

Ayer Caracoles, Hoy Gasolineras

Eliminación de Plaza

Señor Director:
Con profunda sorpresa he podido constatar cómo durante las últimas semanas, en la convergencia de las calles El Alba y Algarrobo, en la comuna de Las Condes, se ha iniciado la construcción de una nueva estación de servicios Copec. El hecho no tendría nada de particular si no fuera por ciertos aspectos que creo del caso señalar:

1.— El lugar elegido para el emplazamiento de dicha estación bencinera había sido destinado por la Municipalidad de Las Condes a ser una plaza, y para ese efecto se habían plantado hace cerca de cuatro años diversas especies arbóreas. Por razones que desconozco, y que no quiero imputar a la negligencia del Departamento de Paisajismo y de la Municipalidad, dicho lugar fue el más profundo abandono, malográndose así el área verde. Con todo, el desarrollo...



“... La especulación descubre puntos focales y después barre entre ellos para convertir el espacio resultante en 5ª Avenida. Es el modo de crecimiento capitalista”.

Antonio Fernández Alba, Mesa redonda en AUCA con motivo de la 3ª Biental de Arquitectura.

“Se puede desarrollar cualquier reducción de la realidad urbana y se llegará siempre al aspecto colectivo; el aspecto colectivo parece constituir el origen y fin de la ciudad”...

... “El conjunto urbano está subdividido en tres funciones principales que son: la residencia, las actividades fijas y la circulación. Las actividades fijas comprenden almacenes, edificios públicos y comerciales, universidades, hospitales, escuelas, etc.... El carácter público, colectivo, de estos elementos; esta característica de cosa pública, hecha por la colectividad para la colectividad, es de naturaleza esencialmente urbana”.

Aldo Rossi. “La arquitectura de la ciudad”.

Un vecino de Los Domínicos pregunta en el periódico porqué en un terreno publicitado como futura plaza se está construyendo una gasolinera, existiendo ya seis de estos expendios en doce cuadras a la redonda. Otro de Vitacura pregunta porqué la Plaza Lo Castillo se convirtió en estacionamiento de automóviles. Un tercero indaga por el mercado modelo que se levanta en Los Militares con Manquehue y que contribuirá a congestionar más aún el sector. Un residente de Providencia desea saber cómo se resolverá el problema del tránsito en la esquina de Providencia con Tobalaba cuando entre en funciones el nuevo supermercado. Otro...
Más acá del divorcio existente entre los cambios urbanos y la comunidad en que se implantan, a todos nos inquieta la cantidad desmesurada de gasolineras y supermercados que, en esta segunda mitad de 1984, se levantan en las esquinas más conflictivas de las comunas al oriente de la capital, especialmente en Las Condes. ¿Habrá suficientes usuarios para tantas gasolineras y supermercados? ¿Volveremos a pagar “*todos los chilenos*” inversiones mal dimensionadas por el sector privado y peor orientadas por el sistema financiero?
La construcción, en el pasado reciente, se caracterizó por:

Arquitectos PEDRO IRIBARNE R.
SONJA FRIEDMANN W.

a) La creación, en los centros de “*barrios elegantes*”, de pretenciosos edificios comerciales, sin relación con su entorno habitacional, para convertirlos en “*hitos*” comerciales a escala metropolitana y
b) La implantación puntual, en esos mismos barrios, de edificios habitacionales con saturación de superficie construída en relación con su terreno y aprovechamiento abusivo de las rasantes.
La actual construcción de supermercados y gasolineras sólo exacerba las tendencias ya anotadas, en un marco de menor valor de los terrenos, con lo que la baja inversión requerida para la construcción de estos edificios torna el negocio en irresistible, en teoría.

El resultado económico de esta “política de desarrollo urbano” (1) lo conocemos todos, evidenciado en locales y departamentos desocupados, tras cuyo lucro cesante se patentiza la quiebra irremediable de empresarios, constructores y financistas. Pero el resultado en el destino y morfología de los barrios aún no se discute y creemos que corresponde hacerlo.

En este orden de ideas, lo primero por esclarecer es que los cambios urbanos no son productos del azar o resultado inexorable de las leyes del libre mercado, sino que obedecen en este caso, a razones especulativas muy reales; y que existe otro urbanismo que considera la ciudad como un bien colectivo, obligatoriamente planificable, donde los cambios urbanos que se originan corresponden, con cierta aproximación, a lo previsto. Ese es, por lo demás, el urbanismo que se aplica en todo el mundo, incluido Chile, a excepción de la última década, cuando, por doctrina, el Estado abandonó su papel planificador de la ciudad.

Lo segundo, es discutir si es lícito trastocar el carácter residencial de barrios enteros, por el expediente de cambiar puntualmente la densidad y agigantar la escala de sus centros de barrio. Es la situación vivida por vecinos de Las Condes, Vitacura y Providencia

que compraron con esfuerzo su "casita con terreno privado" y quedaron hoy en el campo visual de un edificio torre o en el radio de estacionamiento de un gran centro comercial.

Postulamos que la comunidad debe tener derecho a opinar sobre las construcciones de su barrio y que es urgente crear las instancias de tal participación, definiendo su campo y limitaciones.

El urbanismo economicista (2) se ha expresado negativamente en tres aspectos prácticos:

- a) Desaparecimiento de áreas verdes bajo el pavimento de los estacionamientos de automóviles.
- b) Aumento patológico del smog y del nivel de ruido.
- c) Peligro y discontinuidad del tránsito peatonal.

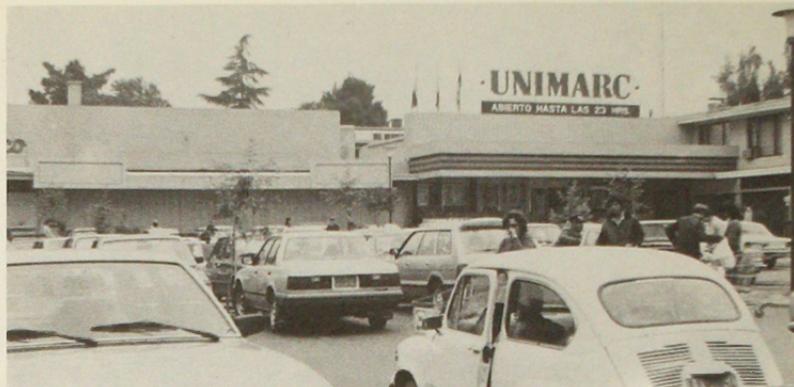
Los automóviles, que son al comercio lo que los glóbulos rojos al cuerpo humano, se han convertido en protagonistas de los espacios cívicos, ignorando el ejemplo positivo de la peatonalización del centro de Santiago, que ha demostrado que se puede dominar al automóvil, para restituir al peatón su papel protagónico. Lo que AUCA siempre ha defendido, y con ello los principios simples del urbanismo humanista que se caracteriza en este aspecto por el respeto a la personalidad de los barrios, respeto por las áreas verdes y su continuidad y respeto por la continuidad de los recorridos peatonales. Por el contrario, los cambios urbanos operados en la última década se caracterizan por la acción deshumanizada del sector empresarial, que va degradando física y visualmente sus propios barrios al saturar los centros comunitarios e implantar puntualmente edificación de alta densidad, como los pájaros que ensucian su propio nido. Hemos presenciado en menos de diez años cómo los sectores socioeconómicos de mayor poder adquisitivo han abandonado Vitacura, Providencia y Las Condes para trasladarse a las estribaciones cordilleranas de Lo Curro, Los Domínicos y Santa María de Manquehue, dejando a los sectores medios sus barrios congestionados. Han aparecido los defensores de las "vías a Pie de Monte", proporcionando cobertura teórica a la próxima gran inversión que haremos todos los chilenos para entregar la infraestructura del desplazamiento hacia el Oriente.

MUERTE DE UNA PLAZA

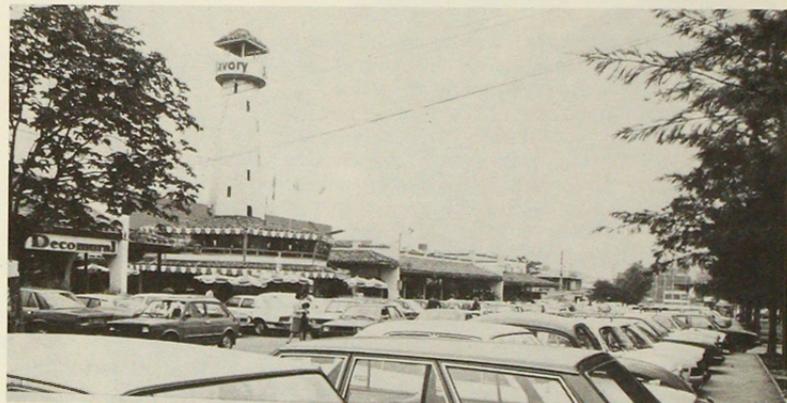
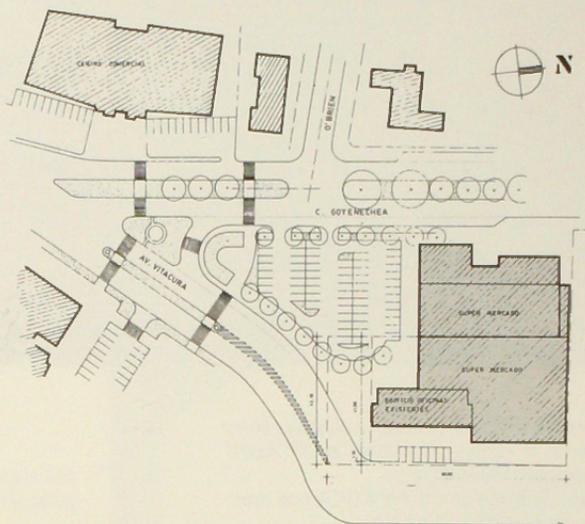
La ex Plaza Lo Castillo fue hasta el año 1979 la portada de barrios residenciales exclusivos y centro de equipamiento de los mismos. Pequeña plaza arbolada triangular, cuyo volumen dominante era el teatro del mismo nombre, bien armonizado con las casas aledañas por Candelaria Goyenechea (como que eran proyecto del mismo arquitecto, el malogrado colega Germán Lamarca).

La característica actual es la saturación del pequeño espacio, producto de la implantación de un complejo comercial de pretensión metropolitana. Saturación volumétrica, saturación de pavimento de calzadas, saturación de luces señalizadoras y saturación de estacionamientos de automóviles, escasísimos por lo demás para la pretensión de su comercio. Si el equipamiento comercial fue concebido para la Metrópoli, los estacionamientos quedaron a nivel de barrio, a pesar de que cada uno de los edificios cumple con la Norma (3). La excepción la constituye el supermercado, ampliado hoy en la superficie del ex Teatro Lo Castillo, que no cumple con la norma.

Pero su propietario, distinguido vecino del sector y ex Alcalde de la Comuna, presenta plano y dominio vigentes que demuestran su propiedad sobre la parte de la Avenida Vitacura (4). Esto, sumado a la insanable carencia de estacionamientos, configuró una situación conflictiva que la Municipalidad resolvió construyendo exigüos 60 estacionamientos sobre el sacrificio de la Plaza Lo Castillo.



Muerte de una plaza.



Eran tiempos en que se exigió construir estacionamientos según normas aparentemente válidas.



¿Podría imaginar que tras estas edificaciones comerciales, señalizaciones, postación y letraje existen viviendas que fueron de categoría?

Las gasolineras en las esquinas son especialmente destructoras de la continuidad del tránsito peatonal y de la continuidad visual de la manzana residencial.



Ejemplo de implantación impropia de supermercado, y no obstante con gran afluencia de público por sus precios económicos.

GRIS VS. VERDE. GANA GRIS.

La esquina de Apoquindo con Manquehue y Cuarto Centenario era un jalón en la expansión de la "ciudad propia" (5), impulsada por el sector privado en su carrera hacia lo alto del valle metropolitano. Característicos en este espacio eran el exclusivo Colegio Compañía de María y el centro comercial ligado al teatro Las Condes como elemento aglutinante. La década del 60 vio nacer en el sector un supermercado, un conjunto habitacional en altura (7 pisos) y el centro comercial El Faro de Apoquindo. Se obligó a las nuevas edificaciones a implementar estacionamientos en número suficiente para centro de barrio. A fines de los 70, se rompieron los esquemas tradicionales: el capital privado implantó el "gran centro comercial", aprovechando, en lo posible, infraestructuras de estacionamientos existentes. El estacionamiento, a 25 m² por automóvil, resulta caro en razón de la propia e incontrolada alza del valor del terreno que estimula el sector privado. En este esquema, le "tocó" a este barrio la construcción del Apumanque. Ya durante el desarrollo

de la obra se produjeron reclamos de los vecinos y de la "competencia comercial" por la ocupación del parque arbolado de Avenida Manquehue con letereros comerciales, a causa del arriendo de ese terreno efectuado por la Municipalidad a los inversionistas del Apumanque. Eran los tiempos anecdóticos del autofinanciamiento municipal, cuando un Alcalde había vendido un terreno en el bandejón central de la Alameda Poniente, para colocar un "monumento publicitario" de un fabricante de automóviles.

Los empresarios de Apumanque inventaron un nuevo sistema de estacionamientos pagados sobre el techo del edificio. La insuficiencia de la solución generó tales problemas de congestión que la Ilustre Municipalidad de Las Condes optó por construir estacionamientos en el bandejón central de Avda. Manquehue, frente al Apumanque.

La venta de tres terrenos municipales en la esquina de Los Militares con Manquehue ha generado nuevos focos de congestión. Un edificio torre con comercio en primer piso, una gasolinera (la tercera en un radio de dos cuadras) y un mercado modelo. Como asegurando intencionalmente dos imposibilidades futuras:

- a) Unir peatonalmente el Parque Araucano con el gran centro comercial y
- b) Resolver el problema del tránsito vehicular en el sector.

La Municipalidad compromete un Concurso Público de Ideas para solucionar en superficie el problema, porque el Ministerio de Transporte, ya ha propuesto resolverlo con un paso bajo o sobre nivel de la Avda. Apoquindo!!!

El parque de vehículos (6) ha crecido desmesuradamente. Es una realidad que no puede desconocerse. No obstante, debemos dominar el automóvil para salvar los centros de barrio y para ello se hace imprescindible planificar. De lo contrario, estaríamos dejando que persista la actitud de depredación de áreas verdes y vías peatonales. En la absoluta competencia entre los autos, representados por el gris de los pavimentos de estacionamientos y calzadas, contra los hombres, representados por el verde de árboles y jardines, el árbitro, la autoridad edilicia, con el silencio cómplice o la voz no escuchada de la comunidad, decreta siempre: Gana Gris.

1. "Las innovaciones sobre políticas de expansión, renovación y estructuración urbana, hay que entenderlas como un proceso sistemático inserto en el marco global de la estrategia de desarrollo que utiliza el mercado como instrumento fundamental para la asignación de los recursos y que reconoce el derecho a la libre elección de los particulares sin más restricciones que las que exige el bien común".
Rafael Pino. AUCA N° 37.

2. Abraham Schapira. AUCA N° 37.

Destino	Nº de estacionamientos
Colectivo de habitación	1 cada 100 m ²
Comercio y oficinas	1 cada 330 m ²
Supermercado	1 cada 25 m ²

Ordenanza Local de la Comuna de Las Condes. Art. 17, inc. A.

Comentario: La Norma relativa a supermercados aparece insuficiente. Habría que reestudiarla, considerando, al menos, las siguientes variables:

- a) Número de usuarios en horas pic, en relación a superficie del local.
- b) Tiempo aproximado de compra.
- c) Número promedio de personas por vehículo.

4. Seguramente por falta de perfeccionamiento jurídico de antiguas cesiones de terreno a la Municipalidad.

5. Cuarta etapa de la expansión de la "ciudad propia" por el sector privado.
"Santiago, una ciudad trizada". S. González, P. Hales y J. Oyola. AUCA N° 38.

PARQUE NACIONAL DE VEHICULOS			
Año	1978	1979	1980
Total	900979	990975	828840
Veh. Motorizados	589788	653377	746183
Automóviles particulares y stations	311852	351089	418699
Automóviles de alquiler	23931	34880	39893
Autobuses y microbuses	17135	20117	21380
Camiones	75562	74500	79508
Camionetas y furgones	98475	108719	127328
Tractores	16509	15181	12558
Ambulancias	1531	837	4423
Motonetas y motocicletas	43869	46742	39420
Otros	924	1302	2973

Fuente: Tesorerías comunales del país en "Compendio Estadístico", I.N.E. 1980, 81, 82.

Evolución del parque nacional de taxis.

Año	Total región metropolitana	Total nacional
1977	11.380	17.572
1978	16.021	23.931
1979	22.646	34.890
1980	24.286	39.296
1981	30.340	59.913
1982	31.429	57.464

Fuente: Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Chile.