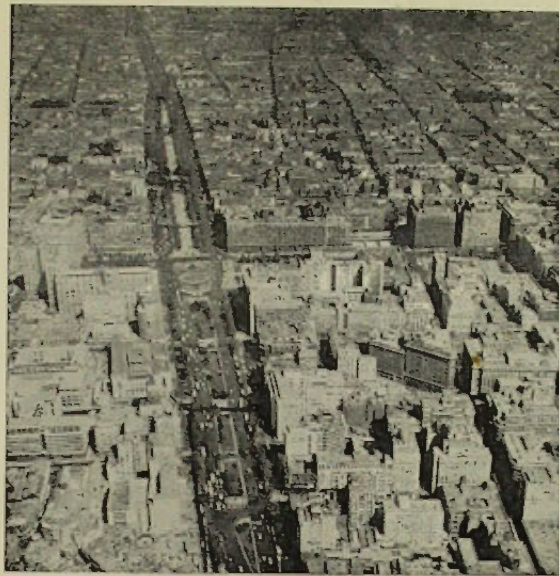


EL CORAZON DE SANTIAGO



Arquitecto
Gonzalo Mardones Restat †

INTRODUCCION

La evolución histórica de un pueblo queda materializada en sus ciudades. Dicho al estilo de Mumford: "Las ciudades son los estratos sedimentarios de la historia, pues, si bien ciertas formas y bases del desarrollo se suceden en el tiempo, llegan a ser, debido a los procesos cívicos, acumulativas en el espacio".

En muchas ciudades latinoamericanas se constata este fenómeno y su forma e imagen se conforma por los testimonios de su pasado. De sus cuatro siglos de vida, Santiago sólo conserva la estructura de su trazado inicial; los testimonios arquitectónicos mantenidos, salvo contadas excepciones, pertenecen a la segunda mitad del siglo pasado y al presente. La acción del tiempo, los terremotos, el progreso, la especulación inmobiliaria y en no pocas ocasiones, la mano torpe del hombre, borraron la mayor parte de los vestigios del pasado histórico de los siglos XVII, XVIII y XIX.

Frecuentemente, los estudiosos de la historia del arte y los arqueólogos, así como los neófitos, concentran su preocupación en aquellas muestras de un pasado muy distante, precolombino o colonial. En el análisis del desarrollo urbano, la historia llega hasta lo hecho ayer, pues la imagen que percibimos de la ciudad no prescinde de ningún testimonio físico. Por lo tanto, para conformar el criterio de selección de los edificios que desear ser conservados, restaurados y/o adecuados a nuevas condiciones, es necesario adentrarse en el complejo total de sus manifestaciones arquitectónicas. El eclecticismo de estas manifestaciones corresponde a las variadas influencias a que nos hemos estado sometidos y que han contribuido a formar tanto nuestra nacionalidad como nuestra institucionalidad. Estos testimonios se encuentran expresados con la mayor fuerza y propiedad en el corazón de la capital.

En el presente ensayo nos interesamos fundamentalmente en el problema específico de esta área central, materia de singular importancia que no ha merecido la atención debida por parte de las autoridades o instituciones responsables y respecto a la cual, los arquitectos hemos pecado por omisión al mantener una actitud de pasividad, silenciando la crítica fundada que nos motiva la sola observación de nuestro medio. - Es importante recordar que el fenómeno de crecimiento inorgánico de los núcleos centrales ha adquirido caracteres dramáticos en otras ciudades y metrópolis, derivados de la congestión,

del smog, del aumento indiscriminado de la densidad, de la falta de espacio urbano, de la falta de adecuación de sus vías de circulación y sistemas de transporte a los nuevos requerimientos y de su inaccesibilidad emanada de ella. Se ha llegado en muchos casos a la necesidad de abandonarlos a su destino por imposibilidad material, física y económica de defenderlos.

Cabe entonces preguntarse si es éste un fenómeno inevitable y si se justifica el esfuerzo de conservarlo, integrándolo a una nueva forma de organización urbana.

Pensamos que una respuesta afirmativa es categórica, y para darla nos basamos fundamentalmente en las siguientes consideraciones:

1. A pesar de los vejámenes derivados de la acción y de la omisión a que el hombre de este siglo ha sometido a nuestra capital, ella conserva y exhibe en el espacio, la historia de nuestra evolución institucional y del desarrollo de nuestra cultura. Es este uno de nuestros principales patrimonios histórico-culturales sobre el cual podrá construirse un nuevo orden.

2. Una de las causas del subdesarrollo económico de los pueblos, sobre la cual están de acuerdo los tratadistas de todas las tendencias y doctrinas, es el despilfarro de los bienes materiales o riquezas que poseen. La inversión en infraestructura urbana y en edificación del centro es de un valor realmente importante. Máxime cuando el estudio del sistema de transporte metropolitano realizado por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte (M.O.P.T.), que concluyó en el proyecto de una Red de Transporte Independiente, complementada por una Red de Transporte Vial, y cuyas obras se comienzan a ejecutar, se efectuó:

- Proyectando los antecedentes actuales sobre ubicación de la población y de los empleos;
- De acuerdo con el Plano Intercomunal de Santiago, y
- Según las tendencias analizadas del crecimiento de la ciudad y del comportamiento de la población.

La red planteada tiene obviamente un marcado sentido de confluencia desde los barrios hacia el centro.

Permitir y fomentar, por lo tanto, el deterioro progresivo o la pérdida irreparable del centro, sería una acción suicida que derivaría en una inversión ociosa y en un alto costo de reposición, obstruyendo positivamente nuestro avance hacia el desarrollo.

II. DELIMITACION DEL AREA

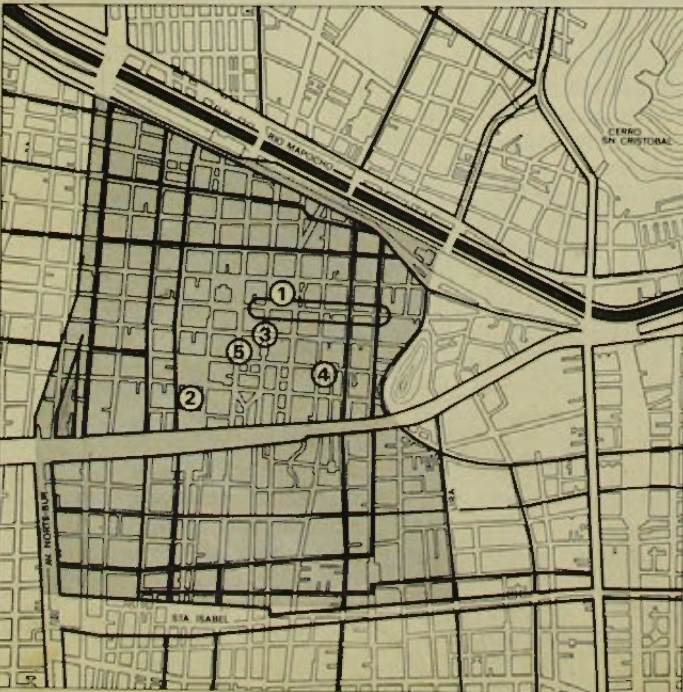
El "centro" o corazón de la ciudad no tiene límites precisos por contener un complejo de actividades entremezcladas, que se prolongan parcialmente hacia barrios limítrofes con otras características predominantes.

Santiago ha tenido una marcada concentración de actividades en su núcleo original, probablemente como consecuencia del "centralismo" presente en todas las actividades nacionales. Es esta una característica perniciosa por diversos conceptos, contra la cual se observan ya atisbos de reacción de parte de los poderes públicos en el plano regional.

En el plano urbano, la descentralización se está produciendo en forma espontánea. En efecto, la fuerza incontenible derivada del crecimiento de la capital ha desbordado sus antiguos límites. No podía ser de otra manera, pues, en relación con los servicios requeridos por un centro metropolitano y nacional de una república unitaria, Santiago presenta la más evidente desproporción en el uso de las áreas urbanas, fuertemente deficitarias en su equipamiento y servicios.

El área que el ciudadano común denomina "centro", determinada a través de una encuesta publicada en AUCA N.º 2 y realizada de acuerdo con la metodología formulada por Kevin Lynch, profesor de planeamiento del M.I.T., coincide muy aproximadamente con sus antiguos deslindes naturales, que la encuadraba entre el río Mapocho, el cerro Santa Lucía, la Alameda Bernardo O'Higgins y hacia el poniente la calle Manuel Rodríguez (calle de los Baratillos) y que constituirá en breve un accidente casi más violento que los otros deslindes con el trazado de la Avda. Norte-Sur. Esta área coincide aproximadamente con la extensión que tenía Santiago hasta mediados del siglo pasado. Su trazado actual, salvo ligeras variantes, corresponde a la estructura dada por el Alarife Gamboa en 1541 cumpliendo las normas para la fundación de ciudades y villas dictadas por Carlos V.

Sin embargo, la invasión de las funciones céntricas en la edificación del sector Sur de la Av. Bernardo O'Higgins, incrementada por el proyecto y construcción del Barrio Cívico y de la Avenida Bulnes —años 1932 al 38— así como el emplazamiento de CORVI y Ministerio de la Vivienda y, recientemente, el Edificio ENDESA, incorporaron definitivamente esta área al núcleo central. Los proyectos de vialidad metropolitana estudiados por el M.O.P.T. y la Municipalidad, así como el estudio del metropolitano, terminaron por definir el límite Sur en la nueva Avenida Santa Isabel y el límite Oriente, por la Remodelación San Borja, proyecto de destino eminentemente residencial.



III DESTINO Y CONTENIDO

El destino del área central de una metrópoli de las características de Santiago corresponde a servicios, esencialmente cívico-administrativos, comerciales y culturales. Los primeros cobran especial importancia, pues, si bien es cierto que los otros podrían eventualmente "descentralizarse", éstos son inherentes a la capital de una república unitaria. En el hecho, así se ha concentrado la actividad de manera espontánea.

En cuanto a los servicios comerciales y culturales, el centro debe dar cabida a aquellos de un nivel o especialización tal que exceda el equipamiento normal de los barrios, de las comunas y pueblos vecinos y el de las provincias. Es esta una característica de las metrópolis y una responsabilidad que Santiago no puede eludir, más aún cuando estos servicios son fuertemente deficitarios. Por lo tanto, el equipamiento central deberá, tal vez por muchos años, soportar una mayor carga que la que en definitiva le corresponde.

Cabe también señalar que a la capital compete, en su sector central, asumir la responsabilidad de parte importante del equipamiento que el turismo interno y externo y la población flotante requieren y requerirán en el futuro.



1. Plaza de Armas, centro de gravedad histórico y tramo de calle Merced materia de una proposición específica.
2. Palacio de la Moneda, centro de gravedad Cívico - Administrativo.
3. Esquina Ahumada - Huérfanos, centro de gravedad comercial.
4. Teatro Municipal centro de gravedad equipamiento cultural.
5. Centro de gravedad geográfico del área.

V. FORMA E IMAGEN

El aspecto formal del corazón de la ciudad debe corresponder a su destino. La imagen colectiva que el paisaje urbano provoque en sus habitantes tiene en la metrópolis una especial significación: Debe constituir el símbolo de su responsabilidad rectora político-administrativa, cívica, cultural y comercial. Debe, además, exhibir dignamente la convivencia de su pasado y de su presente. Su emplazamiento geográfico no puede ser ignorado y, por ende, su relación con el paisaje y el clima son elementos vitales en el problema formal urbano.

Algunas de estas características están presentes en la imagen de nuestra ciudad; sin embargo, pasan por lo general inadvertidas en relación con sus elementos negativos. En efecto, si intentamos describir de manera sintetizada la imagen del centro de Santiago, tendríamos que concluir que su conjunto destaca actualmente por su fealdad.

—Conserva su ordenada trama cuadrículada, pero ella tiene armonía en una sola dimensión, ya que el espacio configurado por la edificación, con excepción de unas pocas manzanas y cortos tramos de calles en el sector más central, exhibe el caos de las sucesivas líneas y alturas.

—Los espacios abiertos brillan por su ausencia y sólo existen tres plazas de una manzana cada una, y algunas inflexiones de líneas de edificación, en prácticamente 150 manzanas que considera el área en estudio.

—Ausencia casi total de árboles, plantas y jardines que destruyan la monotonía de la suma de cemento entre calles, veredas y edificios.

—Aspecto de ciudad bombardeada o terremoteada, provocado por un sinnúmero de sitios eriazos, hoy destinados al estacionamiento de automóviles, que desvirtúan el aspecto formal correspondiente a la edificación continua.

—Descuido de la conservación de fachadas en la mayor parte de los edificios, provocada por el abandono a que están condenadas; falta de aseo y de pintura, colocación indiscriminada de avisos de propaganda, cablerías eléctricas y telefónicas sobrepuestas, roturas de estucos, de bajadas de aguas lluvias, etc. etc.

—Monotonía y pobreza de forma y color y deterioro permanente de los elementos del paisaje urbano, tales como pavimentos de aceras y calzadas; postes de alumbrado público, redes telefónicas y líneas de trolley-buses; tazas de árboles, jardineras, bancos, fuentes, monumentos y estatuas.

—Omitimos 'ex-profeso' el análisis formal de la arquitectura de las diversas épocas, pues en la visión conjunta del paisaje urbano se expresa la realidad de nuestra evolución estética. La belleza o fealdad; la autenticidad o el formalismo; la expresión propia o la influenciada, aún cuando positivamente contribuyen a definir la forma e imagen de la ciudad, corresponden a una temática diferente a la planteada. Nos limitamos a considerar la "arquitectura" como un elemento real de la escenología urbana, observando sólo aquellas realizaciones que contribuyen a deformar y distorsionar el espacio o que son francamente atentatorias contra la mínima sensibilidad.



V. CAUSAS DEL DETERIORO

La primera interrogante que se nos plantea es si la imagen de Santiago ha sido siempre tan desmedrada. Si nos remitimos a los testimonios de planos, de documentos fotográficos, de grabados y cuadros y de la literatura, la respuesta negativa es categórica.

En efecto, la consecuente y orgánica expresión de la ciudad colonial, con su arquitectura honesta, recia, noble y a veces ingenua, pudo convivir y soportar la agregación de afectados estilos. Más aún, debemos reconocer que se enriqueció el paisaje urbano, así como también el pensamiento de los chilenos, que fue abandonando su ruralismo y su reciedumbre, contagiado por el romanticismo europeo imperante.

El comienzo del deterioro de Santiago nace con el siglo, junto con una mentalidad "modernista", que, apoyada en el descubrimiento y desarrollo de las nuevas técnicas constructivas, avasalladoramente buscó destruir los valores formales del pasado. No logró esta embestida desterrar la academia ni los estilos anacrónicos que perduraron en las nuevas construcciones hasta casi la mitad de este siglo. Sin embargo, se logró destruir la imagen de una ciudad formada en cuatrocientos años.

Sin el ánimo de señalar responsables de este progresivo deterioro, conviene profundizar en las principales causas que lo motivaron y que lo siguen acrecentando, como una manera de encontrar las bases de una política de recuperación urbana.

1. Las nuevas líneas de edificación, que modificaron el trazado primitivo, provienen: De la Ley N.º 2203 de 1912, llamada a la sazón "la ley del serrucho", que decretaba el ensanche de todas las calles primitivas de 11 varas a 15 metros; del Plano Regulador de la Comuna de Karl Brunner, aprobado en 1939, y de diversas modificaciones parciales de dicho plano en cuanto a línea y alturas. Este conjunto de disposiciones decretaron sentencia de muerte para la casi totalidad de la edificación con que contaba Santiago a principios del siglo, además de agotar las arcas municipales con el pago de las expropiaciones. Es evidente que las medidas que implicaron

tan grande sacrificio no tuvieron un resultado proporcional. No resolvieron en definitiva, ni los problemas de la congestión del tránsito, ni de la congestión peatonal, logros que, a no dudarlo, se habrían obtenido con acciones más profundas y que, sin embargo, podrían haber afectado a un número muy inferior de manzanas, de sus construcciones, a un costo mucho menor. Proyectos de estas características fueron propuestos sin éxito, cuando aún era oportuno hacerlo (Proyecto de Ley modificatoria de la N.º 2203 de 1912, propuesto en 1921 por don Alberto Mackenna S.; Proyecto de don Carlos Carvajal y de la Sociedad Central de Arquitectos presentado en 1912; Proyecto del urbanista inglés don Ernesto Coxhead, de 1913, y Proyecto de "Santiago Futuro" de don Alberto Mackenna S., del año 1914).

Naturalmente, nuestra crítica no pretende desconocer el hecho que las nuevas líneas permitieron una renovación urbana importante y que el ensanche de muchas calles era imprescindible por diversos conceptos.

Sin embargo, se exageró sin ventajas de ninguna especie, no respetándose numerosas obras que debieran haber constituido "monumentos históricos", al extremo de dejar prácticamente fuera de línea a numerosos templos, lo que fue interpretado por muchos como una muestra de sectarismo inculto de sus responsables.

La falta de visión sobre las consecuencias que en el tiempo tienen las medidas de esta naturaleza, si que puede considerarse imperdonable. En efecto, cada nuevo ensanche, junto con condenar a muerte a todo lo fuera de línea —ya que de inmediato comienza su deterioro y abandono— sólo logra obtener resultados en cuanto a vialidad y aspecto formal, en un plazo dilatado. Pero antes de llegar a la meta propuesta, los avances tecnológicos permiten, a costos razonables, aumentar las alturas en predios sobrevalorizados; el aumento del tránsito urbano vehicular y peatonal satura las vías de circulación y queda obsoleta la medida a poco de ser puesta en práctica.

La experiencia nos indica que, por difícil que parezca, cual-



quiera acción sobre la materia debe contemplar, como punto fundamental, la convivencia en el tiempo y espacio de la arquitectura del pasado, del presente y del futuro.

2. La demolición inconsulta de numerosos edificios que no amenazaban ruina, ha sido permitida, y más aún, fomentada, sin tomar medidas que obligaran a los propietarios a construir nuevamente en plazos perentorios. Las leyes y reglamentos, así como los impuestos sobre sitios eriazos, se han demostrado insuficientes en relación a las pingües utilidades que produce el estacionamiento de automóviles en los sitios baldíos. El concepto estético-urbanístico que inspiró las disposiciones reglamentarias y las ordenanzas, aún cuando hoy resulta anticuado y ha sido superado, tiene, al menos, la virtud de ordenar primariamente el espacio generado por la "calle-corredor".

Sin embargo, la presencia de sitios eriazos representa ventanas de observación al deplorable aspecto del interior de las manzanas, consecuencia de ordenanzas y reglamentos anacrónicos hasta hoy vigentes que, a través de las condiciones exigidas o permitidas sobre líneas, alturas, porcentaje de ocupación del suelo, y patios de luz, condicionan la edificación. Se agrega al problema el hecho que la forma de nuestra manzana original determina un tipo de división predial inapropiado para los actuales requerimientos y que la ausencia de preocupación de las ordenanzas y reglamentos por el tratamiento del espacio y fachadas interiores de las construcciones tiene consecuencia gravísima en cuanto a las condiciones de iluminación, asoleamiento, ventilación e higiene y vistas desde los recintos interiores de los edificios.

El fomento de las demoliciones no sólo es consecuencia de las nuevas líneas de edificación. En efecto, la clasificación sobre calidades de construcción efectuada por la D.O.M. de Santiago, que consta en planos del año 1956, determina tres categorías: (1) Inadaptable o Insalubre, (2) Adaptable, y (3) Definitiva. Una sola mirada a ese plano demuestra su arbitrariedad. En efecto, ni siquiera el Palacio de la Moneda, la Cathedral y los Tribunales de Justicia son considerados como "de-

finitivos". Como "inadaptables o insalubres" catáloga edificios tales como los templos de La Merced, San Agustín, Las Agustinas, los Tribunales de Menor Cuantía, la Casa Colorada, la Posada del Corregidor, el Mercado Central, etc., etc.

Si se quisiera buscar una doctrina que haya informado el criterio de clasificación tendría que concluirse que:

—Son consideradas construcciones "definitivas" (no se sabe por cuanto tiempo): Sólo las que corresponden a la arquitectura denominada "moderna";

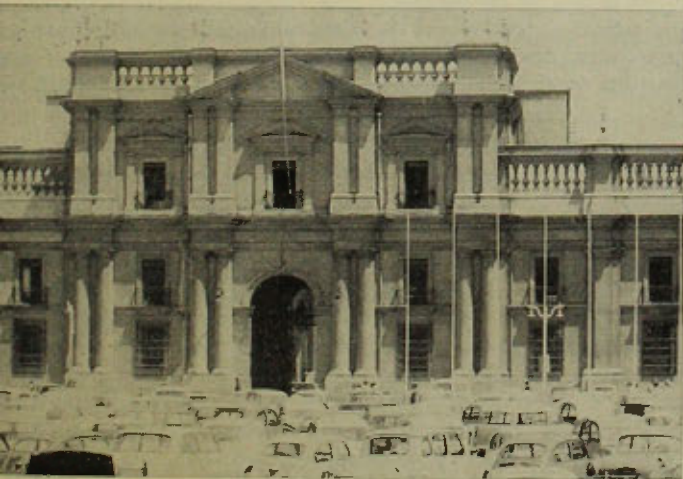
—Son "adaptables": Aquellos edificios públicos de estilo, demasiado notorios y siempre que se encuentren en "línea";

—Son "insalubres": Todos los demás.

Con esta doctrina la autoridad municipal habría decretado la demolición del 80% del centro de París.

3. Hasta hace 25 años, se aplicaba rigurosamente por parte del municipio las disposiciones del reglamento de la Junta de Alcaldes del año 1939, sobre aseo exterior de los edificios, que obligaba a los propietarios a asearlos o pintarlos una vez al año, antes del 18 de Septiembre. Esta norma, que era respetada y sobre la cual existía conciencia ciudadana de su importancia colectiva, y conciencia personal sobre la ventaja que representa la conservación de un activo, se derogó y fue reemplazada por el acuerdo municipal N.º 288 de 1945 que faculta al alcalde para ordenar, previo informe de la D.O.M., la pintura o aseo de fachadas. Se perdió de esta manera una sana costumbre, ya que los alcaldes no hacen uso de esta facultad, pues al no ser generalizada se presta a dificultades por discriminatoria. Probablemente este abandono sea causa directa de los dos puntos analizados precedentemente, pues debe resultar difícil para la Municipalidad obligar a conservar y mantener aquello que condenó a muerte.

4. Por último, debemos señalar que en la destrucción y deterioro progresivo de valiosas obras arquitectónicas no está ausente la falta de vida activa y acción del Consejo de Monumentos Nacionales, creado por Ley de la República en el año 1925, y cuya labor en la materia ha sido mínima, de poca trascendencia y plena de omisiones.



VI. LA VOLUNTAD DE PLANIFICAR

Se desprende claramente de la argumentación que estamos desarrollando que se ha pecado por acción y omisión. La acción, como se ha demostrado, ha sido más negativa que positiva y es hora de rectificarla.

La omisión es patente y puede resumirse en una actitud conformista y superficial. Conformista, por cuanto se ha aceptado el desarrollo urbano espontáneo, encauzado solamente dentro de moldes formales exentos de una visión profunda y amplio de los problemas. Superficial, por falta de concepciones que se apoyen en sólidos análisis científicos.

El único proyecto municipal de cierta trascendencia en la última década que consulta la remodelación de cuatro manzanas (I. Valdés Vergara; 21 de Mayo; Plaza de Armas, y Puente), debería ser materia de un análisis aparte, por las aberraciones en él contenidas, entre otras, la demolición del Mercado Central y del Claustro de Santo Domingo.

Ahora bien, con la formación del Ministerio de la Vivienda y Urbanismo en 1965, que implicó la creación de la Dirección de Planificación del Desarrollo Urbano y de la Corporación de Mejoramiento Urbano, se establecieron las herramientas que permitirían la investigación, la planificación y la ejecución de obras de desarrollo urbano en todas las ciudades del país.

Un conjunto notable de iniciativas nacidas en estos organismos comenzaron a desarrollarse. Unas más espectaculares y trascendentales ante la opinión pública y otras más silenciosas. Ellas abrieron el cauce al método científico que se aplica en la planificación de las ciudades. Parte importante en las realizaciones de implicancia urbana cabe también al Ministerio de Obras Públicas y Transportes que, a través de la Dirección de Planeamiento y Urbanismo y de la Dirección de Vialidad, ha efectuado obras y avanzados estudios de urgente necesidad.

Estas iniciativas, no obstante haber abordado el desarrollo urbano desde diversos planos, no han entrado al parecer en la materia que nos ocupa, y si lo han hecho, la labor no ha trascendido a los medios profesionales ni a la opinión pública. Efectivamente, la preparación del material básico, a través de los inventarios urbanos realizados mediante los Estudios Pre-Inversionales de diversas ciudades del país y cuya próxima realización se consulta para Santiago, aportó y aportará va-

liosísimos antecedentes para la planificación física. Tenemos, sin embargo, el temor de que si no existe previamente una política o doctrina clara sobre los propósitos y programas de desarrollo urbano, basado en sensatas hipótesis sobre el desarrollo económico-social, es dudoso que el inventario entregue los datos útiles que se requieren para una correcta planificación.

Las realizaciones de CORMU en Santiago, en especial la Remodelación San Borja, son un ejemplo elocuente de la capacidad realizadora latente en el país y que sólo se materializa cuando existen metas definidas y voluntad ejecutiva, por audaces que parezcan en un comienzo.

Estamos ciertos que la decisión de CORMU de actuar prioritariamente sobre el que ellos denominan segundo sector de la ciudad y que corresponde al anillo de crecimiento en torno al núcleo central, no representa una voluntad de ignorar el centro. El suscrito planteamiento al respecto, que fue publicado en AUCA N.º 16, expresa que el centro metropolitano, "con todas sus limitaciones, representa una inversión que promueve y justifica su propio desarrollo". No puede desprenderse de este concepto que se piense en dejarlo abandonado a su propio sino. Resulta evidente que cualquiera acción que pretenda realizarse, deberá necesariamente utilizar las herramientas legales y atribuciones propias que la CORMU posee.

No nos corresponde precisar qué organismos o instituciones deberán asumir la responsabilidad de la planificación del Centro. Concordamos con la idea, cada vez más generalizada, de la necesidad de un Gobierno Metropolitano que permita proceder con visión unitaria en la solución de los múltiples problemas de la capital. Sin embargo, si en la planificación física del centro están presentes las determinantes totales de la metrópolis y se trabaja orgánicamente y en forma coordinada con todas y cada una de las organizaciones atingentes, no parece que sea precisamente ese Gobierno Central el indicado para abordarla. La labor requiere fundamentalmente de un completo y eficiente equipo interdisciplinario, apoyado por una voluntad y autoridad política, que permita las oportunas tomas de decisiones.

Las actuales condiciones legales sobre Gobierno Comunal y facultades operativas necesarias parecen recomendar una fórmula de sociedad entre la Municipalidad y la CORMU.

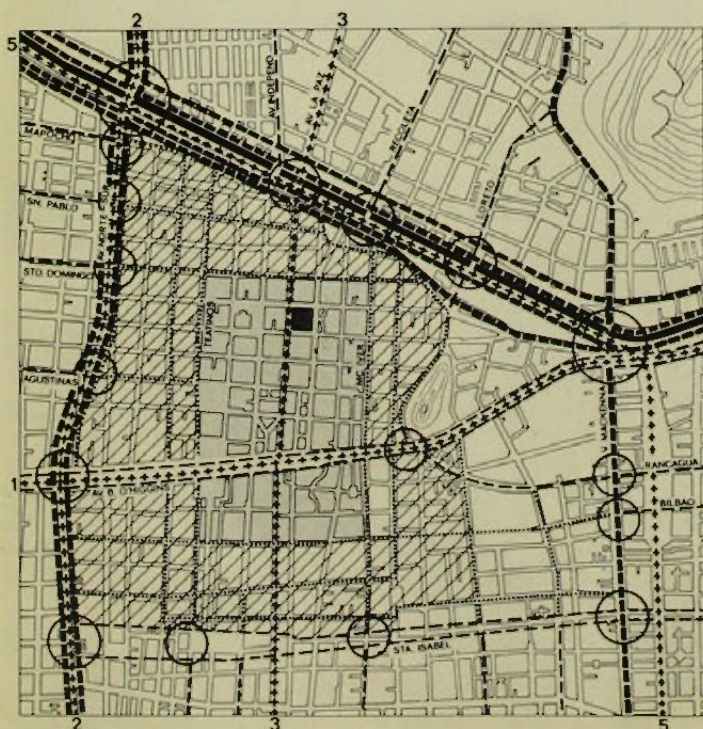

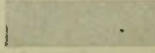
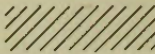
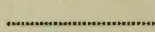
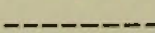
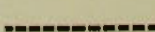



FIG 2

RED VIAL CENTRO DE SANTIAGO
Proyecto del M.O.P.T. y de la D.O.M.

-  Nudos de tránsito (diámetros según complejidad).
-  Zonas prohibidas de parques de automóviles.
-  Zonas autorizadas de parques de automóviles.
-  Vías de acceso al centro.
-  Vías de aproximación al centro.
-  Vías expresas y de paso.
-  FF.CC. Metropolitano (R.T.I.) Red de Transporte Interdependiente.

VII. JUSTIFICACION DE LA INVERSION

De los recursos que el país debe destinar a diversos sectores de la economía, dada nuestra baja tasa de crecimiento y, por ende, de inversión total, deben elegirse aquellos de mayor rentabilidad y que, por sus características, tengan una mayor significación económica y social, en el proceso de liberarse del subdesarrollo.

Si para enfrentar la restauración del centro pretendiéramos colocarnos en la lista de espera de los recursos fiscales o municipales, la ciudad y sus habitantes, en sentido figurado, morirían esperando. Debemos, en consecuencia, buscar en su propia dinámica y fuerza económica las bases financieras que permitan encararla, considerándolo como un fenómeno sectorial.

Cuáles son estas fuerzas económicas implícitas y cuáles son algunos de los factores adicionales que promoverán su ejecución?

1. La concentración humana producida diariamente en el centro, por razones de ubicación del empleo, de la necesaria concurrencia de público a oficinas cívico-administrativas, al comercio y actividades de esparcimiento y culturales, provoca condiciones espectaculares de mercado para todo tipo de actividades comerciales.

Este poder de mercado concentrado tiene un costo nacional en obras de vialidad, transporte e infraestructura y que, como consecuencia del trazado y ejecución futura del Sistema de Transporte Rápido Metropolitano, se verá incrementado fuertemente.

De una u otra manera, la comunidad deberá lograr una recuperación de la inversión y obtener una adecuada rentabilidad.

2. La asignación indirecta de recursos que la renovación urbana implica, tiene consecuencias directas en la mejora de la infraestructura de bienes y servicios. Por una parte, nos podemos formular la hipótesis que la inversión específica en edificación comercial para la prestación de servicios de nivel metropolitano, provocará aumento de ventas y mayor eficiencia, hechos que repercutirán favorablemente bajando los precios de dichos servicios. Por otra parte, podemos sustentar que, si bien la capacidad del país de construir viviendas está limitada a la capacidad de pago de los usuarios, el comercio está pagando en el centro derechos de llave y cánones de arriendo de tal magnitud, que les permiten sobradamente emplearlos en adquirir locales nuevos a precios reales y no especulativos. Estos locales estarían emplazados en los sectores centrales actualmente en decadencia.

3. Está plenamente demostrado que uno de los factores que más influencia tiene en el aumento pavoroso de las enfermedades nerviosas y mentales de los habitantes y en el bajo rendimiento en el trabajo, son las condiciones físicas del medio en el individuo desarrolla sus actividades. Chile, en general, y Santiago en particular, detentan índices alarmantes en cuanto a neurosis, suicidios, delincuencia y accidentes del tránsito, sin duda provocadas por las condiciones negativas del medio urbano, cada vez en mayor contraste con las bondades de nuestro clima y paisaje.

Sin duda, la mejoría urbana notable que puede lograrse en el sector donde está concentrado casi el 20% de los empleos, en un área de no más del 0,5% de la extensión de la ciudad, repercutirá favorablemente en la disminución de estos vergonzosos records, con la consecuencia de una economía significativa en el costo de la salud y de un beneficio directo en la productividad nacional.

Las modernas técnicas estadístico-económicas permiten medir los costos y beneficios nacionales producidos a través de la renovación urbana.

4. El crecimiento de la administración del Estado, que inevitablemente guarda relación con el crecimiento demográfico y

económico, no ha representado en los últimos 30 años una proporcional construcción de edificios públicos, ni se han reemplazado muchos de los que han quedado totalmente insuficientes e inadecuados, v. gr.: Correos y Telégrafos, Juzgados, etc.

Este déficit se irá haciendo cada vez más patente y es indudable que los próximos gobiernos deberán enfrentar un volumen importante de construcción de edificios públicos metropolitanos.

La imprescindible localización de muchos de ellos en el núcleo central será un factor importante de revitalización del área y habrá que habilitar sectores y disponer de terrenos para su edificación.

5. La actual división predial y la reglamentación de la edificación vigente en las zonas en decadencia del núcleo central, implica un notable mal aprovechamiento del suelo, tanto para sus propietarios, como para la comunidad. En efecto, con un adecuado planteamiento urbanístico, se logra aumentar varias veces el perímetro de locales en el total de la manzana, sin recurrir a pasajes que terminan siendo sucios, mal ventilados y mal iluminados. Asimismo, se logra erradicar por completo el sistema de patios de luz y todo el contorno de los edificios presenta adecuadas vistas e iluminación. Por ende, con el aumento de alturas de edificación, se logra también disminuir notoriamente la incidencia del valor de los terrenos en el costo total construido, liberando además suelo y espacio para ser entregado al uso público.

La repercusión económica que estas medidas tienen, pueden y deben ser aprovechadas en beneficio común y captadas las diferencias para la rentabilidad y recuperación de la inversión.

6. La acción pública en la planificación y realización de obras urbanas de importancia que revitalizan zonas en decadencia, provoca plusvalías inmobiliarias, que hoy ya nadie discute que deberán ser captadas en su mayor parte por la comunidad. Los propietarios de sitios o inmuebles afectos a expropiaciones, aún cuando deban pagar diferencias o desprenderse a título gratuito de parte de sus predios, o recibir en pago de ellos superficies edificadas, lograrán de todos modos ventajas económicas apreciables en el uso o arrendamiento de inmuebles emplazados en un barrio valorizado.

7. El Fisco y el Municipio, a través de la contribución territorial, obtendrán ingresos substanciales mayores.

8. La revitalización del centro favorece la remodelación para uso habitacional de los sectores contiguos al núcleo, disminuyendo la presión de los usuarios por viviendas alejadas que obligan al crecimiento de la ciudad en extensión, con todas sus consecuencias desfavorables.

Las bases generales antes expuestas, agregadas al fenómeno del turismo, cuyos valiosos dividendos en otros países demuestran que es una actividad digna de ser considerada y fomentada, concluyen en que la renovación urbana, en los términos planteados, no sólo es posible, sino que representa una buena inversión nacional.

La implantación de estos principios y los planes de ejecución podrán llevarse a cabo de acuerdo con las modalidades que el poder político señale, ya sea mediante la acción estatal, parcial o mancomunada con la iniciativa privada. De una u otra forma se logró la reconstrucción de la Europa destruida en la última guerra, afirmada en las bases económicas antes señaladas, y que son las mismas que utilizan hasta hoy en el proceso urbano de casi todo el mundo y en especial en los países desarrollados.

La evolución en Chile del pensamiento nacional en estas materias, especialmente en lo que se refiere a sanas limitaciones del derecho de propiedad, constituye un hecho indiscutible, apoyado en leyes de la República, entre otras, la Reforma Constitucional, la Reforma Agraria y las facultades de expropiar que posee la CORMU.

IX. UN EJEMPLO OBJETIVO. (PROPOSICION DE AUCA).

Dado el carácter de la presente publicación, que pretende sólo contribuir a la difusión de conceptos que comparten diversos sectores profesionales y despertar la inquietud de otros relacionados con la materia, no corresponde entrar a proponer pautas metodológicas para la planificación ni anticipar soluciones integrales que, naturalmente, serán materia de un Plano Regulador del área en discusión.

Sin embargo, creemos contribuir al interés y objetivización sobre la materia, si se ilustra el sentido constructivo de nuestra posición con un ejemplo específico.

Partiendo de condiciones dadas, de proyectos oficiales atinentes, y de hipótesis que tienen visos claros de ser demostrables, hemos elegido el estudio de un sector ya analizado en publicaciones anteriores: La calle Merced en el tramo comprendido entre Plazo de Armas y Mac Iver. Las condicionantes del problema planteado se pueden resumir en:

1.º En sólo dos cuadras de largo, están presentes y vivas todas y cada una de las causas del deterioro analizadas, que concluyen en caracterizar el tramo por su fealdad y desvalorización relativa, a pesar de emplazarse en plano corazón de Santiago y contiguo a la Plaza de Armas.

2.º La calle Merced, en el tramo mencionado, está afectada por línea de edificación oficial en su acera Sur, derivada del Plano Regulador vigente y que atenta contra los siguientes edificios de positivo valor histórico, cuyo interés actual aparece nulo debido a la situación increíble de descuido y abandono a que están sometidos:

—La Casa Colorada, contruida alrededor de 1770 por Don Mateo de Toro y Zambrano, primer Gobernante criollo de la Nación. De importante valor histórico, por haberse fraguado bajo su techo la independencia del país y de notable valor arquitectónico por ser uno de los ejemplos más sobresalientes de la arquitectura residencial del siglo XVIII colonial. Declarada Monumento Nacional el año 1961.

—La casa del Presidente Manuel Montt, importante muestra del proceso evolutivo en el siglo XIX de la tradicional arquitectura de patios, con las influencias neoclásicas de la época.

—La Iglesia de la Merced, proyectada por el arquitecto romano Don Joaquín Toesca, construida también a fines del siglo XVIII, muestra característica de la arquitectura monástica neoclásica, cuyo tradicional carillón forma parte, desde largo tiempo, de la imagen de Santiago.

3.º El plano oficial de Red de Vialidad, aprobado por el MOPT y la Municipalidad, contempla para el área central un sistema completo de vías expresas y de paso; de aproximación y de acceso al sector céntrico. Estas últimas, clasificadas en vías expresas, mayores, colectoras y locales.

En la determinación de estas vías, la calle Merced no tiene otro rango que el de vía local, es decir, de tránsito eventual de vehículos para permitir el acceso a las edificaciones de la calle y para ser recorridas a baja velocidad (15 a 30 km/hora). En consecuencia, el ensanche planteado por el Plano Regulador no tiene justificación actualmente.

4.º El tramo en estudio corresponde a un sector casi completado con edificación continua en línea definitiva, y que en cualquier estudio integral del centro mantendrá sus características. Por lo tanto, el problema deberá ser encarado como un caso especial de remodelación, contemplando para los nuevos proyectos de edificios particulares, nuevas condiciones compatibles con la edificación existente que se desea conservar.

5.º Aparte de los edificios históricos señalados en el punto 2.º, el tramo tiene sólo tres predios que pueden considerarse "a priori" con edificación inadaptable o insalubre, cuales son: el vecino oriente de la "Casa Colorada" y los dos predios contiguos ubicados entre la casa del Presidente Montt al Oriente y el edificio de departamentos de la Caja de EE. PP. al Poniente. De estas mismas características pueden considerarse las edificaciones de la acera Norte de Merced, entre el edificio de la Galería Andes y el edificio de Estacionamientos IMPALA.

El sitio eriazo en calle Mac Iver frente a la Iglesia de La Merced, que antes ocupaba la residencia arzobispal y que daba carácter a la plazoleta, actualmente demolida, debe también ser considerado en la composición espacial del conjunto.

6.º En cualquier esquema de zonificación que contemple el Plan Regulador del área, es indudable que su destino será de equipamiento comercial y cultural mixto, aceptando también viviendas que, poco a poco y en forma espontánea, van reemplazándose por oficinas.

El Proyecto Seccional definitivo de calle Merced en el tramo antes mencionado, deberá estar supeditado a las determinantes que se derivan del estudio de un Plano Regulador de la totalidad del sector céntrico. Sin embargo, para realizar nuestra proposición podemos formular algunas de las condiciones bá-

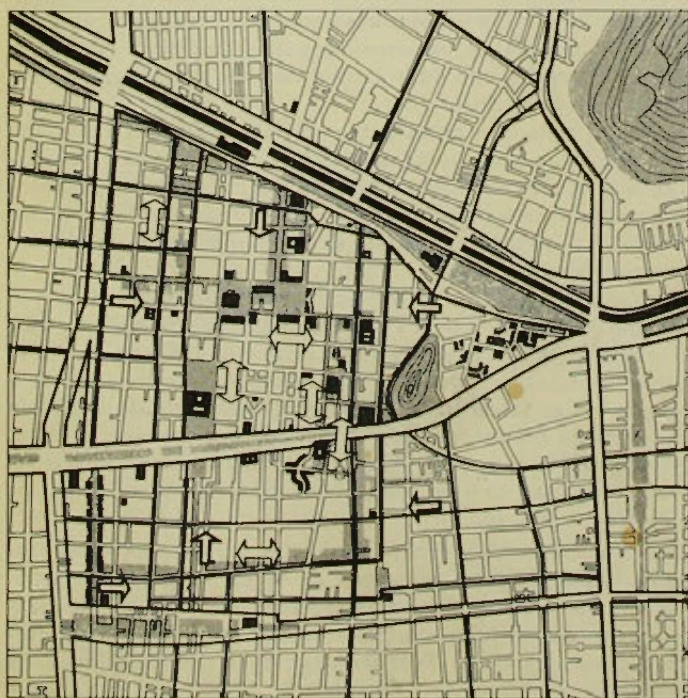


FIG 3

TRES PROPOSICIONES BASICAS PARA LA PLANIFICACION DEL CENTRO



Conservación de Monumentos históricos, Artísticos y Conjuntos de carácter ambiental.
Formación del organismo adecuado para que asuma de inmediato la responsabilidad de confeccionar el listado o catastro, con las debidas atribuciones y financiamiento para su acción.



Creación de circuitos mediante la apertura de espacios libres y fluidos para el uso peatonal, para lograr:
—Unidad espacial y ensamblamiento de testimonios histórico-arquitectónicos dispersos.
—Apertura de perspectivas hacia el medio geográfico y paisaje circundante de la ciudad.
—Suplementación de áreas verdes insuficientes.
—Jerarquización de la circulación peatonal e insinuación de una cierta zonificación por funciones.



Apertura de nuevos accesos al Centro desde la periferia
Fuera de la Alameda B. O'Higgins, el Centro se encierra en sí mismo dando vuelta la espalda e ignorando el permanente flujo peatonal desde los sectores periféricos, flujo que se verá incrementado en las próximas años mediante la Remodelación y aumento de la densidad residencial en el segundo anillo.

sicas que deberá considerar dicho estudio global, algunas de las cuales se apoyan en planes existentes y otras en justificadas hipótesis.

1.—**Vialidad y Transporte.** Para este efecto podemos aceptar en sus lineamientos generales el Plan de Vialidad de la Municipalidad y del MOPT, cuyo plano básico se reproduce en la figura N.º 2. Este plan general deberá complementarse mediante el análisis y proyectos específicos de trazados viales y nudos de circulación a diferentes niveles que permitirán la fluidez de los accesos y evacuación, tanto para la movilización colectiva, como la particular.

La concepción básica del proyecto municipal consiste en el reforzamiento de las Vías de Paso expresas que evitarán que la circulación entre Norte y Sur y entre Oriente y Poniente de la ciudad cruce el núcleo céntrico, como hasta ahora lo hace, con los gravísimos inconvenientes producidos. Esta solución planteada para vías tangentes al corazón de la capital es el complemento de las vías de circunvalación y anillos periféricos en ejecución, en cumplimiento de los trazados vigentes del Plano Intercomunal de Santiago.

La segunda característica importante del plan es la de permitir la disminución de la congestión vehicular en el sector puntado de la figura N.º 2, mediante la prohibición del Parque de automóviles en dicho sector, otorgándole a las calles internas el rol de simples "vías locales", es decir, reservadas para el exclusivo objeto de abastecer y evacuar los edificios sobre ellas emplazados. Dentro de estas vías locales podrá establecerse categorías, reservando algunas de ellas para el exclusivo tránsito peatonal en las horas de mayor congestión. Desde ya proponemos que la calle Merced, dadas sus especiales características pertenezca a este rango vial.

2.—**Conservación de edificios históricos y de conjuntos de carácter ambiental.** Es fundamental realizar, como una medida previa a cualquiera determinación sobre nuevos proyectos urbanos, ya sean de consolidación, complementación o remodelación, un completo listado de aquellos monumentos que deben conservarse. Con este objeto debe establecerse las bases y postulados que informarán los criterios de selección, los cuales estarán basados, entre otras consideraciones: en la carta de Venecia de 1964; en los valores históricos; arquitectónicos funcionales y estilísticos; simbólicos; costumbristas o folklóricos; característicos y locales. Para el expertizaje se requiere la creación del organismo adecuado que posea las debidas atri-

buciones y el acceso a las fuentes de recursos que posibiliten su acción.

En la figura N.º 3 se señalan, a modo de una primera proposición, diversos edificios que cumplirían los requisitos para estar en un listado definitivo. Se sugiere también la conservación de conjuntos de carácter ambiental representativos por diversas razones, tales como los de calle París-Londres, calles Villavicencio-Lastarria-Corbalán Melgarejo-Estados Unidos, calle Dieciocho entre Alameda y Santa Isabel, etc.

3.—**Creación de espacios urbanos abiertos y jerarquizados para uso del peatón.** La única preocupación planteada para el área céntrica en el Plano Regulador y en los planes municipales, se refieren a la apertura de vías de tránsito de vehículos y en el ensanche de calzadas a expensas de las aceras del peatón. No se advierte preocupación por la importancia que tiene el aumento del flujo de movimiento peatonal y en la necesidad imperiosa de la formación de áreas verdes y de expansión, así como por la creación de circuitos jerarquizados que, junto con destruir la monotonía de la trama reticulada, abran el espacio para su integración al paisaje metropolitano circundante, destacando en su recorrido aquellos testimonios arquitectónicos o históricos que dan carácter a la Metrópoli.

Asimismo, debe corregirse la ausencia de espacios abiertos hacia la periferia del centro, como nuevos accesos peatonales desde las zonas colindantes. Si aceptamos la hipótesis de que las zonas antiguas al centro reforzarán su destino habitacional, mediante obras de remodelación del tipo de la emprendida en el San Borja, es de vital importancia la creación de estos nuevos accesos, ya que hoy por hoy la única puerta de entrada al centro se expresa espacialmente (y sólo a medias) por la Alameda Bernardo O'Higgins.

Al efecto conviene hacer notar que, a pesar del enorme incremento de los flujos de circulación a través de las vías paralelas al Río Mapocho (Costanera - Av. Cardenal Caro y Bellavista), flujo que se verá aún más aumentado con los proyectos de las Costaneras Norte y Sur, el centro exhibe su trastienda en su costado Norte.

Con la creación de circuitos peatonales debidamente implementados tanto por el tratamiento fluido del espacio, como por su equipamiento con elementos adecuados (Jardines, plazoletas y fuentes; esculturas; calidad de aceras, iluminación ambiental y dirigida, etc.) debe lograrse además, una virtual zonificación de sectores o vecindarios que, en forma espontánea y/c

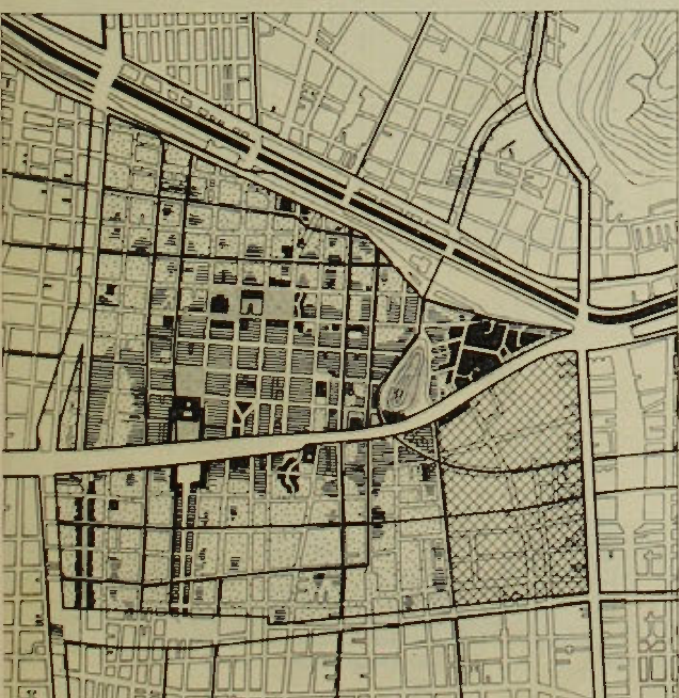


FIG. 4

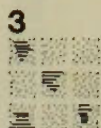
CRITERIOS QUE DEBEN INFORMAR LAS MODIFICACIONES DEL PLANO REGULADOR COMUNAL EN CUANTO A LINEAS, ALTURAS Y COEFICIENTES DE CONSTRUCTIBILIDAD.



1 Zonas "duras". Las nuevas construcciones deben complementar y rectificar la existente, rompiendo en la posible la hermeticidad de la edificación pantalla.



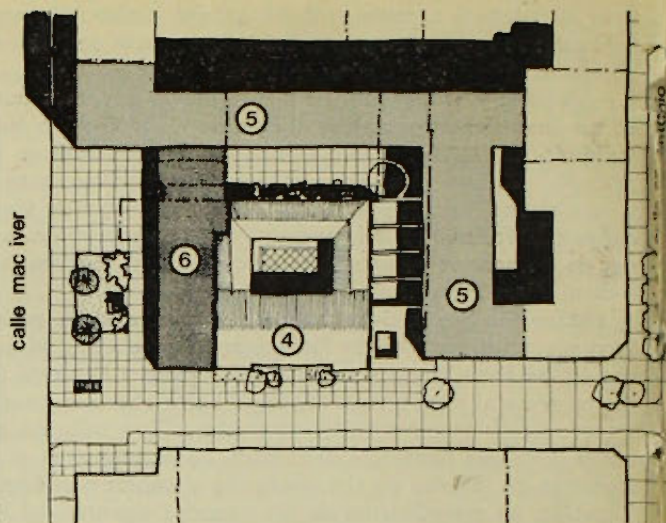
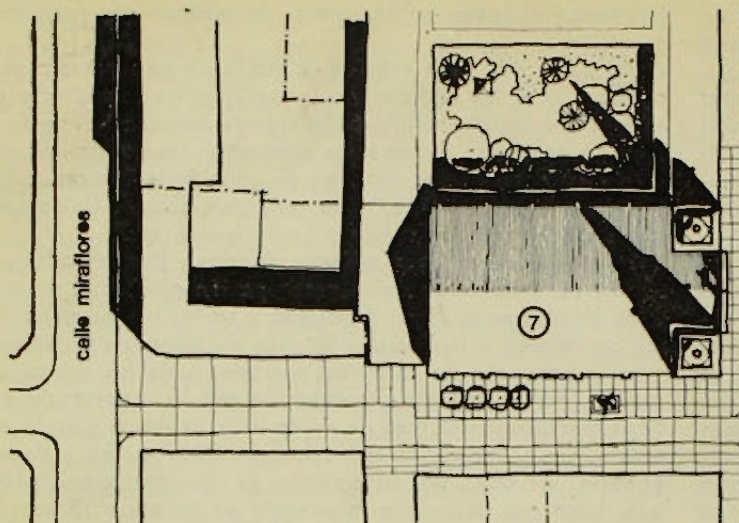
2 Zonas "mixtas". Desarrollo de Proyectos Seccionales con nuevos conceptos urbanísticos, respetando las edificaciones existentes definitivas e incorporándolas armónicamente al conjunto.



3 Zonas "blandas". Renovación total de los criterios urbanísticos mediante legislación completa adecuada, que permita la modificación de la actual división predial y la captación de plusvalías provocadas por la inversión pública.



Remodelación San Borja en ejecución



6) Eliminación de los pisos superiores y refacción del inmueble enfrente de la Iglesia de La Merced, atenuando en esta forma la pantalla que oculta su acceso principal y la visión de las dos torres y que desvirtúa su expresión por la oposición de un volumen competitivo.

7) Conservación y restauración de la Iglesia de La Merced, obra de Joaquín Toesca de fines del siglo XVIII, y de los Claustros en ladrillo del actual Colegio San Pedro Nolasco.

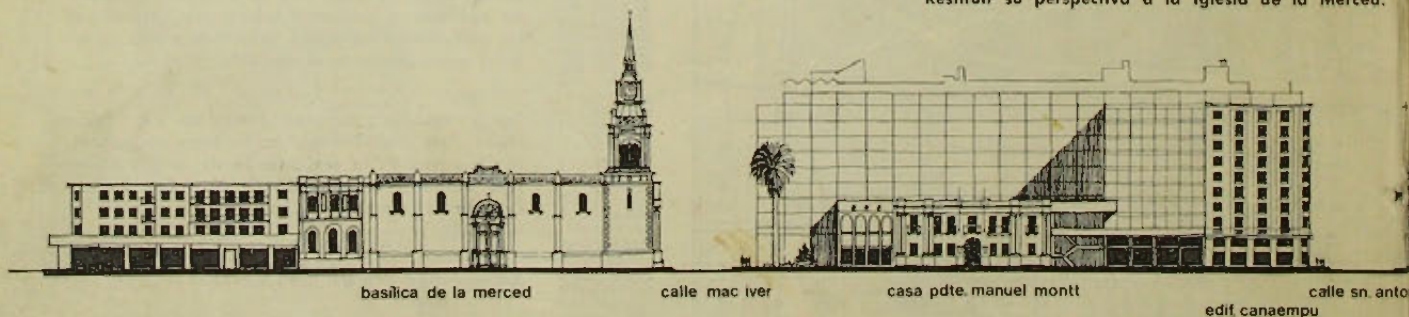
5) Proyecto de edificio con similares destinos y objetivos a los señalados en el número 3), emplazado en predios colindantes al Poniente y al Sur de la Casa de Don Manuel Montt.

4) Conservación y restauración de la Casa del Presidente Manuel Montt, para destinarla a Sede de las Academias de Chile (De Historia, de Ciencias y de la Lengua).

proposición plano seccional de calle merced entre plaza de armas y miraflores



Restituir su perspectiva a la Iglesia de la Merced.

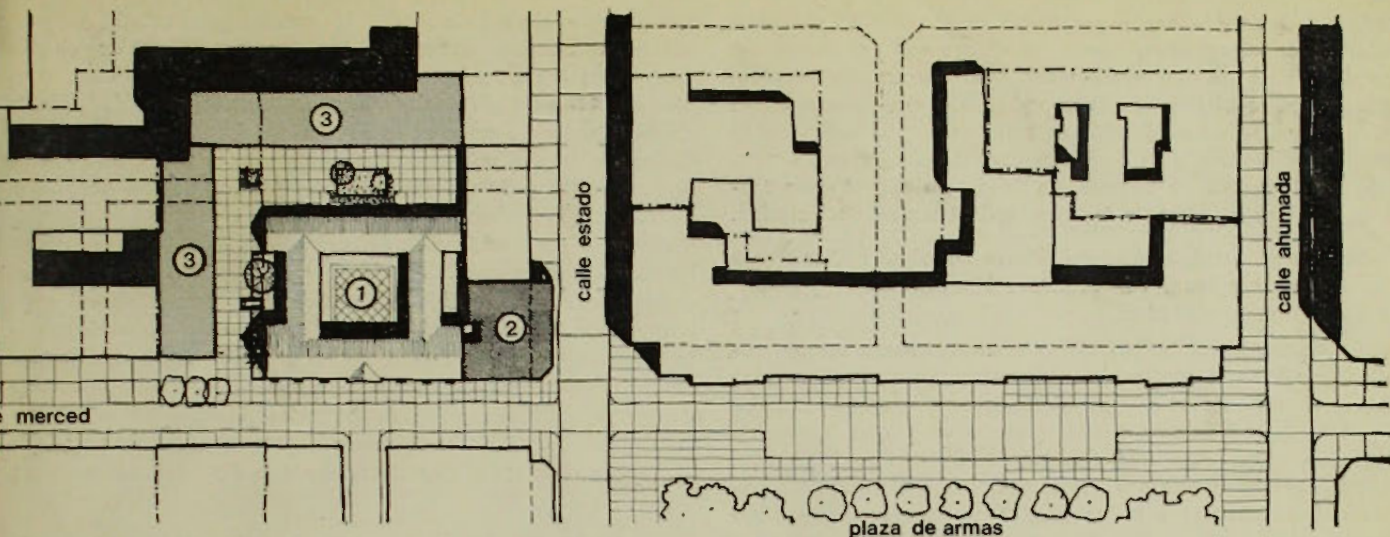


basilica de la merced

calle mac iver

casa pdte. manuel montt

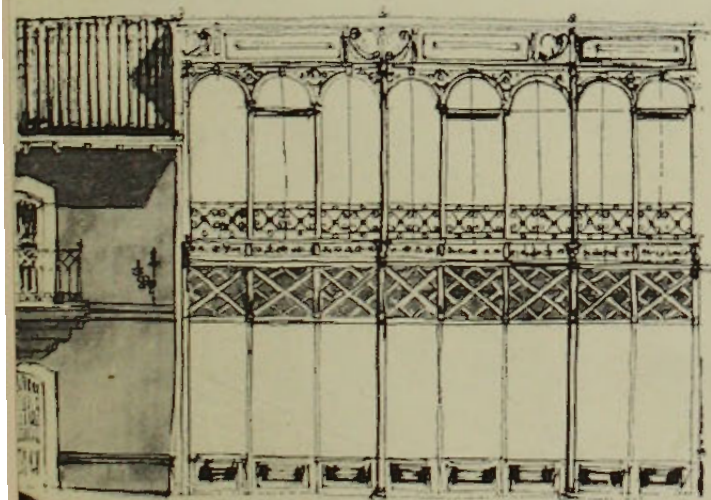
calle sn. anton
edif. canaempu



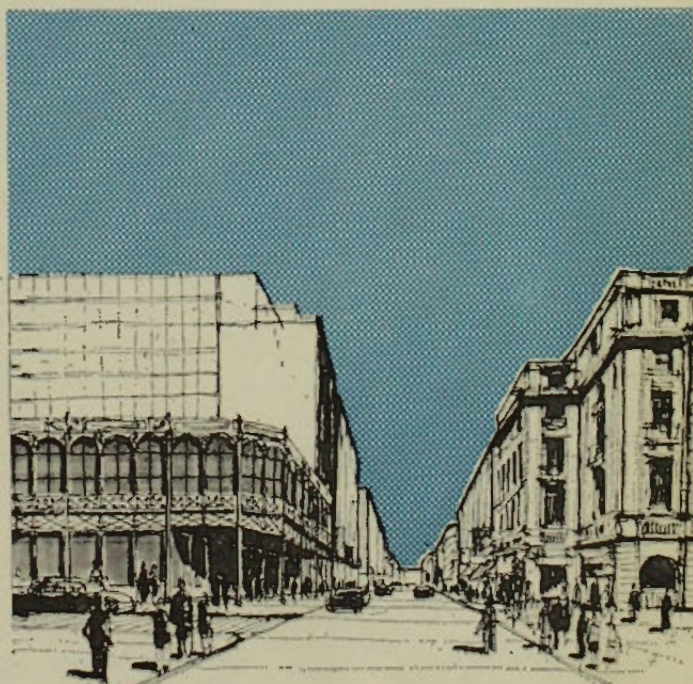
3) Proyecto de edificio destinado a comercio y oficinas, públicas o privadas, emplazado en el predio colindante al Oriente con la CASA COLORADA y en los terrenos correspondientes al fondo de esta misma propiedad. Creación de pasaje peatonal para aislar por dos costados la casa museo, y para definir el espacio, enmarcando adecuadamente los monumentos conservados.

2) Conservación del edificio ocupado actualmente por la Farmacia Bentjerot, excelente muestra de arquitectura en acero de fines del Siglo XIX. Restauración del primero y segundo piso, eliminando el tercero y la Cúpula de la esquina, para lograr un conjunto volumétricamente armónico con la CASA COLORADA y para abrir el espacio desde la Plaza de Armas. Adecuación de su planta para destinarla a local de exposiciones y públicas de carácter artístico, cultural, científico o materias de interés social.

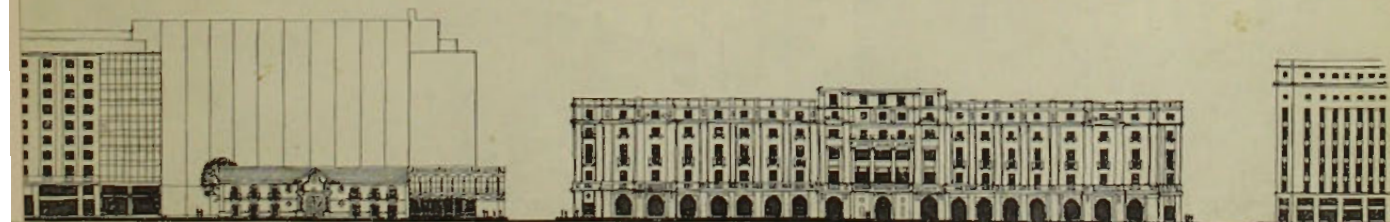
1) Conservación de la CASA COLORADA. Restauración del cuerpo de dos pisos a la calle según su primitiva solución. Formación del espacio correspondiente al primer patio según proyecto que contemple tratamiento unitario de materiales, forma y color con el sector que se restaurará, y arquitectónicamente adecuado a su nueva función de museo.



doble y acero coexisten en armonía.



Perspectiva de calle Estado desde Plaza de Armas. A la izquierda, el edificio ocupado por la Farmacia Bentjerot.



casa colorada

calle estado
farmacia bentjerot

portal fernandez concha
plaza de armas

calle ahumada
los gobelinos

dirigida, tengan destinos y caracteres de cierta similitud. Esta tendencia emerge naturalmente en el proceso de desarrollo urbano espontáneo que puede y debe ser encauzada, pero sin llegar a ser restrictiva. La heterogeneidad controlada en el contenido y destino de un sector, evita la implantación de la "desolación urbana", fruto de la zonificación rigurosa.

En forma tentativa se sugiere en la figura N.º 4 una trama de circuitos abiertos de las características antes señaladas.

4.—Modificación substancial del Plano Regulador Comunal y de su Ordenanza Local (En cuanto a Líneas, Alturas y Coeficientes de Constructibilidad).

Como creemos haber demostrado fehacientemente en los capítulos analíticos el anacronismo de estas disposiciones vigentes, y es de urgente necesidad su reemplazo, conviene señalar las pautas generales que deben informar un nuevo cuerpo de disposiciones reglamentarias al respecto. Dadas las diferencias morfológicas y estructurales de la edificación céntrica, los criterios deben adaptarse a los grados de "dureza" de cada manzana o de cada sector. A modo tentativo las dividiremos en tres categorías:

A. Zonas en que prima la edificación de estructura asísmica, en líneas y alturas actualmente vigentes.

Las nuevas construcciones deberán rectificar, en lo posible, la hermeticidad de la edificación de pantallas periféricas de las manzanas, contribuyendo a la ordenación no sólo del espacio exterior de la calle-corredor, sino que también del espacio interior.

De esta característica pueden considerarse las dos manzanas materia de nuestra proposición, en las cuales, junto con conservar cierta estructura existente, se logran importantes ventajas urbanísticas, pese a todas las limitaciones y pies forzados que se pretende respetar.

B. Zonas mixta de edificios de estructura asísmica en línea y altura vigente, y de construcción inadaptable.

Para cada manzana deberá desarrollarse un Proyecto Sec-

cional, que determine los volúmenes que deberá considerar la edificación nueva en los predios eriazos o en los destinados a ser reemplazados. Los coeficientes de constructibilidad deberán determinarse para el conjunto de predios disponibles, y no para cada predio en particular, como única forma de lograr un equilibrio entre el espacio construido y el espacio libre. Se determinarán los porcentajes de ocupación del suelo, y la edificación tenderá a dejar el máximo de posibilidades a la edificación aislada en la búsqueda de vistas y asoleamientos adecuados, tanto para la edificación, como para los espacios libres. En el Proyecto Seccional, los edificios existentes que deben ser respetados, se tratarán como incorporados a un conjunto armónico, ya sea adosando a ellos los de los predios colindantes, o bien mediante la obligación de un tratamiento adecuado de aquellos paramentos verticales, (fachadas o medianeras) que con la nueva solución queden expuestos a la vista, cuando no habían sido concebidos para ello.

C. Zonas en que prima la construcción destinada a ser reemplazada.

Este tipo de edificación se determina por su falta de adecuación a los requerimientos actuales de seguridad e higiene, por resultar comercial y económicamente inconveniente, y no corresponder a la calificación de Monumentos Históricos o Artísticos.

Para estos casos deberá estudiarse exhaustivamente una nueva reglamentación que, junto con conservar el derecho de prioridad inmobiliario y fomentar la reedificación, contemple fundamentalmente las restricciones a dicho derecho de propiedad, emanadas tanto de la función social que este debe cumplir, como de la adecuada captación de las plusvalías urbanas provocadas por la acción e inversión pública o Municipal. Deberá estar presente en las medidas legales que para el efecto se requieran, la posibilidad de modificación de la división predial existente, para lograr el cumplimiento de sanos principios urbanísticos y arquitectónicos.

