

# Santiago, escenario sin protagonista

*Miguel Laborde*

## RESUMEN

En lugar de desaparecer, las ciudades se perfilan como sucesoras del Estado-nación, polos de la economía globalizada y escenarios de la actividad artística y la vida sociopolítica. Sin embargo, por tratarse de sistemas hipercomplejos, en los que el caos asedia al orden permanentemente, se vislumbra un desafío interdisciplinario mayúsculo, en el que, desde lo legal a lo medioambiental, todo fenómeno aparece críticamente involucrado. En Chile, como es habitual en los ámbitos públicos colectivos, que implican diálogo e interacción, se advierte una cultura urbana aún débil e incipiente.

■ **Miguel Laborde** es profesor universitario especialista en historia arquitectónica y urbana y autor de diversas obras y monografías sobre temas históricos. Ha publicado siete libros de temas de arquitectura y urbanismo, entre los cuales destacan "Santiago, Lugares con Historia", "Calles de Providencia" y "Las Condes". Desde 1981 mantiene secciones y columnas especializadas en diarios y revistas. Es miembro de la Comisión de Patrimonio Arquitectónico, Urbano y Medioambiental del Colegio de Arquitectos, Miembro de Número del Instituto de Conmemoración Histórica, y director de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía.

---

**MIGUEL LABORDE**, Editor, La Mar Ediciones Interactivas, Carlos Antúnez 2610, Santiago, Chile.

Fax: (56-2) 234 1437

Email: LaMar@rdc.cl

*Viajamos desde la utopía al pragmatismo; es decir, desde la ciudad culta y hermosa que nos haría felices en comunidad, hacia la ciudad eficiente y fluida donde cada uno buscará su felicidad. Tal vez, no es sino otra utopía.*

## CIUDAD DEL SIGLO 21

### 1. De la nación a la ciudad

Es un lugar común afirmar que, en el Siglo 21, serán las ciudades, y no las naciones, las unidades económicas claves. Es cierto que la ciudad desde su aparición ha orientado el hacer humano. Así sucedió con Babilonia o Tenochtitlán, Atenas o cualquiera de los polos del Imperio Romano en el norte de Africa o Europa (con sus circos, templos, teatros, estadios, termas, foros, que revolucionaron “la calidad de vida”). O, un ejemplo más cercano, con las imágenes del París del barón Haussmann, los dibujos del Sant Elia revolucionario que quiso sacar a Italia del pasado para hacerla soñar con ciudades dinámicas del futuro, o los espacios mentales engendrados por Baudelaire o Rilke mientras caminaban por la Ciudad Luz. Ellos fueron afortunados, porque la ciudad era mito y realidad, proporción y armonía, pasado y futuro.

En este Siglo 20, el fenómeno explotó con ciudades de 20 y más millones de habitantes. El arte no pudo desconocer este nuevo mundo. La poesía de T. S. Eliot, de Ezra Pound, comenzaron a reflejar laberintos agresivos más que avenidas o bulevares trazados por mano de artista. Es la jungla de asfalto de Brecht, del vacío en el “Nowhere man” de John Lennon. En esos años sesenta cuando todos quisieron salir de las ciudades, recuperar la animalidad desnuda, el pasto húmedo bajo la planta de los pies, el sol en la piel, hundirse en un mar azul (y así olvidarse del hombre y el peso de su cultura). Sin embargo, las ciudades no desaparecieron, ni siquiera cuando los genios de la informática auguraron que el hombre aprendería a vivir-trabajar desde una cabaña, conectado por redes informáticas a sus centros laborales.

El artista, el corredor de la bolsa, o el publicista, todos los que trabajan con el hombre como tema, con los signos y pulsos del momento, necesitan, cara a cara, encontrar un ser humano. Aceptemos que quieren vivir con otros, como propusieron los griegos, y no apartados unos de otros como los cíclopes (ignorantes de toda ley, en supuesta libertad, pero en brutal soledad). El hombre es sociable y la ciudad, su expresión. Seguiremos, entonces, como Kafka en las calles de Praga, buscando el espíritu entre sus muros, porque entre ellos mora el hombre y encuentra la morada de su espíritu.

## 1.1 Desafío cultural

Santiago no avanza hacia una mejor calidad de vida. La paradoja, aparentemente, es cultural. Mientras los signos de los tiempos apuntan hacia el individualismo, la ciudad, como una rémora del pasado, sigue demandando planificación. Mientras se promueve la iniciativa privada como patrón único de acción, la ciudad pareciera requerir otra evocación nostálgica de sueños colectivos, solidaridad e incluso utopías. Mientras el “economicismo” desenfrenado invade todo, y se expande la cultura según la cual todo se vende y todo se compra (todo tiene un precio), las raíces de la ciudad se afincan en un patrimonio que se define como invaluable e intransable.

La cultura de la libertad atraviesa el corazón de las ciudades: ¿No crecieron, acaso, ganando espacio frente a las tierras señoriales, luchando contra sus poderes absolutos? En ellas, el ser humano se sintió otro: dueño de su destino, protegido físicamente, integrado psicológicamente y socialmente estimulado a participar en la creación de un mundo donde su identidad, donde su individualidad, su unicidad, tenía su espacio.

El concepto de “hombre”, desde las viejas religiones y el pensar griego, encontró su culminación en la ciudad. Es curioso, alguien lo hizo notar, que lo griego y lo cristiano confluyeran durante la Edad Media (confluencia que modificó el mundo). Éste es el más largo de los períodos, lo que demuestra el éxito del consenso cultural alcanzado: en él surgen las ciudades, también es el lapso de menos marginación (el más miserable y el más loco tuvieron espacio en la ciudad medieval). Eso es calidad de vida.

Europa y Estados Unidos miran esperanzados al Siglo 21. El Viejo Mundo, porque los desastres de las guerras mundiales quedaron atrás (así como los errores de ciertos urbanismos arrogantes y abusivos de los años cincuenta y sesenta, con un crecimiento controlado de la población, que sólo podría pecar de acercarse al 1.0). Las ciudades europeas no dejan de embellecerse, compitiendo entre ellas en restauraciones, museos nuevos y parques; transformando el recorrido, para el viajero, en un turismo cultural incesante, espectacular. Estados Unidos, en cambio, con su modelo de los barrios-jardín de los suburbios, ricos en espacios, y con una vida local intensa por la afición de su pueblo a formar clubes, manifestarse y asumir causas a gran velocidad, tampoco teme al futuro. Lo que no significa que su avanzar no sea dificultoso.

## 1.2 Desafío intelectual y académico

Dicho en términos conceptuales: si la ciudad es un ente fascinante como sujeto de la Teoría de los Sistemas, por ser una red de sistemas o sistemas de mil sistemas, ¿es posible intervenirla sin considerar la Teoría del Caos?

La interrogante nos obliga a preguntarnos si la ciudad es una entidad operativa o, como se teme, un caos imposible de organizar, irreductible a cualquier política de planificación. En el caso de Santiago, si dichas políticas tuvieran éxito, casi obligarían a arrasar la ciudad para comenzar a construirla “correctamente”... y en otro lugar.

Ya sabemos que la utopía implícita, fruto de una fe ciega en la razón cartesiana, no resultó realista, que era irracional. A lo que hoy aspiramos, con más modestia, es a utopías posibles. Lo que no es nada de fácil, porque ya sabemos, también, que cada ciudadano es portador de una única imagen de su ciudad: es una representación al margen de las vías de circulación y las viviendas.

Cada uno se desplaza por “su” ciudad. De ahí que, desde el mirar colectivo, la ciudad sea “productora de caos” por definición (en cuanto choque de individualidades). Si queremos una imagen, es un jardín infantil; uno de los niños pone atención a las palabras de la parvularia, otro pellizca el brazo del vecino, uno dibuja, otro mira por la ventana, uno mordisquea la colación y alguno, desesperado, trata de abrirse camino para llegar a tiempo –como vehículo de emergencia– al baño.

### 1.3 Un desafío interdisciplinario

El desafío es apasionante. Si desde Lewis Mumford se dice que la ciudad es la mayor creación de la humanidad, comentemos que es notable asistir a la ciudad como espectáculo de creadores: con sensibilidad espacial, creatividad geométrica, lógica racional, planificación ingenieril, procesamiento químico de desechos, producción de energía, concentración del poder político y económico, vorágine de artistas e intelectuales.

Como los astronautas de 1969 que observaron la pequeña esfera azul en la inmensidad negra e infinita (tan “hogar” en el espacio) podríamos ver que la superficie planetaria tiene sus propias leyes anteriores y diferentes a las humanas. El desfile de las ciudades, lo humano en su más alta expresión: Babilonia, la que ordena el universo en números, la semana en días, el cielo en casa astrológica; Atenas y el ansia de razón y medida armónicos; Tenochtitlán, que habla con los dioses desde el medio de un lago; Roma, que ordena los continentes en el tablero; Jerusalén envuelta en el misterio de la inmortalidad; Florencia enamorada del hombre; París de rodillas ante la belleza de la razón. Y tantas otras: Pekín y Bizancio, Delhi y Londres, Tokio y Cuzco, Berlín y Brasilia, Calcuta y Buenos Aires.

Uno podría pasarse la vida, de una ciudad en otra, asistiendo al espectáculo de lo humano siempre distinto, incesante, en el mundo amplio y terrible (seductor) de las ciudades.

El suelo urbano no se agota como el suelo que esconde la riqueza minera, ni se renueva como el de la agro y silvicultura; tampoco es absoluto, como el suelo de la propiedad de los bienes muebles. Es preciso, en una ciudad que debiera ser de todos,

que los juristas ideen un modo de propiedad distinta al que establece la Constitución. Mientras en Chile no se inicie el camino legal, continuará la sectorización social creadora de guetos, así como la sectorización por usos que separa comercio de residentes, pequeña industria de todos, y hace picadillo una ciudad que, en Europa, salió al aire, nació a la vida, enriquecida y orquestada por matices integrados.

Tal como denuncia el arquitecto Jonás Figueroa en CA 92 de 1998:

*“El urbanismo, exageradamente reglamentario y desprovisto de conceptos y mecanismos que le permitan establecer los puentes ausentes con otras disciplinas que participan en la configuración de la ciudad”, está en Chile incluso alejado de la arquitectura, lo que posibilitó que se engendraran los aberrantes “edificios lustrines”.<sup>1</sup>*

#### 1.4 Calidad de vida a la que podemos aspirar

Una y otra vez tendríamos que volver al concepto de calidad de vida. Es claro que ésta supone un medio ambiente sano y descontaminado; con redes de vialidad y sistema de transporte que fluyan con una regularidad, y a una velocidad, de modo que sus habitantes no “pierdan” más de 90 minutos diarios en trasladarse; con servicios de salud proporcionales al nivel de desarrollo del país; y con una policía de cobertura suficiente como para asegurar un nivel adecuado de seguridad.

Son varios los capítulos que no son discutibles. Si realizáramos una encuesta a la población de Santiago, ¿cuántos habitantes incluyen museos y galerías en su concepto de calidad de vida? ¿A cuántos les interesa vivir en una ciudad socialmente heterogénea e integrada? ¿A cuántos les interesa que el futuro de la ciudad tenga un vínculo con su pasado?

La calidad de vida no es sólo cultural, también es individual. Obligados a plantearnos como sociedad, deberíamos entonces intentar configurar el perfil urbano del santiaguino. Tienen razón los ingenieros de SECTRA cuando reclaman contra la sociedad chilena. Si ella no emite señales, ellos deben inventar, decidir, optar, entre una ciudad densa y una extensa.

Es tiempo de iniciar este diálogo y esta reflexión, aunque sean torpes balbuceos. La realidad de Santiago nos importa a todos los chilenos. Santiago es casi la mitad del país, en ciertos aspectos constituye un 40 por ciento, pero en otros es el 60 y más por ciento. El futuro de Chile pasa por Santiago.

---

1 Revista del Colegio de Arquitectos, CA 92, 1998.

Ante la pregunta ¿hay algo que no tenga relación con la ciudad?, el primer desafío es precisar que aspiramos a un desarrollo de la ciudad que sea armónico, equilibrado y sostenible en el tiempo (fraseología que resulta ingenua ante los problemas urbanos de una capital como la nuestra). Ya sabemos que primero debemos referirnos a Santiago.

## 2. ¿Cómo es Santiago?

¿Qué es Santiago? ¿Cómo es? ¿Qué se puede hacer? Aunque reconozcamos de inmediato la fluidez líquida de la ciudad, por la cual los efectos de una acción no siempre son previsibles, lo que sí está claro es que la acción seduce, motiva, cautiva. Fenómeno biológico, de impacto físico, desafío de ingenieros, la construcción de la ciudad también es un acto de poesía.

### 2.1 Copiando modelos

Somos nosotros los que insistimos en enfrentar la ciudad sin cultura, sin un “desarrollo desde adentro”. Por el contrario, coleccionamos ficciones (el *mall*, el *country*, el *downtown* a lo Manhattan). Hay algunos países latinoamericanos que tienen una imagen sociocultural de sí mismos, lo que les permite enfrentar mejor el tema, como la Argentina europeizante o el México nacionalista. Chile, por esa carencia, no puede imaginar su futuro; y vive en un presente eterno, incoherente, destruyendo siempre el pasado.

¿Cómo enfrentar la ciudad si no se sabe qué es valioso del pasado para llevarlo al futuro? ¿Cómo vivificar los espacios públicos, aumentar los espacios de convivencia, vivir en comunidades dotadas de una identidad y una vida colectiva, si no hay acuerdo en cuanto cuáles son los bienes simbólicos (los valores) que son comunes?

El fracaso cultural de Chile, que se ha expresado en desgano político y desorientación personal, ha provocado que los actos públicos huyan de los espacios públicos. Ahora pagan arriendo, se privatizan, también desaparecen de las calles de la ciudad.

### 2.2 Fuimos europeos

Hace medio siglo, cuando los radicales construyeron el Barrio Cívico, Chile tenía un perfil definido. Existía una Europa cultural en el borde oriental (que también era la Europa geográfica, con Polonia o Rumania) y una Europa cultural, en el cono sur americano.

El teatro, la literatura y el cine europeo eran modelos; también sus ciudades. Sin embargo, especialmente en los años sesenta, nuestra crisis (que tuvo numerosos factores positivos, como el descubrimiento de la geografía, de las minorías étnicas

o de la cultura popular), simultánea al auge de Estados Unidos y la llegada de la televisión, produjo que Chile se fragmentara culturalmente y se quedara sin referentes urbanos.

Como dijo Daniel Fernández, director del Metro, ni siquiera se pueden trazar los recorridos con un criterio definido, porque la sociedad chilena no ha decidido si quiere ciudades densas (como las europeas) o extensas (como las estadounidenses).<sup>2</sup>

Incluso, la opción pluralista sería válida de haber consenso: que permanezcan los barrios europeos de Santiago Poniente y ciertos sectores de Providencia y Ñuñoa (restaurados, reciclados, remozados) y que más allá de ellos –al oriente, al sur, al norte– se consoliden, perfeccionen, urbanicen, los barrios extensos del modelo casa-jardín (hasta hoy pobres en equipamiento urbano) para que funcionen como subcentros de creciente autonomía, tal como los encontramos en Estados Unidos.

Fuimos europeos, ya no lo somos. Lo que no es una desgracia *per se*, ya que siempre habríamos sido europeos de segunda clase, periféricos. Ahora estamos desorientados, pero somos nosotros los que lo estamos.

### 2.3 El desinterés público

El desinterés de los sectores políticos (o descuido), tanto con relación al tema ciudad como al tema urbano, ha resultado muy dañino. Desde los años de la posguerra comenzó una explosión extensa de periferias destinadas a poblaciones, sin logros de calidad, sólo cuantitativos. Desde el Plan Intercomunal de Santiago de 1960, hasta el Plan Regulador de 1994, se han expresado más los políticos que los urbanistas, más los funcionarios que los creadores, más el Estado que la sociedad, más el régimen de turno que los grupos socioculturales.

El fracaso de los modelos urbanos absolutistas fue tan drástico, en los 50 y 60, que incluso desapareció la disciplina en algunas universidades.<sup>3</sup>

En Chile, el liberalismo económico del régimen militar creyó, ideológicamente, que debía aplicar también la libertad en el uso del suelo. A fines de los años setenta explotó Santiago por todos los puntos cardinales sin equipamiento ni transporte ni servicios básicos ni la vialidad indispensable. Ciertos actores, como Andrés Allamand cuando fue Presidente del Instituto Libertad en los años noventa, fueron capaces (desde la derecha) de reconocer que el tema urbano tiene una vida propia, y que por ello debe ser enfrentado con una planificación estatal estratégica.

---

2 En Panel de "Ciudad y Transporte", X Bienal de Arquitectura, 1995.

3 En los años 60, en medio de perspectivas optimistas de crecimiento económico, se establece la teoría del crecimiento indefinido; ver Fernando de Terán, Revista CA 46 p. 75, diciembre 1986.

En los años noventa la Concertación ha ostentado el poder político. Quienes esperaban que, por una ideología más proclive a la planificación, sería más fácil el diálogo de los urbanistas con el poder, quedaron defraudados. Con las mejores intenciones de poner orden en el caos, los resultados, como lo reflejan los santiaguinos en toda encuesta, no son satisfactorios para la calidad de vida.

Se quiso detener la expansión promoviendo un aumento de la densificación, de 100 a 150 habitantes por hectárea. Sin embargo, el establecimiento de esa medida para todas las comunas sin distinción, incluso las periféricas, alteró el orden natural centro-periferia; además, permitió que los sectores de barrio-jardín perdieran su armonía por la irrupción de edificios de altura. Tampoco se adoptó el camino que era previsible: de la internalización de las externalidades, de cobrar los costos de la expansión a los que se benefician de ella; por el contrario, se inauguraron las concesiones urbanas con el Proyecto Costanera Norte que beneficia a la Comuna de Lo Barnechea, pero que atenta contra los derechos adquiridos de los vecinos de Pedro de Valdivia Norte (que pagaron por tranquilidad y que ahora serán traspasados por una autopista).

El aumento del precio del suelo, consecuencia lógica, como no ha sido acompañado de una real exigencia de cumplimiento de las leyes en cuanto al porcentaje de espacios públicos, se ha traducido en su disminución real. Las contiendas del poder mantienen detenida la idea de tener un Alcalde Mayor o un Intendente Metropolitano respaldado por más atribuciones y poderes. La ciudad ha continuado, con el mismo ritmo de los años ochenta, expandiéndose como mancha de aceite por la vía de las parcelas de agrado residenciales, sin que tales proyectos provean la infraestructura adecuada, la que está aumentando sólo por la competencia creciente de los megaproyectos, lo que ha empujado a las empresas inmobiliarias a perfeccionar su oferta y, así, entregar “barrios” más urbanizados.

No se ha fortalecido la función de las municipalidades: el tema no ha merecido el interés público suficiente como para generar un ordenamiento del caos institucional y legal que se genera por duplicaciones y traslapes de responsabilidades.

El mismo desinterés público se ha tatuado en las periferias de Santiago, con barriadas paupérrimas, ingratas, no sólo pobres en su materialidad sino en su orden, en su invisible dignidad, en su ausente respeto por los usuarios. Cuesta creer, recorriendo el Barrio Bellavista o el Barrio Huemul, que esas excelentes construcciones fueron, a principios de siglo, “viviendas sociales”.

Es cierto que la fuerte inmigración campo-ciudad (más el desarrollo de la medicina y su traducción en la explosión demográfica) desbordó la capacidad social de respuesta; y que la escala cambió, empujando a los gobiernos a preocuparse sólo del número de viviendas, del número de metros cuadrados, ya no del hacer ciudad, del construir hogares, de fundar barrios. Por ello, es el tiempo de hacernos una

autocrítica, porque el desinterés en el tema permite que sigan multiplicándose las poblaciones que el día de mañana serán demolidas; y en las que hoy, por sus carencias humanas, son proclives a generar desesperanza, violencia, drogadicción y hurtos.

## 2.4 El espacio público

Debemos reconocer que las vilipendiadas ciudades, y las utopías referentes a ellas, se relacionan con el espacio público. Si tenemos poesía en El Cairo, Damasco, Cuzco y Berlín, es porque sus nombres nos gatillan calles, callejones, avenidas, plazuelas (el espacio público). Como dijo Zaha Hadid no hace mucho (la descollante arquitecta del deconstructivismo) Nueva York es más democrática porque puede uno entrar a sus edificios, mirar la ciudad desde sus azoteas, tomar un café al interior de un edificio corporativo privado.

La mejor poesía surge en esa zona dudosa entre lo público y lo privado, como en la plazuela de la Iglesia de Santa Ana (por dar un ejemplo santiaguino colonial) o en la Plaza del Mulato (por rescatar un aporte de los últimos años). Ello, hay que subrayarlo, porque es una de las grandes conclusiones de los años recientes: el espacio semipúblico o semiprivado, difuso y sugerente. ¿Por qué al chileno le cuesta, como en las ciudades modelos, enriquecer la ciudad con lo público y lo semipúblico? ¿Por qué los bares y restaurantes de encuentro, desde el Café Barrios, al Gath y Chaves, al Oriente, el Waldorf, La Bahía, el *Drive in* Lo Curro, tienen que ser fundados por extranjeros? ¿Por qué nos duele el impulso social?

En la ciudad entran todos los ámbitos, y todos, desde los ingenieros a los poetas, tenemos un derecho a un trozo de la palabra. Es un deber reconocerlo, si las ciudades son creadas a imagen y semejanza de sus habitantes, Santiago habla de una sociedad individualista, de límites hoscos entre cada propietario, de poco espacio público de encuentro. Los domingos, en Santiago de Chile, pueden ser pavorosos (como si cada uno saliera de su propiedad privada sólo en los días de semana, obligado por el mundo del deber).

Es un caso de antología en la historia del urbanismo lo que sucedió en La Dehesa en los años ochenta (plasmado en la novela *Oír su voz* de Arturo Fontaine Talavera): en “la década del yo” llegaron los emergentes, los nuevos ricos y los ricos tradicionales, a crear una ciudad nueva a espaldas de la ciudad. En otro valle, exclusivo y aislado, sin parques, sin plazas, sin veredas. Pasaron menos de diez años, y esas familias, que con sus espacios privados amplios, de jardines con piscinas, pensaban no requerir de nadie, comenzaron a reclamar a la municipalidad: no había vereda para que pasearan los ancianos ni plazas para llevar a los niños a jugar con otros niños, ni espacio para trotar. Después de todo, hasta los chilenos necesitamos la ciudad.

La decisión que también debemos asumir, y responder, es la que planteaba Antonio Serrano, catedrático de urbanística de la Universidad Politécnica de Valencia, cuando preguntó si queremos ciudades para vivir o ciudades para hacer negocios.

Hay una dinámica interna: que el suelo urbano sea una mercancía, que sus cambios de valor inciten a la especulación inmobiliaria, que la densidad sin transporte público eficiente genera una congestión insoportable, no nos indica que debiera crearse otro concepto de la propiedad. Comentemos de paso que Serrano se queja, en dicho ensayo, sobre la falta de “cultura urbanística” en España, lo que nos deja –aunque sería otro tema– con una inquietud obvia al respecto. El español también es individualista, por lo que “la normativa urbanística española parte del principio teórico de romper el monopolio que podría significar que cada propietario –y sólo él– pudiera hacer lo que quisiera en ‘su’ suelo”. En esto, pueden ser unos modelos.<sup>4</sup>

¿De dónde nos viene la intolerancia, tanta intolerancia, al otro, al distinto? ¿Por qué esa vocación para ir creando otra ciudad en cada generación, cada vez más radicalmente exclusivas que las anteriores? ¿Hasta dónde queremos llegar? Eso es lo que está tras el escaso ímpetu por crear espacios públicos: yo quiero estar sólo con mis iguales. Para ello no necesito el bar, la plaza, el restaurante; me basta con invitarlos, y luego ellos a mí: una ciudad de puertas adentro, como lo advierten los viajeros ya en el siglo 18. Es muy fuerte la tradición del individualismo y de la suspicacia hacia el diferente.

Como el inglés de clase alta, o el japonés (también de una territorialidad rígida y marcada), los chilenos hablamos en voz baja; actuamos como esos otros grupos, para aislarnos aún más, separarnos, no mezclarnos siquiera auditivamente. Estamos más cerca del francés, con sus palacios alejados por altas rejas y amplios parques, que del italiano, cuyos palacios incluían –como el de la Embajada de Brasil– una terraza delantera porque la señora condesa también quería ver qué pasaba en la calle y conversar con la vecina.

Pueblos más y menos sociables, o de distinta sociabilidad. ¿El chileno necesita al otro sólo para hacer negocios con él? ¿Necesita solamente de ciudades dormitorio, donde tenga comercio y colegios, y salir de ellos a trabajar a la metrópoli? Esta mala sociabilidad, también se traduce en el ámbito político. Los municipios, los ministerios, tienden a desconfiar de la reacción pública. No invitan a debatir temas, las peores decisiones las reservan para enero, esperando que las vacaciones las suman en el olvido. No promueven instancias de participación, responden con molestia, y hasta con desagrado, los reclamos directos o los que aparecen en los medios de comunicación. Se exhibe, se hace uso del poder, y se alejan del concepto de servicio público que, desde su nombre, supone diálogo, preguntas a la ciudadanía.

Nuevamente, ¿cómo lograr una transformación de la ciudad, una serie de mutaciones significativas, si los agentes involucrados no dialogan?

---

4 Cuadernos de Ordenación del Territorio Nº 10, 1995, Fundicot, Asociación Interprofesional de Ordenación del Territorio, Madrid, España.

Si creemos, como apunta Serrano Rodríguez, que siempre hay choques entre los creyentes en el “orden espontáneo” (que prefieren dejar las ciudades a lo que resulte de la acción libre de los operadores económicos) contra los defensores de la “planificación” (porque lo urbano es algo “con implicaciones tan fuertes para el largo plazo, irreversibilidades en los usos del suelo y efectos sociales e impactos ambientales”), es obvio que en Chile la falta de diálogo nos empuja al orden espontáneo, a lo que resulte, porque no existe ni la voluntad política para generar planes, ni la presión social suficiente (como sucede en Estados Unidos) para obligar a quienes ostentan el poder a oír las demandas públicas.

En 1998, el Presidente Eduardo Frei Ruiz-Tagle le señaló al nuevo Intendente de Santiago, Ernesto Velasco, dos tareas fundamentales, dos desafíos: la congestión urbana y la seguridad ciudadana.

¿Es posible aislar estos fenómenos? ¿Se puede pretender solucionarlos en sí mismos? ¿O son sólo síntomas, consecuencia, resultados de fenómenos más complejos?

### **3. ¿Qué hacer con Santiago?**

#### **3.1 No desesperar**

Estamos ante uno de los grandes desafíos de la humanidad, ante una tarea más compleja que enviar un hombre a la Luna. No se puede, como el público en la calle, caer en la desesperanza intelectual. Es, objetivamente, un desafío mayúsculo.

Para algunos, que lindan en la utopía, el hombre es producto de su ambiente. Ellos esperan, confían, en que si se logra crear una ciudad bella, de parques abundantes, transporte público eficiente y silencioso, estimulante vida urbana y vida nocturna, sus habitantes serán felices. Para otros, más pragmáticos, la ciudad debe ser manejada satisfaciendo demandas, las que pueden expresarse en encuestas y, respondidas, satisfechas, mantendrán la población contenta. Por último, dicen los teólogos, los psicólogos, los psiquiatras, el hombre siempre busca lo trascendente; por lo tanto, no será feliz aunque sean perfectas la legislación y las autoridades.

No quisiéramos, sin embargo, dejar una estela escéptica.

Aun cuando puede resultar abrumador, para cualquier agente público motivado, es necesario:

- lograr la participación ciudadana en la creación de los planes de desarrollo de Santiago;
- disminuir los índices de contaminación del aire por agentes tan diversos como el ozono negativo;

- revitalizar el centro histórico hoy perforado en imitación de Manhattan;
- salvar Santiago Poniente invadido de edificios de mala calidad, desechables;
- defender los barrios, sectores y construcciones de interés patrimonial;
- generar las áreas verdes que se requieren en los distintos barrios;
- encontrar comunas dispuestas a recibir vertederos de residuos sólidos;
- disolver la violenta guetización de la ciudad;
- proveer homogéneas redes de vialidad y transporte público;
- favorecer el transporte multimodal, a fin de usar el vehículo privado sólo para llegar hasta una conexión al transporte público;
- aumentar los paseos y pasajes peatonales para hacer más amable el transitar por la ciudad;
- ocupar civilizadamente el valle de Santiago, logrando un crecimiento de la ciudad en alguna dirección que no implique la pérdida definitiva de todos sus ricos suelos agrícolas, con sistema de ciudades satélites, o crecimiento por las vías interurbanas de carreteras, a lo largo;
- recuperar la imagen de la ciudad ante el visitante aéreo o terrestre, entre otros objetivos.

### 3.2 Trabajar con las universidades

Como primera conclusión, la complejidad de este macrosistema es tal, que las autoridades locales (especialmente en los países en vías de desarrollo) deben hacer un llamado a las universidades, de modo que su reflexión aporte en forma coherente a las variables arquitectónicas, urbanas, legales, medioambientales, psicológicas y culturales, entre otras, que inciden en el manejo de la ciudad.

Se ha manifestado, tantas veces, que la selva reglamentaria impide un mayor aporte de los privados. Si se ha repetido que ella misma entraba la acción de los agentes públicos, ¿no es urgente el diálogo con las facultades de Derecho, el llamado a que ellas promuevan memorias al respecto, que impartan posgrados y cursos para funcionarios? Se ha recalcado, por último, que la propiedad urbana aún no se inventa, que debiera definirse de modo distinto porque no es renovable y porque afecta a toda la comunidad, lo que le da un carácter semipúblico. Así como los juristas, son muchos los especialistas cuya participación, crecientemente interdisciplinaria –recalquemos esto–, se requiere para avanzar en este panorama agobiante.

Existen esfuerzos como el Seminario del Instituto de Estudios Urbanos de la Universidad Católica, “Santiago: ¿Gran ciudad o ciudad grande?”; el Diplomado en Gestión Sustentable de Comunas y Barrios de la Universidad Arcis, o el Diplomado “¿Quién diseña la ciudad?”, de la Universidad Nacional Andrés Bello. Esas experiencias no deben perderse. La Corporación para el Desarrollo de Santiago inauguró un amplio camino, con la firma de convenios con una universidad por barrio, ya que (como señaló el alcalde Jaime Ravinet al iniciar el sistema) los municipios no tienen los recursos suficientes para el enorme desafío de las ciudades.

### 3.3 Trabajar interdisciplinaria y globalmente

Se debe trabajar en forma equilibrada, porque el urbanismo, a medida que el siglo avanza, ha privilegiado una actitud positivista, desprovista de toda poesía, insistente en lo lógico, en los procesos sistemáticos. Ya está demostrado, desde la crisis de los años sesenta, que el urbanismo no sólo requiere flujos de circulación de alta velocidad y de áreas verdes para purificar el oxígeno. La ciudad también es fachadas, rincones, misterios, barrios con identidad.

Si definimos modernidad como una aceleración de los procesos, agreguemos que no es suficiente que circulen los bienes, los vehículos, las personas; también queremos que circulen, con fluidez, las ideas, las clases sociales, las creaciones artísticas y los sueños generacionales. Sólo así se cumplirá el predicado de Helmut Jahn, arquitecto contemporáneo, quien postula que “cada generación tiene que construir su propia ciudad”. Aclaremos que Jahn es europeo, habitante de un mundo donde la rehabilitación es mucho más importante que la construcción, en metros cuadrados e inversiones. Aquí, en Chile, somos capaces de entender la sugerencia en el sentido de que, como ha sucedido, cada generación construya su ciudad pero en otros espacios: Providencia, Las Condes, Vitacura, Lo Barnechea. No. La idea es que, en la ciudad, cada generación exprese su cosmovisión, deje su huella, exista ante la historia.

Jahn es un europeo que ha gozado de la “resemantización” de su ciudad en estos últimos decenios, fruto de las tendencias que, aburridas de los desiertos y desfiladeros de las nuevas ciudades, evocaron las fuentes, los arcos de triunfo y sus rotondas, los monumentos arquitectónicos capaces de reconfigurar un orden. En él, el ciudadano volvió a sentirse hombre y miembro de una cultura; reconocible dentro de ciertos límites, su barrio, y con un horizonte ilimitado por si quisiera hacer uso de su libertad. Un lugar familiar, el misterio de lo desconocido, los polos de la tensión espacial.

Esperamos, con esta convocatoria académica, que el tema de la ciudad convoque tantos estudios, tanto esfuerzo intelectual, como sucesivamente, en este siglo, han beneficiado a las ciencias políticas, a la economía política y al medio ambiente: si más de la mitad de la humanidad habita en ciudades, y su gestión está resultando desbordada

por más de un lado, desde el de la contaminación al de la seguridad ciudadana pasando por la congestión vehicular, ¿no es causa suficiente para que las universidades, los mundos académicos e intelectuales, multipliquen sus trabajos interdisciplinarios?

### 3.4 Cambio cultural (con educación, prensa y televisión)

En el trasfondo hay un problema cultural. En Estados Unidos, a pesar del individualismo, se entiende que la ciudad es colectiva: que mis acciones modifican el entorno, que en un radio de 500 metros mi vecindario puede reaccionar, quejarse, demandarme ante un cambio que daña el paisaje y resta plusvalía al lugar. La ciudad es de todos.

En cambio, tal como se refleja en el informe sobre desarrollo humano en Chile elaborado por el PNUD, la ciudad de Santiago no cuenta con una imagen de sí misma como proyecto colectivo; o, como dijo el urbanista Patricio Gross “nadie está ajeno al tema de la ciudad, pero lo que concentra la atención son los problemas y las restricciones, y no hay propuestas”.

¿Entonces? Si no hay modelo externo y no importa la historia propia, sólo nos queda un futuro que se construye espontáneo, libre, sin control. Suena muy chileno. Los medios de comunicación, en cuanto reflejen la inquietud pública, podrían conmovir el mundo político en torno a ciertos temas precisos; tal como la unión de tres colegios profesionales en el reciente mes de junio 1998, reclamando contra la calidad del aire y anunciando sus propias mediciones, provocó un enorme impacto nacional.

### 3.5 Mirar el territorio

Desde una perspectiva mayor, el argentino Jorge Moscato, en su exposición sobre “Centro y periferia en la realidad urbana actual”, presentada en el Seminario Internacional de Buenos Aires, 1995, hacía notar que el polo de desarrollo de América del Sur, en un 80 por ciento, se concentra en una angosta franja de ciudades que configuran lo que se ha llamado “La medialuna fértil”. La curva se desplaza entre el Atlántico y el Pacífico, entre Río de Janeiro y Valparaíso, pasando por Montevideo, Buenos Aires, Córdoba, Mendoza y Santiago. Por lo tanto, nuestra localización geográfica continental es positiva: estamos en el “barrio” del desarrollo, sólo comparable (para la cultura latinoamericana) al eje sur de Estados Unidos. Éste avanza desde California a Florida, pasa por Tejas, Arizona, Nuevo México, Oklahoma, y salta al Estado de Nueva York (donde la Ciudad de la Manzana, con millones de inmigrantes del sur de Río Grande, además tiene ciudades satélites como Newark, masivamente latinas) <sup>5</sup>.

---

5 Citado en “Arquitectura y Cultura: Estudio Comparado de la Producción Arquitectónica de Chile, Argentina y Uruguay entre 1985 y 1995”, de Eliash, Oyarzún, Tuca y otros, Fac. de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile, 1996.

Pero, ¿más desarrollo (producción) implica obligatoriamente más trabajo, menos tiempo, peor calidad de vida, más congestión, estrés y esmog?

No podemos olvidar, jamás, que el 85 por ciento del territorio de la Región Metropolitana (15 mil kilómetros cuadrados) está ocupado por cerros; y que sólo el 15 por ciento debe ser compartido por las ciudades y la agricultura. La Región Metropolitana lidera la producción nacional de varios productos, los que son favorecidos por el clima de esta latitud protegida entre cordilleras. Ello llevó a las autoridades respectivas (el Gobierno Regional Metropolitana y la Secretaría Ministerial Metropolitana de Vivienda y Urbanismo) a formular el Plan Metropolitano de 1994, mediante el cual se postuló un aumento de la densidad ideal (a 100-150 habitantes/hectárea), una idea complementada con un sistema periférico de centros poblados en áreas rurales.

### **3.6 Ojo con la historia**

No debemos, apoyados en la historia, caer en el pesimismo, el derrotismo, el negativismo. Somos una ciudad nueva, crecimos de repente, no contamos, como las ciudades del Viejo Mundo, con una estructura gestada con calma y sentido común. Por el contrario, la nuestra fue hecha con urgencia, en respuesta a conflictos; con más impresiones que certezas concretas; más de arriba hacia abajo, desde el poder al pueblo, que como expresión cultural. Ello es muy importante.

Es más fácil vivir en una ciudad histórica, como Florencia, donde las proporciones son perfectas y donde cada cruce sobre el Arno, sobre los bellos puentes, es un evento espiritual. O en Roma, donde su circular majestuosidad, desbordante, permite sentir a la humanidad como unidad esencial. Es fácil, ante tales espectáculos, que brote la admiración y que el individuo use sus talentos; es fácil, por otra parte, cuando no existe tal riqueza histórica, caer en lo opuesto: la envidia a lo ajeno, la angustia por carecer de una identidad madura y el narcisismo secreto para no caer en la desesperación.

Nos faltó el tiempo dormido de la gestación, el tiempo eterno y jubiloso de la infancia, el tiempo buscador, indagador y que cuestiona de la juventud. Nos lanzaron a la calle, a la ciudad.

Es más difícil comenzar, ingresar, como un advenedizo en la historia. El santiaguino lo es, recién llega del campo; por ello comete tantos errores. Está abierto el futuro, sin embargo, para tales procreaciones lentas. La ciudad italiana, la francesa, o el Cuzco, son obra de generaciones, no de intelectos urbanistas planificadores globales. Ni siquiera una casa familiar se construye en una generación; tampoco un barrio y jamás una ciudad: aún no se sabe cómo será Brasilia.

La juventud necesita de la historia, conectarse con la memoria, actualizar el pasado, tal como los seres biológicos requieren de la memoria genética que les transmite el ser básico y el cómo ser: sólo entonces emprende vuelo la persona. Con

relación a nuestra juventud, el psiquiatra Ramón Florenzano dijo, en los medios de comunicación, que las dos ciudades sudamericanas consideradas, Santiago y Río de Janeiro, habían obtenido los más altos niveles en problemas emocionales, y que las causas eran analizadas por dos equipos de psiquiatras. Tal vez no sea casual que ambas eran las ciudades más nuevas. Las ciudades de Asia y Europa tenían altos niveles históricos de densidad, y una población urbana que, aunque menor nacionalmente como tasa, era más antigua. Los siglos urbanos asiáticos los dotaron de una cultura gestual para caminar por las calles, interactuar en un espacio público, etc., lo que es un valor desde el punto de vista de calidad de vida.

En Chile y Brasil, en cambio, la inmigración del campo es reciente (durante el Siglo 20). Por ello su población carece aún de cultura urbana, de manejo del espacio público como espacio de encuentro, de pautas de soledad y cohabitación claras. Precisamente, la mujer del campesino, inmigrada, urbanamente ignorante, es la más afectada en lo psíquico. Sin embargo, esto tendería a la baja con las nuevas generaciones. Recordemos, por lo demás, en el ámbito nacional, que el 75.2 por ciento de la población urbana (en 1970) ascendió a un 81.1 por ciento en 1980; a un 83.6 por ciento en 1985 y a un 85.6 por ciento en 1990.

Estaríamos bien localizados y disponemos de una población capaz de situarse, psicológica y culturalmente, en el Siglo 21. Nuevamente: ¿Qué nos garantizan esas dos condiciones? Nada, sin un respaldo social. En un estudio del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo, de 1998, aparece con claridad que “la gente en sus conversaciones da cuenta de que el ‘nosotros’, es decir, la identidad, la confianza y la sociabilidad, se habría resquebrajado...(...); El ‘nosotros’ con el cual se identifica la gente, en el cual deposita su confianza y con el cual construye sus redes de relaciones, se restringe cada vez más a los círculos íntimos de familiares y amigos. Lo público aparece como un espacio ocupado por un ‘otro’ anónimo y, a veces, amenazador”.<sup>6</sup>

¿No es también un fenómeno cultural, de origen hispánico, el que “la urbanística chilena ha sido más dispositiva (determinativa) que propositiva (proyectual), según la describe el arquitecto Jonás Figueroa en “¿Dónde está el urbanismo?”, en *Revista CA* 92?

### **3.7 Definir la estructura jurídica e institucional**

No hay claridad en las responsabilidades. Las autoridades, los legisladores, las empresas inmobiliarias, los arquitectos y urbanistas, los ingenieros de transporte y de vialidad, todos se miran entre sí, sin alcanzar la interdisciplina y sin jerarquizar las responsabilidades.

---

6 “Desarrollo Humano en Chile -1998, Las Paradojas de la Modernización”, Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, pgs.22-23, 1998.

Es curioso que en un país tan legalista –“el único donde venden las leyes en las esquinas, voceándolas con grandes gritos”, decía algún extranjero–, y donde hay tal sentido de las jerarquías administrativas, del orden institucional, no se haya enfrentado la hazaña de ordenar este aspecto estructurante del mundo urbano. No es sino otro síntoma más, y muy decidor, del escaso peso del tema; la ciudad, en Chile, es una novedad.

No es posible que los agentes públicos actúen sólo por la represión ante el desorden; que sólo sean visibles para controlar el impacto de las externalidades de las industrias, la congestión vial que genera un estadio, la cantidad de estacionamientos de un centro comercial, el espacio de un colegio para dejar sus alumnos, el ruido generado en una discoteca, o la demolición de un monumento nacional. Incluso a costa de lentos trámites burocráticos, el público ha aprendido a denunciar ante autoridades locales y en la prensa.

¿Sólo podemos alcanzar acuerdos en lo prohibible? Afortunadamente ha aumentado el número de comunas con un Plan Regulador aprobado o en trámite, pero ya se sabe que la ciudad –aunque se desee un logro– se teje en una trama más fina, más delicada, sólo abordable por Planes Seccionales que se producen con mucha lentitud, y se aprueban con más lentitud aún.

¿No seremos capaces de tener un Alcalde Mayor responsable de coordinar la ciudad capital del país, como en Montevideo, Buenos Aires, o La Paz? ¿Seguirán los parlamentarios sin enfrentar el debate, sólo porque temen el poder que alcanzaría ese funcionario, virtual contendor del propio?

En 1998 sólo quedan dos ciudades, de más de 5 millones de habitantes, que no cuentan con un Alcalde Mayor elegido popularmente, dotado de atribuciones para coordinar los municipios y administrar la ciudad: Caracas y Santiago de Chile.

En Chile no se advierte voluntad alguna para dotar a los municipios, o a otro agente, con un arsenal de instrumentos técnicos y jurídicos que les permita entrar dignamente a la guerra del mercado del suelo y la vivienda. Ya se sabe, esta guerra es cara y violenta por los enormes beneficios que implica e importa. En este sentido, cuando se abrieron los límites de Santiago, y se permitió a cada uno crecer como quisiera, estalló la ciudad hacia todas las áreas capaces de parcelizarse, como El Arrayán o Calera de Tango. Se estaba actuando de manera muy “chilena”: que cada uno haga lo que quiera, no hay proyecto colectivo, no hay sueño social compartido ni cultura urbana que defender ni proyecto de ciudad definido.

Para el gremio, como fue la conclusión de la X Bienal de Arquitectura, en 1995, “la ciudad que queremos comienza en la ciudad que tenemos”. Parece que la sociedad no está interesada en ella como matriz de evolución y que todo es perfectamente demolible. Tal como decía Benjamín Subercaseaux, en su “Chile, o una Loca Geografía”, parece que la voluntad pasa por arrasarla, para que de las cenizas surja otra, nueva y radiante, perfecta, como el Ave Fénix. Lo que es una falacia.

El debate es imperativo. Si el estamento público no lo inicia, si lo esquivo año tras año, no puede el mundo académico dejar de insistir, de provocar incluso para que ello suceda. Al igual que con el tema densidad o extensión, la ausencia de un responsable de la ciudad prolonga errores en el tiempo. Entonces, el Ministro de Obras Públicas choca con los alcaldes y discuten los roles. Y lo mismo con la Dirección de Vialidad, el Ministerio de Transportes o la Intendencia Metropolitana. El mismo tema de la contaminación demuestra fehacientemente, por el fracaso de tal gestión, que problemas tan transversales, ligados a múltiples autoridades sectoriales, pasan decenios sin respuesta.

El Alcalde Jaime Ravinet lo repite con insistencia: planificación urbana, vivienda social, pavimentación, transporte y tránsito público, infraestructura, control y previsión de la contaminación, seguridad ciudadana, están repartidos en diversos ministerios sin que los municipios tengan un poder fuerte capaz, por último en su escala menor, de coordinarlos.

Si existe voluntad política de avanzar en el tema urbano, es tiempo que alguna autoridad inicie el camino invitando a proponer, o proponiendo, una gesta urbana que actúe sobre la capacidad de ensueño y fantasía de los habitantes. El Poder Ejecutivo y el Poder Legislativo tienen el deber de concertarse en torno a un tema que directamente incide en el 80 por ciento de la población nacional.

Un pequeño gesto, como pudo ser el Parque de los Reyes tras la Estación Mapocho, ha comenzado a irradiar su presencia, alterando profunda y positivamente el barrio. Barcelona y Buenos Aires, en Iberoamérica, nos han dado luminosos y recientes ejemplos de cómo se puede, desde la autoridad, invitarse a “hacer ciudad”. En el mes de mayo de 1998, invitado por el Ministerio de Obras Públicas, estuvo en Chile el Director de Arquitectura y Patrimonio del Ministerio de Cultura y Comunicaciones de Francia, François Barré. En una conferencia en la Universidad de Chile dio un notable ejemplo de política urbana cuando se refirió a la III República (1871-1914) donde los gobernantes, concentrados en la tarea de proveer a París de un equipamiento público adecuado, comenzando por las escuelas y hospitales, levantaron cárceles, incluso dentro de la ciudad, para mostrar visualmente que el “castigo” es también parte del “contrato” que da origen a la sociedad.

Tal conciencia, tan lúcida del “hacer ciudad”, se desdibujó en Francia a lo largo del siglo, cuando el lenguaje del poder comenzó a ser sospechoso y dejaron de construirse hitos visibles de la identidad nacional; hasta 1958, cuando se reanudaron, culminando con François Mitterrand (quien llamó, nada menos, al asumir en 1981, a fundar “la civilización de la ciudad”). Terminó Barré su exposición llamando a defender los barrios, por ser ellos “la memoria de la ciudad” y porque ellos, en el punto contrario del gran hito monumental, representan “la ciudad común” que, él agregó, es la más difícil de construir.

### 3.8 Definir el espacio de extensión y densidad

¿De una vez por todas le pondremos límite a la ciudad y comenzaremos a llenar su malla, a densificarla, a tejer una red de Metro que permita disminuir el uso de los vehículos particulares, transformándonos en ciudadanos urbanos? ¿O, como parece, seguiremos creciendo en extensión, sin atajo, agregando vías rápidas concesionadas donde se pueda, rebajando el nivel de la Circunvalación Américo Vespucio para que sea una vía efectivamente rápida, construyendo un circuito de rieles sobre el Canal San Carlos, confiando en que podremos seguir, una y otra vez, encontrando el resquicio para agregar más y más de esas soluciones, mientras cada uno se encierra en su casa-jardín, devorando uno tras otro los valles agrícolas?

Como este primer debate no se ha producido –los presidentes de los partidos políticos chilenos reconocieron, al recibir a Fernando de la Rúa, el Intendente de Buenos Aires, que el tema urbano no está en su agenda–. Las soluciones avanzan por el medio, con gestos que apuntan a la densidad (150 habitantes por hectárea en todas las comunas por igual, sin considerar su vocación) y con gestos que apuntan a la extensión; asimismo permitiendo urbanizaciones vía el resquicio legal de las parcelas de 5 mil metros que aceptan dos casas, una supuestamente patronal y otra, se supone, del inquilino (aunque se lleven a la Dirección de Obras los planos y cada una tenga 400 metros construidos).

¿No somos capaces de crear ciudades satélites, como en Europa, para que el crecimiento sea orgánico, con comercio y servicios desarrollados? Al margen de las teorías, la ciudad crece en extensión, como las norteamericanas; con centros comerciales que rompen la malla urbana, en medio de gigantescos y ásperos estacionamientos, como los norteamericanos; sin integrarse al tejido, como los grandes centros comerciales de Londres o Buenos Aires.

¿Es tiempo de asumirlo? ¿Ya optamos por el modelo de Estados Unidos, más aún por el de Miami ya que no es bostoniano ni neoyorquino ni californiano? ¿Miami es, como sucede con el cine y la televisión, la ciudad capital de América Latina?

En una escala menor, habitamos la Cuenca del Maipo. Mal puede organizarse la vida de Santiago si no se considera toda la Región Metropolitana. En este sentido, el arquitecto Enrique Browne ha reiterado una postura que privilegia, más que los cambios en Santiago, la inversión en una red de conexiones con Viña-Valparaíso y centros rurales y precordilleranos. Ello, para que la ciudad deje de crecer en una mancha continua, y la expansión se concentre en puntos bien comunicados que actúen como centros dormitorio con autonomía creciente (subcentros), a fin de evitar al máximo los viajes.

Creemos que no puede ser de otra manera. Tal como lo indicó Sergio González, Director Nacional del Colegio de Arquitectos:

*“una concepción clásica visualiza el territorio urbano como una extensión infinita o limitada a la capacidad máxima del ámbito geográfico en que la ciudad se emplaza. Sin embargo, la ineficiencia urbana derivada de la extensión excesiva y el rompimiento de los equilibrios ecológicos, han introducido la necesaria concepción de la autosustentabilidad medioambiental, que precisa del equilibrio entre la ciudad y el medio natural en que ésta se inserta”.*

*(Revista CA 92, enero-marzo 1998).*

En dicho artículo, González agregó que un simple Decreto Ley, el N° 3.516, del Ministerio de Agricultura (1980), abrió “extensos territorios de suelos de buena calidad agrícola al riesgo de ser suburbanizados en infinitos predios de 5 mil metros cuadrados, sin postura ante el patrimonio medioambiental en riesgo, lo que hace necesario el planificar conciliando expansión urbana, subdivisiones con características rurales, suelos agrícolas y zonas de interés ecológico”. Insiste, por lo tanto, en que se modifique este decreto Ley que “día a día se utiliza para subdividir silenciosa y progresivamente nuestro territorio”.

Parece evidente que, si no se planifica la región, persistirá el modelo actual: una megápolis en una región casi vacía, salvo por algunas aldeas cuya única vitalización pasa por transformarse en centros comerciales para las parcelas residenciales que se expanden por las cuencas del Mapocho y el Maipo. Éstas deben urbanizarse, ser subcentros, avanzar hacia el ser ciudades equilibrantes. El último gran proyecto, el del Plan de la Provincia de Chacabuco, que considera en teoría todos los aspectos mencionados, no ha sido objeto (como debiera) de un taller de evaluación gremial y público. ¿Colina, Lampa, Tiltil, lograrán por esta vía ser subcentros?

### **3.9 Profesionalizar y planificar**

La visión del tema urbano en Chile está fuertemente perfilada por el éxito macroeconómico de los últimos quince años. Como él se cimentó en la apertura, en la “desregulación”, en la liberalización de los mercados, hoy se pretende –es muy humano– que tal fórmula se aplique en todos los campos del quehacer humano. Aunque se haya demostrado que ni Estados Unidos ni Inglaterra, ni el país que se quiera escoger como representante del liberalismo económico, han entregado el tema urbano a tal grado.

La ciudad, tan compleja en su administración como la nación misma, requiere de planificaciones estratégicas y regulaciones. Los viajes de personeros políticos de todas las tendencias a Brasil, a Singapur, donde han podido conocer acciones urbanas de gran escala, han modificado sus perspectivas. Sin embargo, los respectivos

ideólogos, desde sus bibliotecas y entradas a Internet, insisten en el rechazo visceral a toda planificación de actividades humanas. Desconocen tal vez que, en varios países liberales en economía, no se trepida en sancionar a quien retenga suelos o construcciones inmovilizadas a la espera de alzas en el precio del metro cuadrado del lugar. Bibliotecas, museos, teatros o equipamientos asistenciales para ancianos, minusválidos, marginados, requieren que la ciudad se contemple como una comunidad humana, capaz de ser solidaria.

Es simple, por otra parte, observar los resultados. La Florida es una ciudad en términos chilenos, por su área y población. Creció en forma espontánea. Obviamente, como no es su rol, las empresas inmobiliarias no consideraron que condenaban (con sus viviendas) a cientos de miles de personas a vivir sin estadios ni áreas verdes, sin correos ni colegios, sin hospitales... sin ciudad. El urbanismo, la planificación del territorio, parecían imágenes heredadas del mundo soviético y sus planes quinquenales.

Sólo después, como siempre, se inició la presión de los residentes. Y no sobre las empresas inmobiliarias, que ya habían cumplido su acción (cobrado y abandonado el campo), sino sobre el ente municipal creado para tratar de imponer algo de orden en el caos. El cual debía, con muy escasas herramientas, y sobre un terreno de suelos ya definidos, intentar humanizar la comuna.

En los años ochenta, dada la señal liberalizadora absoluta, el mundo del urbanismo sufrió un embate grave; incluso se indicó a los arquitectos y economistas jóvenes que no debían acercarse a los resbaladizos terrenos de la ordenación del territorio, la economía urbana o la planificación urbana, porque la sociedad no tenía interés en ello.

Estamos, por ahora, en un país sin inventario. Lo que no es urbanizable por razones ambientales, históricas, patrimoniales, estéticas, aún no está precisado. No hay conciencia ni decisión sobre los escasos suelos naturales restantes en la Región Metropolitana. No se sabe, entonces, cuál es el territorio del hombre ni cuál será en el futuro; lo que genera uno de los más ásperos problemas para hacer ciudad, para habitar un territorio: el encarecimiento del metro cuadrado. Espacialmente en una sociedad tan socialmente segmentada como la santiaguina (que sólo permite habitar en el extremo oriente de Santiago a los que aspiran a pertenecer a alguna casta de poder social), dichas castas son las primeras víctimas –por cierto no muy inocentes– de esta falta de reglas del juego.

No debemos, en todo caso, sucumbir a la angustia. Países mejor ubicados en la clasificación productiva, con un aparato estatal eventualmente más moderno, países del Primer Mundo, tampoco han logrado todavía –y es que la explosión es muy reciente– enfrentar el manejo de sus ciudades. A veces, muchas, no van más allá de llegar allí donde el deterioro urbano ya es una realidad, para abrir zonas verdes, aumentar espacios de estacionamiento, zonas peatonales y facilitar algún apoyo a residentes con viviendas necesitadas de rehabilitación. Lo que, por supuesto, es siempre

un avance; pero insuficiente. Casi podríamos decir que su ventaja principal es tener conciencia muy clara (desde los años sesenta y setenta) que dejar libre al mercado, en este ámbito, es un antecedente para perder libertades en todos los demás: ¿de qué calidad de vida se habla, de qué libertad de desplazamiento, de qué dignidad humana, cuando los habitantes de una ciudad son perseguidos por tal caos en el entorno que sólo sueñan con salir de la ciudad para siempre, emigrar tal vez a regiones (y por último) al menos los fines de semana hacia lo que se ha consagrado como única solución de esta ciudad espontánea y consumista: comprarse una segunda casa?

Es difícil imaginar que se logren avances en el tema si no se considera la profesionalización de la toma de decisiones y la disposición a planificar. En su momento, el Colegio de Arquitectos objetó la modificación del Artículo 18 de la Ley N° 18.695 Orgánica Constitucional de Municipalidades. Ésta indica que la Secretaría de Planificación incluirá un Asesor Urbanista (“quien requerirá poseer un Título Universitario de, a lo menos, diez semestres”), el cual asesorará al Alcalde y al Concejo con relación al desarrollo urbano, estudiará y elaborará el Plan Regulador Comunal e informará técnicamente las proposiciones sobre planificación urbana intercomunal.

La Comisión de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente del Colegio de Arquitectos, además de recalcar tan grave despropósito, hizo ver que el supeditar al Asesor Urbanista no es funcional, porque le resta la necesaria independencia para ejercer el cargo.

*“Esta dependencia no debe estar sujeta al Alcalde ni al Director de Obras respectivo; es un cargo al servicio del desarrollo del territorio comunal”.*

*(Revista CA 92, enero-marzo 1998).*

Dos denuncias que suscribimos en todos sus términos. Su corrección debería ser la primera medida para iniciar el camino hacia un Santiago moderno, en cual fluyan las personas, las ideas, los productos, los segmentos socioculturales y la vida.

### **3.10 Reforestar el valle**

Toda comunidad requiere de una idea fuerza, simple y clara, para poetizar su entorno de manera dinámica. La percepción de Santiago, y de la Región Metropolitana en general, así como la calidad del aire, cambiarían mucho si se lograra algún objetivo común, algún proyecto colectivo que genere un espíritu de urbe, de comunidad humana.

Creemos, con Enrique Browne y Cristián Fernández Cox, que esa idea puede ser reforestar la precordillera, los parques, las plazas, las avenidas y las calles. En dos oportunidades hemos invocado el caso colombiano. Desde las máximas autoridades se lanzó allá una campaña de la “Tarjeta Verde”: en lugar de regalar un ramo de flores

al profesor, la novia, la parturienta, un homenajeado, o a la familia del fallecido, se le envía una tarjeta que corresponde a un árbol plantado. La Conaf de ese país aporta las semillas, y el pago se dedica al mantenimiento del árbol. Una vez plantado, envían una ficha donde aparece el lugar donde se realizó y la especie (por si se quiere visitar el lugar). Ya son más de 15 millones los árboles. El mismo recorrido del aeropuerto a Santafé de Bogotá fue modificado, reverdecido, con esta campaña.

La cultura ecológica, ya presente en la educación y con más perfil e impacto que la urbana, permitiría fundar (con esta campaña) una actitud nueva hacia Santiago y la Región Metropolitana.

### **3.11 Transporte público**

Con el propósito de insistir en que las medidas deben ser claras, coherentes y persistentes en el tiempo (dando un tiempo racional a su posterior evaluación), indudablemente la congestión (y la relación personas-vehículos) es uno de los temas que exige una definición.

No está clara, cuando son tantos los agentes que indican la necesidad de modificar las políticas al respecto, la razón por la cual se insiste en la restricción vehicular, e incluso se plantea el incluir en ella a los vehículos catalíticos.

En el año, 1998, el Laboratorio de Ingeniería del Tránsito de la Universidad Católica ha planteado (con una investigación conducida por el ingeniero civil de transportes Francisco Fresard, apoyado en 66 estaciones de conteo repartidas en la ciudad) que incluso restringir seis dígitos es ineficiente... ya que sólo reduce los viajes en un 5.39 por ciento. Hay una variación sugestiva según sectores de la sociedad, que es casi nula en Santiago Oriente y cercana al 8 por ciento en Santiago Sur. Cuando se aplica la restricción habitual, de sólo dos dígitos, la variación promedio en la ciudad es del todo imperceptible: 0.33 por ciento.

El estudio propone alargar el horario, por cuanto demuestra que los conductores (en un alto número) se desplazan antes y después del horario de la restricción. Además, propone que, como en París, rija desde las 5:00 am hasta las 12:00 pm; que no se aplique a los vehículos que trasladen tres o más pasajeros; que el sistema de energía se cambie a electricidad o gas natural, y que se desincentive el uso de vehículos particulares mediante la aplicación de tarificación vial y un alza en el cobro de estacionamientos, junto con el desarrollo de lo que la ciudad largamente ha demandado. El objetivo es que, finalmente, Santiago disponga de un transporte público seguro, rápido, barato, limpio y puntual.

### **3.12 Organización y seguridad ciudadana**

Las ciudades –son varias en América Latina– han perdido drásticamente el control de las calles ante la delincuencia y la violencia. Han perdido la capacidad de asegurar la protección de la ciudadanía.

La pavimentación, las áreas verdes, la iluminación pública, son algunos de los rubros (de millonarios costos) que pierden todo significado si la población debe enclaustrarse apenas caen las sombras del crepúsculo (y que, incluso de día, se encuentran con grandes sectores de la ciudad donde la policía se declara incapaz de patrullar).

Lentamente la sociedad ha ido tomando conciencia de su responsabilidad en el tema, justamente por cuanto ha comenzado a sufrir un grado de incertidumbre, de pérdida de confianza, antes desconocido en Santiago.

Es urgente que los vecindarios, que deben manifestarse ante el posible impacto ambiental de una obra en su entorno (porque la ley así lo exige), aprovechen tal necesidad para potenciar su accionar. La seguridad local es un ámbito donde el vecindario del barrio puede asumir un rol útil, sin llegar a rondas de vigilancia o grupos armados, sino cautelando el ambiente de orden, marcando presencia ciudadana. Ese es, justamente, el logro de la campaña de la policía de Nueva York: "Tolerancia cero".

Los poderes Ejecutivo y Legislativo deben concertarse para incrementar los recursos de Carabineros de Chile; y así liberarlos de roles administrativos que extraen de las calles a valioso personal que pierde el tiempo en notificaciones judiciales.

Puede parecer deplorable el que la vida ciudadana se organice en torno a la seguridad, pero debe asumirse que la sociedad chilena, como tantas de origen latino, tiene una baja tasa de asociaciones, de organismos intermedios que atemperen el choque entre el Estado y el individuo. El barrio puede ser esa instancia, conocida y propia (donde hay un interés creado). Es el lugar que se desea seguro y sano para la vida familiar; donde pueda, como en los Cabildos Coloniales, nacer el germen de una vida pública más activa, más comprometida, más solidaria incluso.

La ciudad, la megápolis, no tiene futuro si sólo se cruzan en ella seres desconocidos, ajenos. Es necesario recomponer el tejido social humano, político, desde el barrio (el lugar donde todos somos distintos y conocidos) y no desde la ciudad (donde todos somos iguales, pero anónimos).