

Santiago: De un proceso acelerado de crecimiento a uno de transformaciones

Margarita Greene y Fernando Soler
Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos
Pontificia Universidad Católica de Chile

Artículos en diarios y revistas, reportajes en radio y televisión, constantemente comentan las transformaciones que ocurren en Santiago, y lo hacen desde una óptica parcial y sectorial, con puntos de vista muy divergentes y hasta contradictorios. Es frecuente leer o escuchar acerca del surgimiento de grandes centros comerciales, entendidos como señal de desarrollo y a la vez como amenaza al comercio y vitalidad de la calle tradicional; o encontrar denuncias por la obsolescencia y decadencia del centro fundacional, así como anuncios de su repoblamiento y revitalización; o preocupación por la sobrevivencia del patrimonio edilicio y por la calidad de las nuevas edificaciones, así como orgullo por los llamados edificios inteligentes.

47

La mayoría de las transformaciones son procesos observados también en otras ciudades; sin embargo, lo especial del caso de Santiago es su carácter explosivo; es decir, su nivel de concentración en el tiempo y también, en cierto modo, en el espacio.

Las transformaciones se relacionan fuertemente con factores económicos, tales como altas tasas de crecimiento, mayores ingresos promedio de la población, cambios en la base económica metropolitana y apertura al exterior. El conjunto de estos factores, insertado en una creciente globalización, trasciende lo económico y se manifiesta en cambios de hábitos que pueden llegar a considerarse transformaciones culturales.

En este artículo se analiza un conjunto de transformaciones significativas del espacio urbano de Santiago, las cuales, en la mayoría de los casos, fueron desencadenadas por factores económicos. Sin embargo, las consecuencias que tienen en la vida cotidiana de sus habitantes trascienden por mucho ese ámbito, y están afectando profundamente el desarrollo social y cultural de la sociedad santiaguina.

En las seis transformaciones —suburbanización de la periferia, desarrollo de nuevas centralidades, obsolescencias urbanas, mutaciones en el centro y pericentro, construcción de ciudad y privatización del espacio público— y una no transformación que se exponen a continuación, se pre-

tende describir el proceso de cambio que vive Santiago actualmente. Si bien las transformaciones analizadas están fuertemente interrelacionadas —existen, incluso, relaciones del tipo causa-efecto entre algunas de ellas— las que se incluyen no agotan el proceso.

El análisis señala que tal como la planificación urbana no ha sido capaz históricamente de frenar el crecimiento expansivo periférico de la ciudad, tampoco parece tener herramientas para dar forma al proceso de transformaciones actualmente en curso. En este sentido, se constata que el desarrollo de Santiago está hoy fundamentalmente regido por el mercado, mientras la planificación urbana no juega en la práctica rol alguno.

1. Antecedentes previos

Para entender el marco en que se desarrolla el proceso de transformaciones de Santiago es necesario hacer referencia a tres fenómenos que marcan significativamente el espacio urbano actual: su configuración espacial, la segregación socio-espacial, y el crecimiento económico del país.

1.1 La configuración espacial de Santiago

48

El acelerado proceso de crecimiento de Santiago, de menos de un millón de habitantes en 1940 a 5,4 millones en 2002,¹ trajo consigo cambios morfológicos significativos en la ciudad. En la Figura 1 puede observarse la enorme expansión de la mancha urbana en estos años. Pero más significativo que su creci-

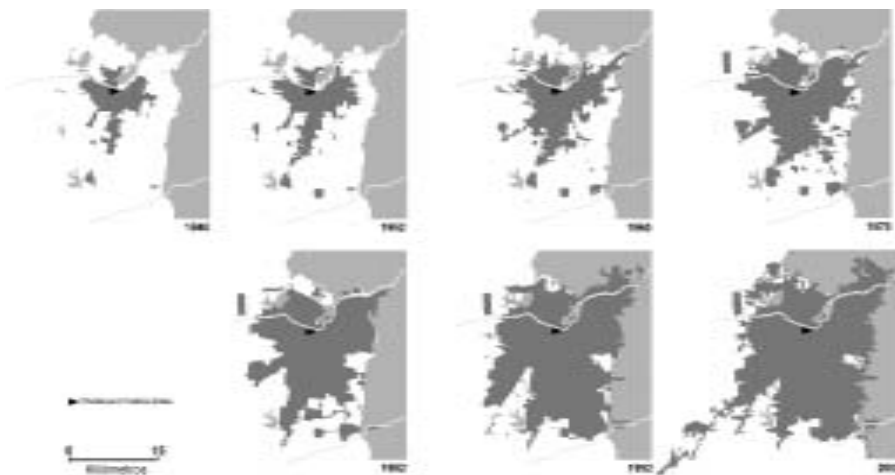
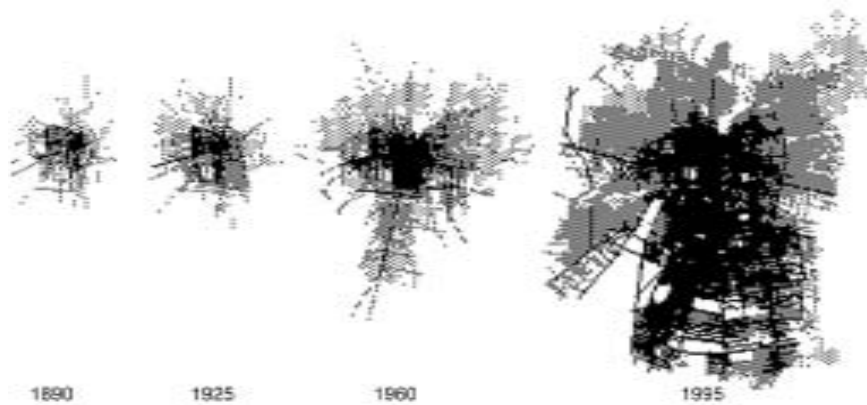


Figura 1: Crecimiento de la mancha urbana de Santiago 1940, 1952, 1960, 1970, 1982, 1992, 2002.

¹ Esta cifra, correspondiente al último Censo Nacional de Población y Vivienda (INE 2002), incluye la población urbana de la provincia de Santiago, más la de las comunas de Puente Alto y San Bernardo que forman parte de la mancha urbana de la ciudad.

miento y expansión, es la evolución de la morfología de la ciudad. De acuerdo con el análisis realizado por Greene (2002) desde el marco teórico y metodológico de la sintaxis espacial (Hillier y Hanson 1984; Hillier 1996), la configuración espacial de la ciudad ha cambiado profundamente en los últimos años.

La evolución de la ciudad desde 1890 hasta 1995 fue analizada a través de modelos sintácticos construidos en cuatro períodos cada 35 años.² En la Figura 2 se representan gráficamente los modelos de integración global de Santiago — la relación de cada línea con todas las demás en la red — en una escala monocromática dentro de un rango que oscila entre las calles más integradas (negras) hasta las más segregadas (gris claro). La distribución de negro a grises muestra cómo el crecimiento de la ciudad cambió radicalmente la estructura de accesibilidad en la red de calles. A fines del siglo veinte e inicios del veintiuno, el eje oriente-poniente de Alameda aparece como el más integrado. Luego, la expansión urbana hasta los años sesenta empieza a generar una mancha urbana de tres puntas a partir de largos ejes de integración hacia el oriente, poniente y sur. Sin embargo, el cambio más significativo ocurre con el acelerado crecimen-



49

Figura 2: Integración global históricamente en Santiago 1890, 1925, 1960, 1995.

to urbano entre 1960 y 1995, donde el núcleo de integración cambia de orientación, dirigiéndose ahora hacia el sur a través de extensos ejes radiales que nacen del centro histórico y llegan hasta los nuevos distritos pobres de Santiago.

La importancia de los modelos configuracionales reside en el estrecho vínculo que han mostrado con el movimiento peatonal y vehicular. Se ha demostrado que la configuración misma de la malla tiene un impacto so-

² Estos modelos se construyen con base en un mapa axial, con el cual se representa la red continua de espacio público abierto a través del mínimo de líneas rectas que cubran todos los espacios públicos y calles del sistema. El mapa se analiza computacionalmente considerando cada línea como un nodo en un grafo, y calculando la complejidad de los viajes desde cada línea a todo el resto del sistema, generándose valores de accesibilidad denominados de "integración global". Para mayor información sobre este enfoque y método, véase Hillier y Hanson (1984).

bre la distribución de tasas de movimiento, porque las calles “por las que se pasa” en el transcurso de un viaje tenderán a ser aquellas que proveen las rutas más directas a través de la red. A su vez, los patrones de movimiento atraen ciertos usos de suelo —como el comercio— y tienen una influencia vital en generar co-presencia entre la gente y, en consecuencia, en estimular el intercambio social. De esta forma, la configuración de la malla puede llegar a influir en el tipo de vida urbana y, eventualmente, en la calidad de vida urbana que ofrece la ciudad a sus habitantes (Hillier 1996).

1.2 La segregación socio-espacial de la ciudad

La estructura económica y social de Santiago —al igual que otras ciudades latinoamericanas— se caracteriza por una fuerte segregación socio-espacial. En la Figura 3 se presentan mapas temáticos de ingreso y

50

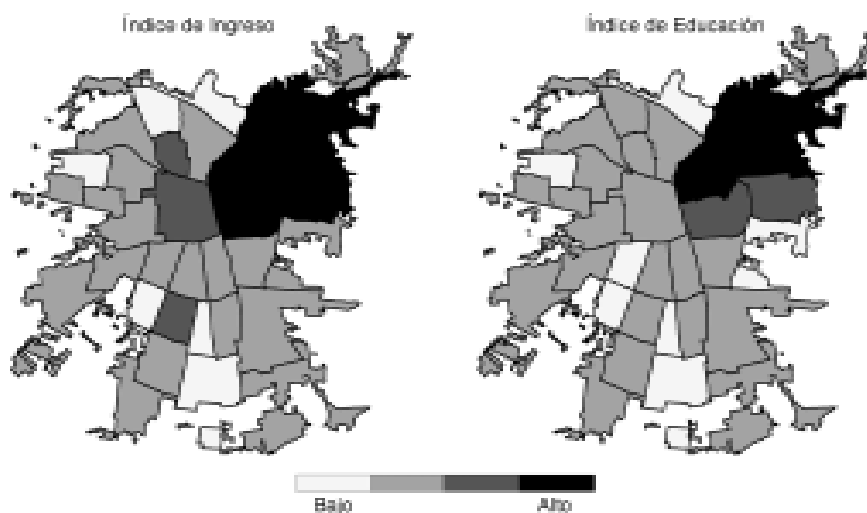


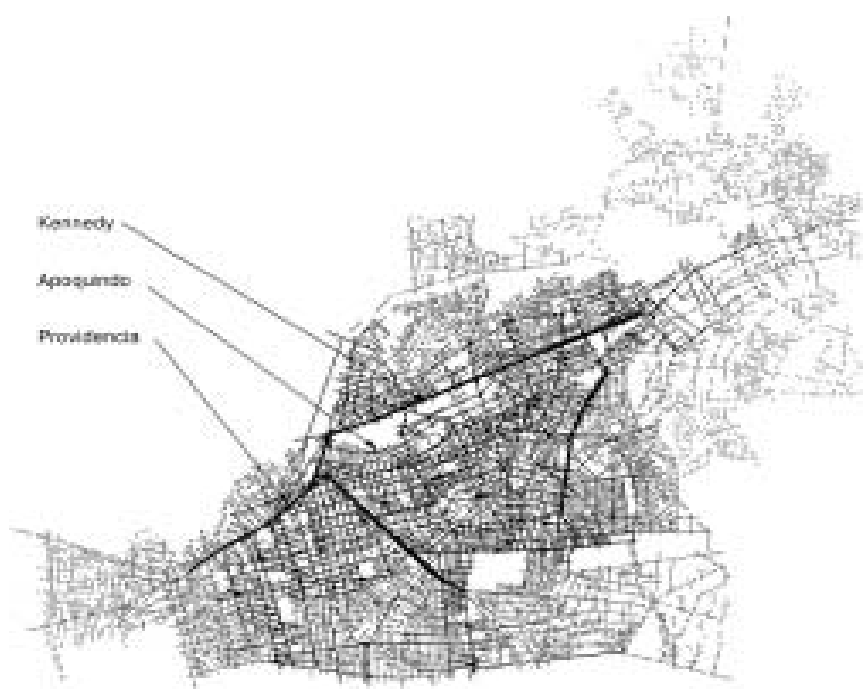
Figura 3: Índices de ingreso y educación por comuna.

educación a escala comunal en una gama monocromática donde se puede apreciar una enorme y muy clara división entre la zona rica de oriente y el resto de la ciudad. Las cinco comunas agrupadas y destacadas en negro, ilustran la notable concentración espacial de la riqueza en los sectores al oriente de la ciudad.

La división entre el área de mayores ingresos de oriente y el resto de la ciudad se acentúa a la luz del análisis espacial. Ello ha resultado esencial para comprender el rol de la configuración espacial en la estructura económica y social de Santiago. A diferencia de la mayoría de las ciudades europeas, el área residencial más rica y segregada atrajo usos de suelo comerciales, extendiendo el “centro” hacia el oriente de la ciudad. Así,

el centro histórico, que aún se mantiene integrado con el resto de la ciudad, se conecta y extiende hacia el sector oriente, el más segregado.

Esta prolongación del centro histórico no responde al modelo espacial descrito en el acápite anterior, según el cual la mayor accesibilidad espacial de la ciudad se concentra hacia el sur. Sin embargo, cuando se analiza el sector oriente como un sistema espacial independiente, emerge una clara convergencia entre el uso de suelo comercial y la integración espacial. En la Figura 4 se presenta el modelo sintáctico del sector oriente como si este fuera un sistema independiente del resto de la ciudad. El modelo refleja directamente los desarrollos comerciales en los ejes Providencia,



51

Figura 4: Integración global del sector oriente como sistema independiente.

Vitacura, Kennedy y Apoquindo, los que constituyen el núcleo integrador del sistema.

Asimismo, fuera del sector oriente también se observa una relación entre la concentración de usos de suelo comerciales y los patrones de integración del modelo de la ciudad como totalidad. Ejemplo de ello es la calle Gran Avenida, que es la más integrada de Santiago y una arteria comercial clave de la ciudad. De esta forma, los modelos espaciales concuerdan con la hipótesis de "dos ciudades": las áreas ricas y pobres de Santiago son prácticamente independientes entre sí. Este es un aspecto clave de la conocida característica de "ciudad dividida", "ciudad fragmentada" o "ciudad

trizada” de Santiago, tan evidente en términos de datos económicos y sociales (CED 1990; González et al. 1979).

1.3 El crecimiento económico del país

El crecimiento económico sostenido de Chile en los años noventa —tasa del 7 por ciento durante diez años— trajo consigo una modernización de la estructura económica del país y, especialmente, de la Región Metropolitana. Ello se tradujo en una diversificación de actividades, desarrollo informático, cambio en los patrones de consumo, así como un aumento del parque automotor, lo que ha ido dejando una huella profunda en el espacio urbano.

Ejemplo de esto es la incorporación de nuevas actividades económicas, tales como producción de frutas y vinos, que son prácticamente actividades industriales; y actividades asociadas, como envasadoras, bodegaje, que han hecho crecer las actividades de servicio a las exportaciones —seguros, agencias de aduanas, financiamiento—. En parte, las industrias que se han instalado en los corredores de acceso a la ciudad (Panamericana Norte y Sur, Autopista del Sol) están asociadas a estos desarrollos. Hay, en consecuencia, nuevas demandas sobre el suelo de uso industrial, e impactos asociados sobre las actividades de servicio a las empresas y sobre el transporte y las comunicaciones.

52 El incremento del parque vehicular —que se multiplicó en 2,5 veces entre 1977 y 2001— es quizá el más visible de estos cambios, que ha alterado significativamente la configuración física de la ciudad.³ Este aumento se expresa en flujos vehiculares crecientes que no son absorbidos adecuadamente por la infraestructura urbana y, como consecuencia, producen alteraciones ambientales y del paisaje urbano. En este sentido, impacta negativamente la calidad del espacio urbano existente, dando lugar a continuos conflictos ciudadanos.

Son muchos los ejemplos de deterioro o, al menos, de pérdida de calidad urbana como producto de la incorporación de infraestructura vehicular; los más frecuentes son, quizá, los pasos sobre nivel o tréboles de avenidas, que han generado espacios urbanos altamente deteriorados y segregación entre sectores que antes eran partes de una misma área. Un caso que causó gran disputa fue el de Costanera Norte, que generó un importante conflicto ciudadano por la propuesta de unir el oriente con el poniente de la ciudad con una autopista urbana que atravesaba, disgregando, una serie de barrios residenciales.

El aumento del parque automotor se vincula estrechamente con el desarrollo de las nuevas tipologías de suburbanización. Si no es detonante, es al menos requisito para el crecimiento centrífugo periférico de la ciudad a gran escala, y para el desarrollo de nuevas modalidades de suburbanización.

³ La tasa vehicular por cada mil habitantes subió de 59,79 vehículos por cada mil habitantes en 1977, a 93,61 en 1991 y a 147,34 en 2001. De hecho, mientras la tasa de crecimiento poblacional entre los años 1977 y 1991 fue de 28,6 por ciento y entre 1991 y 2001 fue de 28,2 por ciento, la tasa de crecimiento vehicular fue de un 156,6 y 157,4 por ciento respectivamente (PUC 2003).

2. Suburbanización de la periferia

La expansión de Santiago está dando origen a una suburbanización de la periferia muy diferente a la tradicional. Hasta décadas recientes, la periferia de Santiago tenía la particularidad de ser básicamente residencial, continua al área tradicional consolidada, de densidad homogénea y funcionalmente dependiente de la ciudad central. A partir de los años ochenta, la periferia ha cambiado su vocación, su relación con la ciudad consolidada y su forma de gestión:

- De una vocación orientada principalmente a la función residencial, pasa a ser multifuncional.
- De una relación de dependencia con la ciudad consolidada, propia de un sistema urbano monolítico, surgen periferias con distintos niveles de autonomía y continuidad espacial.
- De una gestión conducida por instrumentos formales de planificación urbana —cualquiera haya sido su eficacia y validez conceptual— se pasa a una casi total desregulación.

La gestación de estos nuevos tipos de suburbanización da cuenta del debilitamiento de la planificación urbana que se produjo a partir de los años setenta, cuando el país adoptó el modelo neoliberal de desarrollo. Básicamente son dos las normativas que permitieron el desarrollo de los nuevos procesos de suburbanización: el Decreto Supremo 420 del Ministerio de Vivienda y Urbanismo (Minvu) de 1979, que eliminó el límite urbano y dio origen a una suburbanización multifuncional con continuidad al área metropolitana; y el Decreto Ley 3.516 sobre subdivisión de predios rústicos, que dio lugar a la ciudad informal dispersa en torno a las áreas urbanas.

53

2.1 La periferia multifuncional

Históricamente, la periferia urbana tendía a ser monofuncional, principalmente residencial, con un alto nivel de segregación social. Al contrario, la nueva periferia es multifuncional, acoge variados usos de suelo urbano y, en algunos casos, sectores sociales diversos, lo que constituye una nueva experiencia en el desarrollo suburbano santiaguino. El ejemplo más representativo de esta transformación es la suburbanización a gran escala en Huechuraba, una comuna pobre en la periferia norte de Santiago donde se han desarrollado grandes complejos residenciales y empresariales para sectores medios y altos.

La multifuncionalidad no se limita a la proximidad espacial de funciones urbanas tradicionalmente alejadas, como la residencial, empresarial e incluso industrial, sino que considera la constitución de un suburbio con una variedad de actividades complementarias que incrementan su autonomía. Ejemplo de ello son las nuevas suburbanizaciones residenciales que cuentan con gimnasios, centros comerciales y médicos, sedes bancarias y otros servicios urbanos tradicionalmente ubicados en zonas centrales de

la ciudad. Así, esta nueva periferia está tendiendo a desligarse del centro monolítico tradicional. Al igual que lo que se ha observado en las últimas décadas en los suburbios norteamericanos, la ciudad central mantiene un rol circunscrito a funciones de alcance metropolitano; a saber, la Bolsa de Comercio y entidades financieras, los tribunales de justicia, dependencias gubernamentales, ciertos tipos de equipamiento artístico.

Esto ha sido posible gracias al mayor poder adquisitivo de la población, al crecimiento del parque vehicular y al revolucionario desarrollo de los sistemas de comunicación e informática. Este último es quizá uno de los factores más determinantes, que probablemente continuará jugando un rol significativo en el tipo de relación entre suburbio y ciudad central. El desarrollo de las tecnologías comunicacionales permite, por un lado, la disgregación espacial de las actividades de una función, acercándola a sus usuarios; y por el otro, un alto nivel de concentración en el manejo y en los procesos decisionales que la función comporta. El servicio adquiere dimensiones espaciales directas con el usuario —cara a cara—, mientras las relaciones entre quienes producen la función se hacen transespaciales —a través del espacio—. La descentralización centralizada en la producción y distribución de bienes y servicios compatibiliza el servicio personalizado a corta distancia de la vivienda del usuario, con la centralidad de los estamentos decisionales.

54 Por su parte, el marco legal y normativo vigente hasta el momento, el Plan Regulador Intercomunal Metropolitano para Santiago (PRIS) de 1960, se modificó y prácticamente se anuló a través de la promulgación en 1979 del Decreto Supremo 420. Este decreto liberalizó el suelo urbano y agregó a la ciudad un gran potencial de terrenos para el crecimiento periférico, estableciendo un mínimo de requisitos de normativa y prácticamente nulas exigencias de infraestructura. Lo anterior permitió que por aproximadamente diez años las nuevas áreas urbanizables no quedaran bajo la tuición de los Planos Reguladores Comunes (PRC).

En la Figura 5 se presenta el Plan Regional de Desarrollo Urbano para la Región Metropolitana con incorporación del DS 420. El área gris clara alrededor de la ciudad es la nueva área de expansión urbana que incorporó el decreto, la cual se expresará en la suburbanización multifuncional. En el momento de su promulgación, Santiago contaba con alrededor de 36 mil hectáreas de superficie urbanizada y el DS 420 aumentó el área urbanizable en 64 mil hectáreas, triplicando el mercado de tierras. En los tres años siguientes (1980–1982) se aprobaron loteos y subdivisiones para 7.030 hectáreas (*Hechos Urbanos* 1983, citado en Fadda y Ducci 1983).

A partir de los años noventa, cuando se produjo un proceso significativo de reformulación de los PRC, los terrenos urbanizables derivados del Decreto Supremo 420 pasaron a incorporarse a las comunas periféricas, con la normativa correspondiente. Asimismo, el Plan Regulador Metropolitano para Santiago (PRMS 1994) —especialmente a través de la incorporación de la provincia de Chacabuco— establece nuevas modalidades y estrategias de desarrollo urbano tanto para terrenos del DS 420 como para nuevos territorios incorporados en el intercomunal. Ejemplos de esta nue-

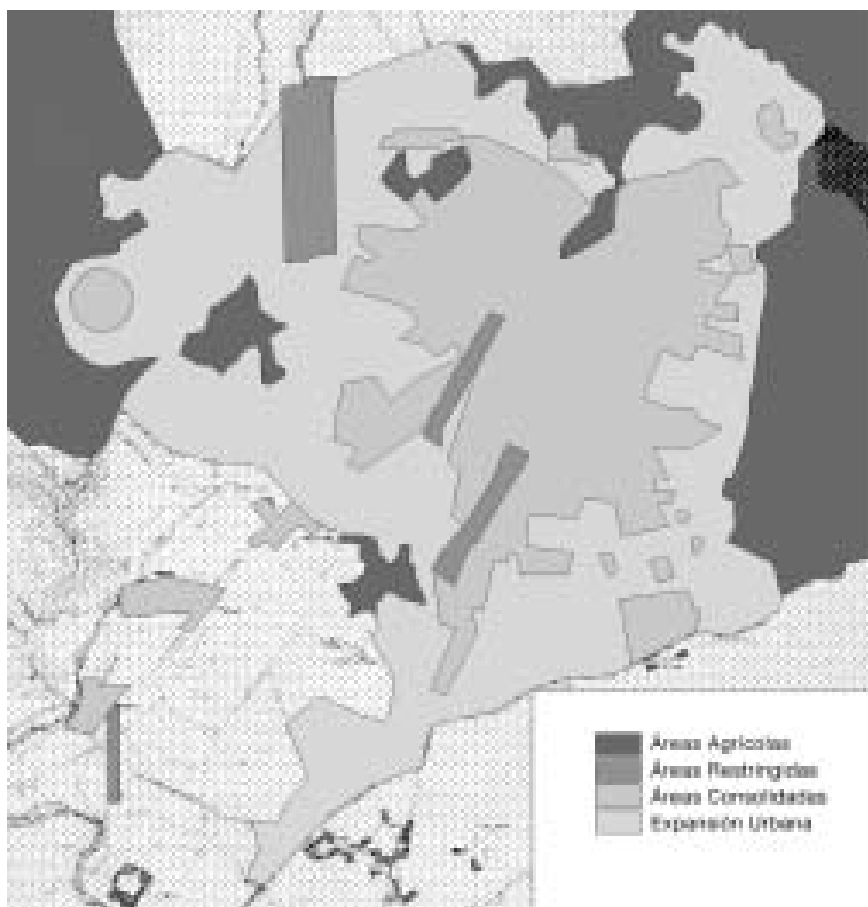


Figura 5: Expansión urbana propuesta por el D.S. 420.

va estrategia son las Zonas de Desarrollo Urbano Condicionado, que permiten la urbanización de áreas rurales bajo condiciones especiales aprobadas por las autoridades sectoriales y municipales.

La nueva periferia privilegia el desplazamiento vehicular, provocando prácticamente la desaparición del espacio público tradicional: la calle vehicular con veredas peatonales, comercio y servicios. Uno de los elementos urbanos más visibles que surge en el suburbio multifuncional es el estacionamiento. Este, a modo de espacio intermedio entre las vías de flujo y la función urbana, pasa a ser un elemento protagónico de la ciudad.

Respecto a la segregación socio-espacial que ha caracterizado históricamente a Santiago, esta nueva suburbanización parece traer consigo posibilidades de una mayor integración espacial. De hecho, viene desarrollándose fuertemente como desborde del sector rico del oriente hacia las dos comunas pobres aledañas: Huechuraba al norte y Peñalolén al sur. Sin embargo, si bien el proceso está acercando físicamente a sectores de escasos recursos con otros más acomodados, el acercamiento al hábitat

pobre se está produciendo con grandes reticencias. Ello se refleja en las barreras —muros, garitas, portones— que se han construido alrededor de los nuevos conjuntos habitacionales de los sectores medios recién llegados a las comunas pobres. De hecho, en Peñalolén y Lo Barnechea se han dado recientemente dos ejemplos de conflictos derivados de la proximidad entre sectores residenciales de distinto estrato socioeconómico. El primero, aun con el apoyo activo de las autoridades gubernamentales, terminó resolviéndose a través de compensaciones económicas por parte de las inmobiliarias para alejar a los pobladores de menores ingresos. En el segundo caso, literalmente se construyó un muro para separar a grupos de menores recursos que venían a habitar en un sector de mayor nivel socioeconómico. Será de interés observar, en los próximos años, hasta qué punto la proximidad espacial logrará actuar de elemento integrador.

Por último, es de interés señalar que la multifuncionalidad ha demandado viajes interperiferia, para los cuales la ciudad no está preparada. El desarrollo de fuentes laborales en la periferia genera desplazamientos de una periferia a otra, con lo que algunos trabajadores deben cubrir más de 60 kilómetros diarios y consumen más de cuatro horas diarias en su viaje al trabajo.

56 En la Figura 6 se presenta esquemáticamente el crecimiento de la periferia continua de Santiago. El área negra corresponde al Santiago de fines de los años cincuenta. Desde un origen orientado de este a oeste, la ciudad comenzaba a extenderse hacia el sur a lo largo del eje de la Carretera Panamericana. El primer anillo gris señala el crecimiento de Santiago entre los años setenta y hasta los ochenta, cuando se impuso el modelo del “barrio jardín”, esencialmente residencial. Por último, el anillo gris claro señala la suburbanización que se ha estado describiendo, multifuncional y continua a la ciudad tradicional.

2.2 La ciudad informal dispersa

El acelerado proceso de suburbanización en la Región Metropolitana también ha generado una ciudad informal dispersa que, a diferencia de la anterior, es fundamentalmente residencial y funcionalmente incompleta, se localiza en los bordes más lejanos del área metropolitana y tiene una alta dependencia de la ciudad central. Se trata de una suburbanización a gran escala, espacialmente muy disgregada, carente de planificación, y basada en un subterfugio legal. Se lleva a cabo a través de la subdivisión de predios rurales, y tiene posibilidad de ocupar la totalidad del valle de Santiago, ya que no tiene restricción normativa.

El Decreto Ley 3.516 sobre subdivisión de predios rústicos, que dio lugar a esta ciudad informal dispersa, permite la subdivisión de cualquier terreno en hasta cinco mil metros cuadrados previa aprobación del Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) del Ministerio de Agricultura. Así, cuando no se consulta cambio de uso de suelo a otro no residencial, no se requiere la autorización del Ministerio de Vivienda y Urbanismo ni de los municipios. Más aún, la ley permite construir dos casas en cada predio, lo que de

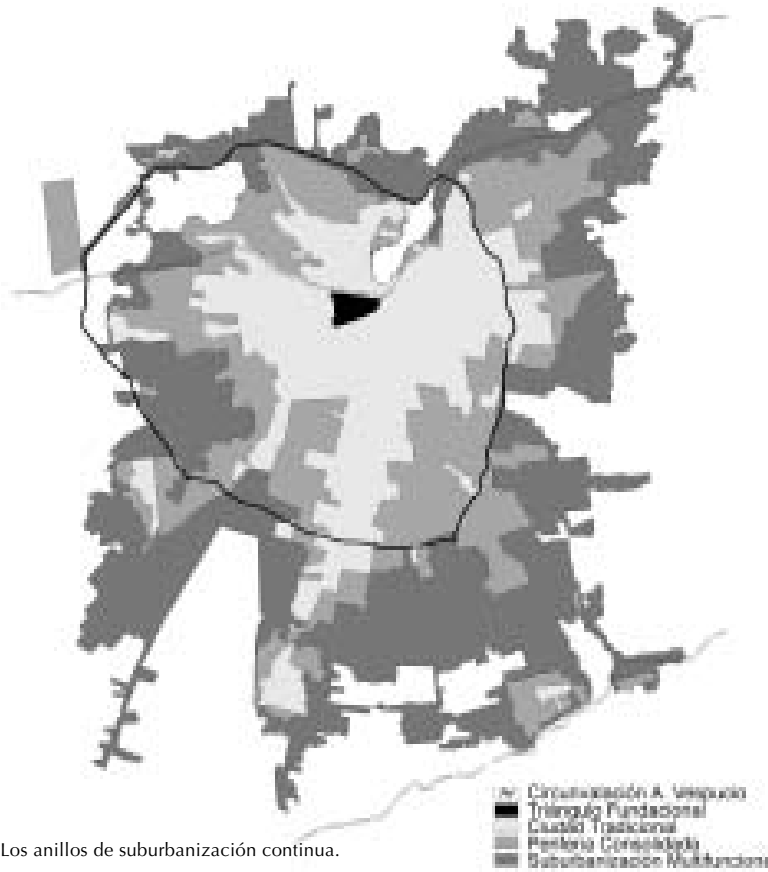


Figura 6: Los anillos de suburbanización continua.

hecho posibilita una suburbanización de baja densidad con predios de dos mil quinientos metros cuadrados. En términos prácticos, pasa a ser factible transformar cualquier predio en “urbano”. El resultado es el surgimiento de una suburbanización informal incompleta que, a modo de relleno, va cubriendo los espacios rurales de las comunas de la Región Metropolitana. Así nace una ciudad informal desligada de los instrumentos de planificación, que en muchos sentidos se asemeja y tiene características de la ciudad informal de los pobres —generada mediante un subterfugio y carente de equipamiento y servicios—, pero ahora de grupos de altos ingresos. Como un esfuerzo del Estado por controlar esta nueva ciudad informal, el Minvu ha impulsado el desarrollo de planos reguladores intercomunales y su inserción en el PRMS 1994 para las provincias que constituyen la Región Metropolitana. Así se incorporó la provincia de Chacabuco (comunas de Lampa, Colina y Til-Til) y están en las últimas etapas de aprobación los Planos Reguladores Intercomunales para las provincias de Melipilla y Cordillera, que también serán incorporados al PRMS.

La ciudad informal dispersa ha sido posible y se sustenta en la mayor movilidad que permite el automóvil; si este es importante en el desarrollo de la periferia multifuncional, es requisito fundamental para este otro tipo

de suburbanización. Aquí se prioriza el transporte vehicular privado y la conexión con la ciudad consolidada se realiza a través de contadas vías, las que se caracterizan por ser infraestructuras incipientes y deficitarias que no facilitan una integración eficaz con la ciudad central. A la inversa, el suburbio tradicional no se sustentaba solamente en el vehículo particular, sino que también consideraba el transporte público. En parte por ello mismo alcanzó mayor densidad, ya que la distancia actuaba como elemento de control para el crecimiento en extensión.

La nueva ciudad informal es más libre en cuanto a la fricción del espacio, desarrollándose en los intersticios entre los grandes ejes radiales de la Región Metropolitana. La “soldadura”, o los espacios de interacción entre las dos ciudades —la suburbana de expansión periférica continua, y la informal— será una manifestación crítica de este nuevo proceso metropolitano.

2.3 Los centros urbanos secundarios

58 Aun en los momentos de mayor crecimiento demográfico y cuando Santiago recibía grandes olas de migraciones, la ciudad creció por agregación continua en su periferia, mientras los otros centros poblados de la región se caracterizaban por tasas de crecimiento muy bajas. Sin embargo, a partir de los años setenta el proceso de crecimiento de Santiago bajó su ritmo de aceleración. Actualmente las ciudades y centros poblados de la Región Metropolitana y regiones contiguas, tales como Talagante, Buin, Melipilla y Rancagua, presentan altas tasas de crecimiento, mientras en la ciudad de Santiago esa misma tasa tiende a disminuir. La diferencia de pendiente entre el crecimiento poblacional del país y del Gran Santiago que se aprecia en la Figura 7 así lo señala (al respecto, véase también Sabatini 1991; MacDonald et al. 1994).

Esta nueva tendencia tiene la posibilidad de gestar un subsistema urbano en la Región Metropolitana, transformándola de su histórica mononuclearidad en torno a Santiago, a una metrópolis polinuclear. Sin embargo, la alta coincidencia territorial entre la ciudad informal y la posible polinuclear podría desvirtuar los beneficios que esta última pudiese ofrecer, ya que se transformaría en una conurbación de estas dos tipologías. En la Figura 8 se presenta un esquema del incipiente subsistema urbano central, distinguiendo entre la ciudad continua, la ciudad informal y las ciudades menores.

Actualmente se proyectan infraestructuras orientadas al transporte público que incentivan la tendencia del subsistema central, tales como nuevos trenes en el eje poniente (Talagante, Melipilla) y hacia el sur (San Bernardo, Rancagua) conectados al sistema de metro de la ciudad central. Cabe destacar que los proyectos del Ministerio de Obras Públicas (MOP), respondiendo a la demanda creciente de flujos al interior de la Región Metropolitana y de sus regiones vecinas, recogen tanto la dinámica de la ciudad informal como el crecimiento de otras ciudades, incentivando una mayor interconexión e interdependencia. Sin embargo, aun cuando los

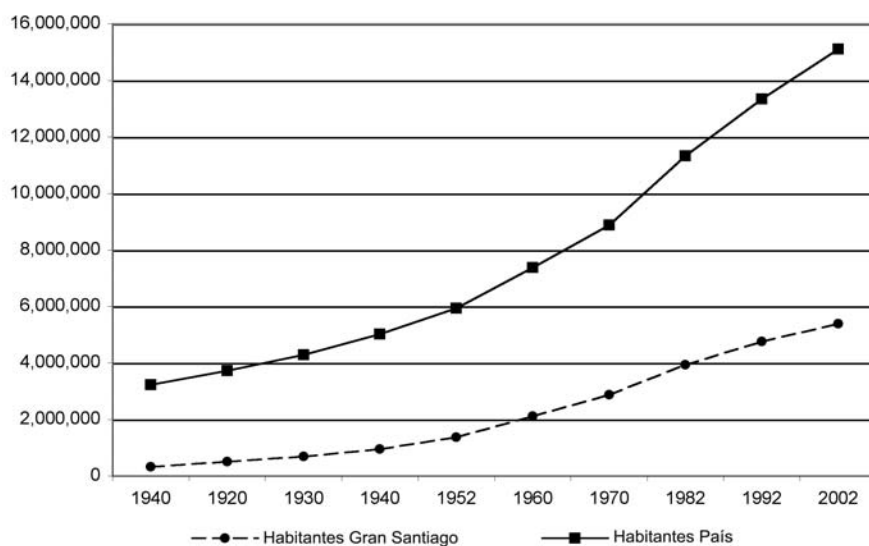


Figura 7: Crecimiento poblacional del país y del Gran Santiago.

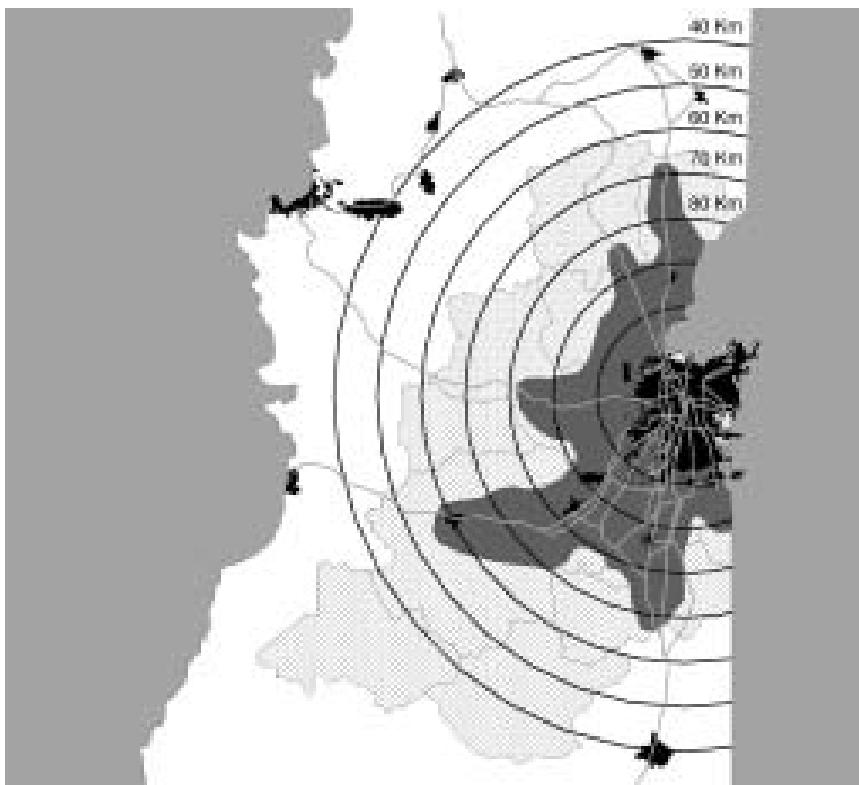


Figura 8: Subsistema urbano central.

proyectos realizados por el MOP han sido y son determinantes en la configuración del desarrollo urbano, no siempre se han integrado significativamente a la planificación urbana, respondiendo, por lo tanto, principalmente a una estrategia sectorial. Con esto se corre el riesgo de que los esfuerzos de planificación urbana, que en términos normativos son responsabilidad del Minvu, más que proponer e implementar escenarios futuros para la región, se aboquen a responder a los efectos que produce la dotación de infraestructura construida como una respuesta primordialmente sectorial a las demandas de los procesos de ocupación de la Región Metropolitana y del litoral de la Quinta Región.

3. Desarrollo de nuevas centralidades

60 Hasta la década de los sesenta, Santiago se caracterizaba por una carencia de subcentros urbanos, con el centro histórico fundacional como único centro comercial, de servicios e institucional que servía a toda la ciudad. Esta situación vino a cambiar con el desarrollo de los nuevos tipos de suburbanización recién descritos, pues la periferia tradicional tipo barrio jardín, caracterizada como monofuncional, esencialmente residencial y por extensión continua a la ciudad, sufrió una transformación importante: se 'multifuncionalizó' a través del desarrollo de nuevos centros urbanos. Así, actualmente la multifuncionalidad se percibe tanto en los nuevos desarrollos suburbanos, como en los suburbios residenciales tradicionales.

La presión del mercado por abastecer a los suburbios tradicionales originó conflictivos procesos de ajustes o reformulaciones de los planos reguladores, que hasta entonces restringían los usos de suelo de la periferia. La flexibilización de las normas llevó al ingreso de una gran variedad de funciones urbanas no residenciales en la periferia tradicional, una parte importante de las cuales se orientó a proveer servicios acordes a los nuevos estilos de vida desarrollados en los suburbios. Surgieron así servicios urbanos que van desde la comida rápida hasta los centros de acondicionamiento físico y recreativo. Al mismo tiempo, los avances en el campo de las comunicaciones hicieron posible la proliferación de terminales de ventas, servicios y difusión (tales como financieras, centros de salud, aseguradoras, telecomunicaciones, etc.).

Esta transformación puede describirse a través de tres tipos de nuevos centros de comercio, servicios y esparcimiento: lineales, nucleares y circulares.

3.1 Subcentros lineales

Una de las formas de reconversión del suburbio tradicional es la concentración de servicios en las vías radiales estructurantes. En la Figura 9 se presenta un esquema con los doce principales subcentros lineales detectados actualmente en la ciudad: Recoleta, Vitacura, Providencia–Apoquindo,



Figura 9: Subcentros lineales en Santiago.

Bilbao, Matta, Irarrázaval, Grecia, La Florida, Vicuña Mackenna, Santa Rosa, Gran Avenida y Alameda. Como se puede observar, la mayoría se desarrolla al interior del anillo de circunvalación, proveyendo de equipamiento y servicios a lo que fue la suburbanización barrio jardín, actualmente considerada como periferia consolidada.

En esta categoría se dan dos tipologías: los sistemas lineales peatonales tradicionales, como Providencia e Irarrázaval, y una nueva forma como Vitacura, llamada "strip development" en Estados Unidos. Si bien ambos tipos proveen de equipamiento y servicios, la nueva forma es en función del automóvil. Ella va invadiendo y transformando aceleradamente las vías radiales que estructuran los suburbios tradicionales.

Estos nuevos centros lineales orientados al automóvil por lo general acogen actividades que requieren de mayor superficie y/o atención rápida y directa al vehículo: ventas de autos, muebles, comida rápida. Aquí se enfatiza la relación vía-estacionamiento-actividad, cambiando radicalmente el perfil del espacio público y semipúblico. La imagen predominante es la del neón y del acrílico, con repetición de formas y colores, donde la arquitectura y la propaganda se amalgaman.

3.2 Subcentros nucleares

Los subcentros nucleares tienen una larga historia de planificación y una presencia bastante reciente en la ciudad. El primer Plano Intercomunal de Santiago (PRIS) de 1960 ya señalaba quince subcentros nucleares estratégicamente situados que proveerían de equipamiento y servicios urbanos a la periferia santiaguina. Con ello se esperaba disminuir la dependencia de los barrios residenciales respecto del centro histórico fundacional.

Treinta y cuatro años después, el Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS) de 1994 volvió a proponer el desarrollo de subcentros nucleares con propósitos y ubicaciones muy similares a los planteados en 1960. Textualmente dice: “El Plan, en esta materia propone un sistema de once puntos estratégicos denominados Subcentros de Equipamiento Metropolitano, destinados tanto a reunir servicios, como a formar una red de desconcentración de equipamiento, acercándolos a los usuarios” (Minvu 1994).

En la práctica, la mayoría de los subcentros propuestos por los instrumentos de planificación no se desarrollaron, o lo hicieron muy débilmente. En su reemplazo se desarrollaron los “malls”, que son fruto de otra dinámica, cumplen otras funciones y generan otro tipo de espacio urbano que el previsto por los planificadores de los años sesenta. Mientras los subcentros propuestos por los planes reguladores intercomunales eran fruto de la planificación gubernamental y consideraban edificios y servicios públicos, los malls son producto de estudios de mercado realizados por empresas privadas. Su objetivo es el comercio de bienes y servicios de consumo, e incluyen servicios públicos en la medida en que refuercen el comercio. Normalmente se articulan en torno a dos o tres grandes tiendas, llamadas “tiendas ancla”, que garantizan el flujo de clientes.

Al igual que en los subcentros lineales, en los nucleares es posible distinguir dos tipos: los tradicionales, que en este caso corresponden a los centros de poblados absorbidos por el Gran Santiago (Maipú, Renca, San Bernardo y Puente Alto) y que se asemejan a los propuestos por los planificadores urbanos; y los nuevos centros tipo malls (Parque Arauco, Alto Las Condes, Apumanque, Plaza Vespucio, Plaza Tobalaba, Concha y Toro, Plaza Oeste, Arauco Maipú y Pajaritos). En la Figura 10 se presenta un esquema de los subcentros nucleares detectados actualmente en Santiago, señalándose en negro los tradicionales y en gris oscuro los tipo mall.

Al comparar la ubicación de los subcentros previstos en 1960, los planificados en 1994 y los actualmente existentes, se encuentran más diferencias que similitudes. La mayoría de las coincidencias corresponden a los centros tradicionales-históricos, que más que planificados, fueron reconocidos en la planificación. Ello demuestra una vez más el débil papel que ha desempeñado la planificación en el desarrollo de Santiago.

La diferencia más radical entre los subcentros planificados y los malls, es su morfología. Mientras el subcentro proponía el desarrollo del espacio público a través de la ubicación de una serie de edificios de interés público en la malla tradicional de calles, los malls proponen la construcción de un

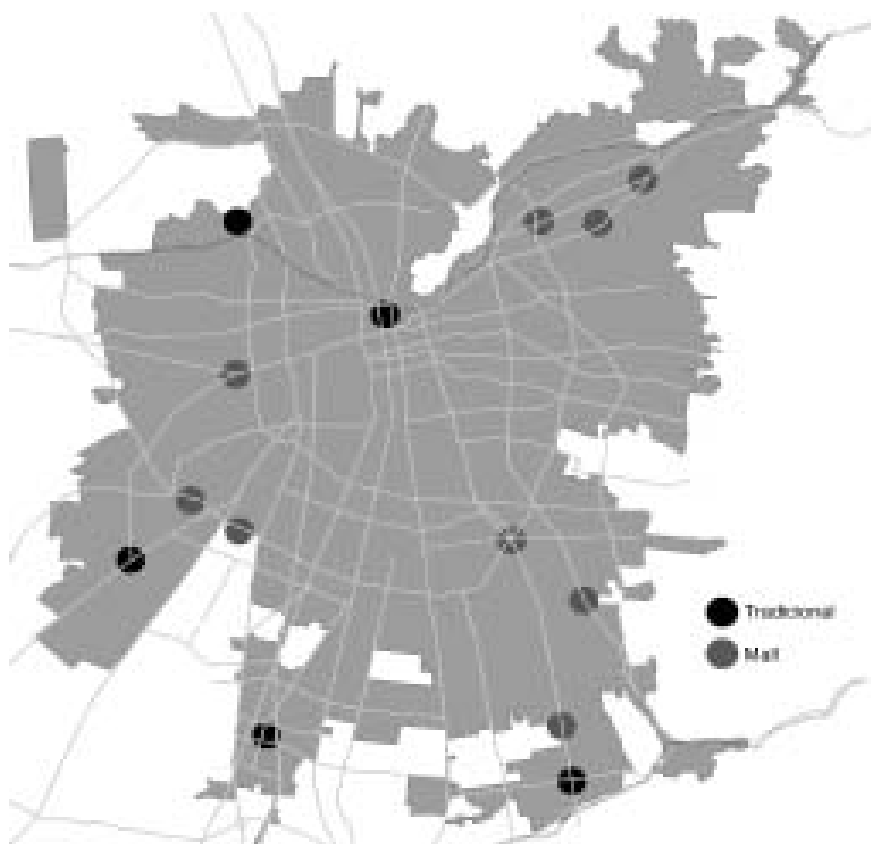


Figura 10: Subcentros nucleares en Santiago.

gran espacio privado climatizado que se hace público en las horas comerciales.

Dado que los malls dependen fuertemente del acceso en automóvil, privilegian los estacionamientos por sobre el contacto con la vereda y el paso peatonal. Se gesta así un nuevo espacio urbano que se caracteriza por ser introvertido, artificial, y por no interactuar con el exterior. Al contrario, presenta fachadas de grandes muros ciegos rodeadas de estacionamientos, desligándose de la micro-trama urbana local. El mall enfatiza sus relaciones con la macro vialidad como su casi única ligazón con la ciudad: son clásicos los tréboles de acceso y los anuncios en las autopistas o carreteras cercanas.

Además de su gran impacto visual, este tipo de 'artefacto urbano'⁴ afecta drásticamente los patrones de uso del espacio urbano. En efecto, los estacionamientos segregan los flujos peatonales de los vehiculares, la activi-

⁴ C. De Mattos (1999) se refiere a los "artefactos de la globalización" como uno de los rasgos propios de la globalización y metropolización de Santiago. Con este término se refiere a hitos urbanos del tipo núcleos empresariales, centros comerciales, conjuntos residenciales cerrados, multicines o complejos hoteleros.

dad del interior edificado respecto del exterior público, los flujos locales respecto de los globales. En este sentido, el cambio en el uso del espacio urbano implica un cambio en el tipo de sociedad y cultura urbana que se está construyendo diariamente.⁵ Sin embargo, recientemente se observa en algunos malls una ocupación del espacio exterior inmediato, lo que ha generado una nueva tipología de espacio de uso público —bulevares, ferias ocasionales, cafés— que depende funcionalmente del mall, pero que recrea el espacio urbano de la calle tradicional en relación directa con el estacionamiento. Así, el estacionamiento, un espacio tradicionalmente servidor del interior de los malls, está gatillando y generando un uso complementario en el exterior de ellos.

El paso del comercio tradicional al artefacto urbano ha sido altamente publicitado y aceptado por los usuarios. En la actualidad, un porcentaje muy alto del comercio se efectúa en esta modalidad, y se proyectan nuevos malls. Es importante destacar que ellos se ubican en todo tipo de periferia, independientemente del nivel económico de sus habitantes, y que, si bien se iniciaron como centros comerciales, están incluyendo cada vez más otro tipo de servicios: cines, restaurantes, centros de comida, laboratorios, oficinas de correo, consultas médicas y servicios religiosos. Así cambia radical y aceleradamente no sólo la cultura de comprar en Santiago, sino también la forma de esparcimiento e interacción, e incluso los patrones de encuentro y co-presencia en el espacio urbano.

64

3.3 Subcentros circulares

El tercer tipo de subcentro desarrollado en Santiago es el circular, y se refiere específicamente a la transformación de la circunvalación Américo Vespucio en una avenida multifuncional de comercio, equipamiento y servicios varios. Si bien algunos de los subcentros nucleares se localizan al costado de esta circunvalación, interesa destacar el desarrollo de segmentos de arcos multifuncionales especializados. Estos, a la manera de los “strip development”, vienen a proveer de equipamiento y servicios a la periferia, orientándose fundamentalmente al automovilista. Pareciera ser que en los suburbios de menores ingresos se incrementa la importancia de estos arcos como ejes de servicios y comerciales.

En la Figura 11 se esquematizan los cinco subcentros tipo arco detectados actualmente: Quilicura y Tacona–Santa Rosa, con especialización industrial; Colón–Tobalaba y Santa Rosa–Norte Sur, con una concentración de servicios ligados a automóviles y vehículos motorizados en general; y Huechuraba, de tipo empresarial. En el tramo norte se desarrollan seg-

⁵ La relación entre los flujos de movimiento y patrones de encuentro en el espacio urbano ha sido estudiada ampliamente por un grupo de investigadores en Londres (véase, por ejemplo, Hillier 1996), quienes los relacionan con fenómenos sociales de variada índole: desde la simple co-presencia y encuentro aleatorio entre personas, hasta fenómenos sociales más complejos, como patrones de criminalidad, desarrollo comercial, consolidación de la comunidad, y otros.

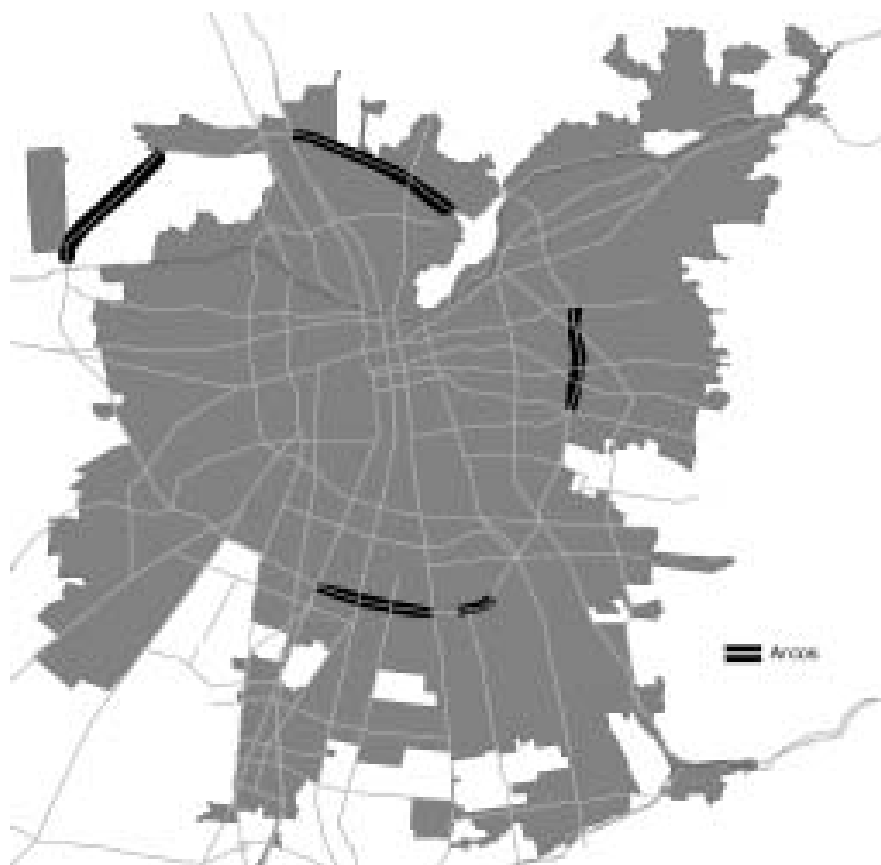


Figura 11: Subcentros de arco en Santiago.

65

mentos de arcos de industria y distribuidores mayoristas, así como un centro de servicios que abastece al sector industrial de la zona. En el oriente y poniente se combinan sectores residenciales con sectores comerciales. En este sentido, Américo Vespucio parece estar cumpliendo una función de bisagra, articulando sectores periféricos y proveyendo equipamiento y servicios entre la ciudad interior, consolidada, y los suburbios.

A través de un proceso de superposición y complementación entre los distintos tipos de subcentros descritos, se construye una ciudad polinuclear que representa más la dinámica de mercado que la planificación. En la Figura 12, donde se esquematiza la ubicación de los tres tipos de nuevos centros, se observa una concentración de los centros lineales hacia el interior de la ciudad y de los nucleares hacia el exterior, mientras los arcos articulan ambos sectores.

La falta de planificación ha llevado a que cada subcentro se desarrolle buscando y explotando sus propias externalidades, a veces a expensas de las áreas aledañas y pocas veces enriqueciendo la ciudad como un global. Ello no desmerece el hecho de que estos subcentros abastecen la periferia, y han permitido un cierto grado de desconcentración del centro. De he-



66

Figura 12: Los subcentros de Santiago.

cho, es a través de ellos que la periferia residencial se multifuncionalizó. Lo que se quiere señalar —y en algún grado se lamenta— es que no se ha aprovechado la oportunidad de orientar el proceso de transformación previendo problemas, evitando conflictos y maximizando los beneficios.

4. Obsolescencias urbanas

Una de las transformaciones con mayor impacto en la expresión física de Santiago deriva del agudo proceso de obsolescencia —económica, funcional y física— al interior de la ciudad consolidada. De acuerdo con definiciones relativamente tradicionales, la obsolescencia urbana se entiende de la siguiente forma:

- La obsolescencia económica se produce cuando no resulta rentable continuar utilizando el capital agregado a un terreno con la intensidad o densidad urbana existente hasta ese momento, debido a su ubicación.

- La obsolescencia funcional se refiere al momento cuando los edificios o los espacios públicos se tornan inadecuados en su concepción arquitectónica para cumplir las funciones para las que fueron diseñados.
- La obsolescencia física se refiere a un grado de deterioro de la estructura, instalaciones o terminaciones de los edificios que los torna incapaces de cumplir las funciones para las que fueron construidos.

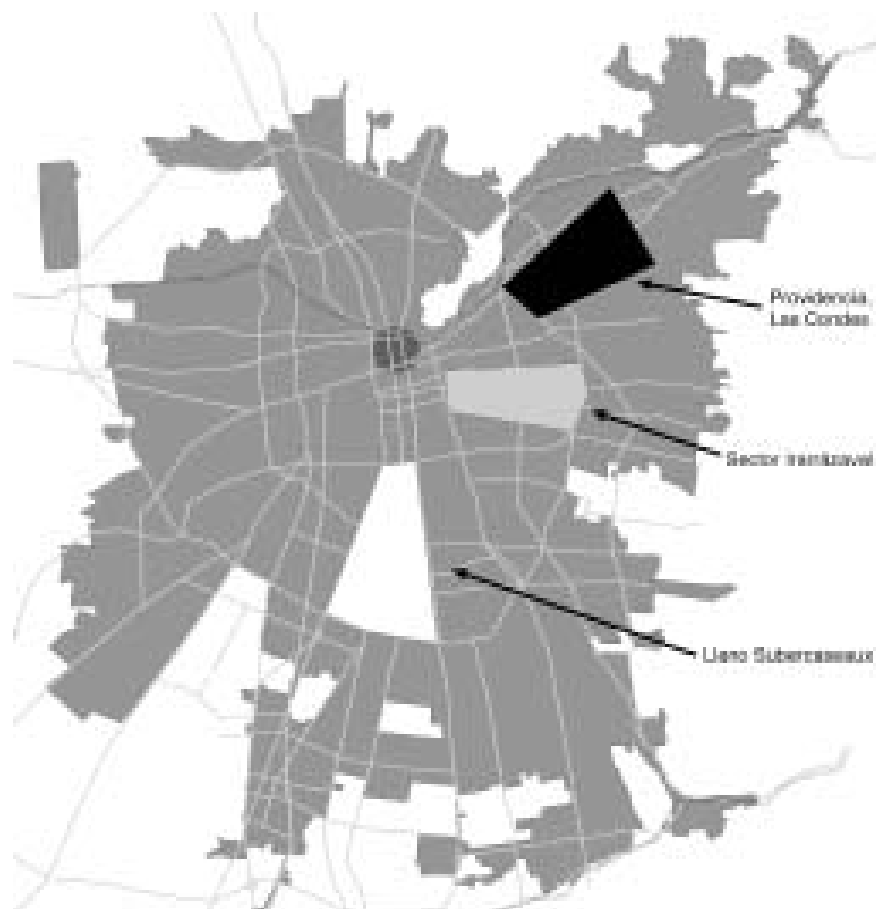
4.1 Obsolescencia económica

La obsolescencia económica se relaciona con el tipo e intensidad de uso de un lugar específico —es decir, capital fijo invertido en ese punto— y las externalidades que ofrece el sector. Se produce cuando el mercado procura un uso más intensivo de esas externalidades, y desplaza la inversión inicial. El proceso se caracteriza, primero, por una gran presión para el cambio de uso de viviendas existentes a comercio, servicios u oficinas, seguida —o a veces desde un principio— por el reemplazo de las viviendas unifamiliares por edificaciones de mayor altura que ofrezcan una significativa densificación.

En sus inicios, este proceso se concentró en los sectores ricos del oriente de la ciudad que se habían desarrollado como suburbios residenciales tipo barrio jardín; específicamente en Providencia, desde donde se expandió a Vitacura y Las Condes. En la década de los noventa, esta transformación comenzó a manifestarse, si bien con un ritmo menos acelerado, en comunas residenciales suburbanas de grupos socioeconómicos medios y medios-bajos, como Ñuñoa, San Miguel y La Cisterna. En la Figura 13 se esquematizan las tres zonas donde se ha manifestado más claramente este proceso: en negro, el sector Providencia y Las Condes, donde se ha dado más intensamente; en gris oscuro, el sector Irrazábal en Ñuñoa; y El Llano Subercaseaux en San Miguel, donde el proceso ha sido menos intenso, en gris claro.

La obsolescencia económica de ciertos sectores y su consiguiente densificación ha traído un cambio significativo en la morfología de Santiago. Las edificaciones en altura, históricamente concentradas en el centro de la ciudad, se insertan ahora en barrios de casas unifamiliares de uno o dos pisos tradicionalmente rodeadas por patios privados arborizados. Se ha generado así una mancha de alta densidad, que se manifiesta con un nuevo perfil, referido como “skyline” en los países de habla inglesa, que da a la ciudad una nueva imagen. Y si se considera la baja densidad que caracteriza a Santiago, este incremento de su densidad en general es considerado positivo. El aspecto negativo radica en el modo en que se lleva a cabo la densificación y en la debilidad de los instrumentos de planificación que la rigen, ya que este proceso no reconoce patrimonio ni historia, y literalmente puede destruir trozos de ciudad.

La presión ejercida por el mercado inmobiliario para densificar ha tenido, especialmente en el sector poniente de la comuna de Las Condes, la



68

Figura 13: Áreas de obsolescencia económica.

contraparte de un Plan Regulador poco restrictivo, que permitió una reconversión total del sector sobre un soporte de infraestructura y trama vial diseñados para sustentar un barrio jardín de baja densidad. No hubo un replanteamiento de la estructura de soporte para acoger mayores flujos vehiculares, requerimientos de estacionamientos, ni una nueva vida peatonal con sus propias necesidades de espacios públicos.

En lo que respecta a usos y funciones urbanas, es posible distinguir dos tipos de transformación producto de la obsolescencia económica: densificación residencial y densificación multifuncional. En las comunas del oriente de Santiago, la obsolescencia económica se manifestó inicialmente como densificación residencial y fue dando pie, lentamente al principio, pero cada vez con más fuerza, a la densificación multifuncional. De hecho, en algunos sectores la normativa establece zonas “exclusivamente” o “preferentemente” residenciales, lo que ha conducido a la gestación de barrios de alta densidad residencial, por lo general contiguos a sectores de densificación multifuncional.

La densificación residencial, y su tendencia a disgregarse espacialmente, ha generado continuos conflictos entre las comunidades afectadas y las autoridades locales. Tales conflictos han puesto en duda la validez y vigencia de los instrumentos de planificación, su interpretación constitucional y las instancias decisionales y jurisdiccionales en cuanto a su implementación. Más aún, la densificación residencial se ve afectada por una creciente presión a incorporar usos no residenciales, como manifestación de la tendencia a romper las estructuras de segregación funcional.

Los procesos de densificación descritos no se limitan a las zonas suburbanas consolidadas, sino que también se dan en áreas contiguas a proyectos inmobiliarios de baja densidad y en forma paralela a su implantación. Hay presiones del mercado para generar una oferta de soluciones habitacionales en departamentos casi simultáneamente con el desarrollo de sectores de viviendas unifamiliares en baja densidad. Es así como en los suburbios multifuncionales analizados en la primera transformación, desde un principio se producen conflictos tanto entre densidades como entre distintos usos del suelo.

La densificación multifuncional, por su parte, ha tenido como resultado la transformación de una de las columnas vertebrales tradicionales de Santiago, el corredor Alameda–Providencia–Apoquindo, paralelo al río Mapocho. Al centro monolítico de Santiago, como zona urbana históricamente multifuncional, en torno a la cual gravitaba toda el área metropolitana, se agregó un subcentro lineal que se desarrolla en torno a las avenidas Providencia y Apoquindo. Alrededor y hacia el oriente de este subcentro urbano, originalmente de poca profundidad respecto a su eje, se ha constituido —como resultado de la obsolescencia económica— una amplia zona multifuncional de alta densidad, que ha dado origen a un centro de servicios avanzados y financieros. El eje se transforma, cambia de escala, y adquiere la tercera dimensión. Se observa un cierto grado de especialización en su extremo —Bajo Las Condes o Las Condes Poniente— en servicios avanzados y financieros, e incluso se da en ese sector una expresión del rol internacional de la ciudad.

Esta transformación, en parte producto de la apertura del desarrollo económico, de la globalización y de los mayores ingresos, se caracteriza por una nueva materialidad y expresión arquitectónica. Por un lado, reaparecen el granito y el mármol, nuevos revestimientos de aluminio y múltiples alternativas de materiales de terminación. Los edificios se enchapan, se revisten, se envuelven; a otros se les incorpora alta tecnología y se los considera “edificios inteligentes”. Por otro lado, la arquitectura pasa a ser parte importante de la imagen corporativa de la empresa. Los edificios buscan individualizarse, hacer reconocible a la empresa, ya que ello otorga prestigio y estatus; ya no se amalgaman anónima y sutilmente a la fachada continua, como se hizo en el centro tradicional. Se internacionalizan, más como expresión que como concepto; incluso surgen evocaciones y analogías de edificios reconocibles mundialmente.

Esta transformación genera también una nueva relación con el espacio público. No se logra ni se busca una interacción en el nivel de la calzada y

vereda, y esta ausencia se expresa en muros impenetrables de granito o mármol, muros cortinas hasta el nivel de la vereda, o fuentes de agua con valor más bien estético que de uso.

La mayor parte de este proceso se realizó sin una contraparte de control o planificación que adaptara el soporte urbano a los impactos de la multifuncionalidad y de la edificación en altura, especialmente en lo que respecta a vías de circulación, estacionamientos y espacios públicos peatonales. El aumento en la demanda por estacionamientos generó en muchos casos un deterioro del espacio público intermedio entre lo edificado y las vías de circulación. Ello ha forzado a las autoridades a realizar intervenciones posteriores que acojan una densificación consumada. Es el caso del proyecto de recuperación de veredas como espacio público peatonal arborizado en la comuna de Las Condes, el cual ha debido compensarse con la provisión de estacionamientos subterráneos bajo la Plaza Perú, dando lugar a un conflicto ciudadano altamente publicitado. La comuna de Providencia, por su parte, ejecutó un proyecto de estacionamientos subterráneos de gran magnitud a lo largo de un segmento de la Av. Providencia, también con el objetivo de recuperar la calidad de los espacios públicos peatonales del sector.

Esta transformación —hacia un aumento de densidades— no se limita a los suburbios residenciales consolidados, que parecían tener como límite oriente la Circunvalación Américo Vespucio. También se observa una tendencia a desarrollos inmobiliarios multifuncionales y en altura en ejes viales al oriente de Américo Vespucio, tales como las avenidas Kennedy, Apoquindo y Vitacura, lo que está dando lugar a los ejes lineales multifuncionales analizados anteriormente. El resultado es un centro lineal multifuncional que va desde el centro tradicional hacia el oriente, sobrepasando ya la circunvalación Américo Vespucio, penetrando en la periferia suburbana y proyectando una nueva imagen de ciudad.

70

4.2 Obsolescencia funcional

Cambios de hábitos por parte de los usuarios, como también cambios en el modo de ejercer y realizar ciertas funciones, han generado una obsolescencia funcional que provoca la liberación de edificios y estructuras físicas, cuyo reciclamiento también genera transformaciones en la ciudad.

Esta transformación, relativamente reciente en Santiago, es de larga data tanto en países europeos como en Estados Unidos y Canadá, donde la obsolescencia funcional ha sido muy significativa como resultado de avances tecnológicos y de cambios en los modos de producción y comunicación. Ello ha dejado obsoletas a edificaciones de envergadura, simbólicas y muchas veces de gran valor histórico, con lo que se amenaza vulnerar el patrimonio arquitectónico. Ya en la década de los sesenta, en esos países se realizaron reciclajes de estas estructuras para adaptarlas a nuevos usos, privilegiándose actividades de uso público, tales como museos, centros culturales, comerciales o de exhibición.

En el contexto de Santiago, la obsolescencia funcional a menudo deriva en abandono del inmueble o en adaptaciones para ejercer funciones deteriorantes, que eventualmente dan lugar a una alta obsolescencia física, lo que termina por conducir a su demolición. Sin embargo, en este aspecto, también se observa una tendencia a la transformación de las estructuras físicas y su adaptación para acoger nuevas funciones. Al respecto destacan proyectos como el del Hotel Crillón, actualmente transformado en oficinas de un banco y en galería comercial en su planta baja; el Mercado Providencia, que se adaptó para recibir las oficinas del Servicio Nacional de Turismo; la Estación Mapocho, que pasó a ser un centro de eventos culturales; el Instituto Luis Campino, que se transformó en el Centro de Extensión de la Universidad Católica; y otras transformaciones de edificaciones, tales como cines convertidos en centros comerciales, bancos o multicines.

En esta transformación se incluye también la reconversión de grandes residencias y mansiones, especialmente en la comuna de Santiago, transformadas para acoger nuevas funciones y que, por su carácter concentrado, se analizan en las transformaciones del centro de Santiago.

4.3 Obsolescencia física

La obsolescencia física se refiere al deterioro material de las edificaciones, lo que suele llevar a su abandono y eventual demolición. Esta obsolescencia, considerada como una de las grandes patologías urbanas, caracteriza el anillo periférico del centro de muchas de las grandes ciudades de Estados Unidos. El fenómeno, denominado “efecto picarón”, se observa en forma de un anillo de deterioro físico y sitios eriazos producto de la demolición de edificaciones obsoletas, que rodea distritos centrales muy dinámicos. Los intentos por revertir este proceso a través de diversas políticas y proyectos de renovación y mejoramiento urbano, han demostrado en general limitados resultados.

En Santiago también se ha observado este proceso, con un cierto grado de concentración en el anillo en torno al dinámico centro tradicional de la ciudad, así como en los sectores al poniente y sur del centro tradicional. Su manifestación son sitios eriazos, estructuras físicas deterioradas, mercado inmobiliario desertificado o usos deteriorantes y con poca capacidad de renovación. El terremoto de 1985 agudizó esta tendencia a través de la destrucción total o parcial de muchas edificaciones, que fueron declaradas insalubres. Especial atención requiere la obsolescencia física menos visible, por sus características morfológicas, que se produce en gran cantidad de pasajes y cités al interior de las manzanas de la comuna central.

Ya en la década de los sesenta se formulaban políticas reactivas al aumento de sitios eriazos en torno al centro, convertidos en playas de estacionamientos, con cubiertas improvisadas de cartón u otros materiales provisorios para la protección del sol. En los últimos años, las autoridades, especialmente el Municipio de Santiago, han venido realizando grandes esfuerzos por revertir el proceso de obsolescencia física. De hecho, las

políticas y gestiones realizadas por la Corporación de Desarrollo de Santiago ya dejan ver algunos resultados positivos que podrían estar revirtiendo esta tendencia.

5. Mutaciones en el centro y pericentro

Ligado a los profundos cambios sociales, económicos y culturales de los últimos años, el centro de Santiago también está sufriendo un acelerado proceso de transformaciones, distinguiéndose entre los acaecidos en su triángulo fundacional y en lo que se ha denominado el pericentro de la ciudad. En ambos casos se presentan procesos contradictorios simultáneos: en el triángulo fundacional, un cierto grado de vitalidad y dinamismo junto con un proceso de obsolescencia; en el pericentro, el desarrollo emergente de actividades vitalizadoras, junto con el denominado “efecto pizarón”.

5.1 El triángulo fundacional

72

El centro financiero y administrativo de Santiago se ubica en el triángulo fundacional, claramente delimitado por barreras naturales y artificiales: el río Mapocho, la Alameda Bernardo O'Higgins —que fue originalmente un brazo del río Mapocho— y la Carretera Norte-Sur (Figura 14).

A diferencia de lo que sucede con otras grandes ciudades latinoamericanas, el centro o triángulo fundacional aún mantiene un alto grado de vigencia y vitalidad. Concentra no sólo las principales funciones públicas, sino también muchas de las oficinas matrices de instituciones financieras, gran parte de las gerencias de las principales empresas del país, y atrae un tercio de los destinos de viaje que se realizan en el Gran Santiago. Además, en una ciudad marcada por una profunda segregación socio-espacial, este centro ha logrado mantener un alto grado de heterogeneidad social, constituyéndose prácticamente en el único punto de encuentro plurisocial de la ciudad (MOP 1999).

Una parte importante del cuerpo construido en el triángulo fundacional se remonta al proceso constructivo llevado a cabo entre 1930 y 1970, cuando se modernizó el centro de la ciudad bajo las directrices propuestas en el Plan Brunner. Este fomentaba la construcción de una línea de edificación continua, generando manzanas con un perímetro edificado y un vacío interior, sobre la tradicional retícula ortogonal regular heredada de la época colonial. Ello se vio reforzado por un sistema de penetración de la manzana a través de galerías, que efectivamente multiplicaron el perímetro comercial del sector (Figura 15).

Este proceso constructivo resulta ser un caso emblemático, ya que en uno de los lugares de mayor valor cultural de la sociedad chilena —su centro fundacional, colonial y republicano— se construyó un gran núme-



Figura 14: El triángulo fundacional.



Figura 15: Sistema de galerías.
Fuente: Rosas, 1985.

ro de obras adscritas a la innovadora propuesta del movimiento moderno, lográndose actualizar el centro sin perder los valores del trazado original. La configuración urbano-arquitectónica resultante, que ha pasado a formar parte de la identidad de Santiago y del imaginario colectivo de sus habitantes, actualmente está siendo reemplazada a través de un nuevo proceso de transformación. De hecho, pareciera que el centro de Santiago se encuentra hoy día en una encrucijada histórica similar —o al menos comparable— con la que dio origen al período citado.

A pesar de los altos grados de vigencia y vitalidad que presenta hoy el centro de Santiago, hay en él signos de obsolescencia funcional, física y económica del stock edilicio y del espacio urbano. Una señal de obsolescencia es el abandono del centro por el sector medio de oficinas, comercio, e incluso residencias, quedando en general ya sean las grandes oficinas y tiendas, o las más pequeñas y de menor prestigio. En muchos casos, ello ha traído consigo intervenciones de poca calidad en cuanto a materiales y técnicas, en obras originalmente de nobles materiales y de cuidadosa manufactura. También pueden entenderse como signos de obsolescencia los cambios de uso de suelo hacia actividades menos pluralistas y de menor dignidad, por ejemplo del café familiar al “café con piernas” —así llamados por ser atendidos por jóvenes atractivas escasas de ropas— o del gran cine a los cines especializados en películas pornográficas o a locales de apuestas hípcas.

74

Al igual que la transformación propiciada por Karl Brunner, el avance tecnológico en la construcción y el desarrollo económico del país ofrecen la posibilidad de llevar a cabo un cambio significativo. En el caso de la transformación anterior, fue el hormigón armado y la propuesta del movimiento moderno; en el caso actual son los edificios en altura, inteligentes, climatizados y computarizados, de los cuales hay varios en el centro fundacional. Sin embargo, el nuevo proceso de transformaciones se diferencia fundamentalmente del que dio origen al Santiago de hoy en el rol, visión y actitud de sus principales actores. Lo que caracterizó el proceso de transformación anterior, y a lo que se atribuye su éxito, es la articulación y visión de tres tipos de actores: planificadores, arquitectos y constructores. Cada uno de ellos propuso un proyecto innovador de ciudad y contribuyó en su construcción. Así, del importante patrimonio edilicio del centro de Santiago que deja como herencia ese período, resultan especialmente destacables los edificios que, sumándose uno a uno, sin gran protagonismo individual, fueron construyendo la ciudad moderna. Más allá de los aciertos morfológicos y estéticos que el conjunto de manzanas presenta, es destacable el hecho de que todos los actores se sumaron a una misma idea de ciudad y de centro.

Al contrario, actualmente no sólo no se cuenta con un marco teórico y normativo integral respecto a la idea de ciudad, como el propuesto por Brunner, sino que cada edificio, construcción y actor, busca su propio protagonismo. A partir de esta lógica, la construcción del espacio urbano, de la ciudad, pierde relevancia y se arma una ciudad de partes, que pueden ser muy valiosas una a una, pero que no contribuyen a la globalidad

urbana. De hecho, cada una busca maximizar las externalidades positivas que ofrece el lugar, con poca consideración a las externalidades que produce la nueva obra.

Por último, es necesario destacar que las autoridades de la Corporación de Santiago y del Municipio de Santiago han manifestado una preocupación por esta situación y han llevado a cabo varios programas dedicados al mejoramiento del espacio público. Entre ellos es dable destacar la remodelación de la Plaza de Armas y de los paseos peatonales.

5.2 El pericentro

Al igual que en el triángulo fundacional, en el pericentro se observa un proceso doble de obsolescencia y de vitalidad. La gran diferencia entre ambos es la secuencia: mientras en el triángulo fundacional los procesos de obsolescencia son relativamente recientes y la vitalidad es histórica, en la zona pericéntrica la obsolescencia es antigua y la vitalidad es de los últimos tiempos. Ello hace que, en el primer caso, los signos de obsolescencia sean una amenaza; y en el segundo, los indicios de nueva vitalidad sean una oportunidad que utilizar y, en lo posible, maximizar.

En el Plan Maestro de la Edificación Pública del Centro de Santiago, realizado por SUR Profesionales (MOP 1999), se sugiere que los sectores pericentrales tienen el potencial de contribuir a la vitalidad y diversidad del centro tradicional, y que el problema yace en la prácticamente nula conexión con él. De aquí que la propuesta se aboque precisamente a ello: a traspasar las fronteras del triángulo fundacional vía proyectos emblemáticos.

El pericentro al triángulo fundacional que actualmente presenta este dinamismo puede dividirse en cuatro sectores o barrios con características específicas: Brasil, ubicado al poniente; Dieciocho, al surponiente; Carmen-Serrano, al suroriente; y Bellavista, al nororiente (Figura 16).

El barrio Brasil se ha caracterizado por un fuerte repoblamiento y por la construcción de una nueva tipología habitacional: los "lofts", departamentos de uno o dos ambientes, frecuentemente de doble altura, orientados a parejas o grupos de jóvenes que aún no tienen descendencia. Las grandes casonas del sector Dieciocho, por su parte, se han reciclado para recibir universidades, institutos y, en general, nuevos centros de educación superior. Ello ha hecho que la construcción menor del área se esté adaptando para proveer de servicios a los estudiantes (cafeterías, servicios de fotocopiado, e incluso alojamiento por piezas). El sector Carmen-Serrano, especialmente hacia el oriente, ha tenido un uso residencial para el estrato medio más tradicional, con la producción de edificios de departamentos de dos o tres dormitorios. Por último, el barrio Bellavista ha dado lugar a actividades ligadas a lo cultural, con galerías de arte, centros de exposición, y a una vida más bohemia, con cafés, restaurantes y lugares de encuentro nocturno.

Es importante mencionar que el repoblamiento del centro, así como las actividades emergentes en él, han contado con el apoyo e incentivo del

Municipio de Santiago y de la política sectorialista. Al respecto se debe mencionar el Subsidio de Renovación Urbana implementado por el Minvu, que tras un difícil inicio ha logrado significativos logros en el sector céntrico en general.

La experiencia internacional de los últimos años en intervenciones de rehabilitación y conservación de centros históricos indica que no hay una fórmula mágica que asegure el buen resultado, pero que las formas más exitosas han sido aquellas donde se ha mantenido un delicado balance entre posiciones dicotómicas —planificación y *laissez faire*, incentivo y restricción, conservación y renovación— y donde han intervenido conjuntamente el sector público y el privado. De allí la importancia de entender el papel que desempeñan los distintos actores, así como el comportamiento de otras variables relevantes: normativa, demandas de suelo, oportunidades especiales, situación de tenencia, etc. (Rojas 1999). Ello permitirá proponer estrategias realistas y acertadas para la conservación y recuperación del centro de Santiago y su pericentro, ya que no se debe olvidar que el deterioro físico es y continúa siendo la principal característica de la periferia del centro fundacional.

76



Figura 16: Zonas del pericentro.

6. Construcción de ciudad

En respuesta al crecimiento explosivo de la población, durante largos años la política de vivienda debió dedicarse a la producción masiva de nuevas soluciones habitacionales, que se constituyeron en respuestas mínimas a necesidades urgentes. Esta larga y fructífera política habitacional generó, principalmente en la periferia de Santiago, una gran ciudad incompleta. La escasez de equipamiento e infraestructura urbana, la segregación física y social y la mono-funcionalidad residencial, hacen que estos sectores no alcancen a constituir ciudad. Así, el proceso de crecimiento acelerado de Santiago, que duplicó su área en los últimos treinta años, dejó como herencia grandes sectores periféricos que pueden ser descritos como sumatoria de casas, pero difícilmente como ciudad o espacio urbano.

La desaceleración del crecimiento demográfico de Santiago que muestran los últimos Censos Nacionales de Población y Vivienda de (1992 y 2002), las posibilidades generadas por el crecimiento económico experimentado en los últimos años y la capacidad —por primera vez— del país de disminuir su déficit habitacional, han dado la posibilidad real de emprender una estrategia de consolidación de la periferia pobre. De hecho, actualmente hay indicios de que esta situación podría superarse.

Aparte del desarrollo de subcentros de equipamiento y servicios mencionado anteriormente, desde los años noventa se ha producido un doble proceso de construcción de ciudad: uno formal, llevado a través de acciones gubernamentales; y uno informal, a través de la gestación de centros locales, los que se detallan a continuación.

77

6.1 Acciones gubernamentales

En contraste con las transformaciones anteriores, la generada por acciones gubernamentales, es menos visible, menos dramática, pero de gran contenido social. Con ella se procura mejorar la calidad de vida de un alto porcentaje de los habitantes de Santiago, saldando así en parte una cuenta pendiente que tiene la ciudad con los sectores de escasos recursos.

Desde los años noventa, los gobiernos vienen declarando la “construcción de ciudad” como una de las principales metas del sector vivienda y urbanismo. En los últimos años se han formulado y comenzado a implementar diversos programas de desarrollo urbano, para completar —aunque sea parcialmente— esta realidad. Específicamente, el Minvu ha venido ejecutando una variedad de programas de desarrollo urbano en esta línea (Minvu 2000, 2004). Varios de ellos se refieren a pavimentación u obras de infraestructura de aguas lluvia (por ejemplo, los programas de Vialidad Urbana, de Mantenimiento Vial, de Vialidad Intermedia, de Pavimentos Participativos y de Infraestructura de Aguas Lluvias); otros están destinados a equipamiento comunitario (programas de Mejoramiento Comunitario, de Asistencia Financiera a Condominios Sociales, de Equipamiento Complementario a la Vivienda y de Parques Urbanos); y hay también los referidos a la recuperación de centros patrimoniales (pro-

gramas de Agua Potable y Alcantarillado, y de Espacios Públicos en Sectores Patrimoniales). De estos, los focalizados más precisamente en la ciudad incompleta son los de equipamiento, que proveen obras del tipo salas multiuso, plazas con juegos infantiles, multicanchas, jardines infantiles, centros para adultos mayores; el Programa de Parques Urbanos, definidos estos como espacios públicos de recreación conformados por una arquitectura predominante vegetal, de entre 2 y 14 hectáreas; y el de Pavimentos Participativos, orientado a grupos organizados que carecen de pavimentación y que normalmente autoconstruyen las obras.

Por último, es importante destacar como un ejemplo específico que refleja la preocupación por la ciudad pobre, el Museo Interactivo Mirador, un equipamiento de altísima calidad y costo, que —contra lo tradicional en Chile— fue localizado en la periferia pobre. Este es quizá uno de los mensajes más contundentes que ha dado un gobierno en contra de la segregación y desigual provisión de servicios entre los barrios ricos y pobres. De hecho, su ubicación ha generado polémica, ya que, para algunos, esta ubicación limita su accesibilidad y, por ende, su aprovechamiento.

6.2 La formación de centros locales

78 Junto con las acciones gubernamentales mencionadas de construcción de ciudad allí donde sólo había una sumatoria de casas, se vislumbra la formación espontánea de centros locales constituidos por pequeños locales de comercio y servicios que atienden a la población cercana. Una observación detallada de la periferia pobre deja entrever indicios de desarrollos puntuales que podrían ser interpretados como el inicio de un proceso natural de diversificación de funciones, propio del espacio urbano.

Un estudio del papel que desempeña la configuración espacial en la consolidación de la periferia (Greene 2002) deja ver ciertas concentraciones de locales comerciales que se están produciendo en algunos ejes de la capital, las cuales, iniciadas en muy pequeña escala y con inversiones mínimas, hoy día se encuentran establecidas formalmente. Se trata, en general, de locales comerciales que comenzaron informalmente, luego trascendieron el vecindario inmediato, y hoy atienden un amplio sector. Estos locales comerciales no sólo están surtiendo a los habitantes de la periferia, sino que, además, parecen desempeñar un papel en la consolidación física y social de los asentamientos.

Más aún, hay estudios que vinculan este proceso a la evolución al interior de los barrios de ciudades europeas. Específicamente, la teoría de la “economía del movimiento” postula que en el crecimiento de las ciudades los factores espaciales influyen primero en los patrones de movimiento, los que luego afectan la distribución de usos de suelo, en el sentido de que los usos de suelo sensibles al movimiento se orientan hacia ciertas líneas y ubicaciones. Esto, a su vez, tiene efectos multiplicadores sobre los patrones de movimiento, atrayendo una mayor concentración y diversidad de usos de suelo dependientes del flujo. A través del tiempo, este proceso da origen al patrón característico de las ciudades europeas, con intensos

bolsones de uso mixto distribuidos en áreas mayores de desarrollo menos intenso, principalmente residencial (Hillier 1996).

Un proceso similar parece estar ocurriendo en la periferia de Santiago. Si esto fuera así, las concentraciones de locales comerciales podrían estar presagiando el desarrollo de futuros centros locales, que atenderían a esta periferia actualmente incompleta.

7. Privatización del espacio público

La privatización del espacio público, que se está manifestando no sólo en Santiago, sino también en la mayoría de las grandes ciudades, es generalmente atribuida a la inseguridad urbana generada por un incremento de la delincuencia, violencia y drogadicción. Si bien estas patologías urbanas han sido altamente publicitadas y amenazan con terminar con la calificación de “ciudad segura” atribuida históricamente a Santiago, aquí se sostiene que ellas no son las únicas causantes de esta tendencia privatizadora. Se trata de un fenómeno mucho más complejo, de raíces más profundas, que trasciende lo residencial y que involucra a todo el espacio urbano: residencial, comercial, lugares de recreación y esparcimiento, centros de negocios y otros. De hecho, puede entenderse como otro aspecto del modelo neoliberal de desarrollo, que privilegia lo privado por sobre lo público.

79

En este documento se está haciendo especial referencia a esa forma de privatización del espacio público llamada “gated communities” en los países de habla inglesa, “countries” en Argentina y “condominios” en Chile. En el caso de Santiago, debido a la nueva proximidad física entre grupos de distinto nivel socioeconómico, en algunos casos este fenómeno también puede entenderse como una forma de segregación microespacial a través del aislamiento.

En el ámbito del Área Metropolitana de Santiago, la transformación del concepto y de la conformación del espacio público se expresa en variadas soluciones, que dependen no sólo de la zona urbana en que ocurren, sino también de su historia. En la ciudad consolidada, esta transformación se produce a través de alteraciones a la trama original, y se manifiesta básicamente en una apropiación de espacios públicos existentes que son privatizados a través del cierre de pasajes (Figura 17), garitas que controlan los accesos y áreas verdes cerradas en torno a edificios. En la nueva periferia, el espacio público es parte de la concepción urbanística de los desarrollos inmobiliarios —tanto residenciales como empresariales e industriales— y se incorpora desde un inicio en el diseño. Así se gestan nuevas tipologías que, en el caso residencial, suelen ser casas o edificios de baja altura en grandes áreas verdes, organizados a veces como condominios, pero siempre conformando conjuntos habitacionales introvertidos. Tanto en la periferia multifuncional como en la ciudad informal, los loteos



Figura 17: El cerramiento de pasajes.
Fuente: Fabri, 1999.

80

de terrenos y los conjuntos habitacionales se conciben como entidades cerradas conectadas en forma puntual a las vías urbanas que les dan su accesibilidad y conectividad a la ciudad. En su interior, calles, pasajes y áreas verdes son de acceso restringido y de uso exclusivo de los residentes, lo que los transforma en grandes células privadas sin continuidad con la trama urbana.

Este diseño urbano es radicalmente distinto de las versiones anteriores del barrio jardín en la ciudad de Santiago, en que los distintos barrios se articulan en una trama relativamente continua, con un dominio de la cuadrícula ortogonal como solución de diseño urbano. Estas unidades muchas veces se diferencian en los usos y formas de ocupación de las manzanas, pero mantienen la continuidad e integración a un total, sin que la solución de la trama de soporte se constituya en un elemento de segregación. A la inversa, la versión de barrio jardín de las nuevas periferias o de la ciudad informal que se expande en la Región Metropolitana se conecta con el resto de la ciudad sólo por vías troncales que se mantienen públicas, sin continuidad ni integración entre las tramas de soporte menor. En casos extremos, esta solución de diseño urbano se liga a espacios deportivos privados, destacándose los campos de golf como estructuradores de las células privadas.

En algunos sectores, el cerramiento físico se reemplaza o refuerza por la implementación de sistemas de vigilancia organizados por calles o barrios. Proliferan así en el paisaje urbano las casetas de guardias, o incluso

sistemas motorizados de seguridad privada. Estas manifestaciones se producen en distintos ámbitos socioeconómicos de la ciudad, tanto en barrios pobres como en los de ingresos medios y altos.

El proceso de privatización de los espacios públicos también se manifiesta en desarrollos empresariales o industriales con una concepción similar a la residencial descrita. Y, como ya se vio en la sección sobre desarrollo de subcentros nucleares (los malls), la apropiación del espacio público residencial tiene su contraparte en la privatización del espacio público comercial y de servicios. En este caso, el espacio público se internaliza con la creación de un ambiente artificial desligado del entorno urbano, y de un espacio exterior cuyo rol inicial se redujo a dar accesibilidad vehicular a los espacios internos, ya que recientemente se observa espacios con funciones urbanas al exterior de los malls.

Por último, es importante señalar, a modo de alerta, que el sistema de concesiones públicas que actualmente se está implantando en el país como una forma de mejorar la infraestructura, tiene también el riesgo de contribuir a acrecentar este fenómeno de privatización de los espacios públicos. Ejemplo de ello podrían ser las vías urbanas concesionadas, que están constituyendo una verdadera red de autopistas al interior de la ciudad, la más emblemática de las cuales utiliza el cauce del río Mapocho.

8. No transformación

81

Del análisis anterior se desprende que Santiago es una ciudad con procesos de transformación muy acelerados tanto en su crecimiento centrífugo periférico como en su dinámica interna. En su mayor parte, estas transformaciones pueden entenderse como una respuesta a las distintas dinámicas del mercado inmobiliario urbano, y se han constituido en operaciones del mercado de magnitud y concentración en el tiempo nunca antes vistas. Se observa también, con muy pocas excepciones, ineficacia en los instrumentos de planificación tradicionales y lentitud en la adaptación e integración de ellos a esta nueva realidad.

Esta “no transformación” de la planificación urbana en específico, y de la acción del Estado en general, puede llevar a que los procesos de transformación analizados en este estudio, y otras transformaciones futuras, generen una calidad de vida empobrecida, problemas y patologías urbanas de difícil resolución para las generaciones futuras.

La planificación urbana ha fallado, ya que se ha concentrado en normar un estado futuro ideal de usos del suelo, densidades, vialidad y equipamiento, y no ha abordado el desafío de conducir los procesos de cambio. A este carácter normativo y un tanto estático y determinista de la planificación del uso del suelo, se une la escasa coordinación que existe entre los planes de uso del suelo, y los de infraestructura y protección ambiental.

El modelo de desarrollo económico y social neoliberal, por el cual ha optado el país con un alto grado de unanimidad política, no derivó en una nueva concepción de los instrumentos de planificación urbana, sino en su debilitamiento. Así, los instrumentos de planificación sencillamente perdieron fuerza y presencia, en vez de conducir eficazmente los procesos de transformaciones mediante la promoción de una creativa interacción entre los agentes públicos y privados en el contexto de las reglas del juego del modelo de mercado.

El debilitamiento de los instrumentos de planificación urbana se ve incrementado por el hecho de que la planificación urbana ha sido sobrepasada por políticas y legislaciones procedentes de instancias tanto del mismo Ministerio de Vivienda y Urbanismo (por ejemplo, el Decreto Supremo 420), como de otros organismos públicos (por ejemplo, el Decreto Ley 3.516 del Ministerio de Agricultura). El efecto de estas dos instancias en el desarrollo urbano de las dos últimas décadas es de tal envergadura, que se han constituido en los hitos que permitieron la generación de importantes transformaciones en el crecimiento urbano expansivo periférico de la Región Metropolitana de Santiago.

Al mismo tiempo, otras reparticiones del Estado, desde ópticas sectoriales de la más variada índole, elaboran estrategias para el desarrollo de su sector, como también instancias regulatorias que afectan aspectos específicos de las inversiones urbanas. Las relaciones con los instrumentos tradicionales de planificación urbana son más bien de procedimiento que de fondo. Se traducen en una creciente burocratización de los procesos de gestión al tramitarse las instancias de aprobación de las inversiones urbanas, y no necesariamente en una conducción integral y eficaz de las transformaciones.

Para efectos de orientar la inversión pública y regular la acción privada, el gobierno ha elaborado diversos planes para la Región Metropolitana. Estos incluyen: el Plan Regulador Intercomunal elaborado por el Minvu, que define estructura urbana y usos de suelo; el Plan de Transporte Urbano de Santiago elaborado por la Secretaría Interministerial de Planificación de Transporte (Sectra) que trata la administración del transporte público y la vialidad; el Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica, de la Comisión Nacional del Medio Ambiente (Conama); el Programa de Inversión de la Empresa Metropolitana de Saneamiento (Emeres), que incluye agua potable, alcantarillado y tratamiento de aguas residuales; y el Programa de Concesiones Urbanas del MOP que aborda las vías intercomunales.

La acción pública también incluye las iniciativas emprendidas por los treinta y dos municipios de la región, que son responsables de proveer, entre otros, servicios básicos de salud y educación, de recolección de residuos sólidos y de regulación de los usos del suelo y las edificaciones. Cada una de estas entidades elabora sus planes en forma relativamente independiente, y programa y ejecuta sus inversiones buscando principalmente cumplir con sus mandatos sectoriales y metas anuales. Esto conduce a la

coexistencia de diversas lógicas decisionales, propias de las distintas entidades operantes.

El deterioro sostenido de las condiciones ambientales, el aumento del costo de transporte, la 'descharacterización' del espacio público, que se destacan entre los problemas de la Región Metropolitana de Santiago, son indicaciones de que la acción del Estado y la operatoria de los mercados inmobiliarios no han sido capaces de resolver adecuadamente los múltiples conflictos generados por el rápido crecimiento de la ciudad.

La experiencia internacional indica que los mecanismos de mercado no resuelven estos problemas, por lo que se requiere de intervención pública. El problema se centra, entonces, en cómo organizar la acción pública y su interrelación con la iniciativa privada, de modo que las intervenciones efectivamente aborden los problemas reseñados, contribuyendo a mejorar la eficacia y equidad del proceso de desarrollo urbano.

En general, la planificación debiera ser vista como la nutriente de un proceso orgánico, que requiere un entendimiento cada vez más acabado de los procesos urbanos. Por ello, debieran establecerse procedimientos regulares de monitoreo del desarrollo del espacio urbano, e identificar problemas y posibilidades en la medida en que vayan acaeciendo las sucesivas transformaciones.

Referencias bibliográficas

- CED. Véase Centro de Estudios para el Desarrollo.
Centro de Estudios para el Desarrollo. 1990. *Santiago: Dos ciudades. Análisis de la estructura socioeconómica del Gran Santiago*. Santiago: Centro de Estudios para el Desarrollo.
- De Mattos, C. 1999. "Santiago de Chile, globalización y expansión metropolitana: lo que existía sigue existiendo". *EURE, Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos y Regionales* (Santiago: Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, P. Universidad Católica de Chile) 25, no. 76: 29-56.
- Eliash, H. y M. Moreno. 1989. *Arquitectura y modernidad en Chile / 1925-1965: Una realidad múltiple*. Santiago: Ed. P. Universidad Católica de Chile, Serie Arte / Arquitectura.
- Fabri, S. 1999. "Pasajes cerrados con reja, efectos sobre el espacio público: Caso al sur de la comuna de San Joaquín". En: M. Greene y C. Valenzuela, *Análisis de configuración espacial en Santiago*. Santiago: P. Universidad Católica de Chile.

- Fadda, G. y M. E. Ducci. 1993. "Políticas de desarrollo urbano y vivienda en Chile: interrelaciones y efectos". En: L. Bravo y C. Martínez, eds. *Chile: 50 Años de vivienda social, 1943-1993*. Valparaíso: Litografía Carroza.
- González, S., P. Hales y P. Oyola. 1979. *Santiago, una ciudad trizada*. II Bienal de Arquitectura: Hacer Ciudad. Colegio de Arquitectos de Chile. Santiago: Ediciones AUCA.
- Greene, M. 2002. "From Informal Settlements to Sustainable Neighbourhoods: The role of spatial and locational variables". Tesis para optar al grado de Doctor en Arquitectura, University College London, Inglaterra.
- Hillier, B. 1996. *Space is the Machine*. Cambridge: Cambridge University Press.
- y J. Hanson. 1984. *The Social Logic of Space*. Cambridge: Cambridge University Press.
- INE. Véase Instituto Nacional de Estadísticas.
- Instituto Nacional de Estadísticas. 2002. Censo Nacional de Población y Vivienda. En <http://www.ine.cl>
- Latorre, G. 1998. Dossier fotográfico: La Dehesa, Huechuraba y Colina, *ARQ* (Santiago) 40: 10-13.
- MacDonald, J., V. Botteselle y C. Arriagada. 1994. "Ciudad y vivienda en el Censo 1992 (Análisis de las comunas del Gran Santiago)". Monografías y Ensayos 24. Santiago: División Técnica de Estudio y Fomento Habitacional, Minvu.
- Ministerio de Obras Públicas. 1999. Plan Maestro de la Edificación Pública del Centro de Santiago, Resumen Ejecutivo. Santiago: Dirección de Arquitectura, MOP.
- 84 Ministerio de Vivienda y Urbanismo. 1994. Plan Regulador Metropolitano de Santiago, afiche. Santiago: Secretaría Ministerial de Vivienda y Urbanismo Región Metropolitana.
- . 2000. <http://www.minvu.cl>
- Minvu. Véase Ministerio de Vivienda y Urbanismo.
- MOP. Véase Ministerio de Obras Públicas.
- Pontificia Universidad Católica de Chile. 2003. "Encuesta Origen-Destino de Viajes, Santiago 2001". Informe Ejecutivo a la Secretaría Interministerial de Planificación de Transporte (Sectra), Departamento de Ingeniería de Transporte. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile.
- PUC. Véase Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Rojas, E. 1999. *Old Cities, New Assets. Preserving Latin America's Urban Heritage*. Washington D.C.: Inter-American Development Bank.
- Rosas, J. 1985. "Partición de la manzana. Como se modernizó Santiago de Chile". *Revista UR Urbanismo* 3: 28-38.
- Sabatini, F. 1991. "Santiago: tendencias y posibilidades de desconcentración de la industria en la macro región central". *EURE, Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos y Regionales* (Santiago: Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, P. Universidad Católica de Chile) 17, no. 52/53: 75-86.