



ca

ciudad/arquitectura

114



4500

Automóviles, un fluido arquitectónico

TEMA CENTRAL: Autos, Fachadas de la Metrópolis - Peajes Urbanos, un nuevo feudalismo - Tarifación del permiso de circulación - Lenguaje del diseño automotriz

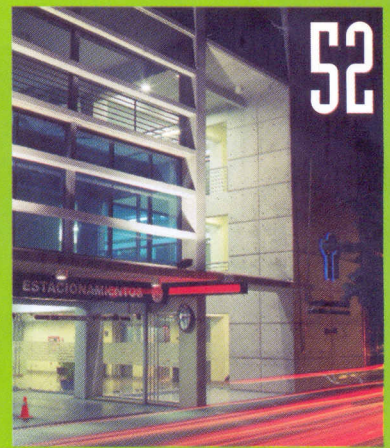
ARQUITECTURA: Edificio Autopista Central - Urgencia Escolar Clínica Alemana - Centro Médico Clínica Universidad Católica - **TECNOLOGÍA:** Luminotecnia



17



68



Índice

52

5 Editorial

6 Cartas

8 Libros

10 Empresas

12 Taller digital
Estándares CAD

14 Bienal

Patricio Schmidt, presidente de la próxima Bienal, analiza el encuentro y lanza el desafío de convertirlo en una plataforma de reflexión e influencia

16 Tema central

Metrópolis, un fluido de automóviles

17 Movilismo urbano

Autos particulares, la dimensión temporal de la vivienda. Peajes urbanos, un nuevo feudalismo

20 Autotectura

La arquitectura de la relatividad

22 Santiago futuro

Una mirada a los proyectos en ejecución: Autopistas, Metro y Transantiago

26 Debate profesional
Hace 50 años propusimos bien lo que se está haciendo mal

María Isabel Pavez, Alberto García Huidobro, Pablo Allard y Gustavo Munizaga discuten sobre las políticas urbanas de transporte

32 Entrevista

Germán Bannen: "Creemos que lo más grande es lo mejor"

34 Opiniones

- Igor Rosenmann: "La ghetización de Santiago"
- Rodrigo Ampuero: "Auto, déjalo vu"

36 La Ville Savoie

La última Maison Citrohan
- Jonás Figueroa

38 Internacional

Bogotá, la ciudad para ser feliz
- Felipe González-Pacheco

42 Transporte urbano

- Estaciones Nueva Línea 4 del Metro

44 Arquitectura

- Edificio Corporativo Autopisa Central, Proyectos Corporativos

48 - Urgencia Escolar Clínica Alemana, Gustavo Greene W.; Marcela Quilodrán

52 - Centro Médico Clínica Universidad Católica- Lira 85, Figueroa Arquitectos

56 Mundo universitario

Una mirada al taller que dirige Jorge Lobos en la Universidad de Chile

58 Vitrina

Obras recientes

66 Gestión

Reflexiones respecto del autoencargo
- Gonzalo Martínez

68 Tecnología

Una mirada a las posibilidades que existen hoy dentro del campo de la iluminación. Piero Mazzarini
- 4 obras donde se destaca su uso

76 Patrimonio

La Inconclusa de Neruda. La historia de la más desconocida de las casas del poeta, la Manquel. En los cerros de Lo Curro el ganador del Nobel decidió erigir la morada que lo recibiría en sus últimos días, Miguel Laborde

78 Pensamiento contemporáneo

Entrevista con Gastón Soubllette. El profesor nos guía a través del mundo nerudiano y nos acerca a la visión que el poeta tenía sobre la ciudad y el habitar

Revista CA
Ciudad Arquitectura

Consejo editor:

José Covacevic
Mireya Danilo
Christian De Groot C.
María Olga Delpiano
Jonás Figueroa S.
Alberto García-Huidobro
Guillermo Hevia
Miguel Laborde
Alfredo Rodríguez A.
José Ramón Ugarte G.

Director:

Andrés Weil P.

Portada: Citroën C3
Por Patricio Amunátegui

Edición y producción de
arquitectura:

Yunleng Sánchez H.

Editor periodístico:

Federico Willoughby O.

Colaboradores:

María José Álvarez/ periodista
Gonzalo Argandoña/ periodista
Pablo Calvo/ arquitecto
Alejandra Celedón/ arquitecta
Rodrigo De la Paz/ periodista
Pablo Hidalgo/ arquitecto
María Luisa Gili/ periodista
Romina Mardones/ arquitecta
Bárbara Mayer/ periodista
Juan Pablo Morales/ estudiante arq.
Francisco Ortega/ periodista
Carolina Soto/ arquitecta

Diseño:

Grupo Contemporáneo
Isidora Goyenechea 3356, of. 21,
El Golf, Las Condes
Fono: 2320414
Contacto:
agencia@grupocontemporaneo.cl

Director creativo:

Jaime García Morellán

Diseñadora:

M. Isabel Balbontin L.

Fotografía:

Patricio Amunátegui
Diego Bernales
Vivian Pelaez

Asesor Fotográfico:

Guy Wenborne

Corrector de estilo:

Pedro Soto

Jefe comercial:

Rodrigo González

Ejecutivos de venta

Alejandra Castillo
Paula Barra

Edición y Producción:

Publicaciones Lo Castillo
Pérez Valenzuela 1620,
Providencia, Santiago
Fono: 7514800

Impresor:

Morgan Impresore

Representante legal:

José Ramón Ugarte G.

Directorio Colegio de
Arquitectos:

Presidente nacional:
José Ramón Ugarte G.

Vicepresidente:

Juan Sabbagh P.

Vicepresidenta:

Verónica Amaral P.

Secretario general:

Francesca Clandestino G.

Director tesorero:

Guillermo Hevia H.

Past president:

Isabel Tuca G.

Directores nacionales:

Jadille Baza A.
Gian Piero Cherubini Z.
Nelson Morgado L.
Marcos Araya R.

Gerente general:

Francis Pfenniger B.

Reserva de espacios
publicitarios y suscripciones:

(56-2) 751 4852
Fax: (56-2) 751 4853
E-mail: revista.ca@plc.cl

Página web:

www.revista-ca.cl

Publicación del Colegio de
Arquitectos de Chile A.G.

Debate de urbanistas**“Hace 50 años propusimos bien lo que hoy se está haciendo...mal”**

- Duros para criticar las políticas territoriales y para autocriticar la profesión resultaron los participantes en esta discusión
- Repasaron la época de gloria de los años 60, el legado de los formadores de esa generación, los errores de la UP y del Gobierno Militar y el actual rol del mercado en la ciudad
- Discutieron sobre la necesidad de superar ciertas carencias para lograr un desarrollo armónico en Santiago

✦ María Olga Delpiano
Periodista PUC

✦ Barbara Mayer
Periodista UDP

La arquitectura y el urbanismo generan los lugares donde transcurre la vida de las personas. Producen el mundo físico en el que estamos inmersos; esa obra de arte colectivo que son las ciudades.

Sin embargo, los arquitectos y urbanistas parecen haber perdido su posición del pasado en este objetivo. Su formación parece haberse quedado atrás respecto de las urgencias de las necesidades y de las velocidades de nuestro tiempo, y por otra parte, muchos otros actores forman parte de las nuevas mesas de trabajo y negociación.

¿Qué pasó? ¿Las medidas que se adoptaron para hacer más creativo y participativo el proceso de hacer ciudad tomaron caminos desviados y terminaron desbaratándolo todo?

Sobre esto conversamos con cuatro urbanistas: María Isabel Pavez, fundadora de la “Revista de Urbanismo”, con estudios de post grado en las Universidades de París y Politécnica de Madrid; Alberto García Huidobro, miembro del Comité de Urbanismo del Colegio de Arquitectos; Pablo Allard, considerado uno de los “nuevos urbanistas”, arquitecto PUC con estudios de post grado en Harvard y Gustavo Munizaga, Magister en Arquitectura y Diseño Urbano de la Universidad de Harvard y actual profesor en la U. Diego Portales.

• **¿Chile tuvo alguna vez una razonable planificación urbana?**

Sorpresivamente, los cuatro coinciden en su apreciación. Y analizan lo que pareció ser un período de gloria, entre 1958/60, años de las aprobaciones técnica y oficial de los planes de Santiago, y 1975, cuando se inauguró el Metro de Santiago, como parte de un Plan de Transporte de 1968 coordinado con dichos planes.

“En el pasado las obras mayores de carácter civil estaban en manos del Ministerio de Obras Públicas. El gobierno de Frei Montalva creó el Ministerio de Vivienda y Urbanismo y Odeplán, que tenía el rol de planificar la labor de ambas entidades. Las corporaciones eran mixtas, con la legislación más completa que ha tenido una institución pública en la historia de Chile. Se trabajó con un grupo muy calificado”, afirma Gustavo Munizaga. Eran tiempos en que el MOP, luego MINVU, ODEPLAN, la CORFO, la CORVI, la CORMU, los municipios, intendencias y universidades compartían las decisiones y acciones concretas del desarrollo urbano y regional del país.

En ese período, dicen los panelistas, se dio un debate enriquecedor.

En el antiguo MOP había principalmente profesionales de la Universidad de Chile, luego desde 1965, en el Ministerio de Vivienda se contrató mayormente gente de la Católica, que no tenía ninguna experiencia en el sector público. Las posturas estaban divididas, la pugna era muy grande: la Universidad de Chile, laica, masona, rígida en su concepción de la arquitectura pública; la Universidad Católica, que hasta entonces estaba más dedicada a formar diseñadores, profesionales vinculados a lo privado, cambia su concepto sobre lo público: se lo deja de mirar en menos y se lo entiende como un compromiso con la sociedad. Estos jóvenes, de ambas universidades, se plantean ante un país nuevo y, además, empiezan a recibir la influencia de los primeros

egresados que vuelven con postgrados del extranjero.

El Plan Regulador de Santiago de 1958/60 se asocia al seminario más importante que se hizo en el siglo XX con respecto a Urbanismo en este país: el Seminario del Gran Santiago (1957-58). “Estaban representados todos los organismos públicos y privados relevantes, profesionales de todas las carreras universitarias. Había una voluntad muy grande de integrar todos los aspectos”, dice Munizaga. Se acompañó de exposiciones en la Universidad de Chile en la cual participan también la Universidad Católica y la Católica de Valparaíso.

• **¿Dio algunos frutos ese Seminario?**

Pablo Allard sale en su defensa: “A partir de lo que allí surgió, una manera de mirar la región en su totalidad, se empezaron a desarrollar obras de infraestructura como la Norte Sur, todas las rotondas, el anillo Vespucio y el Metro de Santiago, además de las avenidas y bulevares”.

María Isabel Pavez señala: “A mí me parece que en ese Seminario decantó el esfuerzo de 20 años de difusión de conceptos para la comprensión de Santiago como una intercomuna, y de esta última en su relación con la región, que había realizado principalmente Muñoz Maluschka partir de sus estudios y transferencias culturales desde Alemania. Muñoz propuso en 1936 (al asumir la jefatura de la Sección de Urbanismo nacional), el primer plan intercomunal para Santiago, aunque aún este instrumento no existía legalmente. En ese proyecto trazó la Circunvalación Américo Vespucio casi igual al trazado actual; en 1953, logró con la colaboración del alemán Kurt Brüning, la ley que reconoció los escalones territoriales de la planificación en Chile, y la que creó la «Dirección de Planeamiento». La tercera ley lograda por él en 1953 fue la que creó la CORVI. También a comienzos de los años 1950, Juan Honold y su equipo de compañeros en la Universidad de Chile, comenzaron a preparar parte de lo que luego sería el expediente urbano que sirvió de base al Proyecto Regulador Intercomunal de Santiago. Por otra parte, en 1954-58 se estudió una regionalización de Chile para una planificación urbana y regional coordinadas, en ello trabajaron Amador Brieva y Ventura González. De manera que se constata todo un movimiento de importancia nacional para sentar las bases de la planificación y de los proyectos coordinados aprobados desde 1960 con la participación también del urbanista Juan Parrochia. Luego de ello se dispuso los proyectos específicos derivados, y que este último llevó a cabo con sus equipos del MOP en lo referido a vialidad y Metro”.

La importancia de los arquitectos en los procesos de modernización y toma de decisiones

“En esos tiempos los arquitectos estaban en todos los cargos altos de las instituciones del Estado, los arquitectos urbanistas eran pocos pero estaban bien preparados y se encontraban también en las universidades”, agrega M. Isabel Pavez. “Primer Brunner

y Oyarzún formaron gente en Diseño y Planificación Urbana. Luego la contratación, en 1947, de profesores paralelos de Urbanismo en la U. de Chile, y antagónicos como lo fueron Muñoz Maluschka y Enrique Gebhard. El primero comunicando la escuela de Baja Sajonia del ordenamiento territorial y discutiendo varios de los principios doctrinarios del M.M., y el segundo, difundiendo apasionadamente los postulados de Le Corbusier". Ya en los años 1930, Muñoz advertía, sobre el impacto del incremento de la velocidad de los medios de transporte en la ciudad y en la región. "Si hay algo que los arquitectos urbanistas de esos tiempos instauraron fue la visión de la vialidad y el transporte como principios ordenadores del territorio y no como lo veían -y aún lo ven muchos los ingenieros- la necesaria aplicación de innovaciones tecnológicas en el proceso de modernización de un país". Muñoz también les pedía en los años 1930 a los municipios con problemas compartidos que se asociaran, sumando fuerzas para pelear por aquellos temas comunes que les afectaban.

• **¿Y qué pasó?**

"Pasaron muchas cosas. Por un lado, la pérdida de autoridad de los arquitectos, que nunca más se pudo recuperar, porque la ejecución estuvo a cargo de los ingenieros con una visión más pragmática. Y luego, el paradigma empieza a cambiar, con las visiones extremas, primero de la UP y su estado paternalista y luego del Gobierno Militar con el libre mercado", afirma Pablo Allard.

"Con el Gobierno de Allende se produjo la división política en Chile de los arquitectos. Y el Gobierno Militar consolidó la desorganización de Chile y todos los institutos públicos. Además, mandó al exilio a gente irrecuperable. Desde ahí el MINVU nunca más ha sido ni la sombra de lo que fue. Además, la planificación queda obsoleta; se genera una gran polémica que cambia radicalmente la concepción, afirmándose que los planos reguladores definen un deber ser pero no lo que realmente conviene hacer. Se propugna una actitud mucho más estratégica: detectar los focos de desarrollo y encargarse de generar los incentivos y condiciones para que ellos se desarrollen con flexibilidad", afirma Munizaga.

"Hubo una renuncia de los arquitectos a temas técnicos que son vitales para poder tener autoridad en las materias de las cuales se está hablando, y esa fue una batalla perdida: hemos centrado todos los argumentos en criterios emocionales, estéticos, culturales, espaciales y jamás hemos podido hablar con argumentos técnicos. Más encima, son cosas que nosotros vislumbramos hace 50 años", dice Allard.

"El ingeniero opera en forma lineal, no inventa; reconoce los procesos y va agregando soluciones. Por eso trabaja con manuales", agrega García Huidobro.

• **¿Es posible revertir la situación y que los arquitectos recobren los niveles de decisión?**

"Sí, pero pasa por dos asuntos claves: la educación y la integración", sentencia Munizaga. "Sobran escuelas de arquitectura y el Estado no ha asumido su rol en subir las exigencias para la acreditación de las universidades. Además debiera haber una buena educación en un plano más específico y técnico. El arquitecto debe involucrarse en el debate con mucho más autoridad técnica, tanto en el sector privado como en el público porque las grandes inmobiliarias, el Ministerio de la Vivienda y el de Obras Públicas están empezando a asumir el cambio de paradigma respecto a la planificación". María Isabel Pavez es algo más optimista respecto de la educación. "La Universidad de Chile ya está en un proceso de evolución, buscando una formación más transversal, generando sinergia entre especialistas de distintas escuelas".

Pablo Allard suma su experiencia: "La Católica tiene un mandato del rector Rosso que dice que la universidad debe volver a establecer un puente con la realidad país, ampliar el currículum de formación general, la oferta de diplomados y postgrados. Se creó, por ejemplo, el proyecto Puentes, que consiste en un trabajo interdisciplinario de todas las facultades con algunos Municipios para el desarrollo de estos gobiernos locales".

Y Alberto García Huidobro agrega: "En la Universidad de Talca el territorio nos une a todas las escuelas: por ejemplo, distribuimos a 70 alumnos en las comunas de la VI y la VIII región para que las estudiaran. Cada uno vio los proyectos de inversión que había y cómo se podía complementar".

María Isabel Pavez P.

Arquitecta U. de Chile; D.E.A. en Urbanismo, I.U.P., Universidad de París XII. Doctor (c) Universidad Politécnica de Madrid. Es profesora de Urbanismo y Planificación Urbana en el pregrado y de diseño Paisajístico en posgrado en la FAU de la U. de Chile.

Es autora de libros y artículos en materia de Urbanismo y Planificación Urbana y Regional en Chile



Gustavo Munizaga V.

Arquitecto, Pontificia Universidad Católica de Chile.

Magister en Arquitectura y Diseño Urbano, Universidad de Harvard, EE.UU.

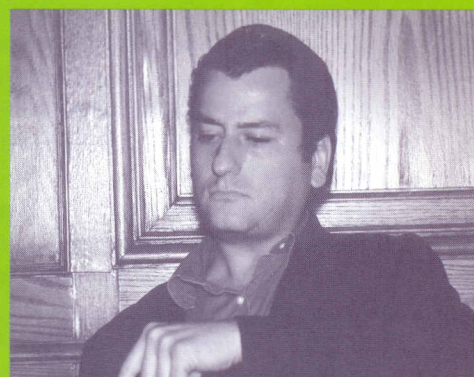
Coordinador del Área de Urbanismo, profesor de Urbanismo III y Taller de Arquitectura VI. UDP



Pablo Allard S.

Arquitecto y Magister en Arquitectura, Pontificia Universidad Católica de Chile, 1996. Master en Arquitectura y Diseño Urbano, Universidad de Harvard, 1999.

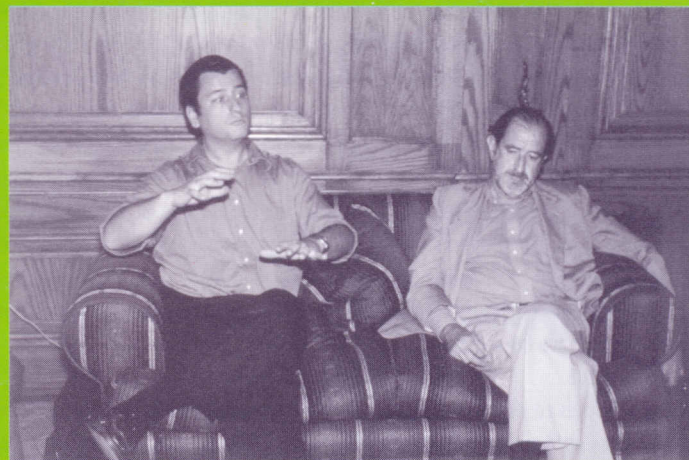
Jefe de la Línea Ciudad, Territorio y Medio Ambiente de la Escuela de Arquitectura de la PUC, como profesor de taller de pre y post grado, y como investigador en temas de gestión, diseño y desarrollo urbano



Alberto García Huidobro

Arquitecto PUC
 Postgrado en Estudios Urbanos CIDU
 Miembro del comité de Desarrollo Urbano del Colegio de Arquitectos
 Integrante del comité asesor Revista CA
 Profesor Escuela de Arquitectura U. de Talca





Buenas teorías mal aplicadas

• ¿Existe hoy una política urbana sólida o lo que predomina es una especulación sobre el territorio a favor de intereses privados?

Alberto García Huidobro responde: "Hay cuatro cosas que tienen que estar en una política urbana: infraestructura, medioambiente, uso del suelo y edificatoria. La gente lo que más entiende es la edificatoria. El uso del suelo no está controlado y es clave en todas partes del mundo. El medioambiente no le importa a nadie y la infraestructura está manejada por los ingenieros".

"Este gobierno no ha cuidado de manera responsable la infraestructura ni los procesos sociales que conducen a sistemas de asentamiento de población", señala Munizaga.

"Son puros parches, escándalos que han estallado y que son una vergüenza, y tienen que ver con asuntos colectivos. En Chile la trampa y la posibilidad de decir las cosas de otra manera se ha instituido como una condición muy grande y no dar la opinión fue algo incentivado por el Gobierno Militar".

De Groote decía hace poco que la única política que existe es la tiranía autoritaria del MOP.

"No es tan así", puntualiza Pablo Allard. "Existe una brecha institucional sobre la tuición del territorio, sumado a variables políticas, económicas y sociales. La estructura urbana -y no me refiero sólo a autopistas, sino a obras hidráulicas y de mayor envergadura- son tuición del MOP, que está acostumbrado a hacer carreteras en áreas rurales. Y ahora entraron a trabajar a la ciudad con la misma lógica, cuando la cantidad de variables es mayor. Ahí surge este roce y vienen disputas de porqué no hay más participación".

Al estilo de trabajo del MOP se suma otra complicación: el tener que lidiar con las concesionarias que sólo ven la rentabilidad del proyecto.

Pablo Allard piensa que no se puede acusar a las concesionarias sin tener en consideración por qué surgieron: "En 1992, durante el gobierno del Presidente Aylwin, con Carlos Hurtado como Ministro de Obras Públicas, el catastro del déficit de infraestructura para todo Chile arrojó que estaba más de 20 años atrasado. Y si el país quería seguir creciendo al 7%, tenía que ponerse al día, y no había recursos para financiar eso. Por eso se inventó el modelo de concesiones".

• ¿Y esto le quitó poder a la autoridad central?

"No, en teoría. Este modelo es el regulador, el que traza las reglas del juego. La belleza es que en vez de hacer competir a la gente «en» la cancha la haces competir «por» la cancha. Y los beneficios debieran ser más, porque el que propone la mejor solución y cobra menos es el que gana. Ahora, eso es en teoría, porque como la ciudad es mucho más compleja que la ruta 68, los proyectos son más inciertos. No se sabe cuánta gente va a usar y pagar por la Costanera Norte. Entonces los inversionistas dicen esto no nos finca. Y el Gobierno, como regulador, en vez de decir este proyecto no es rentable, dice hay que sacarlo igual, hagámoslo más atractivo. Y empiezan a

mejorar las condiciones para que los inversionistas se metan. En teoría el modelo es bueno: hay que traer inversiones a Chile y hay empresas con ganas de invertir, por lo cual hay que generar atractivos para que lo hagan. El costo de todas las trampas en que caen para llegar a los fines es lo tremendo, como en el caso de la Costanera Norte".

"Pero no confundamos una visión a largo plazo de desarrollo regional con baches o desviaciones del modelo. En teoría, el beneficio económico de la autopista urbana es tremendo en la región. No sólo para el dueño de un paño en Pudahuel o para el ejecutivo que vive en La Dehesa. En teoría significa que el tipo que tiene un depósito en Carrascal que se demora un día en llegar a Vitacura, puede hacerlo tres veces y en quinta velocidad triplicando sus ingresos; significa ampliar áreas de mercado. Pero tiene que ser sopesado con una política de integración de usos de suelo y plusvalía, y no seguir con soluciones oportunistas y de parche como la línea 4 del Metro, en la que los beneficiados van a reducir su tiempo de viaje en muy poco, porque hay un transbordo que les significa perder casi la misma cantidad de tiempo que se demoran en ir en micro".

¿Cuánto mercado y cuánto Estado?

• ¿Cómo ven Santiago en el futuro cercano?

Pablo Allard cree que pronto Santiago va a ser una ciudad fantástica. "Yo estuve afuera de 1997 a 2003 y con distancia uno se da cuenta de cómo cambian las cosas, no sólo en forma cuantitativa sino también cualitativa. Hay un esfuerzo de todas las municipalidades, hasta las más populares, por mejorar los espacios públicos".

Gustavo Munizaga se define como más pesimista: "Esta conversación que hemos tenido demuestra que hay muchas cosas por perfeccionar. Tiene que haber una autoridad consciente, que haga una política urbana que vaya a lo esencial, que motive a la gente a participar, ojalá en forma más seria que en la candidatura de Lagos. Ahora, Lagos es una maravilla comparado con lo que fue la administración Frei y concuerdo en que éste es otro país y hay una esperanza que mueve todo. Eso sí, los problemas psicológicos y psiquiátricos en Santiago son escandalosos. Y la gente de la clase alta no ve nada".

Ese tema, el de la calidad de vida, es fundamental...

"A mí me preocupa lo que está pasando con el espacio público en todas las escalas: un verdadero atentado a la civilidad", apunta María Isabel Pavez. En vialidad por un extremo se construyen autopistas y por el otro pasajes. El escalón intermedio -tanto en vialidad como en parques de escala de barrio- va desapareciendo; los alcaldes están por bajar el perfil de las vías del escalón medio en todos los planos reguladores, es decir que ahora «se planifica para el pasado»; así, no sorprende que haya tanto conflicto entre vecinos todos los días. Aún cuando tenemos gran carencia de espacios verdes, el proceso de deconstructivismo de lo poco existente se acelera: ahora se quiere imponer plazos cortísimos de realización, bajo pena de desafectar los espacios verdes y también

en vialidad. Con este criterio no se habría hecho Américo Vespucio, ni los parques del Plan 1960. En el nivel local falta mucha cultura. Basta ver la destrucción paulatina del Parque Gómez Rojas, frente a la Facultad de Derecho de la U. de Chile (un edificio del Arqto. Juan Martínez). Este conjunto, que fue armónico, forma parte del corredor verde del río Mapocho junto a la Plaza Baquedano, y hoy es una vergüenza: ferias pseudo artesanales hasta con patios traseros, los autos de los comerciantes sobre el parque, báculos gigantes de propaganda de pantalones y aceite, y ahora la eliminación de todo un tramo para acceso a la costanera norte.

En los hechos vamos constatando a diario que hay una doble moral: declaraciones de instituciones, organismos y empresas donde se aboga por una mejor calidad de vida, impecablemente «sostenibles», y acciones de ellos mismos, dependientes de específicos intereses que confluyen en cada caso”.

“Se hizo un estudio interesantísimo donde se reveló que para ser feliz en este país había que ser rico, joven y hombre”, cuenta Gustavo Munizaga. “Las mamás de clase alta, media y baja viven en un infierno, son víctimas del auto, de llevar a los niños a arreglarles todo y los niveles de consultas psiquiátricas son impresionantes”.

“Pronto se va a duplicar la población de adultos mayores”, recuerda María Isabel Pavez. “Para ellos ir a vivir a un condominio ubicado en la microregión de Santiago significa depender de un adulto para que lo traslade a cualquier parte. Habría que ser millonario con chofer en la adultez mayor... Son datos que también hay que empezar a considerar cuando se piensa en la ciudad del próximo futuro. La ciudad más compacta es más económica y más animada”.

Pablo Allard se autocalifica como menos fatalista. “Esos son síntomas de la necesidad de una renovación en el rol del Estado con respecto a la ciudad. Y de la necesidad que los gobiernos locales tomen mayor responsabilidad sobre eso, se sabe que el sector privado es más rápido que el Estado. Todos estos fenómenos y las comunas periféricas -que juntas hacen un millón de habitantes- generan demandas en el mercado. En comunas que eran estigmatizadas por crímenes y delincuencia como Puente Alto y La Florida, están empezando a surgir barrios altos. El proceso de integración social se empezará a dar por mejoramiento de las comunas. El mismo centro de Santiago está siendo habitado por jóvenes profesionales, es la comuna que más vende departamentos hoy. Las dinámicas cambian y la idea es que podamos tener la visión proactiva para enfrentar eso”.

“Santiago va a seguir creciendo y se está haciendo una renovación urbana con mucho esfuerzo pero el problema es que todavía tenemos la imagen de Santiago como una ciudad radio concéntrica, la forma de crecimiento es mirando al centro y caminando hacia atrás... y de repente vamos chocando con todo”, opina Alberto García Huidobro.

• ¿Tener que pagar peaje para usar una vía es una forma de segregación?

“No debiera serlo”, opina Allard. “Porque siempre debieran existir vías alternativas. Pero resulta que Costanera Norte es un engranaje suelto. Si las autopistas urbanas hubiesen sido pensadas desde un comienzo en conjunto con el plan de transporte público y proyectos de desarrollo a lo largo de la autopista hubiera sido fantástico. Pero el plan de transporte ya va en su quinta versión y yo espero que no sea una nueva negociación con el cartel de los micreros sino que eleve la calidad urbana. Las políticas tienen que incentivar el uso del transporte público, porque es económicamente mucho más eficiente y por temas ambientales, como la contaminación y psicológicos, como el estrés”.

Integrar o imponer

• ¿Qué se requeriría para lograr un desarrollo armónico a falta de políticas claras?

“Lo que hay que hacer es generar una gestión más integrada entre ministerios y plataformas que sean más efectivas. Lo bueno está en que todo esto está provocando algo en la opinión pública, que va a empezar a exigir más”, opina Pablo Allard.

García Huidobro propone un coordinador intersectorial, un Ministro del Territorio, por ejemplo, pero teme que su tremendo poder lo haga inviable.

Gustavo Munizaga piensa que es imposible generar una autoridad superior: “Un gobernador de Santiago tendría mucho poder y se comería al presidente. Lo que necesitamos es un gobierno metropolitano con gestión propia, con un cuerpo técnico y un cuerpo político. Eso significa una reforma político técnica del Estado que ni el

Gobierno Militar ni el de la Concertación quisieron hacer. Para construir una reforma urbana tienen que coincidir muchos intereses que hoy están dispersos en los ministerios”. Pablo Allard sostiene que todo eso sólo significaría generar más burocracia. Piensa que hay que modernizar las instancias que existen actualmente: “Es absurdo que el Intendente de Santiago tenga autoridad para cancelar un partido de fútbol y que en lo importante no pueda hacer nada. Se hace urgente la tan postergada Modernización del Estado”.

Isabel Pavez es escéptica: “La coordinación es muy difícil. Primero por la privatización de todo; luego, con la descentralización buscada, las prácticas de los municipios se alejan de la cultura de coordinación y de asociatividad con otras comunas para resolver problemas de ciudad y comunas. Además están las decisiones puntuales que van contra los planes mayores que hacen posible el funcionamiento de la metrópoli”. Y agrega como ejemplos: “Frente a un plan metropolitano que promueve el uso del transporte público, se dispone desde el nivel local estacionamientos a lo largo de una línea del Metro. Una nueva plaza frente al Cementerio General (que ahora sí que nadie usa), bloquea el único eje alternativo posible de una muy saturada Avda. Independencia: el eje Avda. La Paz -San José -El Guanaco -Bélgica; un eje estructurante ubicado al centro del bloque metropolitano norte, ya avanzado por Brunner en 1934, extendido por el PRIS 1960 hasta Américo Vespucio, y confirmado por el PMS 1994, faltándole abrir un corto tramo solamente”.

Y agrega, sin pausa: “El medio millón de habitantes (y votantes) de Puente Alto parece resultar tan atractivo que se cambia un buen plan de transporte extendiendo una línea del Metro para que llegue hasta allá. Una decisión que va a costar cara a los usuarios porque deberán pagar el pasaje, de extremo a extremo, y a la vez que podría desincentivar la construcción de los colegios que faltan en el área. En tanto, un Metro que no tenga la red troncal completa no producirá un cambio sustancial en la metrópoli. Lo que se puede ahorrar en salud, accidentes y daños a los bienes con una red básica se puede usar alternativamente en regiones. Al ahorro nadie le ha puesto cifras”.

Gustavo Munizaga engancha con el tema del Metro: “He tratado de averiguar el por qué de la Línea 4; se puede suponer que es otro gran negociado. Se van a gastar mil millones de dólares que alcanzan para implementar todo el Plan Transantiago con buses estilo Curitiba”.

• ¿Es posible que la voz de la ciudadanía ayude también a resolver esta descoordinación? Pareciera que hay una mayor conciencia cívica.

Pablo Allard concuerda: “Sí, es mayor, y no porque seamos más inteligentes que antes, sino porque hay un efecto secundario del desarrollo. Chile, hasta hace veinte años, le daba prioridad a las necesidades primarias. Hoy en Santiago el 86% tiene luz eléctrica, agua potable, la basura se recoge, y según la Cámara Chilena de la Construcción de aquí a diez años vamos a llegar a déficit cero de vivienda. La ciudadanía empieza a tener nuevas necesidades: salud, seguridad y calidad de vida. No es un tema de moda, sino una evolución necesaria. Los escándalos que se han producido también ayudan, porque están generando una reacción en la opinión pública que va a empezar a exigir más integración en la toma de decisiones”.

Los medios han retomado su rol fiscalizador...

“Claro, el cambio de régimen ha implicado mayores espacios de participación ciudadana, y en ese sentido la prensa ha sido clave”, señala Pablo Allard. “Y están surgiendo también organizaciones civiles como Ciudad Viva, que es el hijo del movimiento “No a la Costanera norte” y que hoy organiza hasta ciclos de capacitación para líderes comunales. Para algunos Rendom es un activista pero para otros es una persona con un rol proactivo, que se está anticipando a algo que vendrá con fuerza”.

Finalmente, confían en la labor que podrán hacer los arquitectos urbanistas. “Hay mayor conciencia de la importancia del urbanismo y se están haciendo más estudios. Hay planificadores y urbanistas que están en terreno y trabajando en conjunto en proyectos intercomunales”, apunta García Huidobro.

“Mientras más elevado el nivel económico-cultural de un país, más se debate de urbanismo”, se suma Pablo Allard.

...“Y no es casualidad que estemos en este debate hoy”, termina Munizaga. ☐