



## SANTIAGO: Hacia una redefinición de su estructura interna.

Arquitecto RENE MARTINEZ LEMOINE

### Una pequeña teoría

Hace algo más de tres cuartos de siglo, un hombre de genio, Ebenezer Howard, definió la antinomia urbano-rural con el hoy tan conocido símil de los dos magnetos. El hombre de hoy, decía, se ve sometido a una violenta y perturbadora presión por asegurar, por una parte, su nivel de vida material, y, por otro, su nivel de equilibrio espiritual. La ciudad, como un irresistible magneto lo atrae con sus ventajas económicas y culturales a pesar de sus bajas condiciones de habitabilidad y aún de la sordidez general del medio ambiente urbano. Por contraste, y por necesidad, se ve compelido a retornar, periódicamente, hacia la naturaleza, para recobrar, como Anteo, la fuerza y el equilibrio perdido. Esta disociación perturbadora, el magneto ciudad y el magneto campo, deben en consecuencia, ser reemplazados por el magneto ciudad-campo, que, en esencia no es sino una ciudad que auna las ventajas de lo urbano y lo rural sin ninguna de las desventajas de lo uno ni de lo otro. (\*)

Desde entonces, lo que aparecía a los ojos de muchos como una nueva e inalcanzable utopía —“partir de nuevo, en un mundo urbano sin tugurios, sin especulación con la tierra, sumido en la naturaleza”— ha comenzado a realizarse, a convertirse en la “utopía posible”. Lo que parecía una idea absurda que, como llegó a decirse “debió haberse planteado 2000 años antes, cuando la ocupación romana”, comenzó a hacerse realidad con la creación de Letchworth en 1904 y de Welwyn Garden City en

1919.

La primera post-guerra vio proliferar las Asociaciones para construir Garden Cities, Gartenstadts, Cites-Jardin y Tuinstadts en Inglaterra, Alemania, Francia y Holanda. La ola llegó hasta un pequeño país llamado Chile, siempre con los ojos vueltos hacia Europa y las “novedades” culturales.

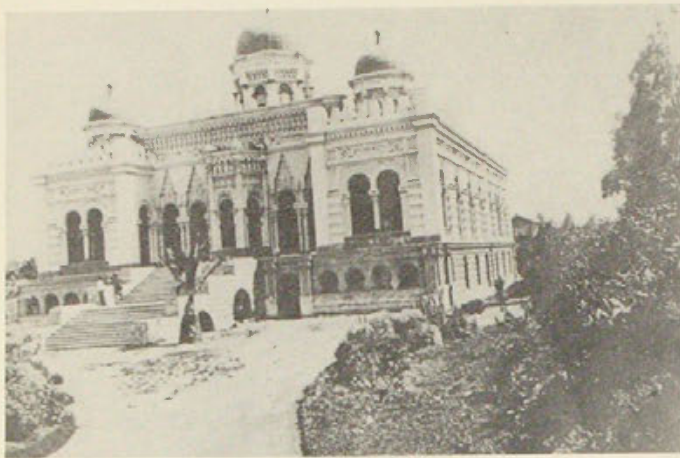
En el transcurso del tiempo sin embargo, una importante y perturbadora mutación se había producido en la idea original. Lo que para Howard representaba un “fresh start”, un partir de nuevo, construyendo ciudades desde cero, comenzó a convertirse en la manera “moderna” de vivir en las ciudades viejas. La idea de ciudad-jardín a través de la obra de los arquitectos Raymond Unwin y Barry Parker, y, principalmente de la construcción del suburbio londinense de Hampstead, Hampstead Garden Suburb, se fue desvirtuando, jibarizando, hasta constituirse en la receta de moda, la última palabra para la extensión de las ciudades existentes. El suburbio-jardín pasaba a reemplazar a la ciudad-jardín...

Más que una revolución urbanística, una revolución en la manera de vivir en ciudades.

### Vivir en ciudades

Guardadas las distancias y las diferencias de desarrollo económico y cultural, las ciudades del siglo XIX, en todas las latitudes conservaban el viejo patrón de la ciudad clásica. Edificación con-

(\*) Howard, Ebenezer: “Tomorrow, a Peaceful Path to Real Reform (1898), reformulada como “Gardes Cities of Tomorrow (1902).



1908. "Palacete Turco-siamés" de la familia Concha Cazzote. Muestra del desenfadado romanticismo arquitectónico de la época.

tínua, unidad estilística, orden monumental. El peso de la tradición greco-romana se prolongaba en renacimientos menores y parciales y culminaba con la arrolladora influencia del Beaux Arts de París.

Solo muy esporádicamente se producía una pequeña ruptura del marco cerrado de la calle. Aquí o allá, en nuestro propio caso santiaguino, algún edificio se retiraba tímidamente de la línea de edificación con balcones aporricados, manteniéndose adosado a las medianeras. Más raramente aún, un Palacio Cousiño o un Palacio Urmeneta, rompían la continuidad de la calle, rodeándose de jardines también clásicos y cerrados y prolongando una tradición de arquitectura paisajística "a la francesa". Pero, en general, la ciudad continuaba aferrada a su absoluta continuidad de calle y de fachada.

Los movimientos románticos europeos, con un renovado interés por culturas exóticas y el redescubrimiento de la arquitectura gótica a través de Viollet-le-Duc o Ruskin, comienzan a hacerse sentir en Chile desde mediados del siglo sin que logren afectar el orden propiamente urbano. Los palacios moriscos, los templos hindúes, las cúpulas bizantinas o las mansiones góticas se insertan en la trama ortogonal y se adosan, grotescamente, contra la edificación clásica existente.

Un viajero francés, de paso en Chile hacia fines de siglo, decía, refiriéndose a Santiago y su arquitectura:

*"Los chilenos han preferido ir a buscar su inspiración en los templos griegos del tiempo de Pericles y en los castillos medioevales de la época de las cruzadas, como se manifiesta en el edificio del Congreso y en las torres del Santa Lucía. Una ausencia tal, no sólo de originalidad sino también de las más elementales ideas de adaptación a un fin útil se manifiesta en muchas casas particulares que la riqueza o la vanidad han erigido. Un señor tiene una casa estilo Pompeya, otro se ha hecho construir un sombrío edificio de un falso Tudor, otro, en fin ha querido ser más original y se ha encargado un palacete turco-siamés con cúpulas y minaretes".(\*\*).*

Corresponde a un urbanista y arquitecto vienés, Camilo Sitte, el haber introducido, o mejor dicho, reintroducido el orden "orgánico" en la ciudad. A través del análisis del espacio en la ciudad medioeval, pretende descubrir el secreto, o el sentido, de la belleza y de la armonía "informal" como contrapartida al orden clásico o formal.(\*\*\*).

Este nuevo orden llega también, a su turno, a Chile. Conservando la continuidad tradicional de la fachada, la calle serpentea ofreciendo inesperados y sorprendentes puntos de vista. La unidad y la armonía derivada de la estricta sujeción a las normas

(\*\*) Child, Theodore: "Les Républiques Hispano-Américaines" París, 1899.

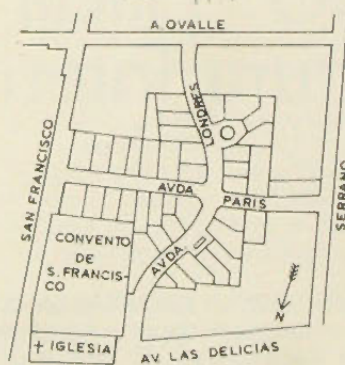
(\*\*\*) Sitte, Camilo: "Construcción de Ciudades según principios artísticos". Viena, 1888.

clásicas dejan paso a una bizarra sucesión de estilos y de fachadas de entrantes y salientes, de cúpulas y miradores, de cauces cóncavos y convexos.

Nacen así, a partir de 1922 por obra de los "loteadores" Ernesto Hulgmann y Roberto Araya las calles Londres y París donde los arquitectos Alberto Cruz Montt, Ricardo Larraín Bravo, Ricardo González-Cortés y Eduardo Knockaert nos dejan el primer ejemplo santiaguino de orden informal y de la influencia de Sitte.

Hacia 1930 se abre la calle Concha y Toro, en el lugar en que se había alzado el "palacete turco-siamés" de la familia de ese nombre. Allí, nuevamente, se hace presente el orden informal derivado de Sitte, que con espíritu altamente "urbano", busca la renovación del espacio interior de la ciudad.

El orden, y este nuevo desorden urbano tradicionales estaban sin embargo condenados a desaparecer. Y es aquí, donde volvemos al visionario Howard y su utopía posible.



1922. Calles Londres y París. "Primer ejemplo santiaguino de orden informal y de influencia de Sitte".

#### El barrio-jardín

El orden de la ciudad antigua, clásico o romántico, formal o informal, continuaba siendo en esencia un marco urbano "cerrado". Lo urbano aparecía caracterizado por la continuidad absoluta de la edificación y la ciudad presentaba todavía, avanzado el primer cuarto del siglo XX, un aspecto compacto, bajo y unificado. Otra cosa es que detrás de las severas fachadas del novecientos con columnas y arquivoltas, balaustros y cornizas, se abrieran dos y tres patios rumorosos y que, con frecuencia, esbeltas palmeras se elevaran graciosamente por encima de las tejas. La ciudad que se cerraba a la calle, se abría hacia el interior.

En términos de planificación urbana, desde la época del gran Intendente Vicuña Mackenna, se habían sucedido una serie de proyectos, afortunadamente infructuosos, destinados a dotar a Santiago con "modernas diagonales" en el más puro estilo de los Planos de Transformación y del City Beautiful.

La ciudad llegaba hacia 1930 a 720.000 habitantes encerrados dentro del perímetro del ferrocarril de circunvalación, que como un cinturón de hierro impedía su expansión.

El lento proceso de crecimiento de casi cuatro siglos llegaba sin embargo a su término para iniciarse un acelerado camino hacia la metropolización y la expansión urbana descontrolada. A más de cien años de distancia se repetiría en Chile el fenómeno de "derrame" urbano que la revolución industrial había provocado en los países económicamente adelantados.

La presión expansiva de la década del 30 comenzó a manifestarse preferentemente en dos direcciones principales, hacia el oriente por el antiguo camino de Ñuñoa en forma de poblaciones del antiguo estilo, pequeños conjuntos de viviendas continuas a lo largo de la calle, en torno a Seminario, Infante y Salvador, y, hacia el poniente a lo largo de San Pablo y por detrás de la Quinta Normal en un proceso espontáneo de muy bajo nivel. Hacia el sur el único paso a nivel de la Gran Avenida provocó un pequeño avance de vivienda de cierta calidad.

En este sector, el loteo de parte de la Viña Subercaseaux dio origen a lo que al parecer fue el primer suburbio-jardín de Santiago. En un terreno de una hectárea escasa un proyectista anónimo diseñó un pequeño grupo habitacional "a la inglesa" con pequeños "cottages" rodeados de jardines en torno a una plaza circular. En contraposición a la vivienda al uso, estas habitaciones de ladrillo tosco y techos apuntados recuerdan el pintoresco estilo vernáculo anglo-sajón en su versión Hampstead Garden Suburb, derivado a su vez de los trabajos de Norman Shaw, Voysey y Baillie Scott en Inglaterra.

La versión francesa aparecerá más tarde como "Le Petit Maison Pittoresque" que todavía puede encontrarse en algunos sectores de Ñuñoa y que aparecen más próximas al Art Nouveau que a las reminiscencias historicistas.

Por la misma época aparecen dos nuevos conjuntos residenciales destinados a miembros de las fuerzas armadas. El primero de ellos en Ñuñoa, entre J.D. Cañas y Dublé Almeyda, al oriente de J.M. Infante, y el segundo en Providencia entre Salvador y J.M. Infante. En ambos casos se recurre a una ruptura del trazado regular en la búsqueda del ambiente "pintoresco" reforzado por la informalidad del diseño arquitectónico donde la vivienda tipo "chalet" se embosca en pequeños jardines irregulares, creando una línea de cielo quebrada por múltiples techos apuntados.

La semilla del suburbio-jardín estaba ya sembrada, y en los años sucesivos la tendencia se extendería hasta convertirse en la forma masiva de extensión de la ciudad sin distinción de niveles socio-económicos ni culturales.

### El crecimiento hacia el oriente

Como se ha señalado en párrafos anteriores, la expansión urbana hacia el oriente, sobrepasando el ferrocarril de circunvalación, se había verificado a lo largo del camino en Ñuñoa en forma de conjuntos y poblaciones que conservaban el patrón clásico de alineamiento.

Paralelamente, la red de caminos vecinales se había ido poblando de casa-quintas que constituían en parte una "fuga hacia lo verde" y a la vez una subdivisión de los alrededores agrícolas.

Hacia 1920 la Villa de Ñuñoa constituía todavía un pequeño enclave, concentrado alrededor de la plaza y la iglesia parroquial, con un avance a lo largo de Macul en forma de mansiones rodeadas de extensos parques.

En el sector nor-oriental, por la orilla del río y el camino de Providencia, la expansión se veía frenada por la existencia de importantes enclaves religiosos e institucionales que ocupando vastas extensiones de terreno se habían constituido en serios umbrales a la expansión.

El paso hacia la ocupación del cuadrante oriente se inició hacia 1930 con la canalización del río y la construcción del Parque Providencia, creado por Prager (1931). Factor importante en la ocupación del área es la extensión de las líneas de tranvías urbanos que comienzan a recorrer las avenidas Providencia, Pedro de Valdivia, Bilbao, Irarrázabal, Macul, Avenida Ossa.

Hacia 1940 se habían incorporado al área urbana gran parte de los terrenos situados al oriente de Pedro de Valdivia, hasta el Canal San Carlos y Avenida Ossa.

La década del 30 marca el fin de una etapa de desarrollo de la ciudad que podría en propiedad llamarse pre-metropolitana y aún, pre-industrial.

Hasta ese momento, el desarrollo había sido lento, con escasa presión demográfica y, aunque en general no habían existido intentos de control o de intervención sobre el proceso de desarrollo, su misma lentitud y bajo nivel de incorporación de terrenos al uso urbano, hacía que no hubieran llegado a producirse problemas serios.

Al celebrarse el Cuarto Centenario de fundación, en 1941, la ciudad había llegado a tener 1.058.000 habitantes y su extensión territorial alcanzaba a unas 8.000 hectáreas. A buen calculador no más de 20 hectáreas al año durante cuatrocientos años!

En los cuarenta años siguientes, el 10% de su tiempo histórico, la ciudad saltó a 4.000.000 de habitantes y 48.000 hectáreas. Un salto de 400% en población y 600% en extensión. ¡Un "derrame" de 1.200 hectáreas anuales a ojo!

El Santiago histórico, ordenado, clásico, pre-industrial y pre-metropolitano se había ido formando, consolidando, a lo largo de 400 años. En ese largo período había crecido lentamente, por el simple expediente de prolongar sus viejas calles, tan recta y es cuadradamente como fuera posible, siguiendo la receta ancestral del alarife:

*"y cuando hagan la planta del lugar, repártanla por sus calles y solares, a cordel y regla, y dejando tanto compás abierto que aunque la población vaya en gran crecimiento, se pueda siempre proseguir y dilatar en la misma forma..."(\*)*

El damero primitivo, convertido en corazón de la ciudad, concentraba en unas pocas cuadras, a tiro de piedra de la plaza, toda la actividad administrativa política, religiosa y comercial de la ciudad.

Sí. La ciudad tenía un centro, y ese centro era funcional a sus necesidades, no sólo de trabajo sino también de ocio.

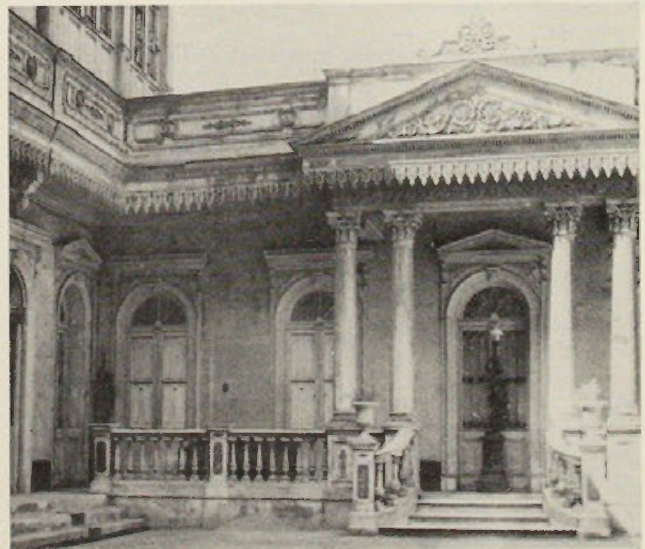
En la década del 30, la meta obligada de los santiaguinos a la hora del "cañonazo", el de las 12 y el otro, era el Paseo de Estado, acera oriente, para mayor precisión.

Santiago era la gran aldea donde todos se conocían, que entregaba su destino al urbanista austríaco Karl Brunner y que se escandalizaba con Joaquín Edwards y la Chica del Crillón.

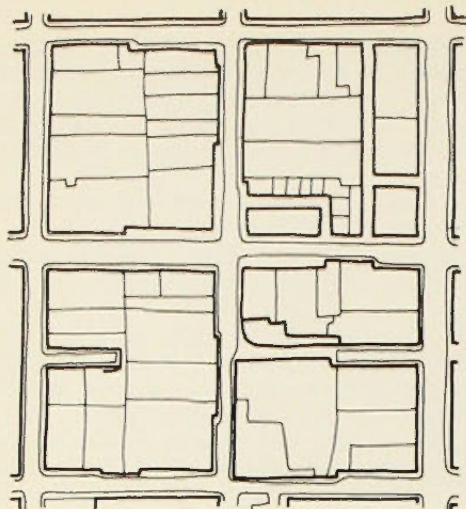
### La no ciudad

El Santiago nuevo en cambio, la ciudad fuera del marco que comienza a forjarse en la década del 40, abierta, desorganizada y metropolitana, tres veces más poblada y cinco veces más extensa, desde La Dehesa a Pudahuel y desde Conchalí a San Bernardo tardó solo cuarenta años en formarse. En estos cuarenta años de nuestro propio tiempo, sólo ha tenido capacidad para crecer. Desordenadamente, en todas direcciones, devorando hectáreas. La fórmula de crecimiento territorial, espontánea, librada al criterio de loteadores y corredores de propiedades es la vieja fórmula de Howard y de los arquitectos ingleses: cada familia en su terreno y cada terreno un jardín.

*"La ciudad que se cerraba a la calle, se abría hacia el interior". Palacio Real de Azúa.*



(\*) Ordenanza de Población de D. Felipe II (1573).



El marco cerrado de la ciudad clásica.

La nueva forma de expansión derivada de Howard y la ciudad-jardín.

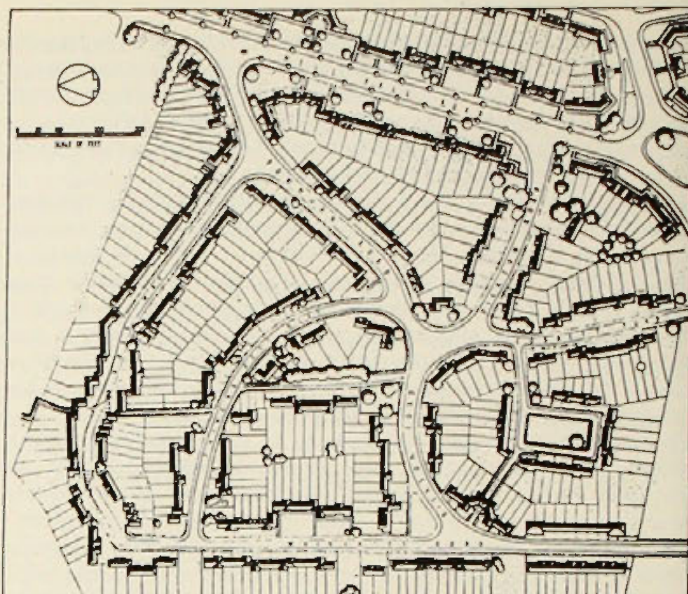


FIG. 69 Well Hall Estate, Eltham, London, S.E.

H.M. Office of Works

Una parte considerable del crecimiento corresponde a la ciudad marginal, nacida literalmente de la noche a la mañana, y construida con materiales de demolición y de deshecho. Esa ciudad marginal es también, a su manera, una ciudad jardín. (\*\*)

Independientemente, sin embargo, de las diferencias formales y de la cualidad de vida que en ellas se realiza, existe una diferencia fundamental entre la "ciudad nueva" y la "ciudad vieja".

En la ciudad tradicional, evolucionada y organizada a través de las edades, se dan equilibrada y orgánicamente todas las manifestaciones del quehacer urbano —vivienda, equipamiento, trabajo, recreación y cultura— y conviven en ella con cierto grado de heterogeneidad todos los niveles sociales, económicos y culturales.

El suburbio-jardín, en cambio, se constituye escasamente en un área dormitorio, con alto grado de segregación social-económica, y desde el cual se emigra diariamente hacia las áreas centrales que continúan albergando el grueso de la actividad urbana, trabajo, equipamiento y recreación.

La extensión de la ciudad comienza a afectar seriamente las condiciones de movilidad de la población y de accesibilidad al centro de negocios. En una primera etapa se arbitran algunos paliativos pasajeros, aumentar la dotación de vehículos de movilización colectiva, ensanchar algunas vías, habilitar o permitir el estacionamiento central (Etapa permisiva).

Es una etapa más avanzada, la construcción del ferrocarril subterráneo y el establecimiento de sistemas combinados de movilización, permiten recoger a la vasta población periférica y concentrarla, rápidamente, a intervalos regulares y horas precisas en el gran centro metropolitano de negocios y recreación. La demanda por estacionamiento lleva a la construcción de edificios especiales en el anillo perimetral del área de negocios y se comienza a utilizar parquímetros en las áreas de mayor demanda.

La marea humana reclama su derecho de uso del espacio central y se habilitan calles exclusivas de tránsito peatonal. (Etapa progresista-optimista).

Y sin embargo:

- A mayor accesibilidad, mayor demanda por los servicios existentes.
- A mayor demanda, mayor interés de la oferta por instalar nuevos servicios o ampliar los existentes.
- A mayor interés por nuevas instalaciones, mayores cánones de arrendamiento y mayor precio del terreno central.
- A mayores valores monetarios, mayor presión por aumentar la altura y la superficie edificada y, posteriormente, por expansión del área central misma.
- A mayor altura y superficie edificada, mayor concentración de servicios.
- A mayor concentración, mayor congestión, mayor contaminación y menores condiciones de accesibilidad y de habitabilidad central.

En resumen, las fuerzas del mercado incentivan los mecanismos de concentración-congestión-contaminación-deterioro ambiental, y la autoridad edilicia se deja arrastrar por el espejismo del "progreso", aunque ese progreso signifique congestión, especulación con la tierra, pérdida de accesibilidad y en último término

(\*\*) Véase AUCANº 38 "La Ciudad Marginal"

no deterioro ambiental.

Así llegamos a la tercera etapa: la "etapa prohibitiva". Las mismas fuerzas que han provocado la congestión y que se han beneficiado con ella, reclaman por las intolerables condiciones del centro, por el exceso de automóviles, la pérdida de accesibilidad y la contaminación.

Es así como hay que recurrir a des-incentivar el acceso de vehículos, a retirar los parquímetros, a desviar a distancias intolerables el flujo de movilización colectiva, a proponer soluciones desesperadas, y contraproducentes, como el desalojo de los sitios eriazos destinados a estacionamientos que son, por otra parte un paliativo real y efectivo al problema.

Desgraciadamente, esto es actuar sobre los efectos y no sobre las causas. La razón verdadera está en la falta de criterios técnicos para establecer índices racionales de uso del suelo, en la permisividad que posibilita la burla de las ordenanzas con pseudo conjuntos-armónicos, en la disposición que autoriza la construcción de enormes edificios que no solucionan siquiera su propio problema de estacionamiento, en la autorización para construir edificios monumentales en las zonas de mayor congestión, en los repetidos anuncios que se estudia una ordenanza para permitir alturas todavía mayores en el área central.

Finalmente, el problema mayor radica en la falta de una visión de conjunto del problema metropolitano, tema que me lleva a la tercera y afortunadamente última parte de esta exposición.

### Descentralización metropolitana interna

En el proceso de desarrollo de una ciudad, la concentración de actividades en un distrito central de negocios constituye una etapa natural, ya que resulta obvio que la proximidad de actividades afines se constituye en un factor que favorece la creación de un "ambiente económico" y la aparición de economías externas favorables a la actividad comercial y los negocios.

En una etapa más avanzada, con alto grado de consolidación del núcleo, se produce la expansión de actividades en función del nivel de accesibilidad al distrito central. En esta forma el centro nuclear pasa a convertirse, en la etapa metropolitana, en una "trama central" con núcleos secundarios en la convergencia de algunas vías importantes.

En el caso de Santiago, la "trama central" no aparece todavía completamente consolidada, a pesar de que las prolongaciones radiales del núcleo han alcanzado un alto grado de desarrollo y que algunos centros secundarios han alcanzado cierta vitalidad.

Por la naturaleza misma de la actividad comercial, la continuidad de la trama resulta esencial para su funcionamiento. Cualquier interrupción funcional tiende a hacerse permanente y a desincentivar la localización de nuevas actividades.

Esta condición de "continuidad" requerida por la actividad comercial, se constituye en el factor más importante de incentivo a la concentración de actividades en el área central, de tal manera que la continua presión por nuevas localizaciones o

ampliación de las existentes, termina por configurar un fenómeno de demanda continua de terrenos y edificios y, en último término, un proceso, igualmente continuo, de plus-valía central. En este proceso económico, los altos y crecientes valores de la tierra conducen inevitablemente a la construcción de edificios cada vez más altos y a mayores índices de edificabilidad. El resultado es mayor número de actividades, mayor demanda y mayor congestión y deterioro de condiciones ambientales y de habitabilidad del centro.

Consecuentemente la Municipalidad que ha permitido e incentivado la situación, se ve en la necesidad de adoptar medidas prohibitivas.

Santiago ha oscilado, permanentemente, entre la prohibición y la permisividad, sin que la transitoriedad de las políticas urbanas y de las autoridades edilicias permitan siquiera aprovechar la propia experiencia.

En 1962, para no escucriñar más lejos, tras una drástica restricción del paso de vehículos y de eliminar los estacionamientos en el área central, se dictó el Decreto N° 156 (2 de abril de 1962) que establecía un anillo de edificios de estacionamiento elevado en las calles Teatinos, Alameda, Miraflores y Santo Domingo.

Para consternación edilicia del anillo, que llegó a contar con cerca de 3.000 automóviles, provocó serias perturbaciones en los flujos vehiculares en las horas de máxima sollicitación, de modo que el decreto debió ser derogado. Hoy día se vuelve sobre el tema sin que nadie se haya dado el trabajo de reevaluar la experiencia anterior o de calibrar el impacto de la alta densidad de vehículos en altura en la estrecha malla central. (\*)

En 1976 se recurrió a la colocación de parquímetros que se retiraron tres años después...

La etapa prohibitiva ha tenido sin embargo algunos aspectos positivos, aunque ellos no sean precisamente los que las autoridades han pretendido conseguir.

Las restricciones de paso y de estacionamientos provocaron, o por lo menos incentivaron, el éxodo de algunas actividades, principalmente comerciales, y la formación de un centro de alta categoría en Providencia.

Paralelamente, se produjo una considerable descentralización de actividades bancarias.

El área central, localización tradicional de oficinas profesionales e instituciones privadas comenzó a perder ese carácter en favor del nuevo centro emergente.

Desde la década anterior se había comenzado a producir un éxodo de colegios particulares hacia el área oriente.

Así pues, lo que era negativo para la comuna central, resultaba positivo para la metrópolis.

Esporádicamente comenzó a producirse, aquí y allá, el germen de la "satelización". Al "centro" Providencia se agregó, aunque con menores expectativas, el "centro" Ñuñoa, y, posteriormente, con gran vitalidad, el "centro" Apoquindo.

Otros centros menores comenzaron a aparecer en Lo Castillo, Plaza Egaña, Macul, La Granja, Patronato, etc...

Esta situación había sido prevista por el Plan Intercomunal, pero dadas las limitaciones del ejercicio técnico, su desarrollo aparecía librado a la posible localización espontánea de actividades, sin que existieran los mecanismos ni los incentivos que hicieran posible su realización.

En todo caso, estos intentos de descentralización no lograron romper el desequilibrio funcional y Santiago ha continuado siendo una metrópolis fuertemente centralizada. Por poco que se analice, sin embargo, su situación actual, no puede haber duda que una parte muy determinante de la crisis metropolitana, deriva de su estructura de concentración. Los problemas de tránsito y transporte se agravan porque el destino diario y sin alternativas de millones de santiaguinos es el cuadrángulo central y su anillo inmediato. La pérdida de accesibilidad se debe a la irrupción cotidiana de miles de vehículos que atraviesan o se estacionan en el área. La polución atmosférica que hace llorar y toser a los santiaguinos y causa miles de enfermedades respiratorias se debe a la congestión vehicular en el estrecho ámbito del distrito central. Para que seguir...

Santiago ha llegado a 4.000.000 de habitantes, que pronto serán 6 o 7.000.000, y a 48.000 hectáreas de superficie que pronto llegarán a 100.000.

El área de dominación metropolitana está ya ocupando el pie

(\*) Véase: Martínez René: "Estacionamientos en el Centro de Santiago", Revista C.A. N° 5.

de monte desde La Dehesa hasta Lo Cañas y los alledaños agrícolas de La Florida y Maipú. Los terrenos de cultivo en Pirque, Nos, Buin, Maipo, Paine, Talagante, Isla de Maipo, Calera de Tango, Rungue, comienzan a lotearse para parcelas residenciales "de agrado". Lo que se vendía por hectáreas se está ofreciendo, véase la prensa diaria, a US\$ dólares el m<sup>2</sup>.

La situación no puede ser más grave. A la severa presión demográfica, la marginalidad, el deterioro físico y ambiental se suma, ahora, el crecimiento descontrolado y el abandono del rol del Estado en relación al futuro de las ciudades y el desarrollo urbano.

En una sociedad moderna y organizada no puede concebirse que el destino urbano de millones de seres humanos quede entregado al "espontaneísmo" que, en última instancia, no representa sino los intereses particulares y privados de un reducido grupo económico. La ciudad es un poderoso instrumento de interacción social y como tal debe concebir y planificar racional y técnicamente su futuro.

Si estamos de acuerdo en que uno de los determinantes más serios de la crisis actual es la centralidad metropolitana, estaremos igualmente de acuerdo en la necesidad de romper la estructura "monopólica" del centro actual y propender a que la ciudad de centro único se descentralice.

Descentralización, sí, pero no una descentralización espontánea, por cuenta de intereses comerciales y a ojo de corredores de propiedades y especulación con la tierra.

La descentralización que la metrópolis necesita para hacer frente en forma racional a sus próximos 6 o 7 millones de habitantes y a la duplicación de su extensión, es una verdadera "Satelización interna" organizada, planeada y dirigida desde los Municipios, cuya estructura actual y creciente independencia los hace ser los organismos indicados para llevarla a cabo. Todo ello, naturalmente, dentro del contexto de un Plan de Desarrollo Metropolitano y bajo la tuición superior y técnica de un "Gobierno Metropolitano", iniciativas ambas que no han logrado materializarse en forma satisfactoria para dirigir el futuro de Santiago.

Hasta este momento la descentralización ha corrido por cuenta de los intereses comerciales y bancarios. La "nueva" descentralización que visualizamos debe corresponder a una totalidad orgánica y debe establecerse desde el reconocimiento de las características de cada territorio comunal y de las necesidades de su población.

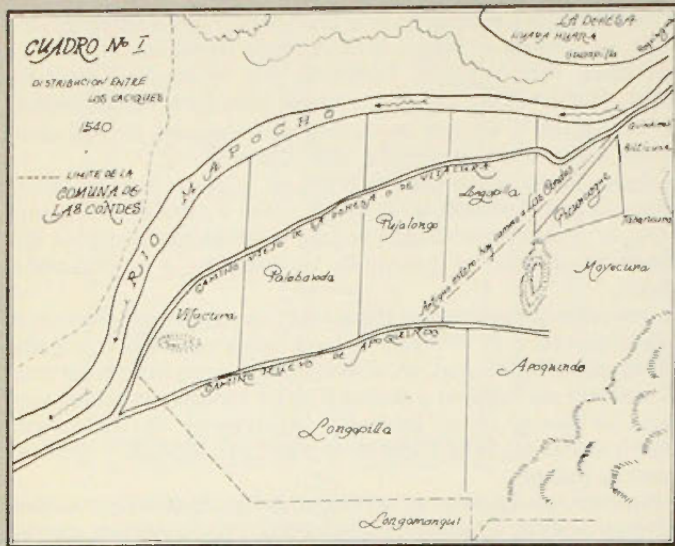
En este sentido, la nueva definición comunal, cuyos fundamentos no aparecen en absoluto claros, debería servir para acentuar las características definitorias de cada territorio y principalmente para darle una "identidad" interna y externa. La estructura que espontáneamente, y no siempre con buen éxito, ha empezado a producirse debería complementarse con todas aquellas actividades y funciones que contribuyan a convertir a cada uno de estos territorios, dentro de lo posible y de acuerdo a su rol en el complejo metropolitano, en una entidad relativamente independiente y autosuficiente.

Esta "independencia" permitirá, en último término, abordar el problema de la metrópolis en su totalidad con cierta garantía de buen éxito.

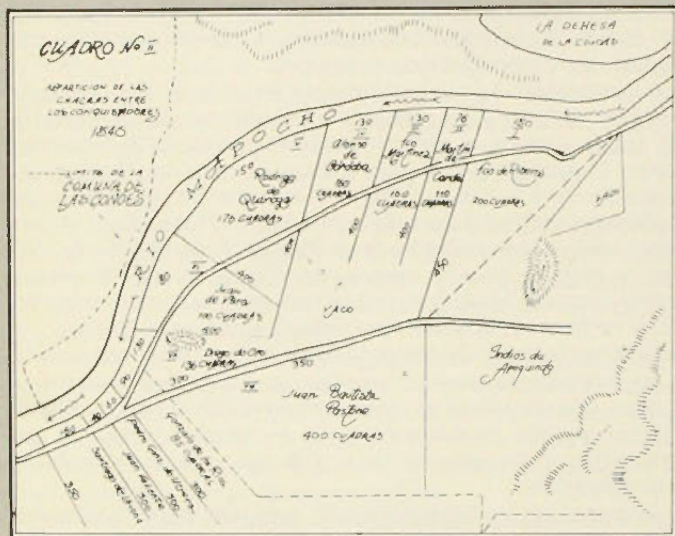
Entre las medidas que deben contribuir a crear esta identidad e independencia, no deben descuidarse aquellas de tipo "subjetivo" que hacen que el habitante se identifique en su territorio y que se sienta partícipe de su destino.

Pienso que esto debe abordarse, entre muchas otras medidas, con la consolidación o creación de un "centro" que más allá de lo puramente comercial y utilitario, representa la suma de la actividad y de la espiritualidad de una comunidad. Un centro que aúne administración, servicios, cultura y recreación y que, a la vez que se convierta en la representación física del "territorio propio", sea el símbolo de la relación integrada de una comunidad que participa activamente en la determinación de su propio destino.

Hasta este momento, el único Municipio que ha intentado la creación de un centro de estas características es el de Las Condes. El proyecto que se reseña en el presente número de AUCA, reúne las instancias administrativas, culturales y está destinado a satisfacer por una parte esta necesidad de definición e identidad, y por otra a convertirse en el "corazón" de la comuna, en su imagen visible.

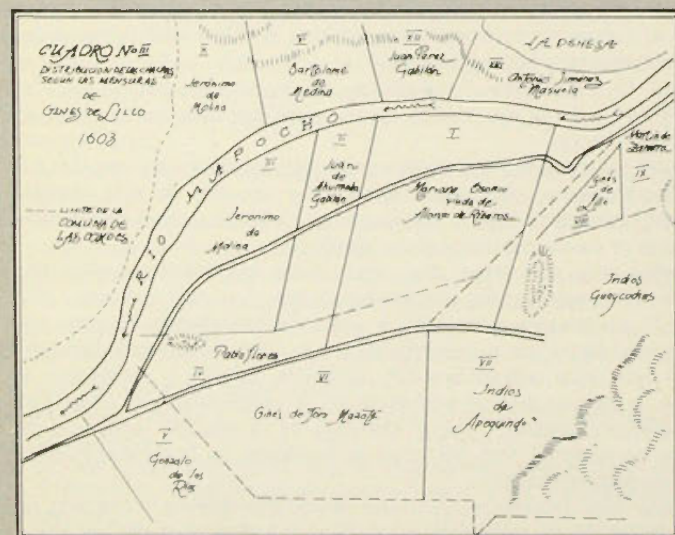


División del territorio de Las Condes entre los Caciques. 1540.



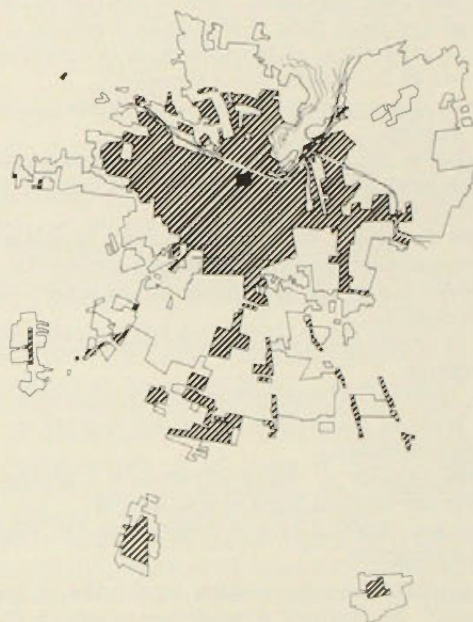
Repartición de las chacras hecha por el Cabildo de Santiago entre los primeros conquistadores. 1546.

Distribución de las chacras de Las Condes, cuando fueron mensuradas por Ginés de Lillo. 1603.



FUENTE:  
CARLOS J. LARRAIN, "Las Condes". Ed. Nascimento, 1952.

# ETAPAS DE LA OCUPACION TERRITORIAL DE SANTIAGO



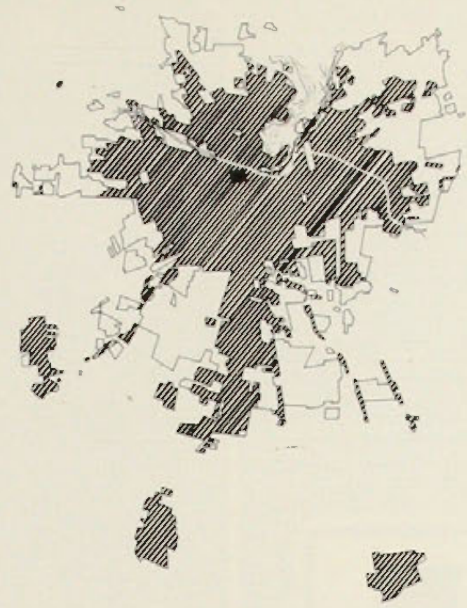
1910



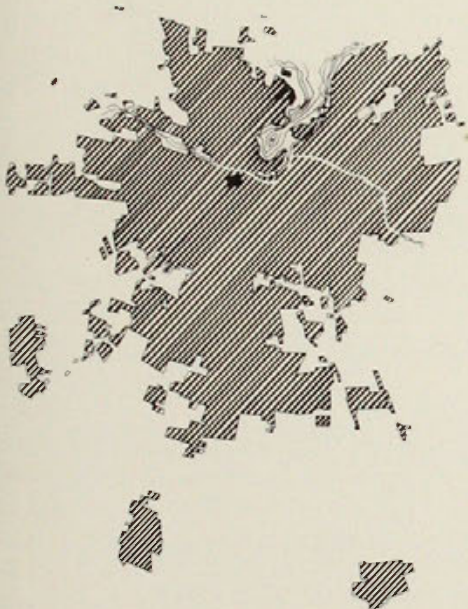
1930



1940



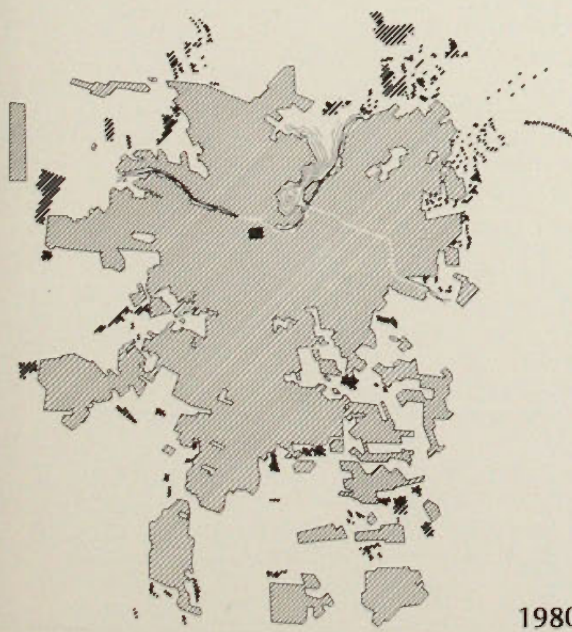
1950



1960



1970



1980

1910. La ciudad encerrada dentro del perímetro de fierro del ferrocarril de circunvalación Villa Nuñoa se concentra alrededor de la plaza y avanza a lo largo de Pedro de Valdivia.

1930. Al oriente la Plaza Egaña se une a la de Nuñoa, Macul y Pedro de Valdivia.

Al poniente crece por detrás de la Quinta Normal.

Al sur, surge el loteo de la Viña Subercaseaux.

1940. Se incorpora el área oriente desde Pedro de Valdivia al Canal San Carlos y Avenida Ossa.

1950. "La ciudad sólo ha tenido capacidad para crecer desordenadamente en todas direcciones".

1960. Desde 1910 se ha utilizado como marco de referencia la superficie real ocupada por la ciudad en 1960.

1970. La ciudad sobrepasa el marco.

1980. Decreto 420 sobre extensión urbana. La ciudad se extiende preferentemente hacia el oriente, y en especial en la Comuna de Las Condes.