

El Centro de SANTIAGO: definición, problemas y perspectivas

Arquitecto RENE MARTINEZ L.

Parecería irrelevante intentar una definición o caracterización del centro de Santiago. Para todo santiaguino "el centro" constituye una realidad tangible, ya sea desde un punto de vista físico —extensión, altura, calidad de edificación, volumen construido, límites— como desde un punto de vista funcional: comercio, finanzas, administración, esparcimiento, cultura. En un núcleo compacto, no más de 30 a 35 manzanas tradicionales, ni siquiera el 0,1% de la superficie total metropolitana, aparece concentrado el mayor volumen de comercio superior, las grandes corporaciones financieras, la administración del Estado, la Corte de Justicia, el Parlamento; el gobierno de la provincia y de la comuna central, la administración eclesiástica, organizaciones privadas nacionales e internacionales, las principales oficinas de servicio público, Museos y Galerías de Arte, las oficinas de dirección e impresión de los principales periódicos y la representación de los de provincia, el sesenta por ciento de las salas cinematográficas, de teatros y de conciertos; oficinas profesionales, servicios turísticos, la mayor parte de los monumentos históricos o arquitectónicos de Santiago y, en fin, la mayor oferta de servicios personales y oportunidades de trabajo del área metropolitana. En el área inmediata, rodeando casi completamente al núcleo se ubican más de 5000 pequeñas

industrias de tipo manufacturero cuya producción está ligada al comercio central.

La imagen habitual del centro sin embargo es la de un área de concentración de comercio y de servicios financieros. En este sentido la mejor definición correspondería a lo que los americanos llaman el C.B.D., Central Business District que, en nuestro caso sería el D.C.N. o Distrito Central de Negocios. El D.C.N. santiaguino es, en todo caso, un núcleo compacto, en cierto sentido egocéntrico y autodelimitador. Sus límites, en forma gruesa, no sobrepasan, en la imagen que el santiaguino tiene de él, la calle CATEDRAL por el norte, ALAMEDA por el sur, MAC IVER por el oriente y TEATINOS por el poniente. Dentro de estas escasas 30 manzanas habría que distinguir por lo menos cuatro áreas importantes:

- el área comercial cuyo "centro" es el cruce Paseo Ahumada/Paseo Huérfanos
- el área cívico-administrativa con centro en el Palacio de la Moneda
- el núcleo Parlamento-Tribunales y,
- el núcleo Plaza de Armas de relevante valor histórico y arquitectónico.

Un análisis más detallado permite descubrir ciertas tendencias a la concentración de actividades afines y a la especificación



por tramos de calle. Tal es el caso de los servicios financieros en el eje Bandera y calle Huérfanos; servicios turísticos en Agustinas; salas de cine, doce en total, en Huérfanos; notarías y oficinas jurídicas en torno a los Tribunales de Justicia. Esta tendencia a la especialización tiene como consecuencia un fenómeno de expulsión de actividades no afines que se hace extensiva a todas las funciones centrales en desmedro de la función residencial.

Contiguo al núcleo central se extiende un segundo núcleo de menor extensión y categoría y de muy bajo grado de renovación ubicado entre las calles Bandera, San Antonio, Santo Domingo y ribera sur del río. Un total de 12 ó 14 manzanas cuyo centro de gravedad se desplaza hacia el Mercado Central.

En todo caso la verdadera extensión del D.C.N. o Centro Metropolitano sobrepasa grandemente el área nuclear descrita. Es corriente que el núcleo inicial se vaya extendiendo en forma gradual a lo largo de las vías de comunicación en función de su grado de accesibilidad y relación con el núcleo, hasta formar una **trama de servicios centrales** que termina por relacionar el núcleo central con núcleos secundarios y aún a la aparición de nuevos sub-centros en cruces estratégicos.

En el caso de Santiago la **trama central** presenta un alto grado de consolidación tanto en las extensiones lineales del núcleo como en los núcleos secundarios o sub-centros. Sin entrar a detallar en demasía, forman parte de la trama central la Alameda Bernardo O'Higgins en toda su extensión; la calle San Diego hasta el sub-centro Franklin; la calle San Pablo, eje de una enorme actividad comercial y de servicios que se extiende por Matucana hasta el sub-centro Estación Central. Hacia el norte del río la *"actividad central"* se extiende por Independencia y Recoleta con el sub-centro Patronato. En el sector sur oriente la Avenida Vicuña Mackenna sirve de eje a una importante concentración de servicios que en el cruce Diez de Julio se ramifica hacia Vicuña Mackenna sur e Irarrázabal formando un sub-centro en el propio Diez de Julio. Irarrázabal da origen a dos sub-centros, el primero entre Pedro de Valdivia y Macul y el segundo en Plaza Egaña. En el sector oriente, la Avenida Providencia prolonga la trama central con sub-centros en Pedro de Valdivia/Tobalaba, Municipalidad de las Condes y Apoquindo/Manquehue.

El fenómeno obedece naturalmente a una mecánica económica que tiene su origen en la tendencia del mercado a establecerse en función del aprovechamiento de ventajas comparativas y de economías de escala, accesibilidad, poder comprador y en último término, competencia.

Dentro del proceso general, el **"centro"** del centro metropolitano así descrito, acumula históricamente la mayor cantidad de ventajas comparativas y se convierte en el centro de negocios por excelencia. Esto significa no que en el centro se *"hacen"* negocios, sino que la localización central es negocio.

Es así como la localización central constituye un valor económico en sí, valor que se incrementa en función de la intensidad de uso provocada por la demanda de lugares centrales para hacer **más** negocio. En este sentido el valor del terreno central estará determinado no tanto por su uso actual sino por su uso **potencial** o por sus expectativas de desarrollo. Ocurre en este caso un fenómeno que podría llamarse *"el precio de la mayor expectativa"* y que se traduce en una constante presión, rara vez resistida con argumentos técnicos, para aumentar permanentemente la altura de los edificios y el índice de edificabilidad. Las Municipalidades por su parte, alientan la carrera por la altura con un mal entendido concepto de *"progreso"* urbano o de *"vitalización"* de las áreas centrales.

De hecho el Ministerio de Vivienda y Urbanismo ha autorizado alturas todavía mayores en el área central, aumentando asimismo los porcentajes de edificación. El Decreto Nº 279 de 23 de Octubre de 1980 ha modificado la Ordenanza Local en el sentido de exceder las alturas máximas establecidas de acuerdo a las siguientes normas.

- La parte de edificación que exceda la altura máxima permitida deberá quedar inscrita en rasante de 70° y respetar en todo caso un distanciamiento mínimo a los

medianeros de 5 metros.

- El terreno en que se empalme el edificio deberá tener un frente mínimo de 25 metros o una superficie no menor de 600 m².
- La edificación deberá cumplir con las siguientes normas de ocupación máxima del suelo.
Hasta 7 m. de altura el 100% de la superficie del predio.
Entre 7 m. y la altura máxima fijada para la zona respectiva el 75% de la superficie del predio.
Sobre la altura máxima permitida: lo que resulte de la aplicación de la rasante.
Los edificios que se acojan a las excepciones de mayor altura deberán consultar espacios libres a nivel de acera y adyacentes a ella equivalentes a 5% de la superficie del predio.

Para los efectos de la Ordenanza Local el *"área central"* está definida por el Río Mapocho, Alameda B. O'Higgins, Avenida Norte-Sur y las calles José Miguel de la Barra y Santa Lucía. En el resto del territorio comunal se permitirán mayores alturas que las establecidas para cada manzana cuando se cumplan las mismas condiciones que ya hemos señalado. En buen romance, autorización oficial para aumentar el desorden volumétrico, el caos espacial y la congestión en forma indiscriminada.

De acuerdo a una apreciación corriente en nuestro subdesarrollado medio todo edificio en altura representa *"progreso"* y *"vitalización"*, sin que nadie se haya tomado el trabajo de relacionar alturas y saturación funcional con congestión, pérdida de condiciones ambientales y especulación con el suelo. El sistema de altura había sido concebido para mantener un nivel aceptable de habitabilidad central, para preservar la relación espacio peatonal/espacio construido y, por último término para conseguir una espacialidad y una dimensión social y humana en el área central. La nueva situación no contribuirá a asegurar estas condiciones, sino que por el contrario, aumentará la congestión y el deterioro ambiental, lo que obviamente resulta contrapuesto a las intenciones municipales.

De acuerdo a cálculos recientes, la altura media del centro debe corresponder a 7 u 8 pisos con un porcentaje de edificación en pisos superiores del orden del 70% por lo menos. Esto significa que la superficie ocupada por servicios de todo tipo, incluyendo algún porcentaje residencial, representa una cuantía 5 ó 6 veces mayor que la ocupada por comercio a nivel de suelo y sin contar galerías y locales subterráneos, lo que da una medida relativa de la intensidad de uso del terreno central.

Las 35 manzanas de mayor centralidad alcanzan una superficie ligeramente superior a las 50 hectáreas que estarían dedicadas en un 80% a la actividad comercial a nivel de terreno.

De este modo la actividad que ocupa los pisos superiores resulta absolutamente mayoritaria y preponderante con una ocupación de cerca de 245 hectáreas considerando una altura promedio de 7 pisos. Esto significa 6 veces la superficie de terreno disponible **como promedio** construido actual.

A manera de comparación, este índice de edificabilidad 6:1 es superior al de las ciudades de Londres, París, Berlín y Buenos Aires, cuyas poblaciones duplican o triplican la de Santiago y que constituyen centros de negocios y finanzas de categoría mundial.

La primera de estas ciudades ha fijado el **índice máximo** de edificación en el área central de 5:1 (+). Compárese esta cifra con el 6:1 **promedio** de Santiago de Chile!

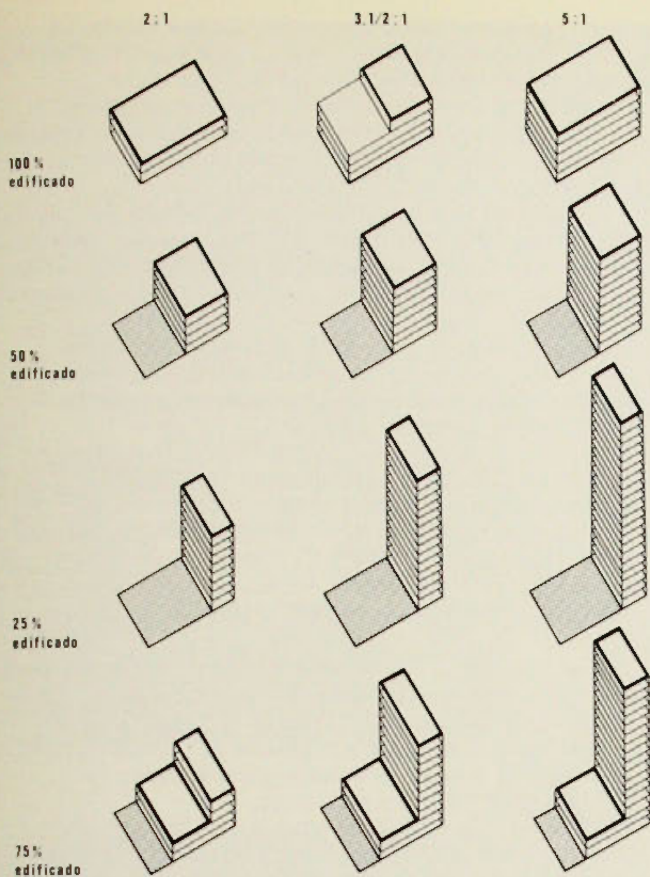
La diferencia radica fundamentalmente en que allí se tiene muy claro cuál es el origen del problema: el nivel de concentración de actividades que termina por saturar el área y su relación con el espacio vehicular y peatonal.

Estos dos factores son los que le han dado al centro de Santiago sus características actuales de congestión, saturación, pérdida de habitabilidad, contaminación ambiental, visual y acústica.

En un documento de 1978 la Dirección de Obras Municipales de Santiago atribuía el *"deterioro paulatino del Centro"* a los siguientes factores: (++)

(+) "A plan to Combat Congestion in Central London". Ministerio de Vivienda y Gobierno Local, 1960.

(++) Dirección de Obras Municipales de Santiago: "Plan de Vías Peatonales Area Central" 1978.



Londres: relaciones entre superficie predial y volúmen construido del edificio. El diagrama muestra diversas alternativas volumétricas para un mismo sitio con índices de edificabilidad de 1: 1,3 1/2: 1y 5:1.



1. Dificultad de accesibilidad peatonal
2. Falta de espacio de circulación y encuentro peatonal
3. Gran concentración vehicular
4. Aglomeración peatonal
5. Transporte público masivo
6. Contaminación atmosférica.

Como una manera de recuperar la calidad ambiental del centro y poner fin al éxodo de actividades —servicios, oficinas comerciales y profesionales— se proponían tres cursos de acción:

1. MEJORAMIENTO DE LA ACCESIBILIDAD PEATONAL:

- Plan de Transporte.
- Ferrocarril Metropolitano.
- Racionalización del Transporte Público. Traslado de recorridos a la periferia del Centro.

2. PLAN DE VIALIDAD COMUNAL:

- Creación de una trama de circulación que libera el Corazón del Centro.
- Disminución del ingreso de vehículos que recargan la trama central. Supresión de virajes en las calles del Centro y traslado de éstos a la periferia.
- Liberación paulatina del tránsito de vehículos. Zona de prohibición para construir edificios de estacionamientos, en el sector comprendido entre las calles Santo Domingo, Alameda, San Antonio y Teatinos.
- Creación de dos grandes Ejes Peatonales: Paseo de Ahumada, en sentido norte-sur. La calle Huérfanos, en sentido oriente-poniente.
- Refuerzo de la trama peatonal interna de los edificios. Continuidad programada de pasajes y galerías.
- Ensanche de aceras.
- Creación de plazoletas peatonales.

3. MEJORAMIENTO DE LA ACCESIBILIDAD VEHICULAR:

- Racionalización de un sistema de estacionamiento en la periferia del Centro.
- Instalación de Parquímetros.
- Edificación de estacionamientos en el subsuelo de espacios públicos.
- Edificios de estacionamientos construídos por el Sector Privado.
- “Exigencia legal a los nuevos edificios de considerar un estacionamiento cada 100 m². de oficinas o locales comerciales edificados, a uno cada 2 viviendas”.

Algunas de estas medidas propuestas en 1978 han sido ya implementadas y se encuentran en pleno funcionamiento.

- Traslado de recorrido de buses de transporte público a la “periferia” del Centro.
- Disminución paulatina del ingreso de vehículos al cuadrángulo central.
- Zona de prohibición de edificios de estacionamientos (Decreto Nº 156 vigente desde 1962).
- Paseos peatonales y ensanche de aceras.
- Instalación de parquímetros (Colocados en 1976 y retirados en 1979!)

A ello habría que agregar la erradicación total del estacionamiento en sitios eriazos en Septiembre de 1981, medida que no produjo los resultados esperados y que, además de agravar el problema, está siendo revisada en estos momentos, habiéndose anunciado un “criterio selectivo” para permitir su reapertura. (Decreto Nº 1116 de 1979).

En todo caso, las medidas anteriores, a pesar de la buena disposición municipal, no están atacando las causas reales de la congestión sino sus efectos y en este sentido representan escasamente un paliativo cuyo efecto tendrá escasa incidencia sobre el problema. En términos reales las condiciones de habitabilidad del centro no han mejorado substancialmente, salvo en efectos parciales como el plan de vías peatonales.

El conflicto más serio continúa siendo la accesibilidad vehicular, el recorrido de la locomoción colectiva y las necesidades de estacionamiento, tema que será tratado más adelante.

En el momento actual la congestión (y la contaminación) de las calles Bandera, Agustinas, San Antonio, Compañía y Catedral ha llegado a extremos intolerables, algunas líneas de

movilización colectiva han sido trasladadas a distancias excesivas y el problema del estacionamiento ha hecho crisis total . . .

Y, sin embargo, insistimos, todos esos problemas no son el problema.

El problema real del centro es el de la saturación de actividades en un área restringida —Alameda, Teatinos, Catedral, Mac Iver— cuyas posibilidades de expansión horizontal están limitadas, y más que limitadas, bloqueadas por barreras naturales o funcionales que entran sus posibilidades de expansión. Por naturaleza, (económica!) el D.C.N. tiende a convertirse en una trama continua, como en Londres o Buenos Aires, o, en una área compacta como en Nueva York o París. Cualquier interrupción funcional tiende a hacerse permanente. De este modo, la Alameda por el sur, Teatinos por el poniente y Miraflores por el oriente, con su preponderancia de espacios “vacíos” destinados a estacionamiento, se convierten en verdaderas barreras a la expansión del núcleo impidiendo la posibilidad de una continuidad de las funciones centrales. Así, la expansión horizontal del centro aparece frenada por la barrera vehicular del sur, administrativa del poniente y artificial del oriente. La consolidación del anillo de estacionamientos propuesto no hará sino reforzar los estrechos límites del núcleo.

La alternativa de expansión hacia el núcleo secundario ubicado al norte de la Plaza de Armas parece poco probable ya que ese sector, de carácter popular y de intensa actividad comercial y pequeño industrial, posee la vitalidad y la independencia suficiente para resistir la presión central de la sustitución de actividades.

Por otra parte, su carácter de centro de “segunda clase” actuará siempre como un factor rechazante de la actividad comercial y profesional de “primera clase”. (No debe olvidarse que la zona inmediata, hacia el poniente del subcentro, está constituida por el Chicago Chico de Santiago — hampa, prostitución y cárcel!)

De este modo la alternativa actual para la expansión del núcleo aparece restringida al crecimiento vertical con su inevitable secuela de mayor congestión, deterioro ambiental y pérdida de accesibilidad. Digamos de paso que el crecimiento en altura sólo puede servir a las necesidades de expansión de servicios ya que el dramático fracaso de caracoles y galerías nacionales está mostrando que, por alguna razón no bien analizada ni comprendida, la función comercial es, en general, inseparable del nivel de suelo.

En todo caso, cualquiera que sea la actividad que se pretende incrementar con medidas destinadas a atraer inversionistas con el señuelo de mayores alturas y menores exigencias, no logrará efectos considerables —salvo agravar la situación ambiental— ya que la demanda por espacio central estará ligada siempre a condiciones de accesibilidad vehicular y, sobre todo, a posibilidades de estacionamiento. Cuando estas dos últimas condiciones faltan, el usuario de mayor poder adquisitivo simplemente se cambia de “centro”, y ello trae como consecuencia la pérdida de calidad del comercio central.

Este es exactamente el caso del centro!

En el momento actual, las necesidades de expansión de las actividades centrales se están resolviendo, antes que por expulsión, por satelización y por extensión de la trama.

La experiencia de los últimos veinte años es extraordinariamente clara al respecto. Todas las medidas restrictivas puestas en práctica en el área propiamente central han significado éxodo de actividades y consolidación o aparición de sub-centros con ciertas ventajas iniciales: accesibilidad, posibilidades de estacionamiento, poder comprador. Es así como la prohibición de estacionar en calles centrales y la restricción del paso de vehículos provocó el éxodo de oficinas profesionales hacia el oriente y dio origen a la aparición del sub-centro Providencia que ha logrado extraordinaria vitalidad y que prácticamente concentra el comercio de primera clase. Al éxodo profesional y comercial sigue la “descentralización” de la actividad bancaria que cuenta con 22 sucursales entre Tajamar y Tobalaba.

El éxito inicial de Providencia se debió, como queda dicho, a su buena accesibilidad para el sector de mayores recursos

económicos y a estacionamiento abundante y barato. La situación ha cambiado sin embargo . . . Las buenas condiciones iniciales comenzaron a perderse por saturación. La accesibilidad y el estacionamiento se hicieron precarios, de tal manera que han aparecido nuevos sub-centros en Vitacura y Apoquindo/Manquehue. La fórmula es, naturalmente, accesibilidad y estacionamiento masivo.

Las medidas heroicas como la Nueva Providencia sólo lograrán paliar en parte y por poco tiempo el problema de congestión y saturación vehicular. Ciertamente, la concentración es buen negocio pero sólo en principio y siempre que no se produzca saturación . . .!

El fenómeno Providencia y los nuevos sub-centros están demostrando una vez más la aseveración de Hoyt de que “el mercado consumidor de alto poder adquisitivo tiende a arrastrar al D.C.N. en su dirección” (+).

Volviendo, sin embargo, al centro histórico, parece fuera de duda que las medidas restrictivas tenderán a incentivar el éxodo y la pérdida de calidad comercial. De hecho, el comercio de primera clase ha comenzado a desaparecer —La Maison, Flaño, Los Gobelinos, La Ville de Nice— y en las dos calles principales, Huérfanos y Ahumada, comienzan a aparecer baratillos con mercaderías a granel apiladas hasta la calle.

La realidad es que el “centro” ha perdido primacía, afirmación que puede parecer gratuita pero que se ve reflejada en el valor del suelo central comparado con el de Providencia. El inversionista está dispuesto a pagar más por el metro cuadrado en Providencia porque sus ventajas comparativas y las expectativas de negocio son mayores.

Para poder competir Santiago tendría que ofertar mejores señuelos, mayor porcentaje edificado, mayor altura, menores exigencias de estacionamiento. Lo que desgraciadamente no está en condiciones de ofrecer son buenas condiciones de accesibilidad, espacio peatonal y vehicular y, por supuesto, un usuario de alto poder adquisitivo.

En estas condiciones, el problema de la comuna está en recuperar las condiciones ambientales, lo que no se conseguirá con la política de saturación en marcha.

En un régimen de racionalidad urbana, este tipo de competencias no tiene sentido. La ciudad, entendida como un todo, debería distribuir y equilibrar la demanda de “espacio central”, en forma tal que asegure la oferta completa, y diversificada de servicios, con amplia cobertura, buena accesibilidad y espacio de estacionamiento. La “satelización” del centro permitiría sin duda un mejor funcionamiento metropolitano y terminaría con la congestión vehicular al distribuir la demanda.

Considerado desde un punto de vista técnico, el problema del centro consiste por una parte en el desequilibrio existente entre espacio abierto y volumen construido, y, por otra, en que constituye el paso obligado y prácticamente sin alternativas al tránsito norte sur de la ciudad.

En otras palabras, las calles son demasiado estrechas para acoger a la vez la demanda de espacio peatonal, de circulación vehicular y de estacionamiento provocada por el uso intensivo de suelo central y las necesidades de comunicación norte sur de la ciudad.

Desde el punto de vista del funcionamiento central, este tipo de demandas, a pesar de la opinión municipal, son inseparables y la supresión forzada o la erradicación de alguna de ellas termina provocando fenómenos no deseados como el éxodo de funciones o pérdida de calidad.

La restricción del paso de vehículos y la prohibición de estacionar ha sido prácticamente la única fórmula municipal de encarar el problema. Con ello sin embargo ha conseguido el efecto imprevisto de dar mucho mayor vitalidad . . . a otros centros metropolitanos!

En un artículo anterior (++) señalábamos en extenso las fases del proceso que llevan a la concentración creciente y al creciente deterioro:

- a mayor accesibilidad, mayor demanda
- a mayor demanda, mayor precio de terreno

(+) Véase: Homer Hoyt: “Land Values in Chicago, 1933”.

(++) Véase AUCA N° 41: “SANTIAGO: hacia una redefinición de su estructura interna”.



- a mayor precio, mayor presión por intensificar el uso del suelo central
 - a mayor uso del suelo, mayor congestión, deterioro ambiental, pérdida de habitabilidad y contaminación!
- De todo lo anterior se desprende que existe una relación directa entre espacio peatonal y vehicular y el volumen de actividades centrales representada por la masa construida. A mayor volumen de actividad, mayores necesidades de espacio peatonal y vehicular. Lo que hace más problemática la situación actual es que sólo una de las variables se modifica constantemente, y ello, solo para agravar la relación existente ya que la consolidación del centro impide actuar sobre el espacio abierto que resulta así "congelado" y sin posibilidades de ampliación.
- La buena doctrina indicaría la necesidad de establecer índices racionales de uso del suelo en relación al espacio de circulación disponible, lo que naturalmente, a esta altura del proceso, sólo podría significar la posibilidad de **no seguir agravando la situación!**
- Algunos de los edificios construidos en los últimos años muestran dramáticamente la falta de criterios técnicos para atacar la raíz del problema. La Municipalidad se empeña, por una parte, en "descongestionar y revitalizar" el centro y, por otra incentiva la congestión autorizando edificios cada vez mayores. Un ejemplo reciente lo constituye el Edificio Fundación con 28 pisos de altura y 20.000 metros cuadrados construidos. Índice de edificabilidad 15:1! Lo mismo sucede con la Torre del Paseo, edificio de 28 pisos de altura y un índice de edificabilidad de 18:1. De acuerdo a los inadecuados e insuficientes estándares municipales este tipo de edificio debería disponer por lo menos de 350 estacionamientos que, requerirían una superficie del orden de 8.500 metros cuadrados. Esto es 4,5 veces la superficie que ocupa el edificio!

Como resulta obvio que esta forma de estacionamiento masivo ya no es posible dentro del núcleo, se ha llegado a una "solución" bastante discutible en el sentido de aceptar que los nuevos edificios tengan su estacionamiento en "alguna parte" fuera del perímetro del centro. De este modo se escamotea el problema para trasladarlo, sin visión de conjunto, al anillo peri-central y, principalmente, por razones de la estructura del centro hacia las direcciones poniente y sur. No resulta difícil pronosticar un agravamiento de la congestión vehicular y una mayor pérdida de accesibilidad en sectores estrechos y muchas veces sin continuidad de calles.

No se necesita tampoco ser adivino para pronosticar una venta muy difícil para oficinas con estacionamiento a 6 ó 7 cuadras de distancia. Un tercer y último ejemplo está dado por las "Galerías Nacionales." Allí se han construido 150 locales en 6 pisos lo que en la práctica significa concentrar en un punto bastante conflictivo de circulación vehicular y peatonal, el equivalente a 8,5 cuadras de la calle San Antonio, desde Mapocho a Alameda. El proceso de saturación llevado a su máxima expresión . . .!

Este edificio tendrá estacionamiento en la esquina de Londres y Alameda, donde la falta de criterio técnico ha llevado a autorizar la entrada y salida de vehículos desde la misma Alameda, en el sector de mayor concentración de vehículos de movilización colectiva y particular y por añadidura donde el ancho de la Alameda es el menor de toda su extensión!

Lo fundamentalmente grave es que una vez iniciada una política de sobre-ocupación del suelo, resulta casi imposible resistir las presiones para construir edificios de máxima altura. De hecho la posibilidad de aumentar el índice de edificabilidad constituye en sí mismo un factor de plus-valía y por lo tanto de especulación central.

La única salida que llega a visualizarse es que una media docena de sonados fracasos comerciales alerten a los inversionistas sobre las desventajas de la saturación y las deficiencias en la evaluación de proyectos en nuestro subdesarrollado país.

Como decía el viejo maestro Lewis Mumford: "la congestión es un gran negocio para unos pocos, mal negocio para los incautos y pésimo negocio para la ciudad".

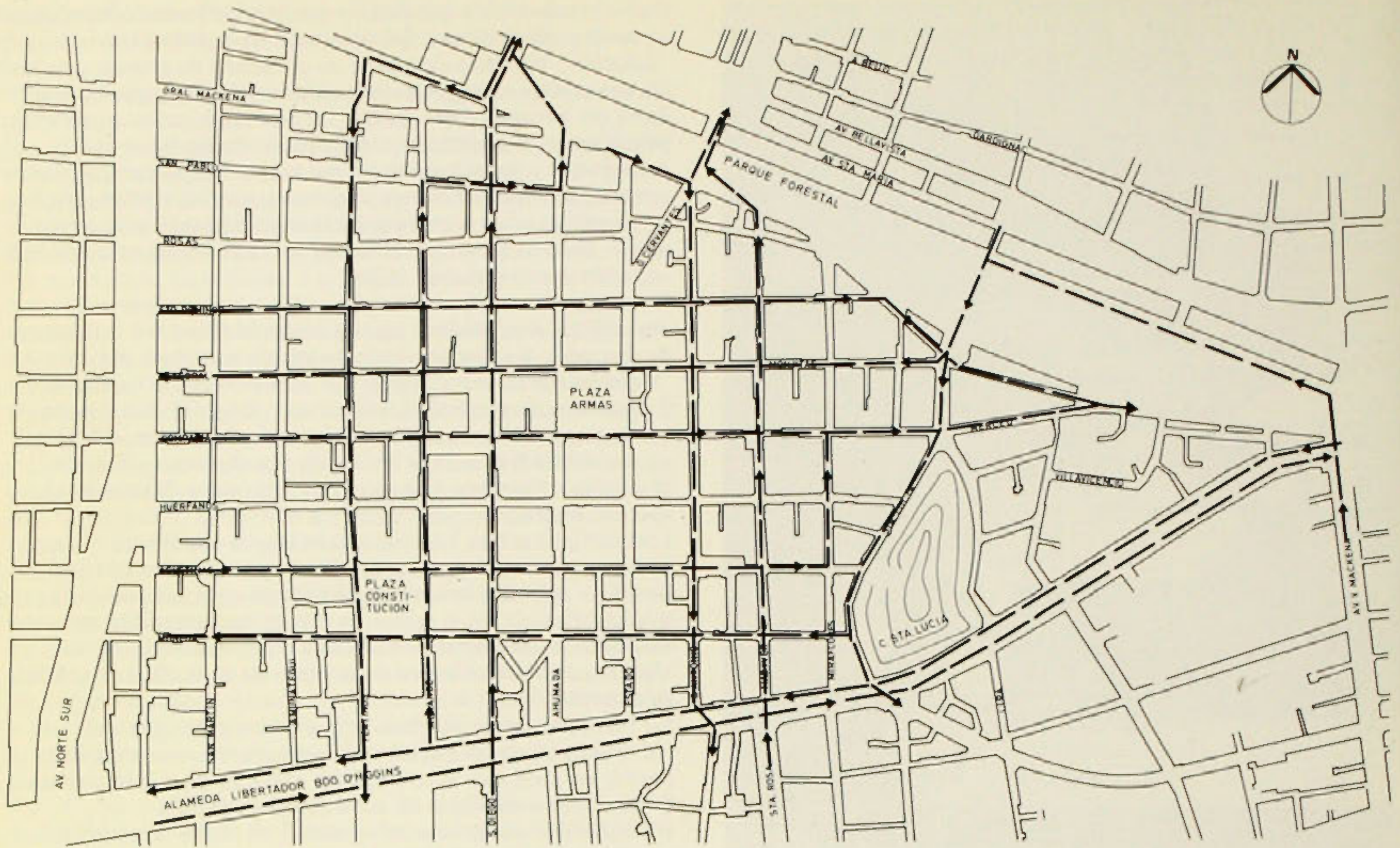
El problema estructural del Centro.

Rara vez se ha hecho notar que muchos de los problemas que afectan al centro de Santiago residen en la particular conformación estructural del área y en su virtual "aislamiento" entre barreras naturales y artificiales.

Partamos recordando que el trazado primitivo en torno a la Plaza Mayor aprovechaba sagazmente las bondades estratégicas del área: proximidad del río, el atalaya natural del cerro Huelén y el cañadón seco de río que es la Alameda. Estos tres elementos tan ventajosos en principio, se constituyeron por siglos en serios obstáculos al desarrollo de la ciudad (+). El núcleo fundacional, convertido en centro de administración y de negocios, continúa teniendo hasta hoy graves problemas de comunicación provocados por esos mismos tres elementos, de tal manera que el "centro" aparece virtualmente bloqueado en sus conexiones norte sur y este-oeste. No se trata solamente de un problema que afecta a la circulación de vehículos en el área propiamente central, sino que la comunicación general de la ciudad se ve fuertemente perturbada por el bloqueo "geográfico" del área central.

En sentido norte-sur, la circulación de vehículos debe necesariamente concentrarse en los puentes de Independencia y Recoleta que se convierten en tributarios de las calles Teatinos, Amunátegui, Morandé, Bandera, San Antonio, Mac Iver y Miraflores. La existencia en ese costado de la Estación Mapocho que constituye una barrera adicional y de los centros de distribución de alimentos, contribuye a la saturación vehicular, congestión y deterioro del área. Debe notarse además que Bandera, de sur a norte, y San Antonio de norte a sur son las únicas vías directas de

(+) Véase: René Martínez: "El desarrollo urbano de Santiago, 1541-1941". Ensayo de aplicación de la Teoría de los Umbrales, DEPUR, 1977.



La estructura regular del centro se ve alterada por factores geográficos que bloquean su accesibilidad natural desde el norte y oriente y por factores "artificiales" que lo hacen desde el sur y poniente.

comunicación con continuidad espacial. Todas las otras vías aparecen interrumpidas, ya sea por el ferrocarril y el río en el lado norte o por discontinuidad física o funcional al sur de la Alameda. La segunda alternativa de paso norte/sur y sur/norte está dada por las calles Amunátegui/Nataiel y Santa Rosa/Mac Iver, en ambos casos con serios problemas de congestión y atochamiento en horas peak.

En sentido oriente-poniente, la entrada y salida del centro aparece bloqueada por el Cerro Santa Lucía, sin más comunicación que el angosto paso entre el cerro y el río, donde confluyen las calles Merced, Monjitas, Santo Domingo e Ismael Valdés Vergara. La aproximación desde el oriente, con la máxima solicitud vehicular, converge también a un verdadero embudo en Plaza Baquedano que se abre periféricamente al centro por Alameda y el Parque Forestal. Esto convierte a las estrechas calles Miraflores y Santa Lucía en colectoras y distribuidoras del tráfico central, tarea para la cual no están condicionadas.

En el momento actual la penetración hacia el centro desde el oriente se produce por las calles Moneda y Catedral, ambas con alto nivel de congestión vehicular y peatonal. El proyecto de convertir a esta última calle en "vía peatonal dominante" no hará sino agravar el problema de accesibilidad central ya que esta calle es la única alternativa que se mantiene para el acceso de vehículos de locomoción colectiva desde el oriente y de comunicación hacia el vasto sector de la Quinta Normal. Desde el punto de vista de la accesibilidad vehicular, la "periferia del centro" está constituida por las calles Bandera, Compañía, San Antonio y Alameda. De este modo, prácticamente todo el tráfico metropolitano debe pasar tangencialmente a esta pequeña isla de 300 x 400 metros, sin que existan alternativas viables dentro del esquema actual.

A esto debe agregarse la conflictiva solución de concentrar el estacionamiento elevado en un anillo cuadrangular formado por las calles Alameda, Miraflores, Santo Domingo y Teatinos, creándose así una barrera artificial a la expansión horizontal

del centro y provocando serios problemas de atochamiento vehicular en calles que no alcanzan a acoger la demanda en las horas peak.

Esta "solución" que fuera establecida por Decreto N° 156 de 1962, fue posteriormente reconsiderada debido a los graves problemas que había provocado la localización de más de 2.500 estacionamientos en tres cuadras de la calle Miraflores solamente. Hoy día se vuelve a insistir en ella sin considerar la propia experiencia Municipal y sin que se haya analizado seriamente el impacto de la concentración de estacionamientos en altura en la estrecha malla central.

Estacionamiento central

Santiago se ha incorporado tardíamente al "boom" automotriz. Este hecho puede ser la explicación de nuestra enorme falta de experiencia para abordar los problemas creados por la nueva situación: circulación y estacionamiento. Una manera fácil, e irreflexiva, de encarar la situación es decirse: "hay que eliminar el automóvil, ponerle trabas, impedirle circular, negarle estacionamiento". Y de hecho ésta ha sido tradicionalmente la actitud de las autoridades que tienen por lo demás, estacionamiento asegurado. Pero el santiaguino, y dicho sea de paso, el automovilista de todas las latitudes, no está dispuesto a dejarse arrebatar su juguete. Afrontando multas, dando vueltas y más vueltas hasta encontrar un hueco o un parquímetro, estacionando sobre las veredas, está decidido a permanecer y a conquistar su lugar en el área central. El que abandona la partida, abandona también el centro, ya sea el tradicional o los nuevos y saturados sub-centros. Para recuperarlo habría que darle dos cosas:

- transporte eficiente y cómodo hacia el área central,
- estacionamiento suficiente y barato a distancia peatonal del centro

La Municipalidad ha considerado que la fórmula debe estar en estacionamientos elevados en la periferia inmediata del centro.

Esto trae los siguientes problemas:

- estacionamiento caro y sin flexibilidad de uso
- buen resultado sólo a muy corta distancia del centro, no más de 3 a 4 cuadras
- conflicto entre entrada y salida en horas peak con la circulación normal de vehículos
- desequilibrio entre masa automovilística en altura y espacio de circulación vehicular
- congestión y problemas de circulación en la periferia.

Entre los considerandos que se tuvieron en cuenta para erradicar los estacionamientos ubicados en sitios eriazos estaba en primer lugar el argumento de la congestión central y la escasa capacidad de las vías para absorber la incorporación masiva de los miles de vehículos estacionados. El segundo argumento es de tipo estético, los sitios eriazos afectan la imagen central y deben ser reemplazados por edificios de hermosa factura destinados a estacionamiento en altura.

Lo que nadie ha reparado sin embargo, es que ambas proposiciones son contradictorias.

¿Si el estacionamiento a ras de suelo provoca serios problemas de congestión y atochamiento, qué pasaría con un número muy superior de vehículos en altura? (La experiencia americana ha establecido que un número de 500 vehículos dispuestos en altura necesita por lo menos 1 hora para evacuar el edificio, **siempre que no existan interferencias de tráfico . . .**) Por otra parte no parecería lógico construir estacionamientos para un número menor de vehículos puesto que ese número cabe perfectamente a ras de suelo, sin inversiones o con inversiones mínimas.

Imaginemos un sitio eriazo que dé cabida a 100 automóviles. Estos automóviles en doble o triple fila ocupan una superficie mínima de 10 a 12 m². cada uno. El sistema es conocido, un chofer aficionado entra, saca, coloca y descoloca, con lo cual se obtiene la máxima capacidad del terreno.

En un edificio en cambio, de acuerdo a las normas y la experiencia, cada automóvil requiere un mínimo de 25 m²., es decir, exactamente el doble de espacio. Esto significa que para ubicar los mismos cien automóviles, el inversionista debería construir 2 pisos; pero no ha ganado mayor capacidad. Ha

hecho una fuerte inversión y sigue recibiendo el mismo número de vehículos, por lo cual debería aumentar drásticamente el precio por hora. A ello debe sumar los gastos de mantención y de servicios que antes no tenía . . .

Para que el negocio sea efectivo, habría que aumentar el número de estacionamientos. Cuánto? ¿ 300, 400 500? Mal negocio para la ciudad y su estrecha malla de circulación. La conclusión es obvia. La localización de estacionamientos debe corresponder a un plan perfectamente estudiado, en correspondencia con un plan de vialidad que compatibilice las necesidades propiamente centrales con los de circulación metropolitana.

Las soluciones generalizadas como el anillo de estacionamiento producirán rigideces estructurales y agravarán el problema, en tanto que dejarlo librado a las "*fuerzas del mercado*" producirá a corto plazo el estrangulamiento definitivo del centro.

Conclusiones

El problema básico del centro es el de saturación de funciones y en consecuencia el deterioro por saturación. A ello debe agregarse una estructura de vialidad insuficiente y una situación general de bloqueo que no tiene posibilidades de solución dentro del esquema actual. Las tres últimas administraciones edilicias se han caracterizado por su extremo dinamismo y dedicación; pero han carecido de sustento técnico y se han mantenido en el plano de las soluciones periféricas al problema. Las medidas adoptadas, prohibición, erradicación, desvío, han dado todo lo que podrían dar y parece llegado el momento de abordar con "*cirujía mayor*" todos aquellos sectores que, por su grado de antigüedad o deterioro, dan todavía alguna posibilidad de abordar el problema a la escala necesaria: circunvalación central, sistema de estacionamiento, espacio libre, descentralización, erradicación de actividades conflictivas, fijación de standards, etc. Si a todos nos interesa mantener la vitalidad del centro, no solo por su valor económico, sino por su significado cultural, no hay otro camino que el de la "*humanización*", y este es incompatible con la congestión, el deterioro y la especulación.





lugares característicos

Este paisaje de techos no es el Centro de Santiago que la memoria colectiva fija. Nadie recuerda el Centro como total, ni tiene conciencia de todos sus monumentos arquitectónicos. El Centro está ligado en nuestra memoria a algunos lugares característicos, y estos lugares a sus edificios. Es así como guardamos asociados el Cerro Santa Lucía y la Biblioteca Nacional, el Parque Forestal y el Museo de Bellas Artes, la Plaza de Armas con la Catedral Metropolitana y los tradicionales portales, el Congreso Nacional y los Tribunales, el Teatro Municipal y su entorno afrancesado, el Barrio Cívico y la Moneda, el Barrio de la Bolsa, y el Barrio Mapocho con la Estación de FF.CC. y el Mercado Central.

Una estrategia de rehabilitación del Centro quizás debe consistir en reciclar los lugares característicos y conectarlos entre sí por vías peatonales.



La antigua Real Aduana, convertida hoy en flamante Museo Arqueológico (ver pág. 40), proyecta su recia arquitectura sobre la calle Bandera, sirviendo como libre paso peatonal. Buen ejemplo de ganancia de espacio útil para la ciudad que, algún día, deberá completarse con la habilitación del espacio libre del cual forma parte, y la unión de éste con la Plaza de Armas.