

IV SEMINARIO
SANTIAGO,
LECCIONES DESDE
LA CIUDAD DE
BENJAMÍN
VICUÑA
MACKENNA

Museo Nacional Benjamín Vicuña Mackenna

dibam DIRECCIÓN DE BIBLIOTECAS,
ARCHIVOS Y MUSEOS
EL PATRIMONIO DE CHILE



ÍNDICE

PRÓLOGO	7
PRESENTACIÓN	9

MESA 1	LÍMITES FÍSICOS Y SIMBÓLICOS DE LA CIUDAD, ¿ORDENAN O SEGREGAN?	
	CATALINA JUSTINIANO	15
	MARCELO FARAH	21
	RICARDO HURTUBIA	31

MESA 2	INMIGRANTES, ¿CÓMO INFLUYEN EN LA TRANSFORMACIÓN DE LA CIUDAD Y SUS HABITANTES?	
	FRANCISCA MÁRQUEZ	49
	TATIANA ALBUJA	57

MESA 3	LA CIUDAD DE SANTIAGO COMO PALIMPSESTO A TRAVÉS DE LAS MIRADAS DE VICUÑA MACKENNA, BRUNNER Y PARROCCHIA	
	JONÁS FIGUEROA	73
	JOSÉ ROSAS	83
	MARÍA ISABEL PAVEZ	103

MESA 4	USO, DISTRIBUCIÓN Y FALTA DE AGUA, ¿CÓMO SER EFICIENTE FRENTE A LA ESCASEZ?	
	CLAUDIA CASTILLO	119
	SARA LARRAÍN	135
	EMILIANO DE LA MAZA	143

MARÍA ISABEL PAVEZ

Arquitecto de la Universidad de Chile y Profesora Titular de la misma Universidad. Diplomada en Estudios Avanzados en "Urbanismo y Ordenamiento Territorial" en la Universidad de París. Doctora en Arquitectura y Urbanismo por la Universidad Politécnica de Madrid. Proyectista en Diseño y Planificación Urbanos por veinte años. Ex-Directora del Departamento de Urbanismo de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile. Autora de diversas investigaciones publicadas acerca de historia del urbanismo chileno del siglo XX, y numerosos artículos de la especialidad del urbanismo. Fundadora de la "Revista de Urbanismo", en la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile. Distinción "Mujer siglo XXI", por la Universidad de Chile.



SANTIAGO Y LA MIRADA DEL ARQUITECTO Y URBANISTA JUAN PARROCHIA BEGUIN

Expondré la visión de Santiago del arquitecto y urbanista Juan Parrochia Beguin en cuatro puntos: (1) los planes sobre un espacio binacional trinucleado; (2) todos los ámbitos de la región como un interior; (3) el modelo de ciudad semicompacto, y (4) la coordinación de los planes urbano-regionales y el plan de transporte metropolitano. Sin embargo, creo necesario hacer primero una introducción acerca de su formación, porque todo personaje destacado suma a su talento una formación recibida de las instituciones donde estudió, y también la que él mismo se quiso dar por otros medios, como son los viajes de estudio y las prácticas profesionales en las específicas materias de su interés.

INTRODUCCIÓN

Don Juan Parrochia Beguin es el único arquitecto, entre las personalidades que hoy nos convocan, que está aún entre nosotros [noviembre de 2015]. Nació en Traiguén en 1930, se tituló de arquitecto en 1953, en la entonces Facultad de Arquitectura de la Universidad de Chile, y de Urbanista en 1955, en el *Institut Supérieur et International d'Urbanisme Appliqué, École d'Architecture de Saint-Luc*, Bruselas, Bélgica. En 1963 obtuvo el diploma *Agency for International Development, AID-USA*, en Planificación y Transporte Metropolitanos. En cuanto a sus altos inspiradores, directos o indirectos, se puede mencionar la influencia de las escuelas del biólogo y sociólogo escocés Patrick Geddes (1854-1932); del historiador norteamericano de la civilización Lewis Mumford (1895-1990) – discípulo de P. Geddes, y fundador de la *Regional Planning Association of America* (1923)–; del arquitecto y urbanista francés Robert Auzelle (1913-1983) (jefe de J. Parrochia durante su



[IMAGEN 1] Arquitecto y Urbanista Juan Parrochia Beguín, en 1975 (n. Traiguén, abril de 1930- f. Santiago, febrero de 2016). Premio Nacional de Urbanismo 1996. Fte.: Archivo de J. Parrochia Beguín, 2002).

ejercicio profesional en Francia: en Planificación urbana en Le Havre; en Vialidad Urbana en Rouen, y en Grandes Conjuntos residenciales en Rennes) –fundador y director del Centro de Estudios (1948) al origen del *Centre de Recherche d'Urbanisme* de la Dirección General de Urbanismo y la Habitación, convertida en 1949 en Dirección del Ordenamiento Territorial–; del arquitecto y urbanista francés Gaston Bardet (1907-1989) (profesor de J. Parrochia en Bélgica) –único representante del “Urbanismo Culturalista” en su país, y principal opositor al urbanismo del Movimiento Moderno–¹. Constatamos, por último, la influencia en Juan Parrochia Beguín, del cuerpo de ciencia elaborado

por su profesor en la Universidad de Chile, el arquitecto y urbanista Luis Muñoz Maluschka (1896-1974) –a partir de transferencias culturales desde Alemania en virtud de su interlocución entre c. 1928 y 1953 con el sabio alemán Kurt Brüning (1897-1961), fundador en 1947 de la *Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover*²–.

La aplicación del método del *Regional Survey*, propuesto por Geddes (influenciado, a su vez, por los geógrafos franceses y la sociología de Le Play), a partir de esto no era suficiente limitarse al análisis de la ciudad, sino que era necesario analizar toda la región en la que estaba la entidad urbana, a la vez que considerar todos los puntos de vista posible, tanto el sociológico como el geográfico, el histórico y el económico (1907), es sin duda un aspecto especialmente considerado por los autores de la planificación de 1960 para la metrópolis de Santiago. Bardet, por su parte, llegó a indicar la obsolescencia del término tradicional de urbanismo, toda vez que los problemas del asentamiento humano están en todo el territorio habitable. De la región provienen los materiales utilizados en su estructura física, de ella provienen los abastecimientos para la vida de sus habitantes y ella le proporciona el marco de su paisaje caracterizador. Auzelle destaca la imperiosa necesidad de abandonar las improvisaciones en materia de ordenamiento territorial y de coordinar las diversas formas de ocupación en todo el territorio habitable, con especial atención a la ecología del paisaje³. Por otra parte, Muñoz Maluschka consideró la Planificación Regional como la estructuradora básica de todo proceso de

2 Pavez, 2012.

3 Pavez, 2006.

1 Pavez, 2006.

Planificación Territorial en el país. Es autor de la teoría “Concepción dinámica del Urbanismo. Espacios vitales urbanos”⁴.

Otros círculos intelectuales y profesionales chilenos y extranjeros influyeron también en J. Parrochia. Antes de pasar a referir los cuatro puntos arriba anunciados, hay que recordar que mientras K. Brunner y Luis Muñoz se ubican en la “etapa instaurativa” del Estado Planificador urbano chileno (1929-1949), don Juan Parrochia se ubica en la “etapa madura” de dicho Estado (1950-1979)⁵. Posteriormente vendrá la etapa del urbanismo por el sector privado, en la época del “Estado Subsidiario”.

El arquitecto J. Parrochia tuvo una participación relevante en el primer Plan Intercomunal de Santiago oficial⁶, con el que se coordinó luego, en 1969, el primer Plan de Transporte Metropolitano de Santiago, bajo su dirección, y que incluyó el Metro de Santiago, inaugurado por él mismo en 1975.

Si tuviéramos que referir en pocas palabras el marco teórico que tuvo Juan Parrochia en sus intervenciones en lo que se refiere a la relación Ciudad-Territorio, diremos en primer lugar que él asumió que el sistema urbano pertenece a un sistema territorial global, por lo que una política de planificación urbana debía inscribirse en el marco de una política medioambiental (todo el espacio habitable es un interior). J. Parrochia comprendió claramente el valor y límites de los factores de implantación de la ciudad en el marco de su región y, por tanto, la necesidad

de planificar el sistema urbano-regional. Pero fue más allá de la eficiencia técnica e inversora, estimó la necesidad de justicia democrática, de armonía estética, de la evaluación social del proyecto, entrando además, de manera inequívoca, en el camino de lo que hoy llamamos sustentabilidad⁷. En cuanto a la relación Ciudad-Transporte, J. Parrochia la apreció como recíproca y circular en el tiempo, y considerando en sus análisis y proyectos las dimensiones temporales de corto, mediano y largo plazo.

Realizada la confrontación de los escritos de Luis Muñoz –el profesor–, y de Juan Parrochia –el discípulo–, se observó que, en lo referido a los principios doctrinarios de la Carta de Atenas (Movimiento Moderno), había ocho puntos de discrepancia⁸. Muy importante, para ambos, ha sido la consideración del espacio siempre como “espacio-tiempo”, por lo que consideraron conveniente hacer ahorros, dirigiendo las demandas de uso no solo al eje del espacio, sino también al del tiempo. Luis Muñoz y Juan Parrochia intentaron llevar “la urbanidad” a todo el territorio habitable, lo que no quería decir construir en cualquier parte del espacio de la región como está ocurriendo hoy. Consideraron la base geográfica, social y económica de la región urbana. J. Parrochia trabajó con equipos interdisciplinarios, consideró a la metrópolis como un artificio agente estructurador de su región y país; vio los sistemas viales urbano-regionales y el transporte como principio de ordenamiento territorial que relaciona las posibilidades técnicas con el servicio al territorio de la región; promovió la asociación de municipios con problemas comunes; consideró

4 Pavez, 2012.

5 Pavez, 2006.

6 Parrochia y Pavez, 1994.

7 Pavez, 2009.

8 Pavez, 2006.

el plan de ordenamiento territorial como una acción continua, con muchos actores, en diversas escalas, y con el tiempo (no se trata de un plano, sino de un "plan"); orientó las formas de crecimiento de la ciudad (y no de la vivienda); dispuso un marco para el desarrollo de la vivienda (y no llenó ese marco); consideró al habitante como individuo y como ser social; en fin, realizó la evaluación social del proyecto con los medios de la época, y estimó el plan urbano-regional como un derecho social⁹.

LA MIRADA DE JUAN PARROCHIA DE LA CIUDAD DE SANTIAGO EN CUATRO PUNTOS

1. La concepción subyacente en los proyectos para Santiago y su región, realizados por Juan Parroquia y sus equipos de trabajo en el MOP, consideró su proyección en un espacio económico binacional y trinucleado, comprendiendo Valparaíso y Santiago en Chile, y Mendoza en la República Argentina, todo ello en la perspectiva del Corredor Transandino Central uniendo los puertos de Valparaíso y de Buenos Aires –corredor ampliado de comercio alcanzando el puerto de Santos, en Brasil (salida al Pacífico en la perspectiva del sistema Asia-Pacífico)–. En Santiago de Chile está la tercera área industrial del cono sur, después de Argentina y San Pablo. Se recordará que antes del camino internacional a Mendoza desde 1970, hubo el tren trasandino –por iniciativa de Argentina–, y Chile aportó, algo más tarde, su tramo de ferrovía correspondiente. Entonces, en esta mirada, las acciones que se producen para Santiago no son solo para Santiago, el nuevo aeropuerto internacional

de Chile se va a localizar al norte de la ciudad, en un polígono orientado más directamente a Valparaíso, facilitando además el traslado al puerto desde Mendoza. En el mismo sentido se hace el túnel Lo Prado, e incluso la primera autopista a San Antonio. J. Parrochia observa una macrorregión binacional trinucleada como un megapolígono triangular que tiene en cada punta una metrópoli, el todo gravitando en torno al Corredor Transandino Central. Así, cuando se hace la autopista para mejorar la relación Santiago-Valparaíso, se está mejorando la totalidad. En 1970, J. Parrochia termina de construir el Camino Internacional en alta montaña, para conectar con el camino que viene a Chile desde Mendoza¹⁰.

2. En el concepto de J. Parrochia, la planificación urbana y regional considera todos los ámbitos de la región como un interior, sin lugar a externalizaciones negativas, coordinando el medio artificial con el medio natural en el objetivo del adecuado funcionamiento y permanencia del conjunto urbano-rural. La naturaleza fue apreciada como un sistema dinámico y complejo, y no como un escenario pasivo en el que se ponen simplemente edificios y demás elementos del medio urbano; se tuvo conciencia de las limitaciones que portan los factores de implantación de la ciudad, como es el agua y la matriz geográfica agrícola, en este caso. Es importante recordar que cuando se crea la Dirección de Planeamiento en 1953, el Ministerio de Obras Públicas empieza a estudiar una regionalización especial para la planificación urbana y regional. Se genera entonces – oficialmente – un sistema de nueve regiones más la Región Antártica. La Región IV se llamó

9 Parrochia y Pavez, 1994.

10 Pavez, 2003.



[IMAGEN 2] "Plano Micro-Regional, Región IV-B, Santiago de Chile", 1960. Fte.: Chile - Ministerio de Obras Públicas, Dirección de Arquitectura, D. Urbanismo y Vivienda, Sección Planes Intercomunales, "Plano Microregional - 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; N°25567), escala gráfica. Reducción de escala original 1:100.000; Instituto Geográfico Militar, Santiago de Chile, s/f (1960). Colección de planos. Fte.: Copia matriz en archivo de J. Parrochia Beguin, 1994).

Metropolitana, y contenía las provincias de Aconcagua, Valparaíso y Santiago, y se organizó en dos subregiones: Región IV-A, en torno a la cuenca del río Aconcagua, y Región IV-B, en torno a la cuenca del Maipo-Mapocho. A su vez, esa Región IV-A se dividió en una microrregión exterior, con el puerto de Valparaíso, y una interior con otras ciudades satelitarias, y la Región IV-B interior con Santiago y su microrregión, y el puerto de San Antonio con su microrregión¹¹. En todos los casos la planificación urbana debía ser coordinada con la planificación para su microrregión.

3. La metrópolis de Santiago estuvo asociada en su planificación desde, 1960, al modelo de ciudad de tipo semicompacta. No se trataba pues de desplegar la ciudad dispersa que vivimos hoy. Las formas de crecimiento consideradas para Santiago desde 1960 fueron por remodelación, renovación y rehabilitación de los cascos antiguos de las ciudades grandes y pequeñas de la región; por relleno de las áreas eriazas dentro de la ciudad; excepcionalmente por extensión de los bordes de la ciudad, y por satelización a partir de ciudades y pueblos existentes, y en nuevas localizaciones donde el suelo fuera de baja calidad. Esta última medida planteó una desconcentración en distintos radios de acción (a 15 km, a 30 km, y a 45 km). La distancia a la ciudad madre no podía ser mayor —como lo había sido en las ciudades inglesas para la desconcentración de Londres, por ejemplo—, pues una mayor distancia exigiría un mayor grado de autonomía relativa y, por tanto, más equipamientos, más fuentes de trabajo y otros, lo que tiene un mayor costo y

exige un mayor esfuerzo de inducción para que la población quiera desconcentrarse¹².

El Plan Intercomunal de Santiago planteó esencialmente bloques intercomunales autosuficientes separados por cuñas verdes (ventilación, conexión con la matriz geográfica, recreación metropolitana); quince subcentros comerciales y de servicios (reducción de la hiper-movilidad horizontal); red básica de transporte y vialidad en sus niveles regional, intercomunal y comunal (Corredor Circunvalación -3 anillos-, Corredor Oriente-Poniente, y Corredor Norte-Sur); Clasificación y reordenamiento de la industria; Área suburbana de enlace entre lo urbano y lo rural; sistema jerarquizado de espacios verdes y deportivos (todos los cerros rodeando la ciudad como parques/reservas ecológicas); liberación preferente para peatones, de toda el área central de Santiago; reservas de suelo para los grandes equipamientos metropolitanos futuros; gran corredor ecológico norte-sur (todo el pie andino) de 5 km ancho medio y 28 km de largo, aproximadamente; oficina del plan permanente, para actualizar, perfeccionar, vigilar e impulsar la aplicación del Plan de acuerdo con los nuevos antecedentes que surgieran en el futuro, manteniendo los valores perdurables¹³.

Una de las medidas citadas da cuenta, entre otras, de la entrada inequívoca a la sustentabilidad en estos planes: ¿Por qué se dispone un corredor ecológico sin edificar en todo el *piemont* andino metropolitano de 5 km de ancho por 28 km de largo, aproximadamente? En primer lugar, porque allí hay riesgo, por la existencia de la falla de Ramón, falla activa

11 Chile-MOP, 1962.

12 Parrochia y Pavez, 1994.

13 *Idem*.



[IMAGEN 3] "Plano Intercomunal de Santiago", Plano: Vivienda - Área Suburbana - Centros Cívicos - Vialidad - Industrias - Áreas verdes. Fte.: Chile - Ministerio de Obras Públicas, Dirección de Planeamiento, D. 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), 1958, Instituto Geográfico Militar. Fte.: Copia Matriz en Archivo de J. Parrochia Beguín, 1994).

e inversa (a moverse en vertical, grado 7-R estimado). No se puede entender que se haya dispuesto allí una central nuclear, y autorizado población residente a 300 m de distancia de ella, cuando vemos que en otros países se considera que una distancia de 10 km es poco. En segundo lugar, está el riesgo de sequía –se acaba de entregar el informe de la megasequía de la región central de Chile, del período 2010-2015, lo que será la tónica, según se informa, de todo el siglo XXI–. El corredor ecológico in edificable previsto en la planificación desde 1960 debía operar como una esponja de captura de agua hacia la napa. Cuando se pavimenta todo, el agua se va por la superficie de la ciudad –grandes volúmenes de agua en cortos períodos–, contaminándose además, y desembocando así en los campos, ríos y, finalmente, mar.

4. Los conceptos del Primer Plan de Transporte Metropolitano para Santiago desde 1969, con proyección en el 2000, se coordinaron con el primer Plan Intercomunal de Santiago, también con proyección al año 2000. El primero consideró: una red de transporte masivo independiente (red de metro urbano), red de metro suburbano (red vial complementaria a la proposición PRIS 1960-2000); una red de transporte superficial (líneas de buses de acercamiento a la RT masivo independiente, líneas de buses radiales, líneas de buses periféricas, otros sistemas para áreas especiales); una red de transporte de trenes suburbanos; una nueva regulación del tránsito, del transporte y de su control; una nueva administración de los transportes en sus diferentes categorías¹⁴.

14 Parrochia, 1980.

Entrevistando a J. Parrochia en 1996 en la Universidad de Chile, se le preguntó acerca de su parecer respecto de los conceptos que aplicó en los planes citados, a lo que respondió¹⁵:

Me percató que los valores incluidos en la Planificación [realizada], siguen válidos en el día de hoy. Desgraciadamente, gran parte de los daños sobre los que se advertía, sucedieron en Chile, y vemos ahora que la gente se esmera en saltarse todas las recomendaciones para una siempre adecuada y renovada planificación de los mismos espacios naturales.

CONCLUSIÓN

Podemos concluir que el arquitecto y urbanista Juan Parrochia fue un profesional muy calificado, que hizo sus aportes profesionales en el momento oportuno, contribuyendo a solucionar los problemas previstos al llevar a cabo varias obras relevantes que le dieron a la ciudad de Santiago la capacidad de soporte para ser la metrópolis principal de Chile. Hoy vemos que conceptos aplicados en los planes para Santiago desde 1960, aparecen en algunos autores como novedad reciente.

15 Pavez, 1996.

BIBLIOGRAFÍA

Chile - Ministerio de Obras Públicas, Dirección de Planeamiento, Departamento de Planes de Obras Públicas, Brieve Alvarado, Amador y González Montecinos, Ventura [autores en 1958], *La Unidad Micro-Regional: características y métodos para delimitarla*. Santiago de Chile, Publicación N° 6, junio de 1962.

Parrochia Beguin, Juan (autor y coautor de contenidos), Pavez Reyes, M. Isabel (propósitos, compilación, responsable de edición), *El Plan Tridimensional de Ordenamiento Territorial y la Región Metropolitana de Santiago 1960-2000*, Edición del Departamento de Urbanismo, F. A.U., U. Chile, 216 págs. ilustradas, Santiago, 1994. http://mazinger.sisib.uchile.cl/repositorio/lb/arquitectura_y_urbanismo/pavezmi01/

Parrochia Beguin, *Santiago en el tercer cuarto del siglo XX: El transporte metropolitano en Chile, realizaciones de Metro y Vialidad Urbana*. Santiago de Chile, Ed. Departamento de Planificación Urbana-Regional, Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile, 1980, 237 págs. ilustradas.

Pavez Reyes, M. Isabel. *Arquitecto Luis Muñoz Maluschka Planificador Territorial en Chile*. Departamento de Urbanismo de la F.A.U. de la Universidad de Chile, 2012, 129 págs. ilustradas.

Pavez Reyes, M. Isabel, "Planificación urbana y regional para Santiago de Chile desde 1960: aporte conceptual y proyectual temprano para la sustentabilidad". En: Investigaciones Geográficas N°41, 2009. Santiago, Ed. Departamento de Geografía de la F.A.U. de la Universidad de Chile, ISSN 0716-0364.

Pavez Reyes, M. Isabel, *En la Ruta de Juan Parrochia Beguin. Premio Nacional de Urbanismo - Chile 1996*, Vicerrectoría de Investigación y Desarrollo de la Universidad de Chile, Departamento de Urbanismo de la F.A.U. de la Universidad de Chile, 2003, 318 páginas, 465 ilustraciones.

Pavez Reyes, M. 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. Ing. Julio Pozueta E., ETSA, Universidad Politécnica de Madrid, 13 nov. *Cum Laude*, 2006. <http://oa.upm.es/452/>

Pavez Reyes, M. Isabel. "Reencuentro con Karl Brunner y testimonio de una época. Entrevista a Juan Parrochia Beguin". En: De Arquitectura N°8. Especial Karl H. Brunner. Austria, Chile, Colombia y Panamá. Santiago de Chile, FAU U. de Chile, 1996.

PREGUNTAS DEL PÚBLICO

Patricio Mora, moderador: Esta es una pregunta abierta para que la puedan responder los tres: según ustedes, ¿qué intervención nueva mejoraría Santiago? ¿qué y dónde?

José Rosas: A mí siempre se me ha ocurrido una, de sentido común también, y es que deberíamos tener políticas coherentes y permanentes, que es algo que creo que hicieron Vicuña Mackenna y Brunner. El plan regulador, el plan oficial de urbanización de la comuna de Santiago tuvo cincuenta años de permanencia en su normativa, incluidos los problemas que tuvo para ajustarse, porque la cantidad de tiempo es importante. Hay un tema hoy de misión unitaria, de misión de conjunto. Creo que los países pasamos por altos y bajos, no siempre el progreso es lineal, entonces hay algo que los países tenemos que aprender de esos ciclos y vaivenes y probablemente esa sea una de las lecciones que al menos ha quedado clarísimo con lo de Parrochia y por supuesto con lo de Brunner y Vicuña Mackenna.

María Isabel Pavez: Hoy, más que nunca, hay que tener claro que es necesaria la planificación, una nueva planificación –llámenla ustedes como quieran–, pero teniendo presente un problema que es “de vida o muerte”, y que se llama Cambio Climático. La planificación, como la entendieron las personalidades que hoy recordamos, no consiste en ir corriendo detrás de los problemas, sino en adelantarse a los problemas; hoy, después del retroceso habido en los últimos casi cuarenta años, estamos muy atrasados, todas nuestras ciudades van a tener que reconsiderar desde cómo disponer el jardín de la casa, hasta cómo es nuestra

relación con la naturaleza toda. Pienso que eso es el punto de partida de los debates desde donde deben derivar proyectos coherentes con los escenarios que seamos capaces de prever, pues donde antes llovía, ahora no llueve, y al revés, entre otros cambios. Contamos con el desarrollo de la ciencia, cuyos aportes la autoridad y los inversionistas privados soslayan sistemáticamente, por desgracia; la información que están generando los núcleos universitarios, los científicos de todo el mundo, diciéndonos las cosas claras, son ignoradas por quienes solo se preocupan y ocupan en su particular presente, consumiéndose el futuro de todos los demás. El sabio Munford recordó que “el caos no necesita ser planificado”¹.

Jonás Figueroa: Estos tres arquitectos, tres urbanistas, tres políticos, veían el mundo, pensaban en el mundo de forma global, lo analizaban y reflexionaban de forma global, pero actuaban local y territorialmente. Lo hemos visto en Parrochia, pero también en Vicuña Mackenna y Brunner, quienes además son tipos adelantados a su tiempo. Entonces la experiencia que yo conozco en Nueva York, por ejemplo, es la de la recuperación de este trazado ferroviario elevado en el *high line*. Esto nos demuestra que también necesitamos del protagonismo activo de los residentes, de los ciudadanos que asuman la participación con ideas, con debates, con discusiones. En este país se discute muy poco a nivel político, a nivel económico casi gran parte de las grandes decisiones se toman como decisiones a puerta cerrada. Necesitamos que la población, que ustedes participen como también los políticos, los técnicos y podamos de alguna manera todos juntos salir adelante con

¹ Pavez, 2006.

decisiones que a veces son drásticas, a veces son traumáticas, pero que es necesario realizarlas.

Patricio Mora: Aquí hay una pregunta muy interesante que tiene relación con la idea de palimpsesto: ¿dónde está el origen de la ciudad de Santiago?, ¿cómo se reconoce la arqueología urbana de la cultura precolombina?

Jonás Figueroa: Cuando llega Pedro de Valdivia y va a la huaca del cerro Santa Lucía lo que ve es agua y acequias. El dato que él registra en un cuadro que se pintó acerca de esa escena, le indica que ese es un lugar propicio para habitar, hay acequias, hay agua.

María Isabel Pavez: En los últimos años se han hecho ciertos estudios de arqueología que dan cuenta, por ejemplo, que en la Plaza de Armas de Santiago había un altar Inca, y de varios ejes rituales asociados a las montañas que rodean la ciudad, y otros muy interesantes. La verdad es que estamos recién descubriendo estos antecedentes previos a la llegada de los españoles. Cuando se conmemoraron los 500 años del descubrimiento de América, el arquitecto Juan Parrochia escribió un libro que llamó *Los 500 años de Santiago y los 2000 años de la Aldea de Huechuraba*. Se refería al territorio habitable donde se asentaron los naturales en forma dispersa, claro está, no como lo que imaginamos hoy al decir aldea. Los registros arqueológicos a la fecha son de 2000 años, pero el día de mañana se puede descubrir que son más antiguos, no sabemos, de manera que estamos recién partiendo con ello, y ha sido fascinante escuchar a los autores de esos descubrimientos recientes.

Patricio Mora: Esta es una pregunta para los tres, como ustedes son investigadores ¿no hay manera de que ustedes puedan influir ante las autoridades que dan permiso para edificar construcciones que no colaboran con proyectos de ciudad?

José Rosas: Hablando desde lo personal, uno siempre ha estado luchando y diciendo cosas, el problema es que no nos escuchan. Como dice María Isabel, parece que se necesita que los premios nacionales de ciencia y todos los que trabajamos acá salgamos a la calle para que nos tomen en cuenta, porque verdaderamente los que investigamos y trabajamos para crear un nuevo conocimiento, no tenemos mayor influencia en la toma de decisiones.

María Isabel Pavez: Vamos a ver, yo voy a hablar también desde lo personal. Yo trabajé veinte años haciendo planos reguladores y seccionales urbanos, y dejé esa actividad en el momento en que me empecé a enfermar, me enfermé de ver que todo lo que había aprendido de mis abuelos y padres intelectuales, los Brunner, los Muñoz Maluschka, los Parrochia, y que habían mejorado tanto la ciudad, se desestimaba sin evaluación, sin reflexión. Algunos llegaron a decir que los problemas ahora "no se solucionan, sino que se administran". No lo pude resistir, entonces me dediqué plenamente a las funciones universitarias. Hay una cuestión que hay que entender, y es lo siguiente: estamos en un libre mercado muy radical, y que parece haber llegado para quedarse por muchos años. Es posible recordar que la configuración jurídica e histórica de las instituciones del derecho del mundo occidental da lugar a dos raíces: una es la romana que se usa en Europa continental y es la que utilizamos nosotros porque la heredamos

de los españoles. La raíz continental o romana y que remite a leyes y reglamentos, eso somos nosotros. Y la otra, es la de raíz anglosajona, que a su vez remite a la jurisprudencia. ¿Por qué creen ustedes que hoy está de moda hablar de “Master Plan”?, muchos lo llaman así sin comprender la filosofía que hay detrás. El master plan no existe en nuestra realidad jurídica. El master plan, anglosajón, le gusta a los inmobiliarios porque es “flexible”, está en el marco de la jurisprudencia. Bueno, hoy algunos piden diseñar una “nueva planificación”, habría que pensar muy seriamente en sus fundamentos, en su filosofía, e instaurar los instrumentos en coherencia.

Ante los cambios climáticos, ante la emergencia de nuevas regiones metropolitanas en Chile más allá de Santiago, Concepción y Valparaíso –Luis Muñoz Maluschka señaló que Chile no tendría más de seis regiones metropolitanas en función de la velocidad de los medios de transporte–, ante la falta de claridad de rol de algunas ciudades y pueblos heredados desde la Colonia cuando no habían los actuales medios de transporte, la planificación de las ciudades y de las regiones urbanas debe imponerse recuperando la consideración del mediano y largo plazo, pero entendiendo que –como nos decía don Juan Parrochia– el futuro “se hace desde hoy, día a día”. Los jóvenes tendrán que asumir esta misión.