

Entrevista al Ministro de Transportes Pedro Pablo Errázuriz
Metro/ Ciclorrutas/ Autopistas urbanas/ Transantiago/ Transmilenio/ Automóviles/
Pasarelas/ Estacionamientos/ Estaciones/ Accesos/ Rutas/ Transporte Público/ Peatones/



151

C

A

movilidad urbana

Revista Ciudad y Arquitectura / Otoño 2013



URBANISMO Y MOVILIDAD

La visión del arquitecto Luis Muñoz Maluschka

M. Isabel Pavez Reyes

Arquitecto, U. CH. Doctora Arq. y Urb. Universidad Politécnica de Madrid, D.E.A. "Urbanismo y Ordenamiento Territorial", Universidad de Paris XII. Profesora Titular en la F.A.U. - U. CH.; docente en Pregrado y Posgrado en Urbanismo, Diseño y Planificación Urbana-Regional; investigadora en el Departamento de Urbanismo; proyectista en Diseño y Planificación Urbana. Ex Directora del Departamento de Urbanismo F.A.U. Co-Fundadora de revista De Arquitectura, y fundadora de Revista de urbanismo de la F.A.U.

Muñoz Maluschka se manifestó reflexivo y crítico respecto de algunos de los principios doctrinarios del Movimiento Moderno, e instauró los conceptos modernos de vialidad y transporte desestimando la visión ingenieril de la época centrada en la sola y obligada aplicación de las innovaciones tecnológicas como forma de progreso en estas materias.



Si bien la planificación intercomunal no existió oficialmente en Chile hasta 1953, en las primeras décadas del siglo XX hubo iniciativas para planificar la “ciudad de Santiago” integrando los suburbios más allá de la “comuna de Santiago”, abordando sus relaciones con el territorio regional y nacional. Testimonio de esto son, entre otras, las expresiones de Muñoz Maluschka “Santiago y sus satélites”, “Valparaíso y sus satélites” y “Concepción y sus satélites”. Inspirado en las prácticas democráticas alemanas,⁴ Muñoz Maluschka promovió la necesidad de la asociación entre los municipios con problemas comunes; ésta sería facilitada en Chile por ciertas disposiciones legales logradas por él mismo desde 1936; un nuevo organismo con amplias facultades haría los planes de transformación de las tres ciudades mayores de Chile coordinando todas las instalaciones y servicios, sin hacer política de favoritismo en determinados sectores. En Muñoz Maluschka, las acciones ya no se refirieron tanto a un “proyecto” o a un “plano regulador”, como a un “plan”, es decir a una pauta de acción establecida

⁴ PAVEZ REYES, M. Isabel. “Arquitecto Luis Muñoz Maluschka. Planificador Territorial en Chile”, Edición. DUrbanismo F.A.U U.C.H., 2012 (libro en procesos técnicos para su publicación impresa, 168 págs. ilustradas).

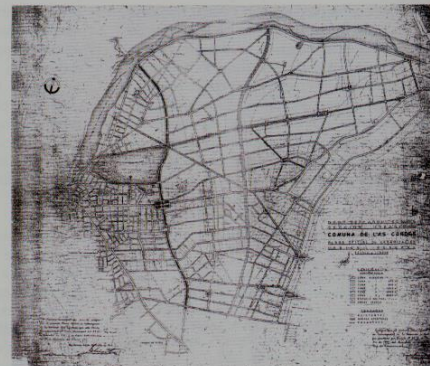
a través del tiempo, donde el futuro comienza hoy y se realiza día a día, intentando comprender las características del espacio geográfico a urbanizar y los procesos económico-sociales que esencialmente determinan la producción del espacio urbano, regional y nacional.

Destaca especialmente el proyecto —oficioso— elaborado por Muñoz Maluschka “Gran Santiago. Estudio Regulador” desde 1936, con el cual se orientó, en adelante y hasta 1952, la Sección de Urbanismo bajo su jefatura.⁵

⁵ Pensamos que este proyecto de planificación, que nos ha sido informado, en primera instancia, por el Arqto. Juan Parrochia Beguin, alumno de L.M.M. en la U. de Chile, y testigo de época, por su carácter oficioso, por una parte y, por las circunstancias en que se aleja de la Jefatura de la Sección de Urbanismo el Arquitecto L.M.M., por otra, puede haber sido retirado por su autor al momento de dejar el cargo. En cualquier caso, F. Violich lo registra, fotografía y publica, como el Plan para la ciudad de Santiago, al momento de su visita a la D.G.O.P. en su primer viaje a Chile en la segunda mitad de los años 1930. (Vid.: VIOLICH, Francis. 1944. “Cities of Latin America. Housing and planning to the south. Reinhold Publishing Corporation”, Nueva York, 1944, 241 págs.).

La claridad de Muñoz Maluschka respecto a la magnitud y aceleración que iba presentando el proceso de urbanización de Chile, le llevó a plantear dicho Plan donde destaca un corredor de circunvalación con tres anillos de distribución para evitar pasar obligatoriamente por el centro.⁶ Fue planificada la circunvalación mayor sobre un espacio en parte vacío de población y actividades urbanas, para una ciudad que, aun cuando no se había desarrollado la industria en Chile, pronto tendría un millón de habitantes (1940). Este sistema, al que se coordinaba unos ejes metropolitanos norte sur, y oriente poniente —incluyendo este último un sistema par vial y de parques junto a un Mapocho ahora intercomunal—, se sumaba la idea de una gestión que respondería a la demanda de uso en vialidad requiriendo al eje del tiempo toda vez que fuera posible, y no solo al del espacio. Propuso en 1936 la jornada única de trabajo, con un término diferenciado de las labores en las distintas actividades, de forma que, solo con esta medida, podría reducirse temporalmente

⁶ El concepto del corredor de circunvalación también sería desplegado por L.M.M. con motivo de su asesoría para la formulación del Plan de Cochabamba en 1946, el único en Bolivia por muchos años (PAVEZ REYES, M.I. 2012, op. cit.).

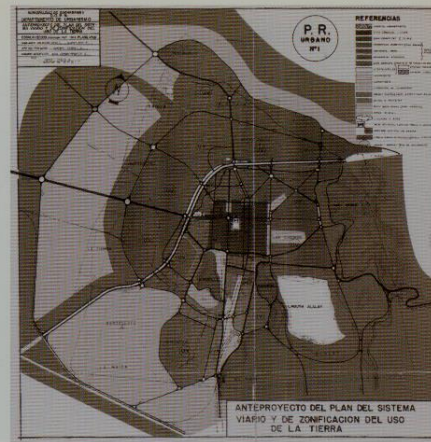


1. "El hombre y su agrupación en los distintos núcleos poblados". Gráfico N° 3, en la obra "Inteligencia del paisaje cultural". (Reproducción por M.J.P. a partir de original dibujado y escrito a mano por L.M.M. et al.). Fuente: MUÑOZ MALUSCHKA, LUIS Y TRUPP WANNER, CARLOS. 1983. PLANIFICACIÓN INTEGRAL Y PLANIFICACIÓN FÍSICA ENFRENTADAS A LA REALIDAD DE LA CONVIVENCIA HUMANA. DOCTRINA GENÉTICO-DINÁMICA DE PLANIFICACIÓN. SANTIAGO, EDITORIAL UNIVERSITARIA, PÁGS.484

2. "Gran Santiago Estudio Regulador". Proyecto formulado por L. Muñoz Maluschka, c.1935, en la Sección de Urbanismo de la D.G.O.P. Fuente: VOGLICH, FRANCIS, 1944. "CITIES OF LATIN AMERICA. HOUSING AND PLANNING TO THE SOUTH". REINHOLD PUBLISHING CORPORATION, NUEVA YORK, 1944, 241 PÁGS

3. "Comuna de Las Condes, plano oficial de Urbanización 1945". D.G.O.P. Departamento Arquitectura, Sección Urbanismo. "Plano Oficial Definitivo de Urbanización", aprobado por Decreto N°2798, 26-12-1945, del "Ministerio de Obras Públicas y Vías de Comunicación". (Fdo. L. Muñoz M. y otros). Escala original 1:110.000. En este plano se agrupa parte de las disposiciones mayores del proyecto de L.M.M. "Gran Santiago Estudio Regulador", c.1936, desde la Sección de Urbanismo de la D.G.O.P. Fuente: ARCHIVO MINVU, 2005. COLABORACIÓN A LA AUTORA DE R. JARA MONTES

4. Plan Regulador de la ciudad de Cochabamba, 1949. Asesoría de L. Muñoz Maluschka, 1946. Plano del viario y zonificación de uso de la tierra. Fuente: JURUÍDI ZAMBRANA, JORGE. 1967. "LA URBANIZACIÓN DE LA CIUDAD DE COCHABAMBA. SÍNTESIS DEL ESTUDIO, DOCUMENTOS Y ANTECEDENTES". COCHABAMBA, BOLIVIA, EDITORIAL UNIVERSITARIA, 389 PÁGS, PLANOS, GRÁFICOS, PP. 56 [LAMINA] 57



el programa de expropiaciones urbanas para fines del mejoramiento vial. Junto con disminuir la congestión del centro, la mixtura de usos compatibles con la residencia (para la cual se sugería una mayor densidad) evitaría movimientos innecesarios en la ciudad. Intentaba, así, variar la matriz de movilidad de la época. Por otra parte, en adelante se ordenaría la circulación mediante un sistema jerarquizado de vías, lo cual facilitaría la marcha a pie entre otros beneficios, haciéndola más segura.

En lo referido al territorio chileno, al focalizar Muñoz Maluschka su atención en el incremento de la velocidad de los medios de transporte para efectos de imaginar la evolución posible del sistema de centros poblados heredado de la época de la Colonia, podría ser adscrito, en primera instancia, al enfoque causal y a sus dos grandes argumentos: el determinismo tecnológico y la ley del mínimo costo. Sin embargo, observamos que estableció tempranamente las relaciones recíprocas entre el transporte y el territorio. Incorporó a su reflexión los desfases temporales y los ritmos diferenciados de corto y largo plazo, dando cuenta de ámbitos territoriales desiguales y complementarios, buscando la coherencia entre la macrogeografía y las especificidades locales.

La formulación de Muñoz Maluschka indicó que la necesidad de núcleos poblados en sus diversas funciones económicas, sociales y culturales, se establece en razón directa con la riqueza de un territorio y sus posibilidades de incremento, y en razón inversa al cuadrado del incremento de las velocidades de los medios de transporte y movilización, "Ahorro de tiempo: ahorro de centros poblados", había sugerido W. Hegemann, como resumen de la fórmula presentada por Muñoz en Berlín, en 1931.⁷

Siempre que el aumento de la velocidad fuera proporcional al aumento de la riqueza territorial —medida en sus índices de extracción y elaboración— se mantendría el equilibrio en las funciones económicas de los núcleos poblados. Un Plan territorial debía determinar si era conveniente o no fomentar el desarrollo de determinados núcleos del sistema heredado; el proceso de aceleración de los medios de transporte podría dar lugar, tanto al desarrollo de ciertos los núcleos poblados, como a procesos de estagnación permanente, o incluso a la desintegración de algunos de ellos.

⁷ PAVEZ REYES, M.I., 2006, op. cit.

Este tipo de análisis se producía en los momentos en que el inicio del proceso de industrialización y la limitación de los recursos daba lugar a la opción nacional de canalizar inversiones sólo hacia ciertos puntos del país, terminando definitivamente con el equilibrio relativo de las diversas regiones de Chile y dejando sin una política clara de desarrollo a los restantes centros urbanos y regiones.

Cabe destacar que Muñoz Maluschka había considerado desde los años 1930 que en Chile sólo podría haber áreas de extensión económica para desarrollar, a lo más, seis metrópolis distanciadas en seis horas de recorrido unas de otras. Sus análisis en arcos temporales mayores le llevaron a señalar que las transformaciones efectivas del territorio pueden tener sus raíces en iniciativas tomadas incluso en tiempos precedentes muy lejanos en relación al momento en que los cambios se manifiestan en el espacio, y que, por tanto, en el momento de la decisión pueden resultar incomprensibles o incluso contradictorias.

A pesar del enfoque algo organicista de la ciudad que se constata en algunos documentos de la época, en Muñoz Maluschka no se explica la urbanización por la industrialización,

La claridad de Muñoz Maluschka respecto a la magnitud y aceleración que iba presentando el proceso de urbanización de Chile, le llevó a plantear dicho plan donde destaca un corredor de circunvalación con tres anillos de distribución para evitar pasar obligatoriamente por el centro. Fue planificada la circunvalación mayor sobre un espacio en parte vacío de población y actividades urbanas, para una ciudad que, aún cuando no se había desarrollado la industria en Chile, pronto tendría un millón de habitantes (1940).



5. Vista al sur desde Huérfanos, sobre la calle Ahumada, c. 1930
Fuente: ARCHIVO FOTOGRAFICO DE LA UNIVERSIDAD DE CHILE

6, 7 y 8. Estudios de curvas isócronas, y de zonas de influencia, por L. Muñoz M.
Fuente: MUÑOZ MALUSCHKA, LUIS. 1940. "CONCEPCIÓN DINÁMICA DEL URBANISMO. ESPACIOS VITALES URBANOS. APLICACIÓN EN LA ZONA DEVASTADA POR EL TERREMOTO DEL 24 DE ENERO DE 1937". EN: URBANISMO Y ARQUITECTURA, N°10, 1940.

presentada ésta como una tendencia natural que se escapa a los determinismos sociales. El "caos urbano" fue apreciado como el impacto espacial de una multiplicidad de iniciativas individuales, muchas veces contradictorias, y respondiendo a estrategias centradas en el objetivo único del beneficio privado.

Se puede afirmar también que el urbanismo sostenido por Muñoz Maluschka y sus seguidores no formuló todos los problemas de la sociedad como asuntos de espacio. En el asesor austriaco K. Brunner, en cambio, esta actitud emergió más frecuentemente: los embotellamientos son debidos a la inadaptación de la red viaria a la circulación moderna, a la falta de aparcamientos o a la insuficiencia de los medios de transporte colectivos.

Muñoz Maluschka tenía la voluntad de canalizar y orientar el dinamismo que presentaba la ciudad, o los "desórdenes" que se iban constatando en ella, mediante la Planificación Urbana, la que, considerada como "ciencia", tal vez dejaría los proyectos derivados menos expuestos a la contestación.

Aun cuando no es posible determinar el grado en que la labor de los planificadores del período 1929-1949 se iba limitando en los hechos a disminuir las disfuncionalidades que encontraban en su acción los inversionistas privados, es posible que algunas decisiones de las autoridades de la época hayan tenido en parte esta finalidad —barrios obreros, discretamente aparte de los barrios de personas más adineradas, para que "no quede de manifiesto su condición desfavorecida como habitante de la ciudad" (K. Brunner).⁸ En la realidad esto facilitó un "orden" favorable a la apropiación por los grupos económica y socialmente dominantes de ciertos espacios para una modelación en función de sus necesidades. Cabe destacar que la estructura interna de dichos grupos dominantes iba cambiando por efectos del paso de una sociedad agraria a otra industrial y que, en este proceso, el capital industrial no contribuirá a financiar al Estado en la misma medida que usará sus recursos, generando una tendencia permanente al desfinanciamiento público.

8 BRUNNER, Karl H. 1932. "Santiago de Chile, su estado actual y futura formación", Santiago de Chile. Ed. K. H. Brunner, 1932, Imprenta La Traction, 145 págs. ilus.

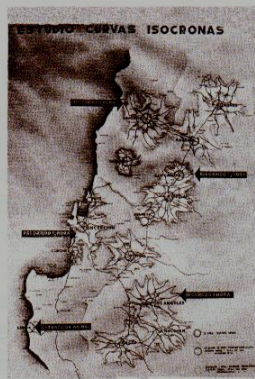
Se observa, además, que en el período 1929-1949, el "desorden urbano" de la metrópolis emergente aún estaba lejos de afectar la perpetuación del dominio de la lógica del beneficio.

Los arquitectos planificadores chilenos del período inicial del Estado planificador se adelantaron mucho a su tiempo, señalando el camino hacia la comprensión de la redes de vialidad y transporte cumpliendo una función estratégica en el nuevo ordenamiento territorial requerido por la industrialización del país. A partir de entonces, las conexiones comenzarían a ser más importantes que las fronteras administrativas, y el tiempo tanto como el espacio. Dichos profesionales fueron plasmando en las mentalidades y en la realidad concreta de las siguientes décadas, un nuevo paisaje cultural donde las planificaciones urbana y regional debían asumirse coordinadas, y donde la vialidad y el transporte debían ser una parte de aquéllas dando cuenta de una dimensión territorial.

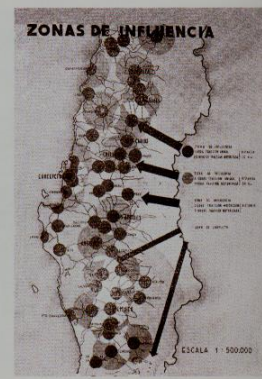
Tomará 20 años a Muñoz Maluschka lograr, en 1953, la instauración de los instrumentos de planificación regional e intercomunal oficial, y la definitiva instauración de una "Dirección de Planeamiento" (nombre oficial), en los hechos



6



7



8

una "Dirección de Planificación Territorial" como él mismo aclaró.⁹

La previsión de espacio vial en los términos y objetivos referidos para Santiago en el período 1929-1949, —especialmente el corredor de circunvalación (L. Muñoz M., 1936), la variante Lo Saldes del corredor oriente-poniente (L. Muñoz M., perfil de 60 m, 1947, —hoy Av. Kennedy—), y un sistema par junto a un Mapocho intercomunal (18 km de largo, L. Muñoz M., 1936)—, confirmó su utilidad al momento de plantearse el primer plan intercomunal oficial para Santiago desde 1958/60.

⁹ En su primera tentativa por transformar la antigua Sección de Urbanismo, L.M.M. logró crear el "Departamento de Planificación Territorial y Urbanismo" de la D.G.O.P. en 1942, (Ministerio del Interior, N°4.827 del 9 de septiembre de 1942, Art. 24). Este existió sólo cuatro años, pues la Contraloría discutió algunas de sus funciones (PAVEZ R., M.I., 2006, op. cit. supra).

Los arquitectos planificadores chilenos del período inicial del Estado planificador se adelantaron mucho a su tiempo, señalando el camino hacia la comprensión de la redes de vialidad y transporte cumpliendo una función estratégica en el nuevo ordenamiento territorial requerido por la industrialización del país. A partir de entonces, las conexiones comenzarían a ser más importantes que las fronteras administrativas, y el tiempo tanto como el espacio.