



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



Museo Nacional
Benjamín Vicuña Mackenna

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

Mesa 2

SANTIAGO Y SU ENTORNO GEOGRÁFICO,
¿CONFLICTO O BENEFICIO?

MARÍA ISABEL PAVEZ

Arquitecta 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., E.T.S.A., 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

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.

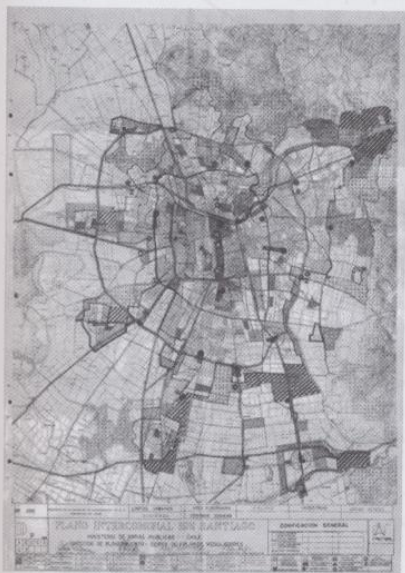


Fig. 3.- Plan Intercomunal de Santiago 1960. Plano: Vivienda - Área Suburbana - Centros Cívicos - Vialidad - Industrias - Áreas verdes (sobre plano base). Fte.: CHILE -MOP, Dirección de Planeamiento, Departamento de Planos Reguladores, "PLANO INTERCOMUNAL DE SANTIAGO", firmado por Director Ing. J. Kelemen; 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].



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. ■

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 artificio 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 cuerdas 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. ■