discutible, es probable que muchas de las personas acá metidas en un taco sean más felices,

o a lo mejor han soñado toda su vida –yo no voy a emitir juicios respecto a eso– con comprar un auto. Entonces cada persona, cada individuo es una historia distinta. Entonces cómo catalogarlo así que los automovilistas son los malos; son las pistolas que matan a la gente, la verdad es que también es un poco temerario. O sea, el 90% de los accidentes que sufren los ciclistas el 90% son responsabilidad de los ciclistas. Los mayores infractores de las normativas del tránsito son los ciclistas y los peatones. Póngase cinco minutos en cualquier esquina y póngase a contar cuántos peatones y cuántos ciclistas cruzan con luz roja, se van a llevar una sorpresa.

¿Y cuál es el principal problema de Santiago? Santiago tiene muy pocas calles y las calles que tiene son angostas, y eso se debe a la forma en que se ha ido construyendo Santiago. Las fachadas de las casas, de los edificios están muy pegadas a la calle y ahí Lake decía que las veredas son angostas ¡por supuesto! Tenemos veredas que son indignas, tenemos en Bellavista en el centro de Santiago veredas de 80 cm, 1 metro como máximo y tenemos cuatro pistas de autos, en forma simultánea. Efectivamente ahí hay una injusticia que es relevante porque la caminata es por lejos el modo de transporte más masivo en Chile y en el mundo entero: en la imagen podemos ver París, Tokio, Londres, Nueva York, São Paulo, Delhi, Seúl, entre 20% y 25% en la superficie de la ciudad; si uno le toma una foto a la superficie de la ciudad y ve qué porcentaje de la ciudad son calles, entre un 20% y un 25% son calles, Santiago tiene un 8% y Calcuta tiene un 7%. Este es el problema, no es fácil, es tremendamente complejo resolver el problema de la movilidad para una ciudad de 6,5 millones de habitantes por la superficie. Es muy, muy complejo y tenemos muy poco espacio. Y ese espacio compite con

diferentes servicios, con diferentes necesidades, con diferentes usos.

¿Qué podemos hacer? Lo primero que tenemos que hacer es entender cuáles son las necesidades y motivaciones de las personas. Acá cuando hablo de necesidades no hablo de deseos, sino de las necesidades de desplazamiento, si nadie viaja porque le gusta. El transporte en general, salvo un crucero, es un mal necesario, y esa es la razón por la que siguen vendiendo autos, porque la gente cuando se sube al auto –me lo ha dicho gente con la que he conversado– siente que llegó al living de su casa, y es una cuestión tremendamente potente. Y alguien cuando se sube a una micro, cuando se sube a seis personas por metro cuadrado siente que está en la pega todavía. Y eso es tremendamente complejo, no es fácil, es al revés, la evidencia empírica ha demostrado que es tremendamente difícil bajar a alguien del auto.

Reconocer las restricciones existentes, por ejemplo el tema del espacio que les menciono. Es una restricción que es brutal, en Santiago hay muy poco espacio. Conocer los datos y la evidencia real, eso también es muy importante y les voy a mostrar algunos datos que contradicen algunos gráficos que mostró Leo Basso. Luego, proponer ideas concretas una vez que manejemos esto con relativa certeza. ¿Qué podemos hacer? Bueno, esto es una propuesta personal: el peatón tiene que ser el eje central de la política de transporte y ¿por qué? Porque el peatón representa la mayor proporción de viajes en Santiago, en regiones y en todo el mundo. La mayoría de los viajes se hacen a pie.

Inducir cambios en los hábitos, esto es un tremendo desafío. Hay un ejemplo que les voy a mostrar. Pero inducir cambio en los hábitos y

efectivamente esto sí es resorte de la autoridad, ahí podemos ver el tema de las políticas de estacionamiento o de tarificación vial u otras cosas, pero sí hay que tratar de inducir, en la medida de lo posible, cambios en los hábitos de las personas. Y lo otro es que el transporte, en el caso de Santiago el transporte masivo de las personas, que representa el desplazamiento de 70%, 80% de los viajes de una ciudad, el transporte masivo de personas tiene que ser de manera subterránea, fundamentado por el dato que les mostré recién respecto de la superficie disponible para movernos.

Esta imagen muestra ejemplos exitosos de calles peatonales (Imagen 1). En Nueva York, Manhattan, donde una vialidad es usada mayoritariamente por taxis. Es muy difícil en Manhattan llegar en auto y los estacionamientos son brutalmente caros, y hay una red de metro bastante densa. Y lo transformaron en un paseo peatonal que es tremendamente exitoso. Acá tenemos otro caso que es la Plaza Callao en Madrid, España, originalmente este era la fisionomía que tenía y lo transformaron en un lugar urbano con una utilización bastante importante. Y con el Paseo Ahumada nosotros hicimos lo mismo, o sea, podemos hacerlo. Y hay muchos otros lugares en Santiago que ameritan ser peatonalizados, por ejemplo, Luis Thayer Ojeda norte, la salida del Metro Tobalaba, para caminar hasta el Costanera Center, eso debería ser peatonal. Es una densidad de personas tremendamente importante. Y muchas otras calles, en Agustinas, en el centro de Santiago hay muchas otras calles que deberían ser peatonales. Incluso Isidora Goyenechea debería ser peatonal. Y yo creo que eso es una potencialidad que existe y que no ha sido aprovechada. Y este es el axioma en el que se basa toda mi argumentación que viene a continuación y es que usar auto no



Imagen 1.- Nueva York.

es un derecho constitucional, es un privilegio. Cada vez que sube el impuesto a los combustibles aparece una manga de políticos de todos los lados diciendo “no, es que hay que eliminar el impuesto específico, hay que bajarlo” o, por ejemplo, cuando la autopista sube 3,5% de tarifa que les permiten los contratos, considerando todo el riesgo que asumieron en la inversión inicial. El 3,5% de aumento todos reclaman, y ahora, por ejemplo, el proyecto Vespucio Oriente que les voy a mostrar un par de cosas a continuación en el que yo participé en algunas cosas. Que pusieran un tope máximo de un 1%, pero ¿por qué? Si usar auto en Santiago y en Chile en general es tremendamente barato en términos relativos, y los datos así lo demuestran. Aumenta sostenidamente y el flujo dentro de la autopista urbana crece más rápido que el flujo fuera de la autopista urbana. Entonces el tema de plata no es un tema para el automovilista hoy en día. Entonces usar el auto no es un derecho es un privilegio, y el automovilista tiene que hacerse cargo de todos los costos sociales y

privados que esa decisión conlleva. Yo no lo voy a estigmatizar, yo sí creo que tiene que hacerse cargo de los costos.

A modo de ejemplo, hicimos con un equipo un catastro a nivel detallado, a nivel de cuadra por cuadra, vereda por vereda, en la comuna de Santiago. No llegamos hasta el sur, llegamos hasta avenida Matta, Blanco (ver imagen 2). En azul se ven todos los lugares donde no hay estacionamiento y en rojo donde sí hay estacionamiento en la calle. Cuando Leo Basso planteaba que la alcaldesa Tohá dijo que ya no habría más estacionamientos licitados, acá ustedes tienen 29 hectáreas de calles que nos pertenecen a todos, de calles que pueden ser usadas en muchas otras cosas, están asignadas por la municipalidad de Santiago como estacionamiento de superficie ¡y la mitad son gratis!

Yo me junté a tomar desayuno con Iván Poduje en la municipalidad con la alcaldesa Tohá; le planteamos esto y muchas otras cosas. ¿Qué ha

pasado? Un cambio, méncioneme un cambio respecto de los estacionamientos de superficie. El único cambio que he observado es que en Vergara que es donde trabajo, en vez de estacionar gratis pusieron una persona que cobra. Ese es el único cambio. Entonces, la pregunta es ¿qué es mejor, hacer estacionamientos pagados subterráneos en determinados lugares estratégicos y quitar autos de superficie o dejar autos de superficie y no hacer estacionamientos licitados?, ¿No será mejor lo primero? Ahí podemos discutir.

Por ejemplo, acá en Providencia la actual alcaldesa hizo que parte de su campaña sería darles prioridad a las ciclovías. La ciclovía por Luis Thayer Ojeda, la ciclovía por Ricardo Lyon. En Ricardo Lyon, al igual que en muchas calles de Santiago centro, hay una faja completa usada como estacionamiento, gratuito, gratuito; ahí cabría una ciclovía perfecta. ¿Y el proyecto en qué quedó?

El segundo tema está mencionado con los hábitos. Efectivamente usar una política de estacionamiento es tremendamente importante. Usar automóvil, yo insisto, no es un derecho es un privilegio. Yo no voy a estigmatizar al automovilista, sí tiene que asumir los costos que su decisión implica. Por ejemplo, para la semana del 18 se hizo una campaña comunicacional brutal, tremenda, de que la gente tiene que cambiar su hábito porque o si no va a quedar la misma embarrada que ocurrió el 2012, la misma embarrada: tacos de siete horas entre Santiago y Rancagua; se hizo una campaña muy fuerte. Y efectivamente, la gente cambió su patrón de comportamiento. ¿Por qué? Porque hubo una inducción por parte de las autoridades y hubo el temor de la experiencia del año pasado. Es decir, yo creo que con información insistente, con coordinación se pueden cambiar algunos hábitos y con políticas un poco más firmes. Acá tiene que cambiarse el paradigma que usar el auto es un derecho. El impuesto a los combustibles



Imagen 2.

tiene que ser más caro. Los estacionamientos tienen que ser más caros, si no es posible que las personas no tengan dónde estacionarse. ¿Se acuerdan con el tema de los estacionamientos en los *malls*? Las personas reclaman “¿Pero cómo me cobran por estacionarme en un *mall*!”, pero obvio que te tienen que cobrar por estacionarte en un *mall*! ¡y no solo en un *mall*! En cualquier parte en Japón no te venden un auto si no tienes un estacionamiento a tu nombre asociado con el auto. En lugares como Londres, como Nueva York, como París, como Hong Kong, estacionar un auto vale ocho veces lo que vale en Santiago.

Respecto del transporte masivo subterráneo. Existe una tremenda disposición a pagar por usar el auto. Esa disposición a pagar te permite soportar unas tarifas tremendas. Cualquier proyecto de autopista urbana, por caro que sea por subterráneo que sea, puede ser subsidiado con 0 subsidio, pero se requiere voluntad política. Se requiere un liderazgo efectivo, y aquí un liderazgo no es lo que la mayoría de la gente reclama, o sea, con el tema del impuesto a los combustibles yo encuentro que es realmente impresentable; o sea, los camioneros paran en el país cuando quieren, por los mismos temas. Y tienen privilegios que no recibe ninguna otra industria en Chile.

Hay poco espacio, el ingreso per cápita va a seguir creciendo, no se extrañen que los tacos van a seguir aumentando. Ese es un dato, las autoridades lo conocen eso hoy. Hoy saben que el próximo año el tiempo de viaje va a aumentar más o menos en tanto. Hoy saben que se están vendiendo 500 autos en Santiago, hoy están entrando 500 y mañana también y cada día que pase entran 500 autos. Entonces se requiere un liderazgo efectivo sin populismos para enfrentar medidas de esta forma.

Metro es el operador más barato de Transantiago. Metro cobra al sistema \$302 por cada persona que hace “bip”. ¿Ustedes saben cuánto cobra un operador de buses por cada pasajero que hace “bip!”? Entre 400 y 600 pesos. Y ahora hay una empresa quebrada, Alsacia. Y quiere para no quebrar va a subir 20 pesos más ese ingreso. Después podemos discutir un poco el tema de costos fijos y variables. ¿Ustedes saben cuántas líneas de metro hay en el mundo? Como 400, un poquito más de 400. ¿Ustedes saben cuántas de esas líneas tienen más de 35.000 pasajeros por hora? 9, la línea 1 de Santiago es una, la línea 5 lleva 32.000, la línea 4 lleva 34.000 y la línea 2 lleva 27.000. O sea, de acuerdo con ese número, hay 391 líneas de metro que no se justificarían que debieron haber hecho como buses, es extraño ese dato.

La evasión en los buses no baja del 20%, la evasión hoy día es un tema cultural. La gente se acostumbró, es parte de su sueldo. ¿En el metro ustedes saben cuánto es la evasión? 0,2% es la evasión. Y hay muchos otros argumentos que no quiero seguir usando. El transporte masivo subterráneo no es un tema de Santiago. Acá tenemos la M30 en Madrid, o sea, uno puede hacer un proyecto de autopista urbana que sea realmente integrado, que mejore los espacios públicos. Aquí también está la A1 en París, la Saint Denisse. Y nosotros también tenemos experiencias acá: como el caso del nudo Estoril con Las Condes, donde las personas debían darse unas vueltas enormes para ir a comprar al supermercado. ¿Y qué es lo que se hizo finalmente? Se integró la componente urbana que es fundamental, reconociendo el aumento en el uso del automóvil que eso es tremendamente complejo, pero se puede lograr hacer algo mucho mejor. El proyecto Vespucio también ocurre algo

parecido, se están aumentando 17.000 metros cuadrados de parque y se están enterrando los autos. Ese es el concepto del transporte masivo, como tenemos muy poco espacio en Santiago, que es mi axioma inicial, como tenemos tan poco espacio, es fundamental que el transporte masivo ya sea público o privado sea subterráneo y en el caso del transporte privado sea financiado por los mismos usuarios y hay disposición a pagar, pero falta voluntad política.

Por otro lado, el costo de los buses va a seguir subiendo. ¿Ustedes saben cuánto cuesta mover un coche de metro, los trenes Alstom típicos? Un coche de metro por un kilómetro ¿Saben cuánto cuesta moverlo? \$1.600 en el largo plazo, es decir, el costo de depreciación, de consumo de energía, de mantención, de reparación, todos los costos de largo plazo son \$1.600 el kilómetro para mover una cantidad de pasajeros de 194. ¿Ustedes saben cuánto cuesta mover un bus de 12 metros del Transantiago un kilómetro, un bus de 85, entre comillas, personas? \$ 1.400. 1.600 para mover 194, 1.400 para mover 85. El costo variable del metro es la mitad, la infraestructura es mucho más cara, pero ahí es donde hay que sumar la liberación de espacios públicos. Acá está por ejemplo la evolución de los tiempos de viaje en Transantiago, ya han puesto corredor Pajaritos, corredor Santa Rosa y los tiempos de viaje van a seguir creciendo. Acá está la evasión, no la han logrado bajar y acá está, por ejemplo, lo que ocurrió para el paro de metro del año 2010 que no afectó ninguna línea excepto la 4A que tuvo que parar y esta fue sustituida por buses, y esto es lo que veíamos y eso que solo lleva 9.000 pasajeros por hora. Ustedes se imaginan qué ocurriría si pretendieran reemplazar la línea 2, por ejemplo, que lleva 27.000, esta es con 9.000, ahora son 9.800. Si ustedes pretenden

reemplazar algún servicio de este tipo con buses, acá está lo que ocurrió en el Pueblito de Los Dominicos. Nosotros hicimos un censo a todos los trabajadores, a los 200 del Pueblito de Los Dominicos antes de que llegara el metro y después de que llegara el metro. Y obviamente los buses del Transantiago bajaron mucho, la combinación bus-metro también porque antes había gente que se bajaba en la estación Escuela Militar y se subía a la micro y ahora llegaba directo. Y acá es interesante que incluso hasta la bicicleta bajó un poco, o sea, hay gente que dejó de irse en bicicleta para tomar el metro. El auto bajó también. Este es el corredor Santa Rosa, que es una pista de aterrizaje de aviones, tiene 34 metros de ancho ¿Ustedes creen que los vecinos quieren el corredor Santa Rosa? Son unos basurales ¿Ustedes creen que dignifica a las personas? Cuando las personas de San Bernardo por Gran Avenida les dijeron “vamos a hacer un corredor segregado”, ¿Qué creen que fue lo que hicieron, lo primero que hicieron? Se tomaron la calle y dijeron “no, queremos metro”, porque el metro realmente dignifica a las personas, y tenemos poco espacio. Hoy en día para construir corredores segregados hay que comprar ciudad.

Bueno, y los tranvías. Ahí la verdad es que podemos tener distintas opiniones. Pero yo sé que los tranvías son más caros que los buses, pero el uso del espacio físico del tranvía es mucho más eficiente que los buses. Todos los cordones segregados que hay en Santiago para buses: Pajaritos, Santa Rosa, Grecia, tienen pedazos de 30 metros de faja. Un tranvía requiere solo 9. Entonces la verdad hay que empezar a sopesar las distintas cosas.

Otro aspecto importante. ¿Ustedes saben cuánto cambia el valor de las propiedades en torno a una estación de metro? Entre 14% y 30%.

¿Ustedes saben cuánto aumenta el valor de las propiedades en torno a un corredor segregado de buses? 0 o negativo. Y ahora vamos a hacer la nueva actualización de los datos, es decir, hay muchos aspectos relacionados con el transporte digno, con el transporte subterráneo, que no son cuantificados. Eso es fundamental. De acuerdo con la evidencia empírica de Santiago, no a modelos teóricos, un corredor de transporte público empieza a ser más barato socialmente, usar metro en vez de buses sobre los 8.000 pasajeros. Yo estoy usando datos reales de los buses de Transantiago y del metro de Santiago del cual obtengo información privilegiada.

Bueno, la verdad es que estas son opciones, no sé si es mejor o no, pero al menos no hay que descartarlas. O sea, acá tenemos una faja que es súper angosta, no sé si es mejor o no, pero la verdad es que ahí está. Y eso ayuda a reflexionar un poco de qué tipo de ciudad queremos. ■

COMENTARIOS Y PREGUNTAS DEL PÚBLICO

Fernanda Martínez, moderadora. Hay algunas preguntas que han llegado y yo sé que estamos aquí en el Museo Benjamín Vicuña Mackenna que tiene su corazón y su espíritu puesto en esta bella ciudad en la que vivimos que es Santiago, pero hay aquí un par de preguntas que me parecen interesantes que tienen que ver sobre cómo pensamos las regiones en esta crisis de movilidad, ¿no? Porque hay ciudades como Temuco, Concepción, Antofagasta que también están pasando por ese proceso: están creciendo rápido, tienen algunas de ellas poder adquisitivo importante como Antofagasta, por ejemplo. Y según entiendo de lo que se habló acá entonces eso significa que hay más autos, entonces ¿Cómo se visualiza el tema del problema de la movilidad o la movilidad en estas regiones? ¿Quién se atreve a responder?

Leonardo Basso. Una primera observación es que claro, efectivamente, Santiago lleva camino adelantado respecto de las regiones con lo que no tenemos que hacer. En ese sentido las regiones tienen hartas cosas que aprender. Lamentablemente, en Santiago cometimos algunos errores que no han permitido hacer lo que es correcto en las regiones. Un ejemplo claro es Transantiago. El intento de intervenir el sistema de transporte público para lograr algo de clase mundial y competitivo al automóvil es un fracaso tal que ahora en regiones no quieren escuchar hablar de un sistema que sea planificado, etc.

La Nueva Política Nacional de Desarrollo Urbano reconoce al menos que en la quinta región, Concepción-Talcahuano y Temuco-Padre Las Casas, lugares donde va a haber autoridades metropolitanas que va a planificar y operar esas conurbaciones. Por lo tanto, se reconoce a ese nivel ese problema. Yo creo que el principal problema de las regiones tiene que ver con la centralización: si es que acá es difícil planificar allá es más complicado porque no llegan las platas y, sobre todo, los ministros que debiesen ser ministros de todas las ciudades se terminan transformando en ministros de Santiago. Uno ha visto ser el ministro de Transantiago y no ser el ministro de transporte público en todas las ciudades. Y eso se traduce en falta de recursos y en falta de equipos técnicos. Si uno tiene fe que lo que dice la Nueva Política de Desarrollo Urbano llega a cumplirse esos equipos técnicos deben llegar para allá. Así que yo creo que las regiones tienen que exigir que esos recursos, recursos humanos y el amor acá se muestra por el dinero y que eso también llegue a regiones.

Fernanda Martínez. Sí, una ciudadanía demandante. Sobre regiones también, Louis, te preguntan que tú mencionaste que el promedio del auto en regiones es igual o similar que en Santiago, pero la necesidad del auto es mayor por las distancias que hay entre los servicios en las regiones. Entonces la pregunta es si tiene algunos matices esa comparación que haces. Y además, incluyen otra pregunta que me parece interesante: ¿Por qué separar la necesidad del deseo, son excluyentes?

Louis de Grange. Yo creo que sí, yo creo que los líderes tienen que preocuparse de las necesidades de las personas y los populistas se preocupan de

los deseos de las personas, yo creo que es una diferencia importante a mi juicio personal.

En regiones efectivamente hay servicios específicos que pueden estar más alejados, pero en general las distancias de viaje en regiones son menos de la mitad que en Santiago. O sea, en regiones la bicicleta en algunas partes específicamente y lo mismo los buses, son unos buses chiquititos y las tarifas comparativamente también son más baratas. Es decir, la necesidad de transporte son muy distintas, en términos de distancia son más chicas, pero también son muy diversas. En la décima región hay personas que para ir al colegio se toman dos horas y media. ¿Por qué? Porque tienen que andar en bote y después tienen que andar en burro. No estoy exagerando, a mí me tocó aplicar el Simce en la octava región, por ejemplo en isla Mocha y en algunos otros sectores, donde nosotros veíamos como una escuelita donde había cinco estudiantes de 6 años, de 12 años, de 15 años distintos en la misma sala de clases; se demoraban dos horas y media. Entonces a esas personas que tú les pongas un furgón, les pongas cosas de ese tipo realmente les transforma la vida. O sea, yo no me centraría en la problemática del transporte urbano en regiones, es menos compleja en mi opinión que en Santiago. El problema en regiones es el transporte rural, yo creo que ese es el desafío principal para esas localidades.

Fernanda Martínez. Ya que mencionaste la bicicleta. Dos preguntas, una para ti directamente: ¿Cuál es la voluntad real del metro de integrar en su transporte a las bicicletas, sobre quizás un carro especial o viendo una iniciativa hace un tiempo atrás para promover la intermodalidad, tener estacionamientos de

bicicletas —yo vivo en La Florida, entonces sé que por lo menos ahí no funcionó, cero—, cuál es la real voluntad real? Y para Leo, ¿cómo está incorporado el uso de la bicicleta en el plan nacional de desarrollo urbano?

Louis de Grange. Bueno, la verdad es que hoy en día tiene y, de hecho, ha sido el primer tren urbano de pasajeros que incorporó la bicicletas como intermodalidad, tiene varias estaciones de metro con estacionamientos de bicicletas. El problema de metro es que en los periodos punta no cabe más gente, o sea, dedicarle un coche a las bicicletas es dejar fuera a 150 personas por tren, entonces la pregunta es ¿cuál es la prioridad? Yo no tengo duda alguna de que una combinación, por ejemplo, en Los Dominicos o en la Plaza de Maipú, en un montón de estaciones específicas de intermodalidad, con la bicicleta, con los mismos autos y con los otros servicios es fundamental, tiene que existir eso. Pero por ejemplo, el proyecto está aprobado para el estacionamiento bajo Los Dominicos y al alcalde se le ocurrió hacer una votación popular y perdió el proyecto y seguimos incentivando el uso del automóvil. Hoy en día el tema de la bicicleta es un tema latente, pero conforme se vaya bajando el nivel de hacinamiento dentro de la red de metro es mucho más probable. Hoy en día es complejo porque significa meter una bicicleta, sacar una persona, pero efectivamente conforme vaya creciendo la red de metro y vaya bajando la densidad y aumentando la cobertura espacial debería ser un equilibrio natural.

Lake Sagaris. Es un buen argumento para buses, porque es muy fácil colocar una parrilla en la parte de delante de los buses. En Norteamérica cuando yo hice mi tesis en 2006, ya 1 de cada 4 buses tenía ese sistema. Mucho temor de que el radio de

giro, de que más accidentes, de que demoras: nada, nada materializó. Funcionan impecable y ahora prácticamente todas las agencias en Norteamérica llevan una parrilla para dos o tres bicicletas que ofrecen una posibilidad intermodal muy interesante para un accidente o para distancias largas. El bus es más flexible y además como uno está en superficie la vista es más bonita.

Leonardo Basso. La pregunta era acerca de la bicicleta en la Nueva Política Nacional de Desarrollo Urbano, está bien potente. Cuando los periodistas me preguntaban sobre ella y decían “bueno, pero estos son puros buenos deseos” y yo digo “es reimportante”. Esta nueva política dice explícitamente que se debe fomentar mediante diseño la utilización de la bicicleta como medio de transporte urbano, no paseo. Eso es, tiene que tener la nueva política en la mano y saberse los enunciados y exigirles a sus autoridades que cumplan eso porque es un decreto presidencial. Quiero decir una cosa más acerca de bicicletas y metro. Si es que eso solo muestra el problema institucional, esta cuestión de que no forme parte la planificación, el decir “queremos esta intermodalidad, de qué manera invertimos para que eso ocurra”. Imagínese que fuera una política la intermodalidad con la bicicleta y sistema de transporte público masivo, eso haría que la evaluación de diferentes líneas de metro, de diferentes líneas de buses, mejorasen muchísimo; pero no lo evaluamos de esa manera, y debiese hacerse.

Fernanda Martínez. Bueno, yo quiero, si me permiten, tocar un punto que en general se ha pensado acá y que a mí me parece que es muy necesario que tiene que ver con el cambio en las percepciones. Porque a mí, yo creo que todos aquí, están de acuerdo con que las soluciones

son diversas y son intrincadas, no es algo que podamos solucionar o arreglar de un día para otro ni definir de un día para otro, ni tampoco son solo caminos, sino también son varias cosas a la vez. Pero es necesario hacer ese cambio de percepción que nos permite entender que es posible poner 3 o 4 bicicletas en la parte de adelante del bus o que es posible pensar la red de metro en el futuro que incorpore efectivamente un vagón en el que podamos subir una o dos bicicletas en horas valle. O que podamos percibir la ciudad como un lugar que no tiene estas distancias gigantescas que son intransitables en bicicleta, o cambiar la percepción de que es necesario tener un auto para ser mejor persona o validarse más y volver, como decía Leo, a querer la bicicleta de perico ¿Por qué no? Entonces es interesante hacer ese cambio de percepciones y empezar a pensar la ciudad desde esa otra perspectiva ¿no?

Aquí tengo otra pregunta que la voy a leer textual, porque, no les voy a mentir, me confunde un poco: ¿Es la peatonización la mejor solución para luchar contra la monofuncionalidad y segregación de las vías públicas?

Louis de Grange. Yo soy un hincha ferviente de la peatonización de calles. Yo creo que si queremos realmente dignificar las calles, mejorar la calidad de vida, tenemos que mejorar el desplazamiento de las personas, por diferentes razones. Ya les mencioné que hay 10 millones de viajes al día en Santiago. Veamos las calles, o sea hay muchas. Si logramos mejorar eso, podemos mejorar la accesibilidad a almacenes, a servicios y generar combinación, o sea, también podemos generar combinación peatón-auto, peatón-metro, peatón-lo que sea, yo creo que la peatonización es el eje estructural de una política de transporte como es en una ciudad de Santiago.

Leonardo Basso. Decir que es la mejor solución va contra mi primera transparencia. Las soluciones son variadas, hay muchos lugares que por supuesto que tenemos que peatonalizar. Hay otros lugares donde en vías expresas, donde uno no va a querer que anden peatones. Mi solución preferida es lo que Lake mencionó son las calles completas, las *complete streets*, un diseño en principio pensado en que todo el mundo comparte el espacio. Si todo el mundo comprende que uno a veces es automovilista, a veces es ciclista y a veces es peatón, entonces tiene una empatía por persona que está usando otro modo en ese momento. Hay experiencias de espacios compartidos que de alguna manera borran las señales de tránsito y simplemente con colores hacen que los espacios son realmente compartidos, todos andan por todas partes; autos, bicicletas, personas. Ustedes dirán “qué desastre”; los accidentes desaparecen, las comunidades se vuelven a encontrar. Hay un video bonito que estuve viendo hace dos días que me llegó por casualidad, no es que estuviese preparando, o sea lo preparé pero no estaba preparándome en particular para esto, que muestra como una comunidad cambió con espacio compartido, así que es la peatonización la solución en muchos casos, pero no es la única.

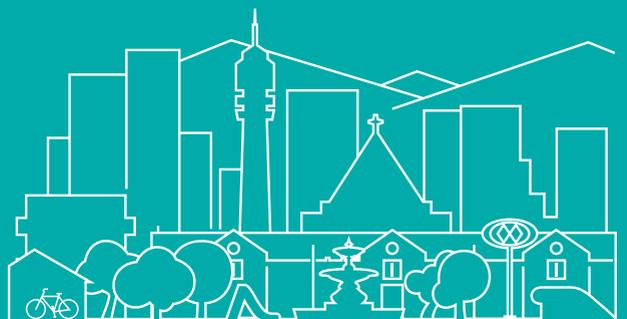
Lake Sagaris. Sí, lo que yo matizaría un poco, yo creo que cada medida tiene su lugar, tiene su momento, tiene que poder evolucionar. Entonces, decir que una cosa u otra cosa, o sea, hay lugares donde conviene pero también hay cosas como por ejemplo, en los espacios residenciales simplemente bajar las velocidades a cinco kilómetros la hora, cerrar las calles a los automóviles cada vez más, cada vez mayores partes de la ciudad, cada vez más días del mes, cosas de ese estilo, que influyen en la percepción y cambian el comportamiento.

Iniciativas de prueba, primero, te dan una oportunidad de ir probando, de ir dándote cuenta, de salir de la casa, de hablar con los vecinos y todo eso. Lo que sí creo que más que hablar solo de la bicicleta, es importante pensar en la no motorización de los espacios locales, integrando a la vez espacios para caminar y para andar en bicicleta. Peonizar por sí solo no es suficiente: si uno piensa el centro de Santiago, por ejemplo, los peores lugares por donde andar en bicicleta son Estado o Ahumada. Debería haber una pista definida ahí para que uno pueda andar en bicicleta, en triciclo, con niños en carrito así uno puede ir al cine con los niños un fin de semana, ese tipo de cosas.

La ecología nos enseña el valor de las mezclas y creo que tenemos que encontrar buenas mezclas que funcionen bien para ciertos espacios y mientras más chica la escala, mejor esta mezcla no motorizada. Y ahí menciono el tema del estacionamiento, porque tener estacionamientos subterráneos en esquinas de la ciudad o de puntos clave es una gran ayuda para mantenerlos fuera de los espacios no motorizados. Estas son políticas que han funcionado bien, ahora de nuevo depende de contextos. Yo no pondría en las cuatro esquinas del centro de Santiago, pero quizá en las esquinas de Américo Vespucio, Irrarázaval, o sea, un perímetro. Pero de nuevo tiene que ser sensible al contexto.

Fernanda Martínez. Bueno, ya que no hay más preguntas, les agradecemos a los presentadores, ponencistas, a Leo, a Louis y a Lake. Personalmente los dejo invitados a mirar la ciudad en la que transitan usando la bicicleta, andando a pie, en el transporte público, porque mientras más miramos la ciudad que habitamos, más posibilidades tenemos de transformarla. ■

Mesa 4
SANTIAGO,
¿UNA CIUDAD SIN PAISAJE?



CAROLINA DEVOTO

Ecóloga Paisajista de la Universidad Central de Chile, Magíster en Planificación Urbana y Territorial de la Universidad de Pennsylvania, Estados Unidos. Académica del Instituto de la Vivienda (INVI) de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile, y copropietaria de la empresa Conterra Ltda. Cuenta con más de 12 años de experiencia dedicada al estudio, gestión, diseño y manejo del paisaje, tanto a nivel territorial como en el desarrollo de proyectos específicos de áreas verdes y espacios públicos.

El legado de Benjamín Vicuña Mackenna en la ciudad de Santiago permite entender su deseo de conformar una ciudad que se reconociera por su calidad e imagen urbanística. Un objetivo claro, que hasta la fecha no caduca, pero que en muchos casos a lo largo de la historia de la ciudad ha quedado en solo buenas intenciones.

La invitación por parte del Museo Benjamín Vicuña Mackenna de hablar sobre Santiago nos da la oportunidad de reflexionar sobre la realidad que actualmente enfrenta la ciudad respecto de su calidad urbana, particularmente su paisaje.

Con el desafío de conversar sobre el paisaje o el no paisaje de Santiago, nos hacemos partícipes de una discusión que sobrepasa de lo disciplinar, generando una apertura hacia el reconocimiento y valoración a un bien común y público, más que a una simple imagen.

COMPRESIÓN DEL PAISAJE URBANO

Al iniciar la reflexión sobre el paisaje o los paisajes de la ciudad de Santiago, es importante entender que “paisaje” es un concepto principalmente vinculado a la percepción de las personas de una representación o escena concreta, que es única en su momento, difícilmente replicable de manera exacta en el tiempo y que se observa, se lee, se analiza y es apreciada en la interacción de un observador con un territorio, y los elementos naturales y construidos que lo conforman.

La imagen identificatoria de un lugar posee valoraciones personales, pero también tiene un valor colectivo, el que se contextualiza de manera sistémica y dinámica con la evolución de la sociedad. En síntesis, como lo indica Martínez

de Pisón¹, el paisaje es lo que permite reconocer la “personalidad” geográfica –física y cultural– de los distintos lugares. Personalidad que se define con el reconocimiento de la relación espacio, tiempo y cultura.

Frente a la discusión de si Santiago tiene o no paisaje, lo primero que se debe considerar es que el paisaje es un concepto en constante evolución, y que posee un centenar de definiciones, las que se originan desde disciplinas como la ecología y geografía, pasando por la antropología, sociología, arquitectura, arte, entre otros. Sin embargo, hace ya más de una década hay un consenso de comprender que existe una visión mucho más amplia del paisaje –dejando atrás la visión estética y naturalista– que es más integral, y que lo califica como un recurso cultural y económico, base del desarrollo de las comunidades y de cada hombre en particular².

El paisaje es el reflejo de las actividades y de las condiciones del lugar, independiente que se considere natural, urbano, rural, entre otros. Estas nomenclaturas o tipologías de paisaje están asociadas a atributos, condiciones o elementos dominantes que le entregan mayor identidad, y que en muchos casos pueden incluso condicionar su valor. Es más, su especificidad ha ido aumentando a niveles tan detallados que hablamos de paisaje productivo,

paisaje nocturno, paisajes temporales, entre otros. Esto sin incluir todos los paisajes que se asocian a características geográficas y climáticas particulares, o los vinculados a otros sentidos con que se puede apreciar como son los paisajes sonoros u olfativos.

Al hablar que el paisaje es dinámico, se quiere indicar que este está siempre en constante evolución. Estos cambios están normalmente vinculados a las sinergias directas o indirectas que han sido impulsadas por los hombres. Esto obliga a comprender el paisaje de manera sistémica, donde los nexos entre los procesos y elementos abióticos y bióticos que conforman el territorio son claves. Transformándose el concepto paisaje como el que acuña el conjunto de valores históricos, sociales y culturales presentes en el medioambiente construido de nuestras ciudades, siendo un bien común por excelencia, tratado también desde la óptica económica como un bien público, siendo su goce no excluyente ni exclusivo, por lo que es considerado un bien portador de identidad y carácter del territorio (Devoto-Torres)³.

Todo lo anterior no tiene relevancia sin el entendimiento que el paisaje existe siempre y cuando haya alguien que lo observe y se relacione de manera directa o indirecta con él. A su vez, se debe comprender que el paisaje se construye, de manera formal, real, planificada pero también de manera informal, natural y espontánea. No hay una manera superior a la otra, ya que la calidad del paisaje y su valorización no dependen solo de atributos naturales y construidos, sino de historia, sentimientos, experiencias de vida de las

1 *Martínez de Pisón, E. (2000b): “La protección del paisaje. Una reflexión”, en Martínez de Pisón, E. (Dir.): Estudios sobre el paisaje. Murcia, Ediciones de la Universidad Autónoma de Madrid, pp. 215-236.*

2 *“...se entenderá como Paisaje cualquier parte del territorio tal como la percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y/o humanos” (Convención Europea del Paisaje. Florencia. 2000).*

3 *Devoto, C. - Torres, M. Ponencia: Revolución Cultural del Paisaje de Santiago de Chile. Congreso Hipótesis de Paisaje. Córdoba. Argentina 2005.*

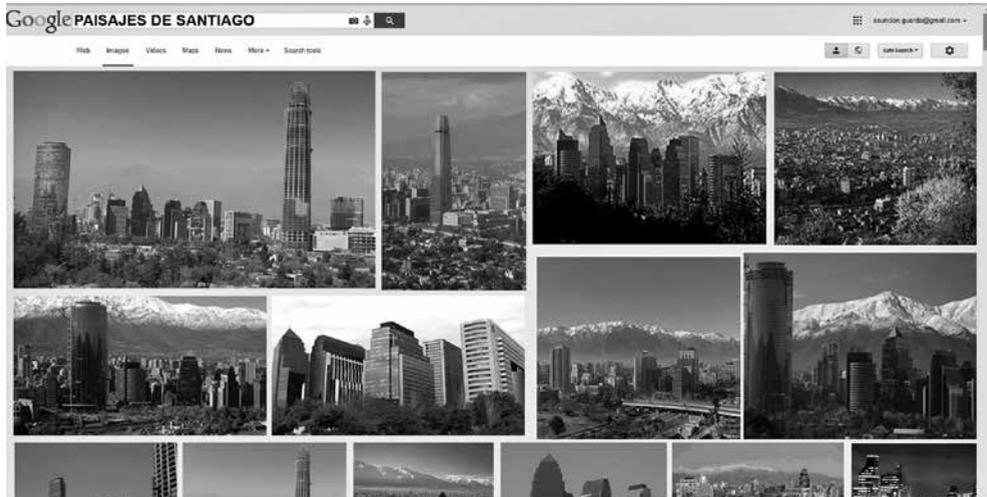


Imagen 1.- Imagen buscador Google con frase clave “Paisajes de Santiago de Chile”. Fecha búsqueda noviembre de 2013.

personas y comunidades que habitan el territorio, como de las que lo visitan.

SANTIAGO SÍ TIENE PAISAJE. Y MÁS DE UNO

En esta oportunidad se nos enfrenta a una pregunta muy directa ¿Si Santiago es una ciudad sin paisaje? La respuesta en primera instancia parece simple. Santiago sí tiene paisaje, y más de uno. Ahora, que nos guste el paisaje urbano con que se asocia la ciudad, o que no tengamos claros los valores de este, es otro problema, haciendo aún más atractiva la discusión.

Como anécdota, se puede contar que para iniciar la preparación de esta presentación se comenzó haciendo un ejercicio. Un ejercicio que diariamente lo hacen millones de personas

cuando quieren saber algo: googlear⁴. La finalidad de esto era que queríamos ver que sucedía cuando uno utilizaba un buscador tradicional para conseguir imágenes referenciales del paisaje de la ciudad de Santiago de Chile.

Como se muestra en la imagen 1, al escribir “Paisajes de Santiago de Chile”, las primeras fotografías con que nos encontramos muestran el Santiago cosmopolita, moderno, de edificios vidriados. El Santiago de negocios, que conocemos y que vendemos como Sanhattan⁵. Muchas de estas fotos enmarcadas por una cordillera de los Andes

⁴ Modismo utilizado para hacer búsquedas en internet en la página web www.google.com

⁵ *Sanhattan*: Nombre popular que se le otorga a uno de los distritos financieros de Santiago de Chile, ubicado en el límite entre las comunas de Las Condes, Providencia y Vitacura. Nombre proviene de un titular proveniente de la Revista del Viernes del Diario *La Nación* del año 1995, que indicaba “Sanhattan, el Manhattan de Santiago”, aludiendo al distrito financiero de la ciudad de Nueva York.

perdida entre edificios y la contaminación, pero siempre destacando la modernidad. Revisando más de estas imágenes, nos encontramos con otros lugares como la autopista Costanera Norte, fotografías de algunos parques, el centro cívico, pero no vimos mucha diversidad en las imágenes, diversidad que con más de seis millones de habitantes y la cantidad de hectáreas de suelo urbano se debiera teóricamente representar.

Ahora el porqué de estas imágenes no es difícil de descifrar. La mayoría de estas fotografías se relacionan con el turismo, una de las industrias que profita de los atributos paisajísticos de la ciudad, y que de alguna manera condiciona su imagen “publicitaria”. Situación que se replica a lo largo del mundo, y considerada como las imágenes postales de cada lugar. La pregunta es si estas fotografías que encontramos ¿son las postales de Santiago?

Después en el mismo buscador se escribió Santiago de Chile. Acá hay cambios en las imágenes, y se comienzan a ver elementos físicos que son parte del carácter identitario de la ciudad. En esta búsqueda se observan imágenes de la cordillera de los Andes, calles, parques y edificios emblemáticos, pero siempre con un trasfondo turístico. Luego se escribe la frase calles de Santiago de Chile, con la intención de lograr obtener referenciales paisajísticos a una escala de barrio, entendiendo como profesional dedicada a la materia, que las imágenes obtenidas hasta ese momento no representaban de manera fidedigna la ciudad de Santiago. En este caso, por primera vez se ven personas, mayor definición de espacios públicos y actividades de distintos tipos. Es a esta escala urbana donde los paisajes muestran mayores componentes culturales y sociales, no solo construcciones.

Como análisis de este ejercicio, podemos indicar que en esta ocasión el concepto de paisaje tiene una entonación positiva, mostrando un paisaje cosmopolita y moderno, que supuestamente la sociedad considera como adecuados o atractivos. Este valor es un valor comercial, general, que no reconoce particularidades, sino más bien reconoce estándares estéticos y socioeconómicos que a la comunidad, o mejor dicho, a parte de la comunidad le interesa crear y promover.

Pero el cuestionamiento de esto radica en el qué y cómo se condicionan estas imágenes, y por qué otros paisajes o elementos del paisaje urbano de la ciudad no adquieren la importancia y valorización que debieran, y si lo hacen, es parcializada, siendo un bien valorado por pocos.

El Santiago cotidiano, el de tacos, el Santiago del esmog, el Santiago de la desigualdad e inequidad también se representa en el paisaje, generando imágenes de trascendencia, aunque muchas veces no nos guste detenernos a observarlas. Es así como el paisaje también puede ser un ente acusador, denunciante.

Por ejemplo, al revisar el paisaje ocasionado por la expansión inmobiliaria, la que con inteligencia ha sido capaz de reconocer elementos claves que conjugan estilos de vida con calidades paisajísticas estandarizadas, podemos ver cómo imponen gustos y valores hacia productos inmobiliarios que muchas veces no responden a las contextualizaciones físicas y culturales de un lugar, pero que finalmente son aceptadas, y terminan siendo parte de la identidad urbana de Santiago. Es el caso de las áreas residenciales que apuestan por generar condominios masivos o barrios cerrados, los que proliferan en comunas como Peñalolén, Lo Barnechea, Maipú,

Huechuraba, Quilicura, Padre Hurtado, San Bernardo, entre otros. Finalmente las tipologías de vivienda, el diseño urbano, y el modo de habitar establecen una imagen homogénea y plana, que en muchos casos va en desmedro de la calidad urbana y paisajística de la ciudad.

Asociado a la misma condición anterior, podemos analizar el paisaje de Santiago vinculado con los centros comerciales, los *mall*. Respecto del desarrollo y evolución de los centros comerciales lamentablemente se visualiza desde otra perspectiva la pérdida de heterogeneidad en el paisaje. Al final, si una zona urbana se estructura o tiene una dependencia física y funcional con un centro comercial o *mall* como se desarrollan actualmente en Santiago, es muy fácil llegar a una estandarización paisajística, ya que tanto los elementos construidos, como los elementos culturales –acción antrópica– tienden a expresarse de igual modo.

Lo que comentamos se refleja en publicidades que vemos a menudo en la prensa, y que nos invitan a apostar por un estilo de vida determinado, donde en muchos casos nos dejan encerrados en nuestro metro cuadrado, contribuyendo a generar límites aún mayores, que segregan a la ciudad, sus barrios, sus habitantes, y que diluyen el paisaje urbano. Como respuesta a esto, muchos de los gobiernos locales y organizaciones sociales en los últimos años invierten recursos y esfuerzos para revivir y lograr promover un desarrollo urbano o un modo de vida distinto en Santiago, lo que obviamente consolidaría de manera distinta los paisajes de la ciudad.

Por otro lado, el modo que circulamos y las instancias como circulamos también influye en la apreciación de los elementos y calidades

paisajísticas que nos rodean. Es muy distinto observar y apreciar el paisaje desde el auto, el metro o caminando, como también es muy distinto hacerlo en un día laboral o en fin de semana y vacaciones. La percepción es distinta, nuestras energías están enfocadas en direcciones distintas, pudiendo asumir que cuando uno se encuentra realizando actividades más pausadas y con mayor tiempo, estamos más proclives a apreciar el paisaje y los elementos que lo constituyen. Pero los sistemas de vida nos atraen y casi obligan a vivir de manera rápida, sin pausa, perdiendo la capacidad de observar y apreciar lo que nos muestra la ciudad. Escenario que incluso nos ha llevado a tal punto que tenemos anuncios en radio y televisión donde autoridades ministeriales nos invitan a conocer y usar nuestra ciudad.

Como se mencionó a modo general, una de las condicionantes del paisaje de Santiago es su emplazamiento geográfico, donde los cordones montañosos enmarcan el valle central, el que a su vez es atravesado por el río Mapocho. Estos elementos son parte de cierta forma del ADN del paisaje de la ciudad. Son elementos claves que lo han condicionado e identificado de manera histórica. Condicionado, debido a que su estructura urbana e imagen colectiva e histórica ha sido siempre en respuesta a ese medio físico y ambiental.

Hablar del ADN del paisaje puede que no sea del agrado de los científicos que se dedican a los estudios formales de nuestra conformación genética. Desde ya pedimos las excusas correspondientes. Sin embargo, la lógica nos lleva a proponer que al igual que el material genético que entrega las características principales de los seres vivos, hay elementos que conforman el paisaje y que pueden transmitir

material hereditario, manteniendo con el paso del tiempo las características principales de un territorio, independiente de las transformaciones por los procesos antrópicos que pudiesen tener. La consulta es si esos elementos son capaces de manera autónoma de permanecer en el tiempo sin grandes modificaciones, o llega un momento que de igual modo requieren protección.

La importancia de esta relación con el análisis genético de los seres humanos, es que quizás hay elementos paisajísticos que tienen mayor implicancia dentro de un lugar, y que deben ser conservados, y preservados para mantener una identidad en el tiempo. En el caso del ADN del paisaje santiaguino, la geografía física tiene un componente genético predominante, y los elementos construidos son respuestas a necesidades e intenciones a lo largo de los tiempos, pero que independiente a su tamaño no son eternos. Sin embargo, esta comparación tiene principal relevancia al momento de abordar los cambios del paisaje urbano y su dinámica como consecuencia de los diversos agentes que modifican y transforman el medio externo. Al igual que los cambios que ocurren en el medio influyen en la genética de las generaciones futuras de seres vivos, ciertos cambios en el medio natural, cultural, social y económico, influyen de manera directa no solo en el desarrollo evolutivo de los paisajes, sino también en la forma como son percibidos.

Como ejemplo práctico se puede mencionar que para la mayoría de los santiaguinos la accesibilidad visual a la cordillera de los Andes es clave frente a su relación con la ciudad y la imagen de la misma. El limitar o interrumpir el derecho a la vista de la cordillera de los Andes es un cambio en la genética paisajística de la ciudad.

Esta postura se complejiza si aparte de establecer el paisaje como la imagen y patrimonio de un territorio, se integran los conceptos y principios de sustentabilidad. El paisaje sustentable no está asociado solamente a temas medioambientales o de cuidados de recursos, sino que está asociado a tener un paisaje que esté vinculado a lugares que otorguen habitabilidad, que sean eficientes y lo más importante que sean equitativos. En este aspecto, la ciudad de Santiago reprueba con creces. Es mucho lo que se puede decir sobre esto, pero en esta oportunidad quedémonos con la esperanza de que los años venideros lograrán revertir de algún modo el escenario actual.

Lo que se ha descrito hasta el momento tiene bases conceptuales y normativas a nivel mundial. Además nos ayuda a establecer por qué Santiago y en general todas las ciudades tienen múltiples paisajes culturales y sociales, cada una con sus atractivos, valores y problemas.

Paisajes que son parte de la identidad de las personas y que merecen ser a lo menos reconocidos. Es por eso que llama profundamente la atención que frente a un concepto asentado y reconocido formalmente a nivel internacional como un bien común, el Estado chileno aún no ha logrado oficializarlo dentro de la esfera pública, ya sea por medio de legislaciones o normativas. El concepto paisaje, su valorización y conservación es mencionado y reconocido solo dentro de la legislación que regula algunos procesos y acciones del medioambiente, pero su intervención queda subrogada a otras normativas y criterios. Esto es señal de atraso, y muestra lo vulnerable que se encuentra nuestro patrimonio paisajístico natural y urbano.

Debemos cuidar el paisaje. Pero antes de ello, debemos ser capaces de reconocerlo, entenderlo y apreciarlo. Es por eso que quizás la pregunta inicial de este encuentro debe evolucionar y complejizarse.

REVOLUCIÓN CULTURAL DEL PAISAJE DE SANTIAGO DE CHILE

Las dinámicas de la sociedad hacen que el paisaje haya ido evolucionando con el tiempo, al igual que el modo que es percibido y valorado.

En lo particular, el paisaje urbano está muy relacionado con lo que aporta el diseño del espacio público y su uso⁶. No solo hablamos de las plazas y parques, los cuales tienen un indiscutible valor en la conformación del paisaje. Sino de tipologías de diseño urbano a escala mayor, donde se conjugan diseños viales, arquitectónicos, paisajísticos, entre muchos otros, y que permiten y acogen la realización de un sinnúmero de actividades. Es mediante estas relaciones donde el paisaje adquiere características relevantes otorgándoles identidad a calles, avenidas, barrios y comunas.

Es en este punto donde reflexionamos sobre los cambios del paisaje en la ciudad de Santiago, y el rol que tiene la cultura en ellos. Mirando el Santiago contemporáneo como nuestro foco de discusión actual, nos preguntamos: ¿Hay una revolución cultural en el paisaje de Chile? ¿La cultura actual santiaguina se refleja en su imagen paisajística?

Desarrollar esta idea puede llevarnos a analizar el cómo diseñamos y utilizamos el espacio público actual. Por ejemplo, de lo primero que podemos hablar es de la transformación temporal del paisaje urbano debido a usos particulares, los que se identifican como los usos que se disocian de la cotidianidad, de lo establecido en el día a día. Es el caso que se manifiesta al momento de ver cómo cambia el paisaje de Santiago con la intervención momentánea de avenidas y calles cuando se realiza una maratón, una marcha con ímpetu social o un evento cultural. En estos eventos la dimensión física del paisaje generalmente no cambia, pero la función social que se genera en esos lugares construidos sí. Esto es lo que transforma un paisaje urbano cotidiano a un paisaje temporal, el que a pesar de su corta duración generalmente tiene una permanencia importante en nuestras memorias.

Otra escala de intervención cultural, pero que tiene el mismo sentido, son las transformaciones de los barrios frente a las ferias libres y de frutas y verduras, o lo que se está viviendo actualmente en relación con pequeñas comunidades de vecinos cuando organizan fiestas en sus veredas, calles y plazas. En estos casos, las diversas afluencias de públicos, colores, música, y otros elementos y circunstancias cambian el paisaje casi de manera cíclica.

Existen otras transformaciones del paisaje respecto de lo que son los procesos de diseño urbano de espacios públicos y su respuesta a los modos de vida. Son cambios más definitivos, y que en muchos casos responden a gustos y deseos de la comunidad o un grupo de esta a lo largo del tiempo. En cierta forma, la evolución de la ciudad se vincula con paisajes y estilos de vidas, donde muchas veces el mercado tiene

6 *Matthew Carmona, como autor o editor presenta esta relación en conceptos en sus libros Public Space, Urban places (2003), y Urban Design Reader (2006).*

un peso importante en la creación e inserción de estos gustos y deseos, que se reflejan en tipologías de vivienda, diseño urbano, equipamientos, materiales, etc. Problemática ya mencionada anteriormente.

En algunos de estos casos, el diseño urbano y arquitectónico en la ciudad de Santiago ha apostado por la estandarización, estableciendo que esta es la repetición de lineamientos de diseño, materialidades, equipamientos e incluso asociaciones vegetales para generar “lugares con imágenes similares a lo largo de la ciudad e incluso del mundo”. Puede que la finalidad de estas intervenciones sea tratar de lograr una equidad en la calidad e imagen de los espacios públicos, ahorrarse horas hombre en procesos de gestión o diseño, o simplemente obtener mejoras por medio de réplicas parciales –y en algunos casos muy mal realizadas– de diseños exitosos o consolidados en otros lugares y que cumplen con gustos y expectativas colectivas. Independiente a la definición de la o las causas, estandarizar el diseño urbano generando una imagen repetida, no contribuye a establecer un paisaje identitario. Es por eso que finalmente muchas veces no somos capaces de reconocer la identidad de una ciudad o un barrio, debido a que no hay solo una estandarización física, sino también de las acciones antrópicas.

El diseño o urbanismo inmobiliario son partícipes de esta estandarización y homogenización del paisaje, al igual que las distintas formas de habitar. Los paisajes que se diferencian, ya sean por cierto aspecto físico o social, son los que resaltan dentro del conjunto, adquiriendo mayor valor. Ejemplo de esto es lo que sucede en barrios patrimoniales en la comuna de Santiago centro, como son el

barrio Yungay, Concha y Toro o el sector de Lastarria. Lo singular de estas áreas, es que el cambio parcial del uso del suelo original y modificaciones al uso del espacio público han permitido su consolidación urbana y paisajística al resguardo del patrimonio arquitectónico y urbano.

Tal vez este es el punto de partida para hacernos pensar que el diseño urbano y la gestión del mismo debe asumir un rol distinto dentro de la conformación del paisaje, dejando de ser un elemento estático y conservador, transformándose en la plataforma física que permite a la comunidad desarrollar los procesos que finalmente generan las condiciones paisajísticas que en cierta forma anhelamos.

Lo interesante de esta idea es que, entendiendo –posiblemente de manera parcial– la dinámica actual de la comunidad en el espacio público, la relación entre el tiempo, la dimensión física y los aspectos sociales generan características que son reconocibles por muchos observadores en especial en los paisajes locales como por ejemplo barrios y calles. Es frente a esto que nos preguntamos si es necesario o no la búsqueda de una valorización transversal de los distintos elementos que conforman el paisaje o los paisajes santiaguinos. Quizás complejizamos mucho la valorización del paisaje, y necesitamos concentrarnos en los elementos trascendentales, que permitan y promuevan una dinámica libre y menos controlada, y que solo resguarde –para nuevas generaciones– los elementos y relaciones que deben ser considerados dentro del patrimonio natural y urbano de la ciudad. Siendo así, lo cultural y social seguirán siempre siendo los principales componentes de la conformación del paisaje urbano.

EDUCANDO SOBRE PAISAJES

Los observadores son los que determinan y valoran el paisaje. Teóricamente, si tenemos observadores informados y consiente la protección y respeto hacia el paisaje sería distinta. Es por esto, que en esta oportunidad presentamos parte de los resultados del trabajo investigativo realizado por la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile titulado “Comprensión del Medio: Análisis de Conceptos en procesos de enseñanza –aprendizaje en educación básica–”⁷. Este trabajo corresponde al estudio de cómo los niños observan su entorno, y lo más significativo, cómo se les enseña a reconocerlo y respetarlo.

Es así, que esta investigación se establece a base de comprender que cuando las sociedades no poseen una valorización consensuada frente a los sistemas y elementos que conforman el medio natural, social y cultural que habitan, es posible observar un importante fraccionamiento en las decisiones y conductas del manejo y cuidado de estos, situación que es negativa y perjudicial para el desarrollo de los países, sus territorios y ciudades. Es en esta problemática donde se rescata el rol que cumplen los sistemas de educación como generadores de personas conscientes, conocedoras y respetuosas del medio en que viven.

Sistemas de educación que independiente al grupo o tipo que pertenezcan –públicos, subvencionados o particulares en el caso de Chile– deben por ley enseñar dentro de sus salas

de clases los conceptos que incluye el programa en cuestión. Esto teóricamente debiera permitir igualdad de oportunidades en el desarrollo del conocimiento, sin embargo, como veremos más adelante, no es suficiente la obligatoriedad del programa académico para cumplir el objetivo.

La sinergia entre los programas educacionales y los entornos sociales en que habitan los niños, permite que se observen variados rangos de valorización de los sistemas y elementos que inciden directamente en su cotidianidad. Frente a esto, este proyecto de investigación se genera a partir de la siguiente hipótesis: *Un programa educacional oficializa y consolida el estudio de conceptos en áreas o disciplinas particulares, pero en el caso del estudio de la comprensión del medio (hábitat), su eficiencia y eficacia dependerían también de otros atributos que se vinculan con el sistema educacional al que pertenecen los alumnos y el entorno en el cual habitan.*

Como lo muestra la imagen 2, la investigación propuesta condiciona la comprensión y valor del medio por parte de los niños como también su desarrollo como ciudadano, a la familia, al programa educacional, y a su entorno.



Imagen 2.- Diagrama Formación de niños y niñas en la Comprensión del Medio Natural y Cultural. Fuente FAU 2010/1.

7 Proyecto concursable, financiado por la Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Año 2011-2012. Investigador Responsable Prof. Carolina Devoto M. - Coinvestigador Prof. Hernán Elgueta S.

En el caso nacional, en los años que se realizó la investigación los conceptos afines al reconocimiento y valorización del hábitat son considerados en el programa del subsector de aprendizaje llamado “Comprensión del medio natural, social y cultural”, el que se imparte entre primero y cuarto básico, y corresponden los antiguos cursos de ciencias naturales y sociales. Es según el análisis de este programa que se estructura la investigación propuesta, estableciendo como objetivo principal: *“Analizar desde el punto de vista de la arquitectura, urbanismo y geografía, los conceptos utilizados actualmente para la enseñanza y aprendizaje de la Comprensión del Medio (programa de educación básica nacional) y su valorización según los planes de estudios y entornos físicos-sociales de los niños”*.

Se trabajó más de un año en la revisión de los conceptos relacionados con el estudio de medio, seleccionando principalmente los que tuvieran relación con la arquitectura, el urbanismo y la geografía. Dentro de los que se encuentran el paisaje y los elementos que lo conforman, y es por ello que consideramos interesante su presentación en este encuentro.

Particularmente el estudio se enfocó en los programas de primero y segundo básico, debido a que se encontró interesante que fueran niños donde la influencia de su entorno físico y social podía ser más evidente por estar iniciando su vida escolar.

La metodología de trabajo se consolida por medio de la revisión y análisis de antecedentes, permitiendo generar una opinión crítica relacionada con los conceptos y procesos asociados a la enseñanza y aprendizaje de la “Comprensión del Medio”. Lo que se realizó primeramente fue

la selección de términos y conceptos. Para esto se revisaron libros escolares de esa materia de todas las editoriales de los últimos cuatro años. Esto se realiza entendiendo que este material didáctico ha sido revisado y cuenta con la aprobación del Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

Es en esta etapa que definimos los términos y criterios asociados con la comprensión del medio y que los alumnos deben aprender como son: persona, individuo, territorio, ciudad, barrio, vecinos, comunidad, hábitat, paisaje, paisaje natural, paisaje cultural, paisaje construido, entre otros, que posteriormente formaron parte de nuestra selección a estudiar⁸. Con esos conceptos seleccionados se consolidó una propuesta de trabajo colectivo con tres colegios de la comuna de Peñalolén. Comuna que se escoge por poseer un escenario socioeconómico heterogéneo respecto de otras zonas del Gran Santiago.

El trabajo fue muy enriquecedor, ya que se intercambiaron experiencias con colegios que representaban los tres sistemas educacionales. Esto nos permitió tener una visión particular de lo que sucedía en cada sistema. Sin embargo, en esta oportunidad nos acogeremos a hablar en general, debido al tiempo y la temática central.

Finalmente, logramos generar trabajos interdisciplinarios con profesores y alumnos. Entre los tres colegios tuvimos un total de 17 profesores, 10 cursos y 186 alumnos. Con ellos realizamos talleres de discusión de conceptos, talleres de evaluación y salidas a terreno, todos

⁸ *El estudio completo contempla 26 conceptos, los que se vinculan con el desarrollo del niño o niña como individuo y como también como parte de una comunidad, la que habita en un territorio particular.*

con la finalidad de conocer y comparar los procesos de enseñanza y aprendizaje de los conceptos anteriormente mencionados.

El trabajo junto a los profesores nos entregó la posibilidad de conocer de manera directa su opinión frente a la enseñanza de estos conceptos. En conjunto se logró analizar el programa y las formas de implementarlos, llegando de manera general a las siguientes conclusiones:

- El Plan original de “Comprensión del medio natural, social y cultural”, vigente hasta el año 2010, y en proceso de modernización, en teoría establece relaciones generales y particulares que contribuyen a la formación cívico-ambiental del individuo, sin embargo, la propuesta ministerial no los vincula entre sí, ni con otras materias, lo que hace complejo el trabajo docente al momento de implementar los cursos. Esto no impide que el equipo investigador respalde la postura conceptual planteada en el Plan Original, teniendo como referentes las experiencias exitosas a nivel internacional.
 - Al revisar en particular cada uno de los conceptos a partir de las definiciones basadas en las disciplinas de la arquitectura y el urbanismo, el equipo investigador reconoce a nivel ministerial una deficiencia en lo que se refiere al entendimiento de los temas y conceptos tratados, dejándole al docente la tarea metodológica de enseñanza.
 - Frente a lo anterior existe un vacío en la preparación docente, ya que es una materia muchas veces no tratada en los planes de estudio de los mismos profesores (carreras de pedagogía). Esto significa que la mayoría de los conceptos son tratados según la experiencia, conocimiento y herramienta particular de cada institución o profesor. Esto nos da respuesta a las distintas interpretaciones con que nos encontramos al momento de tratar de consensuar definiciones o significados de los términos que se tratan en estos cursos.
 - El día a día y las metas a cumplir en otras materias y competencias a desarrollar hacen que esta área de la enseñanza pierda protagonismo en relación con el proceso integral de los estudiantes. Esto influye no solo en las horas dedicadas, pero también en los recursos para realizar trabajos prácticos y salidas a terreno, claves en este tipo de programas.
 - El profesorado visualiza una avanzada diferencia con relación a la comprensión del medio y el reconocimiento de concepto según la familia del niño o niña. El grupo familiar es el que tiene mayor implicancia en mostrarle al niño su entorno inmediato, como también el de sacarlo de los límites de este. Niños que salen con sus familiares, y que son enfrentados a otros escenarios, tienen ventajas en lo que se refiere al aprendizaje de las materias que concilia el programa. Lo interesante de esto, que es independiente a la condición socioeconómica de la familia.
 - Los materiales didácticos son obsoletos, en muchos casos no muestran la realidad del país, siendo compleja su aplicación.
- Otra parte de esta investigación fue en trabajo con los niños. Esto comprendió distintas instancias y actividades, pero siempre con el

objetivo de tratar de comprender el escenario en que se encontraban frente a los procesos de enseñanza y aprendizaje del programa comprensión del medio. Independiente al colegio y cursos que pertenecían, los alumnos fueron enfrentados a las mismas actividades y preguntas, encontrándonos con realidades que suponíamos, pero con otras totalmente inesperadas.

Con cada curso tuvimos actividades de taller y de salidas a terreno. Actividades que fueron asesoradas por pedagogos y apoyada por los mismos profesores de los alumnos. Algunos registros de estas actividades se muestran en la imagen 3.

Lo primero que hicimos fue una encuesta de múltiple elección, la que posee 18 preguntas, representadas de manera muy didáctica con colores, dibujos y fotografía, para así facilitar su lectura. Preguntas que se relacionaban con la tipología de vivienda, y la forma que llegaban al

colegio, hasta el reconocimiento de imágenes de la ciudad de Santiago y la comuna de Peñalolén, como también de la selección de elementos que describían su barrio. Fueron actividades muy dinámicas muy interesantes, donde obtuvimos todo tipo de comentarios como...“yo vivo en edificio, no vivo en un barrio”, “yo vivía en el sur antes y echo mucho de menos el verde”, “a mí no me gusta mi barrio así que prefiero jugar play en mi pieza”, o “nosotros no cabíamos a un condominio hace poco así que ahora vivimos en un barrio”. También obtuvimos mucha información respecto de a sus formas de vida y su relación con el espacio público, recibiendo comentarios relacionados con que no los dejan ir a jugar con sus vecinos, que no tienen permiso para estar en las plazas por temas de seguridad, a pesar de que indican que las plazas son los lugares más atractivos e importantes dentro de su barrio, aunque estén “feas y sucias”. Por otro lado, el verde aportado por

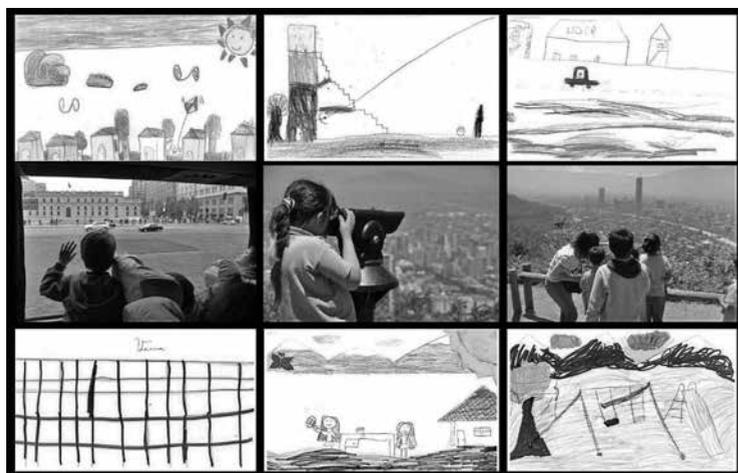


Imagen 3.- Registro de actividades realizadas en el Proyecto de Investigación “Comprensión del Medio: Análisis de Conceptos en procesos de enseñanza-aprendizaje en Educación Básica”. Fuente: FAU 2010/1.

los elementos vegetales obtiene con creces una valoración muy alta, sobrepasando de manera destacada incluso el equipamiento deportivo. Por último, no podemos dejar de destacar, el alto valor que le entregan al cuidado del espacio público, especialmente desde el punto de vista medioambiental.

Respecto del reconocimiento de imágenes de Santiago y la comuna de Peñalolén, en todos los casos hubo muy poca identificación. Dentro del grupo de imágenes de Santiago, lo que mayor reconocimiento tuvo fue el Palacio de la Moneda, y la Plaza Italia. La primera porque sale en los libros que ellos utilizan, y la segunda, según nos indicaron los mismos niños, porque durante el proceso de investigación se estaban desarrollando marchas estudiantiles y protestas, por lo que los niños la reconocían por la televisión. Respecto de la comuna de Peñalolén, el centro cultural Chimkowe y el conjunto residencial conocido por sus colores como las casas “chubi” son los que obtuvieron mayor nivel de reconocimiento. Lo interesante fue que los resultados fueron transversales, independientes del colegio y el curso. En lo particular, los niños que reconocían lugares más específicos como el centro de Santiago, o el edificio consistorial de Peñalolén eran porque habían ido con sus papás por algún motivo especial.

En estos mismos talleres los niños dibujaron su barrio. Les dejamos la decisión a ellos de dibujar aspectos positivos o negativos de su entorno. Es aquí donde se observó la mayor diferencia en la valorización de los elementos que conforman el paisaje, particularmente asociado al espacio público. Diferencia que radica en dos puntos. El primero relacionado directamente en el nivel socioeconómico del niño o niña, y el segundo,

a la forma que tiene la familia de vincularse y movilizarse con y en el medio. Por ejemplo, los estudiantes del colegio particular, que en su mayoría viven en condominios o barrios cerrados, dibujaron casas iguales, y bonitas áreas verdes. También dibujaron su barrio visto desde el auto, lo que nos evidencia el modo de relación con el entorno. Por otro lado, los alumnos del colegio municipal y del colegio subvencionado dibujaron el espacio público que está vinculado a su barrio o colegio, pero no sus casas. Algunos de ellos de manera muy realista y crítica mostraron factores sociales, y otros la ausencia de equipamiento urbano. Sin embargo, en todos los dibujos hay un componente geográfico importante, que muestra su valor dentro del paisaje de Peñalolén, y por qué no decirlo de la ciudad de Santiago. Este componente es la cordillera de los Andes, ya mencionado anteriormente en esta presentación como elemento central de la conformación del paisaje multiescalar de la ciudad y que se muestra en algunos dibujos de la imagen 3.

En vínculo con los talleres se desarrollaron salidas a terreno que nos permitirían mostrarles en vivo algunos de los lugares y paisaje que habían visto en la sala de clases. Se realizó el mismo recorrido en bus para cada curso y colegio. Empezando por un circuito dentro de la comuna para luego pasar por el centro cívico de Santiago y terminar subiendo el funicular para obtener una mirada general desde el cerro San Cristóbal.

Los resultados de esta investigación son muy amplios, y no solo apuntan al estudio del paisaje. Sin embargo, nos interesaba mostrarlos para dar a conocer que como sociedad estamos dando pasos importantes en el reconocimiento y

cuidado de nuestro medio en distintas esferas y donde se incluye el paisaje.

IDEAS FINALES

Santiago es una ciudad dinámica, de múltiples paisajes, los que se encuentran en constante evolución. Reflexionar sobre si es Santiago una ciudad sin paisaje es el inicio a una discusión mayor, que radicaría en la calidad, manejo y cuidado de este.

El paisaje de Santiago, al igual que el paisaje de cada barrio, ciudad, territorio que conforman nuestro país, nos lleva a enfrentar nuevos y más complejos desafíos. Debemos complejizar el problema, y lo más importante, debemos lograr encontrar prontas respuestas, que nos permitan comprender el rol que tiene el paisaje en nuestro desarrollo y bienestar como persona, sociedad y país.

La primera labor que debemos considerar es dejar de lado el concepto del paisaje como un elemento estético, y aceptarlo y reconocerlo como un bien común, que participa de manera directa e indirecta en la calidad de vida de la comunidad. A su vez, reconocerlo como un recurso, base de nuestra cultura y vinculado en muchos aspectos a nuestro desarrollo económico.

Los paisajes, especialmente los de nuestras áreas urbanas, son frágiles y volubles frente a proyectos –en su mayoría inmobiliarios– que interfieren y generan cambios irreparables en el contexto paisajístico de las ciudades. El problema es que esos cambios en muchas situaciones no solo intervienen la calidad paisajística de la ciudad, sino en las condiciones de vida de la misma. Casos y ejemplos tenemos muchos,

no solo en Santiago. El impacto del proyecto Costanera Center en Santiago es uno de ellos. Algunos lo miran de buena manera debido a que es la proyección del desarrollo y el poder, otros, con preocupación miramos como un elemento arquitectónico puede adquirir tanta predominancia dentro de un paisaje, haciéndolo un hito visible desde la mayor parte de la ciudad. Me imagino que eso era lo que querían sus creadores, pero ¿y el resto de la comunidad?

Esta situación es replicada bajo otros parámetros a lo largo del territorio nacional, influyendo directamente en la preservación y manejo de nuestros paisajes naturales y urbanos. Frente a esto no hablamos solo de generar mecanismos de protección, sino mecanismos que incluyan y entiendan los atributos paisajísticos de nuestras ciudades y regiones como un recurso a planificar, y gestionar dentro de los procesos de ordenamiento territorial, con la intención de protegerlos y conservarlos para las nuevas generaciones. ■

PAULA AGUIRRE

Arquitecta de la Pontificia Universidad Católica de Chile titulada el año 2005. En el 2011 obtiene el grado de Magíster en Arquitectura del Paisaje en la misma casa de estudios con la Tesis “La Geografía como Paisaje Marginal: Cerros Isla en la Cuenca Metropolitana 1910-2010” obteniendo el reconocimiento a mejor tesis de magíster. Se ha desempeñado como instructora adjunta en taller de investigación en la Pontificia Universidad Católica. Actualmente complementa el desempeño como profesional independiente en proyectos de Arquitectura del Paisaje con la docencia en la escuela de arquitectura de la Universidad Diego Portales.

Quiero agradecer a la organización, a los demás participantes de la mesa y a todos los asistentes su interés en hacerse partícipes de los problemas y discusiones en torno a su ciudad.

Para dar inicio a la conferencia la organización formuló una pregunta detonante: Santiago ¿una ciudad sin paisaje? ¿Es acaso Santiago una ciudad sin paisaje?

Al observar fotos y postales de nuestra ciudad con la cordillera de los Andes de fondo, primero en junio parcialmente nevada, luego en agosto blanca hasta sus faldas y sutilmente iluminada, y finalmente en octubre desnuda y dejando al descubierto su compleja topografía aquella frase que Benjamín Vicuña Mackenna redactó en las “Páginas de mi Diario” durante su exilio queda de manifiesto. “Tú no serás nunca grande si no te rejenaras: tú te veras siempre enana al pie

de los Andes.”¹ Y es que la ciudad de Santiago queda disminuida frente a su entorno geográfico. Bien lo saben los turistas que visitan año a año nuestra ciudad y que recuerdan de Santiago su sobrecogedora cordillera mucho más que la arquitectura que la conforma. Frente a estas imágenes y este hecho se hace difícil establecer que estamos hablando de una ciudad sin paisaje.

Santiago se ubica en un valle deprimido entre dos cordilleras, al poniente la de la Costa, antigua y erosionada con un lomaje que delinea las puestas de sol en la capital. Al oriente los Andes, joven, alta, abrupta y con extensa actividad geológica. Ambas delimitan el territorio llano sobre el cual se extiende la mancha urbana. La forma de la

¹ *Benjamín Vicuña Mackenna, Páginas de mi Diario Durante Tres Años de Viajes: 1853-1854-1855: California, Méjico, Estados Unidos, Canadá, Islas Británicas, Francia, Italia, Alemania, Países Bajos, Costas de Brasil, Provincias del Plata (Santiago, Chile: Imprenta del Ferrocarril, 1856): 253 pp.*

ciudad es hacia el norte y el oriente el negativo del sistema topográfico en el que la trama encuentra sus límites.

Sin embargo, no se trata de un límite fijo. Si nos aproximamos en la escala, ciudad y cordillera se entrelazan. Santiago sube levemente al piedemonte en el oriente y las cordilleras bajan

al interior en forma de cerros isla: formaciones geográficas de menor altura que la cordillera situadas en condición aislada en una zona relativamente llana. Se pueden identificar cerca de 24 cerros, representados en la imagen 1 que, se encuentran actualmente en contacto con Santiago. Algunos simplemente se topan estableciendo un límite al crecimiento urbano

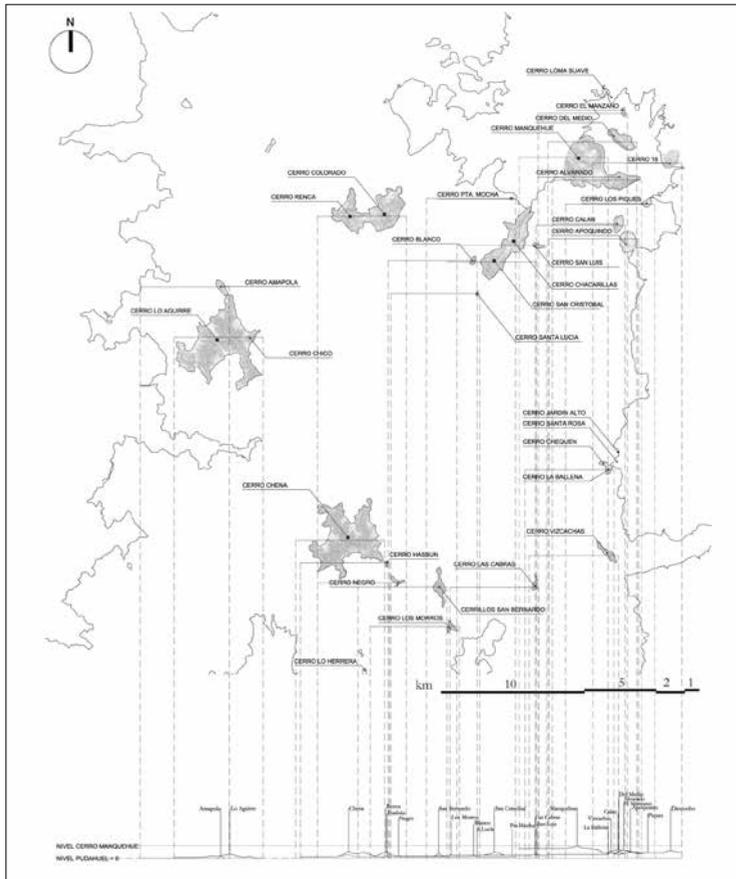


Imagen 1.- Planta y elevación de los cerros isla de la cuenca metropolitana.

como los casos del Chena y Lomas de lo Aguirre al sur y al poniente respectivamente y otros se encuentran totalmente rodeados por el tejido urbano como el caso del Renca al norte. Lo interesante es que la expansión urbana los ha dejado insertos en la ciudad, pero, por su abrupta morfología, sin urbanizar, salvo casos puntuales como el San Luis en la década del 50 y actualmente el Apoquindo y el Alvarado, en donde la presión inmobiliaria ha invertido esta lógica geográfica.

Entre los cerros, ordenados en la imagen 2 por tamaño, encontramos múltiples escalas. El Santa Lucía, el cerro isla más conocido de la muestra y proyectado por Vicuña Mackenna como una “plaza aérea” es el segundo más pequeño. Su área cabe más de 300 veces en la fusión de los cerros Renca y Colorado.

Morfológicamente son tan diversos como sus tamaños, la mayoría se encuentra totalmente aislado de sus geografías madres, pero otros como el San Cristóbal gozan de una condición distinta formando una península de múltiples cumbres que avanza hacia la ciudad y la conecta con los Andes. Otros como el Dieciocho no logran desprenderse del todo y solo insinúan su cumbre en una topografía mayor asemejándose más a un farellón costero, si continuamos con este lenguaje marítimo para nombrar cerros.

Estas topografías son determinantes en la definición del trazado urbano no solo porque determinaron el punto de fundación a un costado del Santa Lucía y al sur del Mapocho, sino también porque se superponen al tejido. Si observamos las Planchetas del Instituto Geográfico Militar elaboradas en una fecha

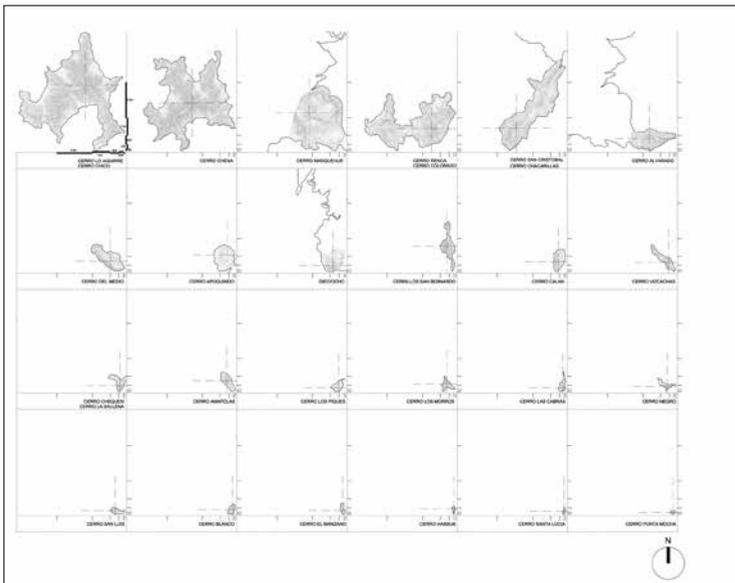


Imagen 2.- Plantas aisladas de los veinticuatro cerros isla de la cuenca metropolitana.

cercana a 1910 podemos ver que la regularidad con que las manzanas avanzan desde la Plaza de Armas al oriente se rompe al chocar con el Santa Lucía. Al norte, por su parte, los predios agrícolas pierden toda regularidad para alinearse con los sistemas hidrográficos y los cerros San Cristóbal y Blanco.

La proximidad con los Andes permite al valle tener dos ríos, o torrentes como los denominan algunos geógrafos, en su curso alto y medio, al sur el Maipo y al norte el Mapocho que confluye con el primero más allá de los límites urbanos formando una sola cuenca hidrográfica. A diferencia de lo que ocurre al oriente de los Andes en que la distancia entre el origen de los ríos en la cordillera y su desembocadura en el Atlántico es un vasto territorio llano, al poniente los ríos bajan por fuertes pendientes y se apresuran al Pacífico prácticamente sin desarrollo. Por consiguiente no alcanzan a formar las cuencas gigantescas como la del Amazonas, el Río de la Plata o el Paraná características del resto de Sudamérica. Esta situación de escala continental define el carácter y las particularidades de los dos afluentes que atraviesan Santiago.



Imagen 3.

La cercanía al origen y por tanto carencia de múltiples afluentes del Maipo y el Mapocho los hace tener un caudal variable. Está sujeto a las variables del clima para su aporte fluvial y el derretimiento de nieves por consiguiente su ancho crece y disminuye conforme las estaciones.

Hasta antes de su canalización, impulsada por Vicuña Mackenna, el territorio del río alcanzaba anchos promedio cercanos a los 300 metros (versus los 40 promedio de su perfil actual) y se situaba, como muestra el plano elaborado por Alonso de Ovalle en 1646, a solo tres manzanas de la Plaza de Armas. Sus límites eran, como se observa en la imagen, difusos, y sus manzanas más próximas literalmente se desdibujaban con cada crecida estacional.

La pendiente del valle metropolitano hace al río Mapocho pasar raudo por el área urbana encontrando calma y construyendo meandros solo una vez que se aproxima a sectores más bajos en la comuna de Maipú. Sus aguas construyen rápidos y para navegarlo es más fácil pensar en un *rafting*, como se observa en la imagen 3, que en embarcaciones de envergadura como esos inmensos barcos de vapor que navegan el Mississippi. Erosiona más de lo que sedimenta y cuando lo hace las piedras arrastradas aún son de gran tamaño y han limado solo parcialmente sus asperezas. Al oriente, como muestra la imagen 4 de principios del siglo pasado, se establecieron playas de baño en el río Mapocho, no de arena, sino de rocas que no permiten tenderse, pero sí el juego, incluso la construcción de pozones en represa.

El arrastre de material cordillerano los hace ríos fértiles, ricos en nutrientes y semillas que extienden la vegetación cordillerana hacia el interior de la ciudad. En los sectores más altos



Imagen 4.

del río en Lo Barnechea en primavera, es posible observar una variedad de especies que encuentran un territorio fértil y húmedo junto al río para florecer. Imágenes de este sector rememoran las pinturas de los tajamares de Rugendas en un momento histórico en que el lecho del río aún era un espacio habitable. Incluso en pleno Providencia y a pesar de que el río tiene su fondo pavimentado basta una porción de tierra para que surja de manera espontánea la vegetación. Construyendo este “Tercer Paisaje” que el botánico Gilles Clement utiliza para denominar aquellos paisajes situados en los márgenes y lejos de la planificación del hombre.

Para aprovechar la fertilidad del valle y racionalizar los recursos hídricos los habitantes de Santiago construyeron a mediados del siglo XIX una red hidrológica de riego que se desprendía de dos canales perpendiculares entre el Maipo y el Mapocho y que capturaban las aguas provenientes de quebradas, Las Perdices al oriente y un poco más abajo el canal San Carlos, paralelo a Tobaraba. Ambos permanecen hasta

el día de hoy con cursos de agua permanente. Hacia 1930, ambos canales sustentaban extensos predios agrícolas en las faldas de la cordillera. Incluso en la actualidad, 2014, nos encontramos con huellas de este sistema: una serie de piezas urbanas de gran escala que se sustentan gracias a ambos canales. Entre ellos la más extensa la Viña Cousiño Macul, el Parque Alberto Hurtado de la Reina, El Country Club, incluso el colegio Grange. Inclusive es posible encontrar entre las urbanizaciones en comunas como Peñalolén y Puente Alto algunos viñedos o bien líneas de árboles añosos y en eje conformando verdaderos bulevares en proyectos inmobiliarios recientes que han optado por conservar estas trazas de un pasado agrícola.

El clima de Santiago, con estación de sequía prolongada, le imprime un carácter estacional a su entorno. Las vistas cambian en el transcurso del año. El Renca es un territorio verde en invierno y al iniciar la primavera, pero bastan unos pocos días que superen los 25 °C para que este se transforme en un manto amarillo conservando solo el verde de los árboles perennes. El clima determina una vegetación de “matorral achaparrado”. Es una de las ecorregiones y tipos de “paisaje” menos extenso del planeta y tiene un alto grado de endemismo por la presencia cordillerana y porque las especies han debido desarrollar diversos sistemas de adaptación para hacer frente a la sequía. Los arbustos y árboles nativos como quillayes, litres, maitenes y boldos son densos y su hoja es oscura y pequeña para evitar la pérdida de agua por transpiración. Muchos sumergen sus raíces profundo en busca de las napas subterráneas y otros las expanden superficialmente para hacer más eficiente la captación de la escasa agua lluvia. Algunos aún más adaptados como el espino, predominante

en el contexto de Santiago, han prácticamente suprimido las hojas reemplazándolas por espinas y evitando así cualquier pérdida de agua.

La distribución, densidad y tipos de especies se encuentran altamente determinadas por la topografía. En las laderas de solana predomina el espino mientras que en las de umbría los árboles nativos alcanzan mayor tamaño. Los cactus y puyas por su parte tienden a concentrarse en territorios más húmedos como las quebradas y casi exclusivamente en su ladera sur. Este tipo de observaciones cualitativas de especies y topografía fueron representados pictóricamente por naturalistas que viajaron por Chile central a fines del siglo XIX, entre ellos Darwin y Marianne North. Fueron también acuciosos en representar puyas y cactus, especies endémicas que se adhieren a las rocas en busca de humedad.

Podríamos seguir múltiples imágenes pesquisando y describiendo topografía, hidrografía, vientos, flora, y como el hombre los ha utilizado administrado y moldeado para construir el territorio que habita en la cuenca metropolitana. La sensación es que después de mirar detenidamente pocos podrían afirmar que Santiago es una ciudad que carece de paisaje, por el contrario tiene un entorno extraordinario y un paisaje característico, particular y definido. Sin embargo, al aproximarnos a la ciudad propiamente tal muchos de estos elementos y descripciones comienzan a desdibujarse. El plano del PRMS (Plan Regulador Metropolitano de Santiago) vigente muestra en café las áreas verdes contempladas por el plan y en verde las efectivamente ejecutadas hasta la fecha. Podemos distinguir, no todos, pero sí algunos de los cerros isla, sin embargo pocos, entre ellos el San Cristóbal y el Calán se han consolidado

y el resto está a la espera de recibir proyecto. De los ríos solo el Mapocho está en verde, pero pierde su continuidad hacia el oriente. Los canales mencionados se encuentran parcialmente ejecutados. A Las Perdices se le pierde la pista hacia el norte y los predios dependientes de este sistema pierden la escala. Respecto de la vegetación a esta escala solo es posible dar cuenta de una presencia de “verde”.

Cuando nos aproximamos un poco más el panorama se vuelve aún más confuso puesto que la incorporación por parte de la ciudad de estos elementos de paisaje, descritos al principio, tiende a negar las características y particularidades de estos mismos. El tejido urbano avanza sobre el cerro Apoquindo como un territorio llano, desconociendo su topografía, la autopista Costanera Norte continúa reduciendo la caja del río desconociendo la amplitud de su cauce y los proyectos inmobiliarios en Puente Alto y Peñalolén cubren sus espacios comunes de un manto homogéneo de césped, desconociendo el pasado agrícola y desplazando el uso de especies locales que han tardado miles de años en adaptarse al clima local.

En un recorrido aleatorio por las comunas de Peñalolén y Puente Alto nos encontramos con este escenario: bandejones, triángulos y residuos varios tapizados de verde, árboles prácticamente decapitados, áreas de tierra que dicen ser “plazas”, mobiliario urbano “seguro”, etc. Estas son las áreas verdes que la mayoría de las comunas se encuentran ejecutando hoy en día. Aquí se produce una paradoja, por un lado, la ciudad desconoce elementos fundamentales del territorio sobre el cual se establece y por otro intenta con un mal sistema de gestión y pocos recursos enverdecer el entorno.

Frente a esta situación existen múltiples posturas: Carecemos de un ente que gestione y mantenga los parques y plazas de la ciudad (aunque hoy en día comienza a vislumbrarse una posibilidad con la nueva división de Parques del Minvu); por lo tanto, las áreas verdes quedan dependiendo de la municipalidad y son un reflejo de nuestra segregación urbana, tenemos modelos de paisajes que poco se adaptan a la realidad local con un uso excesivo de césped y no contamos con los recursos para suplir esa demanda hídrica. Sin embargo, existe un problema etimológico anterior. Durante las primeras diapositivas se revisaron y describieron algunas de las características del paisaje local, pero al insertarnos en el área urbana la discusión dejó el ámbito del paisaje y se trasladó al concepto de área verde, término que desde el PRIS de 1960 se utiliza para denominar los espacios de naturaleza al interior de Santiago. Hay que ser claros en esto, a pesar de que ambos conceptos tienden a homologarse, paisaje no es equivalente a área verde.

Paisaje es un concepto en constante transformación y podemos discutir ampliamente su definición, intentaré ser breve. Su origen es estético se utilizó primero para dar nombre a las pinturas que se realizaban del entorno y posteriormente se trasladó al lugar físico. Javier Maderuelo lo define como un constructo, una elaboración mental que realizamos a partir de “lo que se ve” al contemplar un territorio. La ecología del paisaje lo define como un sistema complejo formado por la actividad de las rocas, el agua, el aire, las plantas, los animales, el hombre y que por sus rasgos fisonómicos forman una entidad reconocible. A pesar de ciertas diferencias ambos coinciden en, primero, la necesidad de un observador para la existencia de paisaje y, segundo, en la integración mediante la observación de todos

los elementos presentes en el territorio incluida la presencia e intervenciones humanas.

El área verde, por su parte, es un concepto de origen científico, ambiental, en nuestra normativa se define como los espacios urbanos o de periferia a estos predominantemente ocupados con árboles, arbustos o plantas, que pueden tener diferentes usos ya sea cumplir funciones de esparcimiento, recreación ecológicas, ornamentación, protección, recuperación y rehabilitación. A diferencia del paisaje tiende a excluir las intervenciones ejecutadas por el hombre si no se ven “naturales” y pone como condición única para su cualificación la presencia mayoritaria de material vegetal.

Si esta definición la aplicamos a la situación local el conflicto se acentúa. Ninguna de las características primordiales que hemos descrito para paisaje metropolitano tiene al material vegetal como protagonista.

Cuáles son, desde mi perspectiva, los principales conflictos en esta distancia de significados. Primero el origen, el de paisaje, al ser estético tiende a describir cualificar y otorgar valor. El área verde, por su parte, al ser científica, pone énfasis en la cantidad: cuantos metros cuadrados de área verde en Santiago por habitante. Este enfoque conduce a una carrera por sumar metraje llenando los municipios de pequeños retazos tapizados de verde en busca del metro cuadrado que suma. Sin embargo, ¿es lo mismo tener una sumatoria de piezas pequeñas a agrupar todos esos metros cuadrados en un parque de gran escala? o bien, ¿es lo mismo a tener las piezas dispersas a darles continuidad por muy angosta que esta franja sea?

El concepto de paisaje, a pesar de su origen estético, es holístico, incorpora las variables ambientales y sociales. El área verde segrega, por un lado condiciona a sus espacios a tener verde por otro no les exige ser público. Entonces ¿es un espacio como el paseo peatonal Ahumada, poco verde, pero activo, dinámico, de encuentro, menos espacio de “paisaje” que el exclusivo y privado Club de Golf Los Leones considerado como parte del sistema verde por el PRMS actual?

El paisaje conceptualmente tiende a describir, a particularizar, a definir y en esto la disciplina concentra grandes esfuerzos en diccionarios de paisaje, traducción de conceptos y glosarios de palabras claves y el área verde, por su parte, tiende a homogenizar, enverdecer como única y exclusiva condicionante para ser paisaje urbano. Y aquí creo que es importante detenerse, plantar árboles no es construir un parque. Si bien existen esfuerzos importantes desde una perspectiva ambiental, como por ejemplo la reforestación del cerro Calán, mientras este esté cerrado al público y no tenga una gestión ni un diseño no es un parque. Muchos de los espacios verdes de “gran escala” pintados en el sistema verde de Santiago corresponden a este tipo de casos.

Frente a esto me gustaría replantear la pregunta formulada por los organizadores. ¿Es Santiago una ciudad sin paisaje? Santiago es una ciudad con paisaje, pero carente de áreas verdes. Para esto me parece que es central trasladar la discusión desde el área verde al paisaje urbano para poder incorporar a este sistema los verdaderos valores del paisaje local. Por último quería terminar con una cita de Alain Roger, filósofo y ferviente opositor de lo que denomina la verdolatría contemporánea: “Atópico, acrónico, anartístico, al espacio verde le importan poco

los trazados, las proporciones, los elementos minerales y acuáticos, la composición paisajística o geométrica. Es un nada vegetal, reservado a la purificación del aire y al ejercicio físico”². ■

2 Roger, *Breve Tratado del Paisaje* (Madrid, Editorial Biblioteca Nueva, 2007): 144 pp.

FUNDACIÓN SANTIAGO CERROS ISLA DOMINIQUE MASHINI ANTONIA BESA

Santiago Cerros Isla es una organización sin fines de lucro que busca convertir la geografía de nuestra ciudad en paisaje y cultura. Tienen como fin recuperar los 26 cerros islas ubicados dentro de la trama urbana de Santiago, consolidándolos como espacios recreativos de uso público integrados al sistema metropolitano de áreas verdes. Forma parte de esta organización un equipo de profesionales que aspiran abordar la integración del paisaje natural en la ciudad de Santiago desde una perspectiva urbana y social. Ante la necesidad de revertir el actual deterioro de los cerros islas y poder implementarlos como sistemas de áreas verdes y lugares de esparcimiento, ven esencial abrir una plataforma de conocimiento y difusión para la ciudadanía, donde a través del saber se pueda tomar conciencia de nuestro patrimonio natural. www.santiagocerrosisla.cl

APLICACIÓN DEL CONCEPTO PAISAJE PARA SANTIAGO

Definiremos el paisaje como un territorio cargado por valores culturales, considerando que su principal referencia proviene del ejercicio de la mirada. Desde esta perspectiva, nuestra ciudad posee el paisaje que caracteriza el territorio de quienes lo habitan, perciben y describen. Santiago, inundado de cerros isla, se encuentra reducido de palabras, relatos y experiencias que describan la grandeza de su geografía. La siguiente presentación se centrará en reconocer el valor de los cerros de Santiago como piezas centrales del paisaje de la ciudad, expresando valores históricos, ecológicos y sociales.

Las raíces etimológicas del término paisaje (*landscape, landschap, landskap, landskab*) permiten adherirlo a lo que está fuera del alcance de la ciudad construida, representado en escenarios agrícolas y otros espacios de

carácter natural. El concepto paisaje proviene de Pagus, una unidad geográfica romana que describe predios rurales que se diferencian de la ciudad construida. Temprano en el período medieval, este motivo comenzó a ser representado en el ámbito del arte y más específicamente en el género de la pintura¹. Sus primeros usos surgen de la necesidad de mirar, valorar y representar los escenarios de la naturaleza, más allá de los confines de la ciudad². En medio del Movimiento Romántico Europeo –siglos XVII y XVIII–, esta expresión trasciende la pintura para significar: aquella

1 Maderuelo, J. (2005). *El Paisaje, Génesis de un Concepto*. Madrid, España: ABADA.

2 Mashini, D. (2014). *Plan de integración de los cerros isla de Santiago a una matriz ecológica: caso del cerro Hasbún dentro del Corredor Sur de San Bernardo*, Instituto de Estudios Urbanos (IEUT), Pontificia Universidad Católica de Chile.

vista o panorama que podía captarse de una sola mirada o desde un punto de observación³.

Cuando Darwin llega a percibir, por primera vez, el territorio en donde se emplaza Santiago desde las alturas, alcanza a retratar casi pictóricamente la visión de paisaje propia del movimiento romántico europeo: “Cuando una niebla espesa recubre como una capa todas las partes inferiores del país, los blancos vapores que ruedan por los barrancos representan, hasta causar asombro, otra tantas bahías y abras pequeñas, mientras que aquí y allá una solitaria colina que surge de la niebla semeja a una antigua Isla. El contraste de esos valles y hoyas llanas con las irregulares montañas que les rodean da al paisaje un carácter que no he visto hasta ahora en otra parte y que me interesa en gran manera”⁴.

Hoy, desde las alturas hacia la ciudad, esta imagen persiste: desde la niebla y, en medio del tejido urbano, un archipiélago revela el sistema de 26 cerros isla que se levantan caracterizando la geomorfología del valle y su relación con la ciudad.

Si bien el concepto paisaje ha tenido una conceptualización dinámica en el tiempo, siempre ha vinculado un territorio y una determinada comunidad que lo utiliza y transforma⁵. Como ya hemos definido, el término paisaje remite al concepto de mirada y a la inherente relación entre el que percibe y su

entorno. Hoy, geógrafos, biólogos, historiadores, sociólogos y urbanistas utilizan este concepto desde distintas miradas propias de sus campos de conocimiento. Este valor multidisciplinar y poliédrico confirma que el paisaje es, sobre todo, una construcción cultural⁶.

SANTIAGO, CIUDAD DE CERROS

Santiago es una ciudad de cerros. Además de la cordillera de los Andes al oriente y la cordillera de la Costa al poniente existen desprendimientos de ambas que se encuentran aislados y dispersos en la cuenca metropolitana, conocidos como cerros isla. Si bien este concepto es definido como un cuerpo geográfico aislado en una zona relativamente llana, la normativa actual considera también estribaciones cordilleranas que están rodeadas o presentan un contacto directo con la trama urbana.

Según el Vocabulario geomorfológico⁷, las formas residuales que se mantienen como relictas de una anterior se conocen como forma-testigo. Los cerros isla son conocidos como cerro-testigo, por evidenciar la evolución y retroceso desde hace millones de años de un relieve de mayor altura⁸. Al tratarse de un cerro isla en medio de la ciudad, el testimonio se complejiza. Ya no solo manifiesta una geografía anterior, sino también síntomas de la forma en que la ciudad se ha hecho cargo de su paisaje.

3 Tesser, C. (2000). *Algunas reflexiones sobre los significados del paisaje para la Geografía*. *Revista de Geografía Norte Grande*, 27, 19-26.

4 Darwin, C. (1932-1933). *Viaje de un naturalista alrededor del mundo*. Barcelona-Madrid: Ediciones Populares Iberia.

5 Tesser, *ibid.*

6 Maderuelo, *ibid.*

7 Tejada, G. (1994). *Vocabulario Geomorfológico*. Madrid, España: Akal.

8 Mashini, *ibid.*

Santiago se ha caracterizado por el inevitable encuentro de estas piezas geográficas con la ciudad, que concentran el testimonio del modo en que se habita y transforma el paisaje urbano. Como plantea Nello⁹, el paisaje constituye un patrimonio cultural e histórico de primer orden, al ser el legado físico y simbólico del diálogo entre generaciones respecto de su medio natural.

PRIMEROS RECONOCIMIENTOS DEL VALOR GEOGRÁFICO DE SANTIAGO COMO PAISAJE: DESDE LA MIRADA A PROYECTOS EMBLEMÁTICOS

Desde las primeras representaciones del valle de Santiago se constata la importancia proporcional que tiene la cordillera respecto del tejido urbano. Tal como lo muestra este que data del siglo XVIII, la topografía toma un rol fundamental en la representación del territorio, que trasciende los confines de la ciudad. El encuadre revela cómo los sistemas naturales de la ciudad empiezan a contornearse como límites de las posibilidades expansivas del tejido urbano.

“Oh Santiago, beata de basquiña y mantón, rompe tus amarras, sal de tu encogimiento, de tus pretensiones frívolas, de tu tono desentonado... no serás nunca grande si no te regeneras, te verás siempre al pie de los Andes, como un rodado de escombros caído de sus crestas...”¹⁰.

9 Nello, O. (2004) *La introducción de los criterios paisajísticos en la actuación del Gobierno de la Generalitat. Ponencia presentada en el Seminario de Gestión Ambiental: el proceso de urbanización, la energía y el medio ambiente, Barcelona, España.*

10 Vicuña Mackenna, B. (1856). *Páginas de mi diario durante tres años de viajes. El Ferrocarril.*

Para Benjamín Vicuña Mackenna, la ciudad de Santiago se encontraba desafiada por su sobresaliente paisaje autóctono, lo que de alguna manera lo instigaba a construir piezas urbanas eminentes. Cuando la ciudad no llegaba a los ciento cincuenta mil habitantes, el cerro Santa Lucía de Vicuña Mackenna se convirtió en su obra emblemática para coronar un modo de hacer ciudad desde el paisaje. Al mismo tiempo, desde una perspectiva ornamental de las ciudades, la naturaleza debía ser artificializada para soportar el encuentro ciudadano. Para el Intendente, el paisaje preexistente instalaba el deber –y al mismo tiempo– una oportunidad para construir espacios cívicos a partir del capital natural.

Previo a intervenir en el cerro Santa Lucía, este resaltaba por su belleza referida a factores geológicos que atestiguaban procesos geomorfológicos y simbólicos. Así, en el álbum Santa Lucía¹¹ se representa tanto la formación geológica volcánica del cerro como su carga histórica por haber sido el escenario donde se plantó la primera bandera castellana.

El proyecto de Vicuña Mackenna en el Santa Lucía no se mantuvo como una acción aislada, considerando que se ejecutaron distintas operaciones urbanas que configuraron un sistema de espacios cívicos desde el paisaje dentro de la ciudad. La atención sobre el destino de los terrenos inmediatos al río Mapocho; la conclusión de la plaza de Abastos; los nuevos jardines del Congreso; la plaza de San Borja; la ornamentación del cementerio;

11 Vicuña Mackenna, B. (1874). *Album del Santa Lucía, colección de las principales vistas, monumentos, jardines, estatuas i obras de arte de este paseo. Santiago, Chile. El Mercurio.*

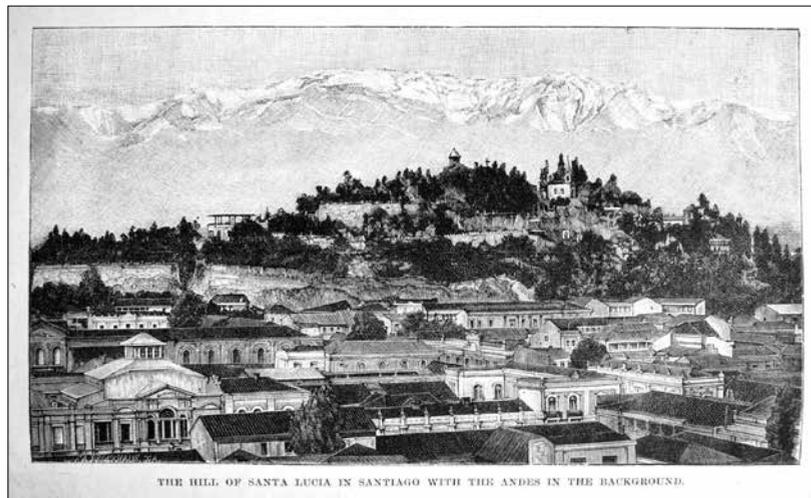


Imagen 1.- Grabado cerro Santa Lucía ante la cordillera de los Andes.
Fuente: Brockhaus F.A., 1901.

y la arborización de las calles y plazas fueron algunos de los proyectos detonantes desde los cuales se transformó la ciudad. Fue en medio de este escenario donde Santiago se determinó a dignificar sus piezas urbanas disponiendo un lugar para el paisaje dentro del tejido.

Cuarenta décadas después, el Intendente Alberto Mackenna junto a Pedro Bannen extrapolarían el modelo de plaza aérea a cerro parque en el cerro San Cristóbal, con la idea de consolidar un verdadero pulmón verde para Santiago. Alrededor de 1920, como presidente de los boy scouts, Mackenna incitó a estos últimos a subir el cerro San Cristóbal y a realizar prácticas de apropiación del territorio. Una vez activado su uso por los grupos scouts y otros ciudadanos, pudo hacer efectiva su expropiación para construir la ilusión de un parque público. Como estrategia conjunta, Mackenna repartió postales de Santiago que

retrataban la relevancia del cerro San Cristóbal dentro del paisaje urbano en una mirada.

Hoy, con 760 hectáreas, el Parque Metropolitano se registra como el parque urbano más grande de Latinoamérica. Debido a su tamaño y posicionamiento como espacio de encuentro ciudadano, ha podido sostener proyectos, planes maestros y reinversiones de uso e identidad durante la historia. Por esto, se ha convertido en un modelo ejemplar en la forma de construcción y valorización de los cerros como espacio geográfico y de recreación para distintas actividades.

MODELO DE DESARROLLO URBANO DE SANTIAGO EN FUNCIÓN DEL PAISAJE

Si bien los cerros Santa Lucía y San Cristóbal son reductos de historia y se han posicionado en el imaginario colectivo a nivel metropolitano, los veinticuatro cerros restantes no han estado exentos de uso y apropiación por parte de los habitantes del valle. Estos han sido santuarios sagrados en el período precolonial, fortalezas de defensa, lugar de cementerios, capillas religiosas durante la colonia y luego, incluso, sitios de observación astronómica¹². Una serie de programas consolidados a lo largo del tiempo han ido cargando culturalmente los cerros con usos tradicionales y vestigios edificados que son posibles de apreciar hasta el día de hoy. Sin embargo, el modelo de desarrollo urbano de Santiago ha conducido a los cerros isla a procesos de deterioro y degradación ecológica con resultados que han pronunciado la brecha respecto de los exitosos parques urbanos Santa Lucía y San Cristóbal.

La expansión urbana de Santiago ha llevado asociada importantes pérdidas y fragmentación de hábitats naturales de alto valor ecológico¹³. En su vertiginoso crecimiento la mancha urbana ha ido cubriendo la topografía del valle sin ser capaz de reconocer sus particularidades y ha acabado disgregando sistemas naturales. Los instrumentos

de planificación actuales carecen de un concepto para definir el valor de los cerros isla y sus funciones como elementos del paisaje. Tampoco existe una política de protección desde un enfoque ecosistémico, que defina la conservación y recuperación de áreas degradadas¹⁴.

Su vulnerabilidad normativa ha privilegiado la explotación de recursos forestales y canteras por sobre su potencial valor socioecológico, al mismo tiempo que ha dispuesto su superficie como opción de remonte ante el crecimiento acelerado de la ciudad, con resultados como los del cerro San Luis o, recientemente, el cerro Alvarado.

Junto con la pérdida de valores ecológicos, el modelo de desarrollo urbano ha agudizado una extrema condición de desigualdad, evidenciada en el deterioro físico y social manifestado por cientos de miles de habitantes de las comunas periféricas del área metropolitana¹⁵. Dentro de sus carencias, destaca la falta de equipamientos, servicios básicos y, principalmente, áreas verdes urbanas de gran tamaño y espacios abiertos como plazas y parques. Estos últimos son cada vez más importantes como oportunidades para mayor interacción social, como espacios de intercambio entre las personas y también respecto de la

12 Aguirre, P. (2011). *La Geografía como Paisaje Marginal: Cerros Isla en la Cuenca Metropolitana, 1910-2010*, Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile.

13 Fernández, I. (2009). *Recuperación de los cerros isla: ¿Una posible solución a los problemas ambientales de Santiago?* *Ambiente Total*, 2(3), 2-12.

14 Forray, R., Picón, C., Lefranc, E., Besa, A. & Ruiz, F. (2012). *Plan de Integración de los Cerros Isla al Sistema de Áreas Verdes de Santiago*. En Iruzával, I., Morandé, M., & Letelier, M. (Eds.), *Propuestas para Chile. Concurso Políticas Públicas*. Santiago: Universidad Católica de Chile.

15 Fuentes, P. (2011). *Gobierno Regional Metropolitano de Santiago Proyecto. Plan Metropolitano de Áreas Verdes Santiago 2012-2021*. Extraído de http://www.asesorurbano.cl/InformeFinal_PFuentes_Julio2011_vdef.pdf

naturaleza¹⁶. Asimismo, su carencia acentúa la condición de deterioro físico-social que perpetúa el círculo de pobreza en estos sectores¹⁷.

Reconocemos por lo tanto que el modelo de desarrollo urbano conducido por la planificación territorial no ha integrado los cerros isla como parte de un sistema ecológico-urbano. Cuando la ciudad disgrega los sistemas ecológicos y fragmenta los hábitats naturales, ocurre tanto una pérdida de biodiversidad como reducción en los servicios ambientales que dichos hábitats brindan (e.g. purificación del aire, control de inundaciones, control microclimático, lugares de recreación y esparcimiento, integración social, reducción del estrés, entre otros descritos por Forray et al.¹⁸). Esta problemática de carácter ecológico se encuentra directamente relacionada con la calidad de vida de los habitantes de la ciudad¹⁹.

El índice de calidad de vida (ICVU) mide las condiciones de vida objetivas de la población con un ejercicio estadístico en seis dimensiones, entre las que se considera salud, medio ambiente y vivienda y entorno. En el caso de Santiago, coinciden las comunas con un bajo ICVU con las que presentan menor cantidad de áreas verdes por habitante. De hecho, 15 cerros isla insertos en la trama urbana de Santiago se

ubican en comunas donde el ICVU es inferior a la media nacional²⁰.

En este escenario, los cerros isla, como remanentes de espacio abierto disponible, componen una oportunidad prioritaria para revertir ambas tendencias: la pérdida de valores ecológicos y la inequidad en la distribución de áreas verdes urbanas²¹. Si bien poseen altos índices de degradación por estar segregados, poseen proximidad a los principales corredores ecológicos, como esteros, canales y las redes hidrográficas de los ríos Mapocho y Maipo. Esta condición les permitiría consolidar una matriz ecológica capaz de regenerar la degradación de sus hábitats. Por otra parte, debido a su favorable distribución que aborda la totalidad de la periferia, se les podría atribuir el potencial de revertir el deterioro del espacio físico-social asociado a los patrones desiguales de desarrollo urbano. Los cerros suman paños considerables de superficie libre y natural dentro del límite urbano de Santiago correspondiente a 5.000 há²². Su potencial incorporación al sistema de áreas verdes implicaría un incremento de 3,5 a 10,8m²/hab. Si se considera además que más de un 70% de ellos se ubica en comunas de bajos recursos²³, se transforman en una herramienta clave para promover principios de equidad en los procesos de desarrollo urbano. Por ello, tienen la capacidad de aumentar la superficie y potencial acceso a áreas verdes, mejorando, consecuentemente, la calidad de vida de sus habitantes²⁴.

16 Reyes, S. & Figueroa, I. (2010). *Distribución, superficie y accesibilidad de las áreas verdes en Santiago de Chile*. *Eure*, 36 (109), 89-110.

17 Fuentes, *ibid.*

18 Forray et al., *ibid.*

19 Tzoulas K., et al. (2007). *Promoting ecosystem and human health in urban areas using Green Infrastructure: A literature review*. *Landscape and Urban Planning* (3), 167-178.

20 Forray et al., *ibid.*

21 Mashini, *ibid.*

22 Forray et al., *ibid.*

23 Forray et al., *ibid.*

24 Forray et al., *ibid.*

La población de Santiago seguirá aumentando y la ciudad continuará expandiéndose, lo que, bajo el modelo de desarrollo urbano actual, aumenta la potencial vulnerabilidad de nuestros ecosistemas. Resulta urgente planificar alternativas bajo principios de equidad y ecología que contribuyan a un manejo sistémico del territorio para contribuir a la calidad de vida urbana y seguir construyendo valores ecológicos, sociales y culturales de nuestro paisaje.

HACIA NUEVOS MODELOS PARA INTEGRAR LOS CERROS ISLA DE SANTIAGO COMO ELEMENTOS RELEVANTES DEL PAISAJE

Nuevas miradas del paisaje contribuyen a nuevas formas de operar sobre él. La disciplina de la ecología del paisaje describe las ciudades como una serie de elementos relacionados en sus distintas escalas, revelando que cualquier fragmento de ella genera relaciones respecto de su total. El mosaico territorial²⁵ nos ofrece un método radiográfico de análisis territorial que reconoce los distintos elementos del paisaje y sus relaciones. La ciudad no debe ser comprendida como un territorio construido y sus elementos naturales como espacios residuales, ni tampoco como un paisaje estático. Más que una serie de piezas urbanas disociadas, entendemos la ciudad como un sistema ecológico, en donde los cerros isla conforman un archipiélago que entrelaza lo natural y lo edificado en sus diversas escalas²⁶.

El objeto de análisis del modelo del mosaico territorial es fundamentalmente multiescalar; el paisaje se entiende como un conjunto de teselas menores que se acoplan sometándose a una matriz ecológica mayor. En este sentido, los cerros isla de Santiago se comportan como teselas del mosaico que aún no se engarzan a una matriz comprensiva. Para materializar conceptualmente esta idea se determinan los elementos básicos que configuran estructuralmente el paisaje: parches, corredores y matriz.

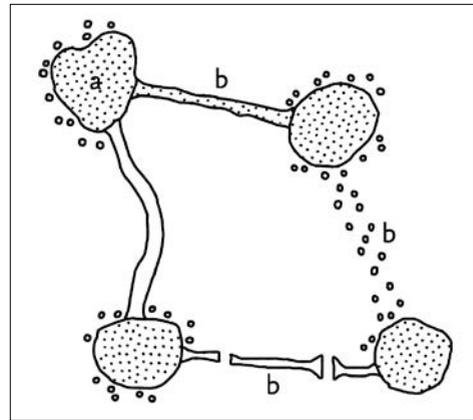


Imagen 2.- Modelo de mosaico territorial de Richard Forman. Parche (a) + Corredor (b) = Matriz. Fuente: Dramstad et al. (2006)²⁷.

Lejos de generar pautas de catalogación, el modelo parche-corredor-matriz aporta un enfoque ecosistémico entre los componentes del paisaje. Las características particulares de cada uno de estos elementos y sus posibilidades combinatorias generan las variedades de paisaje

25 Forman, R. (2004). *Mosaico territorial para la región metropolitana de Barcelona*. Barcelona, España: Gustavo Gili.

26 Mashini, *ibíd.*

27 Dramstad, W., Olson J. D & Forman, R.T.T. (1996). *Landscape Ecology Principles in Landscape Architecture and Land-Use Planning*. Washington, D.C.: Harvard University.

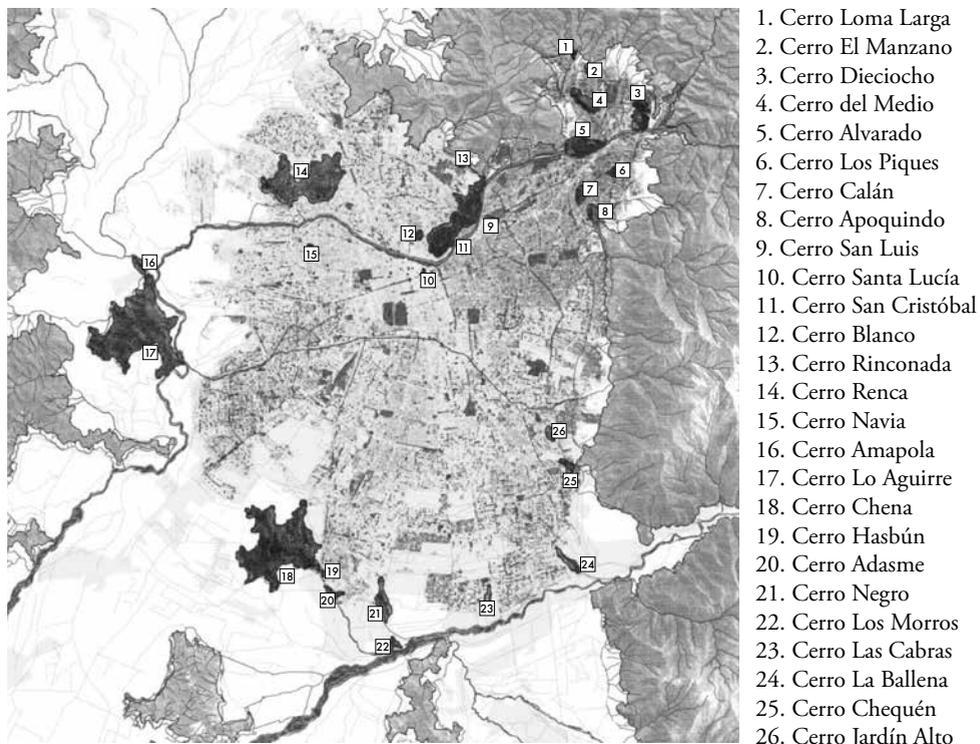


Imagen 4.- Construcción de un mosaico de parches y corredores a escala metropolitana conformado por la cordillera, cerros isla, cursos de agua y las áreas verdes. Se reconocen los corredores norte y sur que corresponden al río Mapocho y Maipo respectivamente. Fuente: Elaboración propia.

e iluminan un marco estratégico de ordenación territorial²⁸. La metodología del mosaico territorial va más allá de la mera clasificación de sus piezas para establecer una estructura de relaciones que ocurren en el paisaje.

Al estudiar el paisaje urbano de Santiago mediante el levantamiento de sus sistemas naturales, los cerros islas configuran parches de mediano y gran tamaño dentro de un sistema ecológico mayor, profundamente vinculados a un

sistema de corredores relacionados con a la red hidrográfica (ríos, canales, esteros). Ambos, junto a un sistema de áreas verdes de mediano y gran tamaño, consolidan la principal matriz ecológica de Santiago.

Entender los cerros isla como componentes de una matriz aporta a la consolidación de la continuidad del paisaje, incrementado los índices de biodiversidad y maximizando los potenciales niveles de accesibilidad de los ciudadanos a espacios abiertos de carácter natural. Bajo esta visión, cualquier intervención

28 Mashini, *ibid.*

es un aporte para un sistema urbano, social y ecológico mayor, así como este retroalimenta a los proyectos específicos.

Los procesos de degradación ecológica pueden ser revertidos al establecer continuidad física con otros elementos del paisaje, configurando una matriz de espacios abiertos que se articule con el resto de los sistemas urbanos. Una nueva comprensión del territorio como una infraestructura ecológica y social permite que los cerros isla configuren un recurso de planificación de nuestro paisaje.

CONCLUSIONES

Para avanzar sobre la integración de los cerros isla al paisaje de Santiago, necesitamos comenzar a planificar la ciudad desde las posibilidades ofrecidas por la geografía y sus sistemas naturales. En este determinismo ecológico, las áreas verdes se integran como componentes estructurales y funcionales del desarrollo urbano, en lugar de ser percibidas como su resistencia.

El paisaje de Santiago debe ser entendido tanto desde sus valores escénicos, como desde una plataforma teórica para describir y proyectar sobre el territorio. La Fundación Santiago Cerros Isla ha trabajado para potenciar ambos atributos de los cerros de Santiago: uno, como patrimonio natural y cultural; y dos, como herramienta para promover una gestión territorial que integre los cerros como elementos relevantes del paisaje urbano. Comprender esto desde las políticas públicas significaría promover la creación sistemática de mayores vínculos entre los ciudadanos y el entorno natural como espacio de encuentro, identidad, interacción y apropiación. ■

SANDRA ITURRIAGA

Arquitecta, Universidad Católica de Chile, 1993, Magíster de la Universitat Politècnica de Catalunya, 2000, y actualmente cursa el Doctorado en Arquitectura y Estudios Urbanos de la UC. Desde 1994 ha desarrollado una labor profesional con obras que han sido destacadas en diversas publicaciones y Bienales de Arquitectura. Paralelamente desde 1997 ha desarrollado una extensa labor docente en la Escuela de Arquitectura de la UC, así como una labor de investigación en el ámbito de la arquitectura y del paisaje, que ha dado origen a diversos artículos y publicaciones. Entre los años 2007-2013 se desempeña como Subdirectora de Desarrollo, y a partir del año 2009 lidera el proyecto MAPOCHO 42K junto a un equipo de profesionales de la Universidad Católica.

MAPOCHO 42K: RECUPERACIÓN DE UNA CONTINUIDAD PAISAJÍSTICA PARA LA CIUDAD DE SANTIAGO

Creo que es una valiosa oportunidad el poder cerrar este ciclo mostrando un proyecto que desde un cierto punto de vista, puede ser entendido principalmente como el poder sostener una mirada persistente para poder llegar a concretarlo en el tiempo, cuestión que no siempre es fácil para proyectos de cierta escala, y como un gran ejercicio de paciencia –como lo son gran parte de los proyectos vinculados al paisaje y la ciudad, y que requieren de la voluntad de múltiples actores para su concreción, tanto públicos como privados–.

Quisiera decir que si bien me ha tocado dirigir este proyecto Mapocho 42K¹ desde sus inicios en el año 2009, en él han intervenido un conjunto de arquitectos de la Universidad Católica y profesionales de distintas disciplinas, dado que si bien proponerse consolidar una línea en el paisaje ribereño de Santiago puede parecer simple, toca una serie de aristas de distinta naturaleza que

¹ *El proyecto MAPOCHO 42K nace al alero de una experiencia académica realizada en la Escuela de Arquitectura de la Universidad Católica de Chile en la primavera del año 2009, junto con el arquitecto Mario Pérez de Arce, la profesora Sandra Iturriaga y la colaboración de Francisco Quintana. Esto dio origen a partir del año 2011 a una investigación aplicada desarrollada por un equipo multidisciplinario de profesionales de la UC, dirigidos por Sandra Iturriaga, y que contó para ello con el apoyo de un Fondo Concursable de la Fundación San Carlos de Maipo. A partir del 2012 se firma un convenio tripartito en conjunto con la FSCM y el MINVU, comprometiendo este último recurso para la construcción de siete tramos en una primera etapa de ejecución, fase en la cual se encuentra actualmente.*

aumentan su envergadura y complejidad, y que requiere del diálogo de distintas disciplinas.

ITINERARIO DE UN PLANTEAMIENTO

El proyecto que voy a mostrar hoy día consiste en el intento por consolidar una línea en el paisaje ribereño del valle de Santiago, ligada a uno de sus principales cursos de agua como es el río Mapocho, que presenta la potencialidad de constituir un recorrido al modo de una columna vertebral oriente-poniente, que atraviesa 32 km en su paso por la ciudad, desde la entrada al valle a los pies de la cordillera en la Plaza San Enrique, y 10 km hasta el límite sur de la comuna de Pudahuel, en el inicio de las zonas más rurales de este curso fluvial.

Esta línea de 42 kilómetros cobra aún más importancia cuando se la sitúa en un contexto territorial, donde se prolonga hasta su convergencia con el río Maipo en una extensión total de 97 km, restituyendo la posibilidad de una continuidad paisajística en su paso por el valle. El proyecto Mapocho 42K parte de la premisa que el tejido urbano debe ir necesariamente de la mano con una matriz geográfica de la ciudad, como uno de los principales componentes y atributos de su paisaje.

El planteamiento propone recuperar la vocación de continuidad que presentan las riberas del río Mapocho –principalmente la ribera sur– como un gran espacio público de escala metropolitana, al modo de un paseo continuo que acoge a peatones y ciclistas, sea de paseo, deporte o traslado, uniendo todos los estratos

sociales y topográficos a lo largo de 11 comunas², contribuyendo con ello a mejorar su calidad de vida y su equidad. Al mismo tiempo, se postula que este recorrido conecte en su atravesio todos los parques y áreas verdes existentes o potenciales de borde río, relacionándolos con otros parques o paseos cercanos.

Vale la pena mencionar que la condición gravitante que ha presentado el río Mapocho desde la fundación de Santiago, lo ha hecho objeto en el tiempo de un sinnúmero de estudios y proyectos. Sin ir más lejos, al momento de realizar un Seminario de Investigación en la Escuela de Arquitectura de la Universidad Católica en la primavera del 2009, sobre el planteamiento del arquitecto Mario Pérez de Arce sobre un Sistema de Parques integrados a lo largo del río Mapocho –que dio origen al proyecto Mapocho 42K–, ya existían hasta ese momento más de 200 estudios, investigaciones, tesis, artículos, además de noticias en prensa, que insistían sobre el rol del río Mapocho desde distintos aspectos: ya fueran históricos, relativos al manejo y saneamiento de sus aguas, sobre la recuperación de sus bordes en términos urbanos o paisajísticos, etc. Esto por un lado, no necesariamente tenía un correlato en el espacio físico, y por otro lado, ponía en evidencia que más que un planteamiento original –en el sentido de invención de algo nuevo, el planteamiento de Mario Pérez de Arce suponía una vuelta al origen: reconocer el potencial del

2 *El recorrido a lo largo de los 42K atraviesa ocho comunas por la ribera sur: Lo Barnechea, Vitacura, Las Condes, Providencia, Santiago, Quinta Normal, Cerro Navia y Pudahuel; y vincula tres comunas por la ribera norte: Recoleta, Independencia y Renca.*



Imagen 1.- Fuente: Sandra Iturriaga.

río Mapocho como un gran corredor geográfico y ambiental para la ciudad de Santiago—.

Este planteamiento sostenido durante largo tiempo³ por el arquitecto —gran paisajista por vocación, cuando todavía no era común dividir fronteras disciplinares— ponía el acento en una clara visión del río Mapocho como un componente estructural del paisaje de Santiago. El punto de partida de este planteamiento se basaba en gran medida en el reconocimiento del valor que tienen un conjunto de parques públicos, que a partir de las obras de canalización del río a fines del siglo XIX empiezan a consolidarse en sus márgenes. Tal como ha sido demostrado ejemplarmente en estudios recientes, lejos de ser un ejercicio evidente, constituyó una operación radical del

Estado en los albores del centenario que requirió romper “barreras materiales y simbólicas”⁴, para consolidar una estrecha relación entre infraestructura, paisaje y espacio público. Fruto de esta operación es el Parque Forestal, al cual le seguirían más tarde el Parque Providencia, el Parque Uruguay, y más recientemente el Parque de Los Reyes, el Parque Mapocho Poniente y otros. Mario Pérez de Arce afirmaba que si esta estrategia de consolidar sus riberas con parques había sido tan ejemplar, por qué no imaginar que esa misma estrategia pudiera ser extrapolable a toda la ribera del río. Era una ecuación casi de sentido común, arraigada en un sentir colectivo que se comprueba cuando se le pregunta a un ciudadano cualquiera cuál es el lugar más memorable que recuerda de Santiago, suele aludirse al bandejón tangente al río que enfrenta

3 *A partir de los años 80, Mario Pérez de Arce escribe un sinnúmero de artículos en revistas especializadas y medios de prensa relativos a la importancia para Santiago de contar con un Sistema de Parques Integrados en torno al río Mapocho. Ver entre otros Pérez de Arce, Mario, “La ciudad y el río”, en: Revista ARQ N° 34, Santiago, Diciembre 1996.*

4 *Este hecho ha sido bien referenciado por la Tesis Doctoral de Simón Castillo, recientemente editada en el libro: “El Río Mapocho y sus riberas. Espacio Público e intervención urbana en Santiago de Chile 1885-1918”, Ed. Universidad Alberto Hurtado, Santiago de Chile, 2014.*

el Parque Forestal: un lugar que si bien cuenta con un ancho no mayor a 16 metros, desde este borde es posible una mirada contemplativa sobre el río, donde converge al mismo tiempo el paisaje de cerros y cordillera, al modo de una ventana sobre el paisaje más identitario de Santiago. Este solo hecho permitiría dar una medida mínima de lo que podría replicarse a lo largo de todo el río.

EL PAISAJE DEL RÍO COMO REPRESENTACIÓN MEMORABLE

Durante el seminario realizado, dos premisas orientaron el desarrollo de esta experiencia, que serían fundantes más tarde para dar lugar al proyecto construido:

La primera premisa consistió en considerar, que si en la noción de paisaje hay involucrada una mirada, la de un observador atento capaz de ejercer esa mirada sobre un territorio que lo vuelve paisaje, gran parte de la dificultad de reconocer al río Mapocho todavía como un paisaje memorable de la ciudad –pese al logro por el anhelado saneamiento de sus aguas– era su imposibilidad de poder recorrer sus riberas en continuidad. Nos propusimos hacer por lo tanto una experiencia –que fue vital el desarrollo posterior– de intentar atravesar los 42 km de borde río en bicicleta, sorteando todas las dificultades que aún hasta hoy existen en muchos lugares. En esa primera experiencia, al poco tiempo de intentar recorrer sus bordes a partir de la Plaza San Enrique, hubo que descolgarse a la caja del río, porque si bien dabamos por sentado que el río es un hecho continuo en sus aguas, todo lo que ocurría en sus riberas era fragmentado y discontinuo. Más que conceptualizar una estrategia, se trataba de

poder reconocer sus atributos en propiedad, y ver hasta donde era posible ese reconocimiento memorable, partiendo de la hipótesis de base que las riberas del río tienen vocación de ser públicas.

La segunda premisa toma como punto de partida una frase del arquitecto español Vicente Guallart que dice: “representar una realidad es comenzar a transformarla”, para lo cual se propuso elaborar como producto del seminario un plano detallado del río y sus riberas, que permitiera comprender y demostrar la latente condición de corredor urbano y geográfico que presentaban a partir de sus preexistencias, antes de hacer cualquier esfuerzo desmesurado por transformarlas.

Partimos para ello con un primer reconocimiento de cómo se representaba el río en las distintas cartografías y planimetrías a lo largo del tiempo. Es significativo comprobar que la consideración del río sea tan elocuente en los planos y cartografías de Santiago en sus primeros siglos de historia urbana, como un fenómeno que equipara incluso en algunos casos al de la trama urbana. Si se comparan las cartografías de Frezier o Claudio Gay con los planos más actuales, es evidente que el río ha perdido corporeidad, pasando de ser un hecho vivo a un diagrama lineal y esquemático comparable a la vialidad.

Sorprende reconocer que en muchos planos comunales o intercomunales los bordes ribereños son situaciones desdibujadas o francamente inexistentes, tanto en sectores céntricos donde el ancho promedia 40 metros atravesando sectores urbanizados, o en las situaciones al oriente y poniente donde se presentan anchos de 60 y 65 metros, que no constituyen ningún grado de precisión respecto de su representación. Reconocer este primer hecho –sobre cómo

representar el río, y luego la posibilidad de poder recorrerlo con propiedad— daba cuenta hasta qué punto ambas situaciones estaban imbricadas, y que el representar el río y sus riberas con propiedad, acercaba la posibilidad de poner en valor su principal atributo de continuidad.

Ya que “representar una realidad era comenzar a transformarla”, nos abocamos por un período de cinco meses a elaborar un plano completo y riguroso, contraponiendo el levantamiento realizado *in situ* con distintas fuentes planimétricas, donde cada una cubría aspectos y tramos parciales. El plano se representó a escala 1:5.000, que si bien puede parecer *a priori* un aspecto técnico sin importancia, en este caso nos permitió contar con un plano que medía más o menos ocho metros de largo, y donde era posible vislumbrar un territorio donde convergían con la misma equivalencia los aspectos urbanos, paisajísticos y la arquitectura edificada. Es decir, donde los edificios construidos tiene el mismo valor que la arborización que cualifica los vacíos de la ciudad. Se trataba de que el plano fuera capaz de demostrar la potencialidad del río y sus riberas en su continuidad a lo largo de 42 kilómetros, un esfuerzo que no existía hasta entonces con total completitud.

La operación de poder representar con propiedad el río nos dio la oportunidad de verificar cuánto de esas riberas a pesar de estar fragmentadas o sin consolidar, conformaban sin embargo un paisaje arbolado de gran cualidad. Si bien nosotros hablamos de parques en el sentido más estricto, cuando hay consolidada una operación formal sobre un determinado territorio, sin embargo, en gran parte de las riberas del poniente, que son muy usadas por las comunidades locales, existían situaciones arboladas consolidadas que

son mucho más que simples áreas verdes. Nos dimos cuenta, por tanto, que si bien en gran parte del sector de borde río de las comunas de Quinta Normal y Cerro Navia había muchos sitios eriazos, estos sitios presentaban una condición cualificada por los árboles, al modo de un Parque Natural. No hay que olvidar que en gran parte del área poniente las riberas mantuvieron su condición sin canalizar hasta hace muy poco, siendo ejecutada esta operación solo a partir de la construcción de la Costanera Norte. Por lo tanto, se trataba de un río rural que tenía márgenes de 300 o 400 metros fácilmente, y eso significa que eran bordes urbanizados por los mismos con árboles, entre estos sauces, pimientos, que aún se mantienen en sus riberas. Frente a todos esos árboles había situaciones de proximidad con los vecinos, donde bajo su sombra se daban juegos de rayuela, partidos de fútbol, etcétera.

Eso nos permitió finalmente representar una doble condición: catastrar por un lado todas aquellas áreas consolidadas que hoy día llamamos propiamente parques, donde muchos de los cuales no superan los 30 metros de ancho promedio, con una condición de parques lineales similar al Parque Uruguay, y por otro, catastrar todos aquellos sitios eriazos a partir de su situación arbolada, presentando de esta manera una condición equivalente a los demás parques consolidados.

Esto arrojó una “extensión arbolada” continua de una gran cualidad ambiental, donde a pesar de existir sitios eriazos no mayores a treinta metros o menos, estos mantenían a partir de su estructura lineal una apertura frente a la geografía, al modo de corredores verdes con la misma significación que un parque de treinta o cincuenta metros. Se trataba de poder entender



Imagen 2.- Fuente: Sandra Iturriaga.

el atributo de estas líneas largas como restitutivas de una continuidad paisajística que acompaña al río a lo largo de sus riberas, y que por el mismo hecho de ser un borde, se suma a la espacialidad completa del río y su cauce. Es decir, que si por un lado el bandejón tangente al río que enfrenta al Parque Forestal tiene unas dimensiones mucho más exiguas que cualquier parque, si a los 16 metros de su ancho se le agrega la espacialidad de 40 metros que presenta el cauce del río en este tramo, entonces llega a tener una magnitud similar al Parque Providencia. No son grandes áreas verdes, no son grandes parques y sin embargo si sumamos todas estas líneas largas entre parques angostos y corredores, y agregamos el cauce del Mapocho como parte de este “parque extendido”, podemos contar con un parque metropolitano de borde río de una magnitud

equivalente a Central Park, pero con un atributo mucho más valorable en la medida que recorre un territorio mucho más extenso, conectando el paisaje urbano en su totalidad.

Dentro de este atributo de continuidad que se buscaba, se catastraron y diagnosticaron todos aquellos puntos críticos que cortaban esa continuidad, y que estaban asociados fundamentalmente a operaciones de vialidad en el borde. La ciudad ha ido creciendo, se ha ido consolidando, y las operaciones de infraestructuras viales que se construyeron en el borde río a partir de los años 60, y más recientemente aquellas producto de la Costanera Norte, en muchos casos no resultaron inofensivas. Gran parte de estos proyectos se han planificado y se siguen planificando con absoluta

autonomía de lo que ocurre en las riberas del río en términos de la continuidad oriente-poniente, abstrayendo toda componente que no sea estrictamente un criterio de vialidad.

Al final del seminario, este planteamiento plasmado en el plano realizado por los estudiantes, al cual le siguió un período de edición por un período de cuatro meses, permitió visibilizar con mucha propiedad la condición potencial del río y sus riberas, donde si antes solía hablarse del mismo aludiendo a sus contradicciones y a sus complejidades, a las situaciones informales que se emplazan en algunos sectores a lo largo de él, o a sus basurales, en este caso la representación era capaz de transformar ese diagnóstico al de un hecho urbano y geográfico ejemplar, a partir de la puesta en valor de sus preexistencias.

Si bien cuando uno se refiere a las riberas del río Mapocho, uno tiende a pensar que la normativa debiera resguardar ese espacio como un área verde pública, como un espacio abierto a la geografía y el paisaje, ocurre que una de las primeras condicionantes que contradice este hecho es la propia normativa. En la mayor parte de las comunas que aún presentaban oportunidades de consolidar parques o áreas verdes en sus bordes ribereños –tanto al oriente como al poniente– la normativa del PRMS considera una vialidad de borde tangente al borde río, haciendo primar un criterio de vialidad por sobre la consideración de esas riberas como un espacio público. Trabajar sobre esas riberas para instaurar un cicloparque ha supuesto en el tiempo un trabajo coordinado de voluntades y acuerdos con muchos actores comprometidos, que en el caso de Costanera Sur Poniente, significó resguardar para las futuras

generaciones un patrimonio público de borde río, con la posibilidad de asegurar la continuidad oriente-poniente por las riberas.

Bien, para no alargarme mucho más, me gustaría decir que cuando un arquitecto como Mario Pérez de Arce lanza hacia adelante una visión tan nítida como esta –con absoluta persistencia, si bien no está necesariamente dibujando un proyecto, está vislumbrando una forma urbana como posibilidad que muchas veces toma treinta o cuarenta años consolidarla–. A partir de lo que Mario Pérez de Arce nombraba como un Sistema de Parques integrados, nosotros nos propusimos hacer una línea, es decir, si su visión hablaba de consolidar toda la ribera como una sumatoria de parques lineales en continuidad, en un minuto dado dijimos que había que inaugurar esa dimensión de una sola vez, aunque fuera una línea, y empezamos por hacer una línea en la cual se afirme esa posibilidad de sumar más parques en el tiempo, y sobre la cual se vayan construyendo distintas posibilidades de otros ensanches.

Esta posibilidad surgía de una observación en el poniente, donde si bien hay muchos sitios eriazos sin consolidar, son áreas que a partir de septiembre empiezan a aparecer naturalmente en el borde río como “verdes”, y que se ocupan intensivamente como canchas de fútbol, zonas recreativas, etc. Se trataba por tanto de construir una línea como una condición inequívoca del borde, a partir de la cual se afirmen estas otras situaciones. De igual manera, cuando uno recorre el borde río no se requieren grandes miradores, porque su condición en sí es de mirador, incluso cuando se recorre el río, se recorren distintas altitudes, a veces hay miradores naturales que son situaciones más altas por efecto de los rellenos existentes como ocurre en

el poniente, donde se dan vistas excepcionales de contemplación al paisaje de la cordillera, como una condición que el mismo borde presenta.

Se trataba de rescatar la condición natural de “balcón urbano” que tiene el borde río, a partir de una estrategia de consolidarlo con una línea en toda la extensión de los 42K, y que se traduce en el acondicionamiento de una faja 10 a 25 metros, que contempla recorridos ciclables y peatonales al modo de una infraestructura que garantiza la ocupación del borde, desde el cual poder integrar otras zonas aledañas al modo de plazas o posibles parques que puedan ser consolidados en el tiempo.

PRINCIPALES COMPONENTES DEL CORREDOR GEOGRÁFICO MAPOCHO 42K

La propuesta se desarrolla posteriormente a partir de una serie de componentes o piezas que permiten ser integrados al corredor propuesto como parte de un sistema unitario, a pesar de lo distinto que son los tramos por donde atraviesa. Debido a que el proyecto se desarrolló basándose en una fuerte asociación con ocho municipalidades de distinta condición, se trataba de homologar aquellos criterios de diseño que fueran comunes a todos, cautelando una imagen unitaria del corredor a partir de la definición de estos componentes. Al no estar seguros al inicio del proyecto del curso que tomaría la construcción de cada tramo en las distintas comunas, se trataba de que estos componentes quedaran a disposición de cada municipio como una paleta de materiales a ser implementados por cada uno, garantizando una imagen urbana común para el corredor. Y por otro lado, debido a que los recursos son siempre escasos, se trataba

de afirmar la línea a partir de la definición de una cantidad limitada de componentes como: la arborización, carpeta asfáltica de color para la pista ciclable, diferenciada de la vía peatonal, piezas prefabricadas de hormigón para mobiliarios y soleras, iluminación, así como el sistema de señalización.

El mayor atributo de Mapocho 42K es que se postula al modo de un gran corredor verde con una dimensión geográfica, donde la espacialidad de este corredor queda definida según la arborización como uno de sus componentes fundamentales. Es decir, una gran condición arbolada que permita ir recorriendo –tanto a pie como en bicicleta– toda la ribera del río bajo la sombra, desde su condición de mirador natural, y que incluso es posible identificar como imagen urbana desde el margen opuesto del río.

Debido a que estamos insertos en un valle semidesértico –de características xerófitas– se consideró para el corredor especies de baja demanda hídrica adaptadas a nuestro clima, formalizando además el recorrido a partir de un imaginario con características de un lecho pedregoso de río con vegetación baja, que es la apariencia de nuestro torrente en muchas épocas del año, casi un parque natural en el lecho del río.

Otro de los componentes importantes era la definición del principal elemento que confina el paseo ciclable: la solera. Se trataba de definir una solera distinta a la solera tradicional usada en las ciclovías que no es apta para ello, y que a partir de su diseño basado en una pieza prefabricada de hormigón permitiera darle una dignidad y unidad al paseo ciclable. Para eso se ensayaron prototipos, los que han servido de referentes para el proceso de construcción de la obra.

Para terminar, me gustaría plantear por qué no imaginar que a partir de esta línea en el paisaje que hoy día estamos intentando llevar a cabo, imaginar un Santiago a doscientos años donde se consoliden muchas otras líneas asociadas a los cursos de agua, tanto la del Mapocho como la del Maipo, así como los canales metropolitanos que son una red de más o menos 1.500 kilómetros de extensión, por qué no imaginar un Santiago a doscientos años, si finalmente se trata de construir en conjunto una visión sobre el paisaje. ■

COMENTARIOS Y PREGUNTAS DEL PÚBLICO

Mauricio Sánchez, moderador. Antes de pasar la ronda de preguntas y para concluir esta tanda de presentaciones, un poco a modo final, quisiera agradecer a Sandra por su presentación y sobre todo por darnos esta imagen de ver la ciudad y ver sobre todo los proyectos urbanos de la ciudad en una situación temporal y no temporal de corto plazo. Normalmente estamos acostumbrados a estos proyectos del gobierno de turno, de cuatro años, de cinco años, de seis años y Sandra en este sentido muestra un proyecto bastante interesante que ella misma lo define como esta situación o línea proyectada durante el tiempo y a través no solo del tiempo a corto plazo, sino en el tiempo, a cien años, a doscientos años, que me parece interesante para tener una mirada futura de la ciudad.

La primera pregunta no está dirigida a nadie, pero dice: En cuanto a la modificación de la Ley General de Urbanismo y Construcción en su artículo 59, referente a la caducidad de utilidad pública de los parques metropolitanos –entre ellos los cerros islas– ¿qué opinión tiene el panel?

Dominique Mashini. Nosotros, cerro isla, dentro de nuestro catastro levantamos unos paños considerables, como tú dijiste la cifra eran aproximadamente 4.333 hectáreas de parque intercomunal que caducó su utilidad pública en la modificatoria que se planteó en el año 2004, o sea, caducaron el año 2009 por el hecho de que no hubo tampoco solicitud de prórroga. También estaba la posibilidad de pedir una prórroga y para

hacer efectivas las expropiaciones y consolidar en áreas verdes. Ahora yo creo que esto es parte de un problema estructural que tiene que ver justamente con lo que mencionábamos, que es empezar a planificar los espacios abiertos en conjunto y como un sistema, justamente. La caducidad es uno de los tantos problemas que también tiene que ver con concebir los potenciales terrenos de espacios abiertos que van quedando dentro de la ciudad, concebirlos de manera fragmentada y poco sostenible en el tiempo. Nosotras creemos que debe haber una planificación, tiene que haber una declaratoria de utilidad pública y empezar a integrar los proyectos, no solo a nivel municipal –como también mencionó Antonia en la presentación– que tienen presupuestos muy variados, sino a nivel central, entendiéndolo que esto, la gestión o la gestión activa sobre el territorio tiene que ser pensado a nivel local de una manera mucho más integrada de lo que plantean, lo que nos sugiere la normativa hoy.

Carolina Devoto. Nosotros como normativa local tenemos la disyuntiva de que los municipios tienen muy pocos recursos, tanto humanos como monetarios, para generar o mantener áreas verdes y la mantención de áreas verdes es carísima. La única herramienta que tienen en estos momentos los municipios para generar recursos en sus áreas verdes son las licitaciones por medio de la Ley de concesiones municipales, que es lo que hace Viña del Mar poniendo restaurantes o Vitacura poniendo restaurantes y así lo hemos visto a lo largo, en los últimos diez años que se ha hecho. Lamentablemente esos recursos no van dirigidos en forma directa a las áreas verdes, entonces restamos superficies o usos de áreas verdes, tenemos beneficios porque a lo mejor tener restaurantes u otro tipo de usos dan

beneficios, pero no van dirigidos directamente a implementar o mejorar las calidades de las áreas verdes. Entonces aparte de tener esta disyuntiva de que estamos amenazados por un mundo inmobiliario que tiene los dientes bastante afilados frente a estas trescientas y tantas y más porque ahora el 2014 se vencen otras áreas, tenemos el problema de tener un gobierno local muy atado de manos para hacer las cosas y creo que ahí es donde nosotros tenemos que mirar el tema y tener presente lo que está pasando.

Mauricio Sánchez. Siguiendo pregunta ¿cómo afecta la actividad geológica al desarrollo del paisaje?, pregunta abierta.

Paula Aguirre. Yo creo que la actividad geológica a lo largo de la cordillera la podemos ver en la presencia de volcán, en la presencia de una sucesión de termas a lo largo de todo el territorio de Chile. Una consecuencia que tenemos más visible y directa es la presencia de toda esta cantidad de nutrientes y toda la fertilidad que tienen los ríos que se encuentran próximos a la cordillera de los Andes.

Sandra Iturriaga. La pregunta atañe al tema que el paisaje está en constante transformación, es decir, cuando uno lo aborda desde la geología o la ecología, uno no habla nunca de un paisaje como algo estático, de hecho, en algún momento en el proyecto tuvimos una conversación con un ingeniero hidráulico, que es un gran conocedor del río Mapocho, y él decía, finalmente esto no es más que la derivada de una de las cordilleras más jóvenes que existen en el mundo, que por lo tanto está permanentemente transformando el cauce y el lecho del río a unos niveles que quizás no queremos ver, no es un paisaje estático, y no lo podemos ver como tal. De hecho, la

consecuencia de las piedras que arrastra el lecho y la erosión que eso produce, finalmente son componentes que hay que considerar cuando uno quiere operar sobre ese paisaje.

Mauricio Sánchez. ¿Cuál cree que es el principal factor que impide la falta de regulación o consolidación de las áreas verdes?, este impedimento principal en la gestión para el desarrollo de proyectos paisajísticos que rescaten bordes hidrográficos.

Sandra Iturriaga. Efectivamente es un tema muy importante. Nosotros estamos en este minuto abordando un proyecto sobre un área urbana que ha sido fuertemente intervenida en sus bordes por años, y que ha tenido un proceso de transformación importante carente de esa regulación y carente de esa planificación. Por eso cuando yo nombraba que había doscientos o más proyectos en los últimos veinte años sobre el río que no habían tenido un correlato en el espacio físico, era justamente porque en parte esto era una especie de cité, es decir, una sumatoria de desregulaciones sobre el borde que impedía poder constituir un paisaje en continuidad. Solo liberar eso, solo despejar el terreno donde poner algo, te lleva años, es decir, lo dificulta mucho si no existe una planificación previa. Por eso creo que es absolutamente necesario para el futuro poder pensar el río Mapocho y sus riberas en toda aquella extensión que aún no es área urbana, pero donde ya sin embargo el PRMS 100 está operando sobre la comuna de Pudahuel, es decir, sobre bordes no consolidados que probablemente no tienen una adecuada regulación. Si bien esta modificación al Plan regulador en algo considera esos bordes como áreas verdes, se requiere una concepción más integrada, no basta con decir que sean 30 metros

de una línea paralela a un borde para decir que asegura algo, sino que ver efectivamente cuál es el paisaje que está en esos bordes. Creo que es muy pertinente la pregunta en torno a cuál es el desafío que tenemos como ciudad, donde junto con el rol que cumplen las políticas públicas, todos deberíamos poder contribuir a una mejor comprensión de ese paisaje como una condición identitaria de nuestra ciudad.

Mauricio Sánchez. Siguiente, ¿cómo podemos proteger el horizonte de 360 grados desde el cerro Santa Lucía que está siendo tapado por edificios?

Paula Aguirre. Yo creo que con la normativa; ahí está la clave. Creo que ya no existe la situación de esas imágenes que veíamos del cerro de Vicuña Mackenna con un Santiago de uno o dos pisos y el cerro de fondo, como el protagonista, es algo que ya no tenemos, sin embargo todavía hay ciertos puntos en que lo podemos minar. Creo que ya no fue protegido y si se tienen que tomar medidas, tienen que ver con los planes reguladores y con la forma en que se trabaja la ciudad de una manera un poco más holística, en el que se consideren como todas las variables a la hora de planificar el paisaje y no de manera disgregada pensando que algunos estamos planificando la vivienda, otros estamos planificando el comercio y otros estamos planificando las áreas destinadas al paisaje en la ciudad.

Dominique Mashini. Yo también creo que es con normativa. Hoy en día los incentivos al desarrollo inmobiliario son abstractos, indiferentes a las particularidades del territorio, vemos muchos incentivos para permitir aumentar las construcciones, tenemos una

serie de instrumentos que van permitiendo que muchas veces puedan aumentar las alturas, sin tener consideraciones por las particularidades del paisaje y las vistas y eso es un problema y otro desafío que tiene que empezar a considerar la planificación urbana y sobre todo los incentivos y los mecanismos.

Antonia Besa. Y una vuelta también a los sistemas naturales, a lo inicial a lo que mostramos en nuestra presentación que son los corredores, los ríos, lo que existe, las áreas verdes, la cordillera, los cerros, tomarlas en la planificación y complementarlas unas con otras, no dejarlas de lado, siempre se dejan de lado.

Carolina Devoto. Yo creo que lo más importante frente al paisaje es planificar en escalas distintas, si no nos pasa que un municipio como Providencia, aprueba un Costanera Center y nos afecta a toda la ciudad, porque el Costanera Center por ejemplo nos cambió el paisaje a todos y eso demuestra que un elemento arquitectónico puede tener una implicancia tan grande a nivel regional, porque casi ya ni siquiera es a nivel intercomunal.

Mauricio Sánchez. Siguiente, ¿por qué el cerro Blanco y el cerro Renca no han sido convertidos en jardines públicos y parques al igual que sus cerros vecinos del San Cristóbal, Santa Lucía y últimamente el Chena?

Antonia Besa. Porque la mantención de un área verde es carísima y los municipios no tienen los recursos para hacerlo, entonces es tan sencillo como eso. Porque no hay una regulación desde arriba centralizada que permita que eso sea realidad, hay partes del cerro Blanco que sí están consolidadas —no es el cerro en su totalidad—,

pero sí es una superficie menor que es parte del parque Metropolitano y que por lo tanto tienen los fondos de este parque, pero hay muchos otros cerros que no lo son y por lo tanto no tienen recursos para mantenerse.

Carolina Devoto. Falta agua también. El cerro Renca, por ejemplo, no tiene agua. Habría que hacer circuitos de agua, por ejemplo el cerro San Cristóbal tiene canales que van entre medio del cerro y tiene estanques de acumulación porque todo el cerro se riega. Ese es el problema, los recursos de agua que nos limitan. Pero eso no significa que uno no pueda diseñar paisaje, significa que debemos cambiar la idea de vegetación que nosotros estamos acostumbrados, el pasto verde fosforescente y los árboles, eso es irreal para muchas zonas. Tenemos que acostumbrarnos a ser por ejemplo como la gente de Buenos Aires, la gente de Córdoba, que tienen una época del año en que el pasto está café, el pasto está café y todo el mundo sigue viviendo con el pasto café y no hay reclamos ciudadanos frente a eso. Hay municipios en este país que gastan en enero alrededor de veinticinco, treinta millones de pesos en agua potable regando sus áreas verdes, eso es mucho, no es sustentable, eso no sustenta a nadie.

Dominique Mashini. Claro, yo creo que es relevante un manejo del riego y del uso de las aguas. También yo creo que hay que empezar a entender y empezar a valorar este recurso. Por eso nosotros hicimos mucho hincapié en la mirada, en empezar a mirar nuestro paisaje xerófito y valorarlo y darnos cuenta de que finalmente ese es el paisaje que debemos potenciar y es el más sostenible, por lo menos para nuestros cerros que también tienen el desafío de la pendiente sobre todo en términos de riego.

Antonia Besa. Un cambio de mentalidad a futuro, darse cuenta de que el Santa Lucía y el San Cristóbal no son los parques del futuro para nuestra ciudad, eso no se va a replicar porque no están los recursos. Hay que ver los parques de otra manera y también hay un incentivo en la creatividad en darse cuenta de que hay parques duros que sí, con un buen diseño, sí pueden ser muy agradables y tanto como un área verde.

Dominique Mashini. Y es justamente también la supervivencia de muchos cerros y muchos parques; dependen también del grado de conectividad y de continuidad que tengan respecto del resto de su matriz o sistema ecológico, en ese sentido también es importante pensar que es una integralidad cuando uno tiene que gestionar sobre áreas verdes.

Mauricio Sánchez. Para Sandra, ¿cuándo va a estar listo el Mapocho 42K?

Sandra Iturriaga. Si dependiera de uno, imagínense. Cuando partimos según el planteamiento de Mario Pérez de Arce –cuando todavía ni siquiera era un proyecto– partimos con la idea de persistir en que se llevara a cabo al menos una línea, es decir, una línea lo más continua posible a lo largo de los 42K, no aspirábamos a mucho más. Ya que se esté haciendo eso –porque hay tres tramos licitándose en este minuto, y deberían estar licitados a fin de año otros tres más– nos parece que cumple por lo menos con una primera etapa de consolidación.

Mauricio Sánchez. Para Carolina, en educación, ¿cómo enseñar a conocer el medio, es mejor separar asignaturas de Historia y de Geografía para una buena educación?, se habla mucho de la

ciudad, ¿Qué pasa con la periferia de la ciudad, con la presión urbanística, social, paisajística?

Carolina Devoto. A ver ahí hay hartos puntos. Hay experiencias fantásticas en otros países que están enseñando matemáticas a través del medio, por ejemplo Australia tiene desde los cursos de prekínder, incluso jardín infantil, como objetivo que los niños empiezan a conocer el medio y a conocer su entorno con esta experiencia de vivir su barrio, de conocer a su gente, de aprender matemáticas contando flores, siendo muy simple dentro de la explicación. Pero realmente hay una cantidad de bibliografía relacionada con niños y ciudad, mucha, desde cómo un padre puede enseñarle a un niño a conocer la ciudad y valorizar cada uno de los elementos y la otra parte era frente a la periferia. Creo que los niños de periferia y los niños que viven en áreas rurales de nuestro país tienen suerte, porque su forma de vida y su entorno generalmente, por ejemplo en las zonas agrícolas, los niños crecen vinculados a su entorno y a apreciar el medio, porque viven de eso en general, a medida que eso se va portando es más difícil, los niños de las ciudades tienen una disociación mucho más grande frente a lo que son los medios naturales, culturales. No entienden mucho, ellos se limitan a un contexto muy cerradito, la cantidad de estos dibujos que yo les presenté que son adentro de su casa, es impresionante, es decir, su entorno son las cuatro paredes, entonces los niños que viven en ruralidad por ejemplo, que asisten a colegios donde hay más actividades rurales, aprecian mucho más los temas básicos frente a su calidad de vida.

Mauricio Sánchez. La siguiente dice, ¿existe alguna propuesta concreta para contar con más y mejores parques y plazas verdes?, no como las plazas de Ravinet en sectores urbanos. Y está

asociado a la educación, dice que ¿por qué los colegios y los establecimientos educacionales no cuentan en su mayoría con áreas verdes de calidad?

Carolina Devoto. En el tema de las áreas verdes, como en todo, hay un tema monetario incluido en eso. Pero por ejemplo en el tema de los colegios en relación con las áreas verdes, hay unas experiencias muy interesantes frente a lo que es la agricultura urbana, que también es parte de esto. Lamentablemente uno piensa que los colegios pueden ser una buena ancla para desarrollar esas actividades, pero los colegios no tienen el equipo necesario para hacerlo, los niños no tienen las horas necesarias para mantener estos huertos urbanos porque tienen que estudiar matemáticas, historia, etc. Entonces tienen pocas horas para realmente desarrollar un buen huerto y tienen la problemática del vínculo con los papás o con las familias porque los papás trabajan y por supuesto el colegio a las siete de la tarde está cerrado y los fines de semana también. Entonces hay muchas experiencias en relación con los huertos urbanos en los colegios que no están resultando por eso, porque no está la capacidad de abrir el colegio durante las horas que la familia podría acceder. Entonces la verdad es que la calidad de los parques también hay que mirarlo al revés, cómo integramos los colegios a estas áreas verdes que están consolidadas o consolidar áreas verdes vinculadas a los colegios, más que de cerrarnos.

Paula Aguirre. Respecto del tema de gestión y administración, yo sé –y que se lanzó hace poco– este proyecto de muchos parques para el año 2015 y se está gestionando una división de parques dentro del Ministerio de la Vivienda y Urbanismo que es algo así como una ampliación de las facultades de lo que era antiguamente el

Parque Metropolitano –que nació para hacerse cargo del cerro San Cristóbal particularmente–, pero que después con el tiempo también fueron adquiriendo terrenos en el cerro Renca, en el Chena y tiene a su cargo una serie de áreas verdes dentro de Santiago. En realidad lo que se está tratando de hacer es una especie como de ampliación de las facultades para que en el fondo todos los parques queden centralizados en esta división, pero yo sé que es algo que está en proceso y que todavía no se ha consolidado.

Sandra Iturriaga. Se trataría de pensar la concepción de áreas verdes: cuando yo mostré esa última imagen de estas líneas recorriendo unas ciertas trazas de Santiago, donde muchas de ellas coexisten con canales metropolitanos, en el fondo uno está diciendo que esa condición de paisaje se construye como sistemas de corredores, es decir, no necesariamente como parques de grandes dimensiones. Probablemente sea muy deseable ver como en una ciudad como São Paulo –que tiene indicadores parecidos a Chile en cuanto a m² por habitante–, hay grandes parques que funcionan con condiciones climáticas muy distintas, parques de enormes dimensiones y usos como el Parque Ibirapuera. Sin embargo en Santiago –que es un paisaje de seco, esta condición de áreas verdes se podría asociar mucho más a otro componente como son sus cursos de agua, al modo de grandes corredores lineales, los que requieren baja mantención porque tienen poco ancho, son situaciones más bien arboladas, de sombra que uno puede recorrer, es decir, áreas verdes asociadas a sistemas de movilidad lenta –no digo necesariamente bicicleta– es decir, paseos peatonales, etc. Esto es el orden natural que tiene el campo, donde hay un canal, hay un árbol y hay un camino, y si uno lograra

realmente constituir una política pública en torno a este sistema –porque básicamente es un sistema– contaríamos con una red de casi 1.500 kilómetros de corredores verdes. Si calculamos por ejemplo que cada uno de estos corredores tiene diez metros de ancho, conformarían la misma superficie de lo que se calcula al 2020 como proporción de áreas verdes que se requiere construir. Porque esa misma proporción en áreas verdes de parque es muy difícil que llegue a consolidarse, justamente por lo caro de la mantención, es decir, si bien hay un Plan de áreas verdes metropolitano desde hace muchísimos años, que nace de ese gran paraguas para el cuidado del medio ambiente como es el Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica para Santiago (PPDA), pero que nunca ha llegado a consolidarse porque mantener esa gran proporción de áreas verdes es muy caro.

Paula Aguirre. Y ahí yo quería agregar que por eso me parece súper relevante trasladar la discusión desde el área verde al paisaje urbano, porque en realidad se puedan consolidar proyectos de paisaje que no sean necesariamente tan verdes.

Antonia Besa. Y en ese caso, los cerros están. Por ejemplo, Senderos de Chile también están trabajando en los cerros y ya dejaron de hacer infraestructura porque era muy caro y no podían mantenerla. Ahora están enfocados plenamente en hacer programas de apropiación de los cerros y llevan a gente y cuentan historias, así hacen que la gente los sienta propios, que haya cierta identidad. Nosotros como organización también estamos un poco en la misma línea de antes de hacer nada, sabemos que es muy difícil, sabemos que va a tomar quizás 40 años, no lo sé, pero es difícil apropiarse, educar, mostrar a la gente que

los cerros están y así como los ríos y todos los sistemas naturales para que de abajo haya una identidad y lo exijan también como parte de sus sistemas verdes.

Mauricio Sánchez. La última pregunta dice, en el contexto que el paisaje es interdisciplinario, ¿Es posible una educación urbana?

Carolina Devoto. La educación urbana debería existir, es decir, nosotros no sacamos nada con estar aquí en esta mesa y pensar en proyectos si después a la semana nos van a robar los basureros o nos van a romper los árboles. Yo creo que todas hemos tenido experiencias donde uno ha trabajado muchísimo y a la semana tenemos un grafiti o algo, es decir, la educación tiene que ser pensando que nosotros estamos generando bienes públicos y es de todos nosotros, sino estamos “fritos” como sociedad. Tenemos una cultura que es muy compleja frente a eso, muy muy compleja, yo tengo miles, miles de historias frente a lo que es la construcción de áreas verdes que están vinculadas a robos, a daños y más que nada daños. Ahora, yo creo que hay un tema que nosotros no hemos hablado –pero creo que todas estamos de acuerdo– en otros países ya se habla del urbanismo verde, de la planificación verde, que no es solamente áreas verdes, que estamos hablando de un desarrollo mucho mayor frente a cómo consolidamos la ciudad y yo creo que eso es básico frente a la educación primaria, secundaria y universitaria.

Paula Aguirre. Yo creo que la participación ciudadana también es algo que aporta bastante para que la gente sienta y se haga partícipe de los espacios que se están construyendo, y me refiero a la participación ciudadana no desde preguntarles si quieren el parque o no como se suele hacer

acá, sino de integrarlos en el proceso de diseño y en el proceso de construcción, que es lo que está haciendo un poco la fundación “Mi Parque”, en donde en realidad ellos toman sitios que están deteriorados, en general los que ponen los recursos son mediante compensaciones, empresas y finalmente los que construyen y deciden cómo se va a ejecutar esto son los mismos vecinos del lugar y por lo mismo lo tienden a cuidar mucho mejor.

Sandra Iturriaga. Una cosa importante es que finalmente, más que hacer esfuerzos desmesurados por transformar nuestro paisaje, primero hay que comprenderlo. Sin duda la educación urbana apunta a ese sesgo, es decir, hasta qué punto somos realmente conocedores de lo que existe, de nuestras condiciones, cualidades y atributos que la ciudad tiene. Probablemente si uno le pregunta a un adolescente hoy día el nombre de los cerros más cercanos que tiene de su casa por ejemplo, no los conoce.

Mauricio Sánchez. Yo les quiero hacer una pregunta. Antes de venir y como era un tema bastante urbano, yo no soy erudito en el tema urbano, por eso me dediqué a leer un poco los proyectos que hizo la Universidad Católica de Valparaíso. Llegué al proyecto que hizo de la Avenida del Mar en el año 54 que estaba Arturo Baeza, Alberto Cruz y el Instituto de Arquitectura y ahí recogí un poco los objetivos de este proyecto que era: ser consecuente con el destino marítimo de la ciudad y toma detalles muy relacionados con la temática de este paisaje urbano y dice “cuidado con sus orillas naturales”, o sea, si uno lo asemeja a estos cerros islas o de los bordes naturales, accesibilidad y disfrute al público del patrimonio, en este caso de sus playas, en este caso de su paisaje y ahí entra la siguiente pregunta, en su opinión ¿cuál ha

sido la falta o el error que se ha cometido en la planificación de las ciudades? Esta seguidilla de planos reguladores que ha sido como una suerte de fiebre, de fiebre por querer regular todas las ciudades y que por una parte se regula, pero por otra los mismos ciudadanos se dan cuenta de que está mal regulado, que hay una serie de errores y empiezan estas manifestaciones urbanas porque me están destruyendo un poco la ciudad, porque me están construyendo un edificio al lado de un lugar que era mucho más grato, que era un lugar de esparcimiento para mis hijos, etc. Un poco una pregunta abierta de ¿cuál es su diagnóstico frente a esta situación que está pasando?

Sandra Iturriaga. Yo lo resumiría en decir hasta qué punto la planificación se vuelve una oportunidad para integrar una matriz urbana con una matriz geográfica y de paisaje. Si uno no disociara –porque lo disociamos incluso disciplinadamente cuando hablamos de paisajistas, de arquitectos, de urbanistas–, es decir, si uno de una vez por todas terminara de disociar esa fuerte componente que nos rodea que llamamos ciudad, con su medio ambiente y paisaje, y lo integráramos realmente como un orden a planificar o proyectar, yo creo que sería bien distinto a como hoy día nos estamos preguntando estos componentes por separado en la planificación.

Y las cosas tienen mucho que ver con cómo lo representamos. Muchas veces cómo vemos las cosas es como las representamos y viceversa: basta con que uno vea a la escala en que se asumen las decisiones del Plan Regulador, el río Mapocho tiene como 2 mm, es decir, es imposible hablar de sus riberas con propiedad. De hecho, una línea de vialidad sobre esa escala tiene más importancia que el río o cualquier

condición geográfica o de paisaje, porque trazar una línea de vialidad no cuesta demasiado en un plano 1:25.000. Esa representación permea el modo en que terminamos viendo las cosas, y tal como lo vemos es lo que representamos. Debíamos poder usar otros instrumentos de representación para la regulación, que nos permitan plasmar la visión que tenemos de la ciudad.

Carolina Devoto. Yo estoy totalmente de acuerdo con lo dicho aquí. Pero tengo otra cosa, nosotros como gestores también del paisaje tenemos un problema y no es un problema a lo mejor de nosotros como profesionales, pero del entorno con que se mueven los proyectos, o sea estoy hablando de los proyectos en sí que es el hacer las cosas desde. Y a veces fallamos mucho porque hacemos cosas que no, que es como el maquillaje general pero no nos preocupamos de la parte sistémica, de la parte integral y ahí me estoy enfocando al tema geográfico, a temas antrópicos, sociales, culturales, etc. Creo que nos falta eso, nos falta tomarnos a veces esta cosa dentro de la complejidad que significa generar proyectos.

Dominique Mashini. Yo también me quiero sumar a estos comentarios. Creo que justamente el tema paisaje, y que es el título de este seminario, de esta parte del seminario, refiere a cierto grado de complejidad que –como nosotros ya lo mencionamos en la presentación– empezamos a entender que se compone por distintas capas. No estamos hablando solamente de las capas verdes, los cerros, sino los cerros como sobreviven a partir de la consolidación también de sus corredores, los corredores que los conectan, de qué manera también se habitan estos espacios, que empiezan a aparecer distintas capas de estratos, o sea, estratificaciones

sociales, culturales, el tipo de carga simbólica que tienen los espacios naturales y así, de alguna manera, empezar a entender de que esto empieza a configurar una matriz que no se limita a componentes aislados, justamente el mosaico ecológico –que son las principales luces que da la ecología del paisaje– es entender el paisaje como una matriz compleja que está inmerso dentro de las ciudades y debiera estar incorporado en la normativa también como parte del desarrollo urbano y no excluido. Tampoco una normativa que tienda a segregar los usos y de alguna manera a referirse a usos exclusivamente residenciales o exclusivamente industriales o áreas excluidas del desarrollo urbano, sino también empezar a entender cuáles son las propuestas que debiera incentivar la planificación sobre una política, sobre los espacios abiertos. En otros países ya están refiriéndose normativamente al conjunto de componentes del paisaje, cómo la planificación de los espacios abiertos en estrategias macro de conservación. Todavía creo que las visiones y las intenciones son muy aisladas y dentro de su aislación también se mantienen más vulnerables y mucho más fáciles de sucumbir frente al desarrollo del tejido construido, que de todas maneras es un escenario territorial mucho más sólido, mucho más fuerte que los espacios abiertos hoy en día.

Mauricio Sánchez. Voy a leer un comentario de un auditor. Dice: “Las felicito a todas, fue una exposición muy esperanzadora, muchas gracias”. ■

ORGANIZAN

dibam
DIRECCIÓN DE BIBLIOTECAS
ARCHIVOS Y MUSEOS



CMN | CONSEJO DE
MONUMENTOS
NACIONALES DE CHILE

 **fau**
UNIVERSIDAD DE CHILE
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO


FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO
Y ESTUDIOS URBANOS
PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CHILE


CENTRO DEL PATRIMONIO
PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CHILE

COLABORAN

udp FACULTAD DE
ARQUITECTURA, ARTE Y DISEÑO

¿QUÉ ENTENDEMOS POR POLÍTICA URBANA Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA?

SANTIAGO Y SU ENTORNO GEOGRÁFICO, ¿CONFLICTO O BENEFICIO?

MOVILIDAD EN CRISIS, ¿CÓMO LO SOLUCIONAMOS?

SANTIAGO, ¿UNA CIUDAD SIN PAISAJE?

Estas preguntas en torno a nuestra principal urbe fueron el foco de discusión del II Seminario Santiago, desde la ciudad de Benjamín Vicuña Mackenna a los desafíos del siglo XXI, donde un destacado grupo de especialistas y ciudadanos fueron convocados a reflexionar y conversar acerca de la ciudad que tenemos, pero también la que queremos. Se analizó nuevamente el desarrollo social, económico y político de nuestra capital revisando temas que nos vinculan al plan de Benjamín Vicuña Mackenna mediante temáticas relacionadas con participación ciudadana, paisaje geográfico y movilidad, con un único objetivo: continuar participando del proyecto de ciudad en el que queremos vivir. Se presentaron en esta oportunidad expositores como las académicas María Isabel Pavez y Carolina Devoto; el arquitecto Bernardo Valdés; el ingeniero Leonardo Basso; y los representantes ciudadanos Marcelo Martínez, Lake Sagaris y Alfredo Rodríguez.

