

docUR 3

EL PROYECTO URBANO

¿DONDE ESTA EL URBANISMO?

JONAS FIGUEROA

2001

1. A modo de Presentación

El momento económico y político que vive el país se traduce en el plano urbanístico, en una rica actividad que puede ser ejemplificada con algunos proyectos inmobiliarios y propuestas de transformación de reciente formulación. No sólo identifican de modo primordial el actual momento que vive la urbanística chilena: también estos ejemplos atienden las cuestiones arquitectónicas que demanda el detalle de la escala urbana. Todas estas consideraciones iniciales nos sugieren titular esta monografía, que recoge algunas de tales propuestas, como *El Proyecto Urbano*. Por cierto, ninguna de ellas constituye una forma novísima de afrontar el ordenamiento. Esa no es su importancia. Por el contrario, la historia urbanística chilena está colmada de otras muchas propuestas que buscan introducir mejoras en la habitabilidad del ser humano en un suelo de difícil ocupación. Sin embargo, inconvenientes de diverso orden impidieron la ejecución de gran parte de ellas.

Junto con manifestar un desarrollo de tipo arquitectónico, los proyectos urbanos reunidos en esta publicación, también exhiben atributos que nos permiten cartografiar el momento por el cual cruzamos. Son siete visiones particulares que nos señalan otros tantos espacios y materias posibles de desarrollo del quehacer disciplinar. Para ser más precisos, son 6 los proyectos urbanos y un plan regulador que se presenta como contrapunto de los mismos.

De partida, nos interesa descubrir en ellos su virtualidad para promover transformaciones conceptuales e instrumentales, más que entrar en análisis que, por lo general, se quedan atrapados en aspectos no siempre vinculados con lo urbanístico, impidiendo que estos ejercicios críticos sugieran caminos de evolución posible.

Además, debemos señalar que estos proyectos (exceptuando el Plan Chacabuco, claro está) no se encuentran inscritos en los instrumentos tradicionales de ordenamiento urbano, ni se derivan de ellos, ni menos desarrollan en detalle las estrategias y objetivos de los planes reguladores. Ello no podría ser, aunque estuviese entre sus objetivos. La urbanística chilena ha sido más dispositiva (determinativa) que propositiva (proyectual). Por lo cual, es inconcebible que un proyecto desarrolle en detalle lo dispuesto por un plan regulador.

Teniendo presente este dato, esta monografía no tiene la intención de transformarse en un compendio exhaustivo del quehacer disciplinar. Hay muchas otras interesantes acciones urbanísticas formuladas por promotores privados y públicos, que por limitaciones de espacio no han podido ser recogidas aquí. Nuestros afanes últimos persiguen descubrir los espacios por donde se mueve en la actualidad el urbanismo chileno y cuáles son las espacialidades que surgen a partir de los nuevos órdenes políticos, económicos y sociales.

2. ¿Dónde está el Urbanismo?

¿Dónde está la arquitectura? Más allá de la máquina (Le Corbusier, 1927)

Un opúsculo publicado por Le Corbusier (*Ou en est l'architecture?*, 1927) alerta sobre las ideas que deberían fundamentar la arquitectura y sugiere identificar los puntos de conflicto que permiten entender la problemática que nos propone la

realidad y a la que no son ajenos, por supuesto, la arquitectura y el urbanismo, en nuestro caso.

Las primeras décadas arquitectónicas del siglo XX aún se encontraban cautivas de una poética que tomaba de la naturaleza sus principales contenidos. Esta poética, propugnada por movimientos artísticos europeos tales como el *Art Nouveau*, devenía en una arquitectura *carente de hueso*. La arquitectura y también el urbanismo, requieren ejercitar permanentemente la comprensión de la organización del mundo, para así proponer nuevas soluciones que se constituyan en sus elementos estructurales.

A partir de la cita inicial, cabe preguntarse: ¿dónde esta el urbanismo? Gran parte de lo mejor que puede exhibir la arquitectura del siglo XX ha estado vinculado con la resolución de problemas urbanísticos. ¿No son acaso la vivienda económica y los equipamientos, por ejemplo, problemas de raíz urbanística que tienen una resolución arquitectónica? Pero también gran parte de lo mejor que puede exhibir el urbanismo discurre por los derroteros arquitectónicos. A pesar de ello, en la práctica, tanto arquitectura como urbanismo discurren por caminos lo suficientemente distantes para no reconocerse la una en el otro. La arquitectura, en un esfuerzo más constructivista y formalista que propiamente morfológico, desconociendo hacia dónde se dirige; el urbanismo, exacerbadamente reglamentarista y desprovisto de conceptos y mecanismos que le permitan establecer los puentes ausentes con otras disciplinas que participan en la configuración de la ciudad. La norma (urbanismo) se sitúa resolutivamente tan lejos de la forma (arquitectura), que cuando se juntan sólo son capaces de engendrar algo parecido a un *edificio-lustrín*.

El resultado de este divorcio no puede ser distinto al que registran las barriadas del perímetro metropolitano. Pobres viviendas para pobres habitantes, pobres arquitecturas con pobres materiales, pobres construcciones y pobres urbanismos, son una realidad que se practica institucionalmente, para beneficio de usureros y especuladores. Existen grandes y pequeñas empresas que se especializan en la producción de pobres materiales de construcción; grandes y pequeñas empresas que se dedican a la construcción de pobres viviendas, erróneamente llamadas "sociales". Las *casas baratas* y los *barrios obreros* construidos en el pasado, tanto por la iniciativa privada como por los organismos públicos, hoy nos parecen mansiones comparadas con las casas que se *diluyen bajo la lluvia*. ¿Para qué hablar de los equipamientos escolares y hospitalarios, de las áreas verdes, de la vialidad, etc...?

Mas, la historia señala que los arquitectos urbanistas han participado de modo activo en el desarrollo conceptual, tipológico y morfológico de la arquitectura de la primera mitad del siglo XX. Citar los nombres de D.H. Burnham, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier y muchos otros, es un testimonio de un hacer de convergencia. Le Corbusier funda sus razones arquitectónicas en aspectos estructurales, constructivos y urbanísticos: el sistema *Domino* y el plan para la *Ville Contemporaine*. Pero también hoy en día son arquitectos urbanistas los que participan, entre otros, en la redacción de planes y propuestas de urbanismo. Entonces, atendiendo a la historia y la práctica profesional, ¿por qué no existe una arquitectura urbana que mejore los resultados obtenidos por una arquitectura y un

urbanismo discurren de espaldas, cada uno por su lado? Los programas a desarrollar por esta arquitectura urbana no pueden ser otros que los que constituyen desde siempre puntos de encuentro y códigos de negociación entre arquitectura y urbanismo: suelo, vivienda y equipamiento, por ejemplo. Los ámbitos de aplicación de estos programas no pueden ser diferentes a los que desarrollan las propuestas aquí presentadas.

Un urbanismo que no se desarrolla a través de la arquitectura es un urbanismo *sin hueso*, incapaz de descubrir los puntos de conflicto que requieren de su participación resolutoria. Construyendo el necesario puente temporal y disciplinar, convendría hoy preguntarse: ¿dónde está el urbanismo en Chile?, y ¿en qué está? La historia señala que grandes reformas conceptuales han partido por impulso de grandes cambios en el escenario político y social. Después de casi una década de cambios políticos y de algunos años más de cambios en lo económico y social, sería interesante conocer si el urbanismo, y más propiamente la urbanística chilena, ha intentado, como señala Le Corbusier, ejercitar la comprensión de su tiempo o, por el contrario, aún se encuentra cautiva de sus particulares *arias y bucles* que le impiden evolucionar.

Algo de esa comprensión de su tiempo y de la variedad de su mundo manifiestan los proyectos urbanos presentados en esta monografía. Cada uno de estos siete ejemplos resuelve a su manera materias capitales para el urbanismo.

3. Artefactos Urbanos

La ciudad es un ensayo de secesión que hace el hombre para vivir... (J. Ortega y Gasset. 1938)

Entre los años 70 y 80, se desencadenan varias crisis de orden económico y social que provocan importantes repercusiones sobre el desarrollo de la ciudad. Una mirada retrospectiva esbozada desde este final de siglo, identifica estos procesos de crisis como los que introdujeron modificaciones sobre los modelos y los modos de afrontar el crecimiento. Mientras el desarrollismo urbano imperante desde los años posteriores a la segunda gran guerra europea, incidió morfológicamente sobre un crecimiento imparable del perímetro de las ciudades, las épocas de crisis nos sumen en un neoclasicismo frenético que busca valorizar la ruina o recuperar el patrimonio contruido de las áreas centrales, altamente vulnerables a la depresión. Aspectos que señalan que desarrollismo y recesión se manifiestan espacialmente mediante la intervención de piezas concretas del mosaico urbano: el primero, sobre los perímetros, y el segundo, sobre las áreas centrales.

Durante el tránsito entre el conservacionismo y el liberalismo, surgen loables iniciativas de política urbanística que tienen la intención de aminorar los impactos provocados por las recesiones económicas y valorizar piezas particulares del *puzzle* urbano. En tal sentido, la construcción de centros de arte, diseñados con una alta arquitectura, precedidos de los fastos de los concursos internacionales, constituye una iniciativa que busca revertir los impactos económicos y sociales que se desencadenan en las ciudades a causa de los cambios que experimenta el aparato

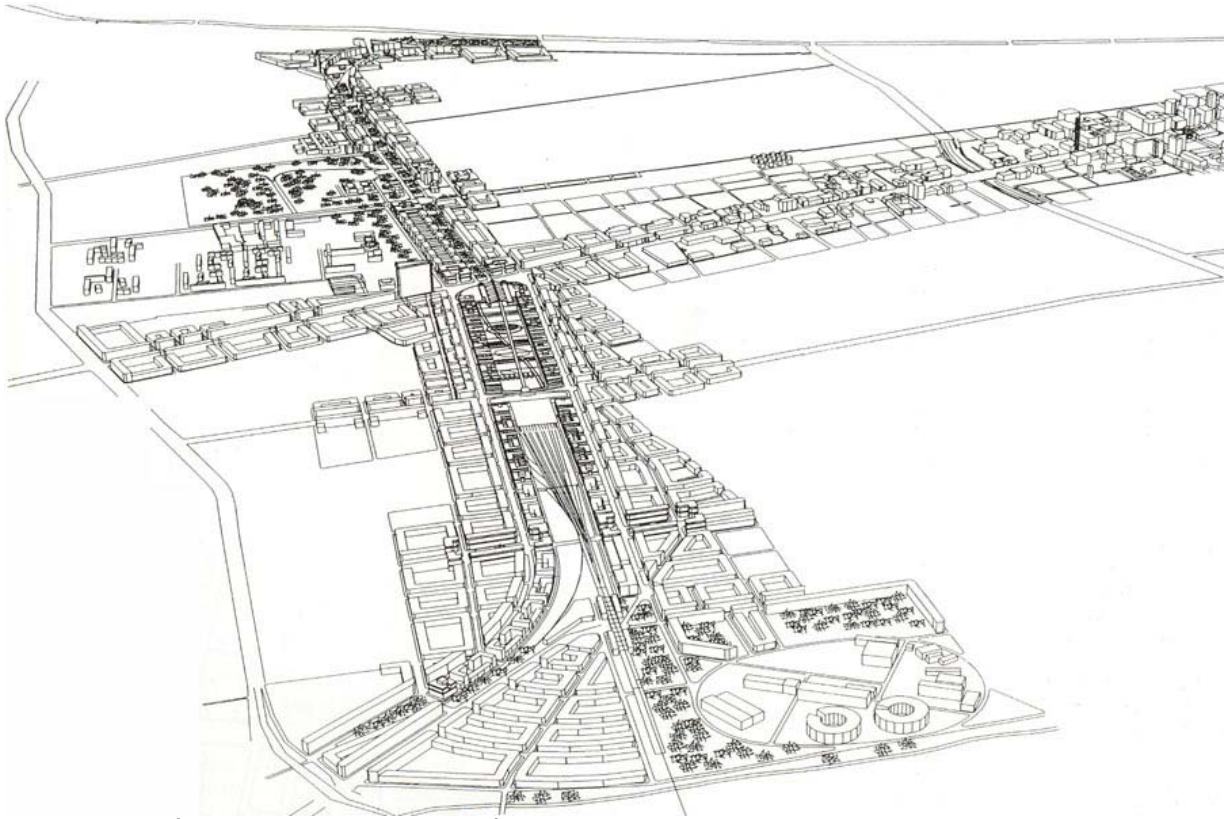


Fig. 1: Vista aérea del Proyecto de Estación Central. Fernando Montes, 1996

productivo. Pero también, estas acciones se transforman en excelentes lanzaderas de nuevas tendencias que, a veces con garbo y otras con desparpajo, pretenden instalarse en el limbo arquitectónico. El Centro Pompidou de París en los inicios de la crisis, por un lado, y el Museo Guggenheim de Bilbao, de fines de los años noventa, por el otro, son dos buenos ejemplos europeos de acciones cuyos objetivos persiguen la revalorización arquitectónico-urbanística del centro de la ciudad.

Este apartado presenta tres proyectos que formulan la intervención y recuperación de partes significativas de la ciudad consolidada: dos propuestas emplazadas en el perímetro interior (Santiago y Valparaíso), y una, en el área central (Rancagua). Por su emplazamiento y envergadura, estas propuestas actúan en lo que podría denominarse la escala intermedia del artefacto urbano, configurada por piezas que articulan y gravitan sobre grandes sectores: el eje Matucana-Estación Central de Santiago; la plaza mayor de Rancagua; y el eje Bellavista de Valparaíso. La eficacia de estas acciones queda sujeta a una estrategia que considere todo el cuerpo de la ciudad como un ente clínicamente indivisible.

La lectura de los documentos que contiene el proyecto urbano denominado *Operación Estación Central*, sugiere que nos encontramos frente a una propuesta culta, ricamente fundamentada en antecedentes históricos y urbanísticos. Esta podría ser la opinión positiva. La negativa, nos dice que nos encontramos, tal vez, frente a una propuesta sobredimensionada y cuya única utilidad es generar suelo para desarrollo inmobiliario, pero incapaz de intervenir la raíz de los problemas que deterioran un sector importante de la ciudad, situado entremedio de grandes piezas

urbanas. No es precisamente desarrollo inmobiliario lo que requiere la revitalización del sector de Estación Central, altamente condicionado por la actividad comercial y los terminales de transporte.

El crecimiento de la ciudad se expresa tal como los anillos que dejan año a año las cortezas en el tronco del árbol. Cuando estos anillos perimetrales son ocupados por grandes infraestructuras de transporte, productivas y energéticas, entre otras, éstos se transforman en murallas que seccionan los sectores en donde se instalan. La recuperación de estas grandes superficies ocupadas por tales infraestructuras, vacías por encontrarse en desuso o por el traslado de la actividad que las ocupaba, ha sido uno de los empeños de la urbanística durante las pasadas dos décadas. Vittorio Gregotti denomina estas grandes superficies como *tipologías urbanas atópicas* o *no-lugares*. Son gigantescos artefactos urbanos manifiestamente indiferentes con el lugar y desligados de su contexto. Grandes piezas urbanas de la ciudad de Santiago son ocupadas por estos atópicos: regimientos, estaciones ferroviarias, centrales térmicas, gasómetros, aeropuertos, vertederos de basura, etc. Convendría plantearnos, en primer lugar, de qué modo el nuevo artefacto urbano formulado por esta propuesta, resuelve las demandas de inclusión y articulación planteadas por el lugar y el contexto. Un lugar que, con ejecución de propuesta o sin ella, seguirá siendo utilizado por la actividad ferroviaria, y un contexto que igual seguirá siendo un espacio residual de la ciudad. En la segunda mitad del siglo XIX, los terrenos necesarios para desarrollar la explotación ferroviaria fueron cedidos por el Estado chileno.

Considerando que la actividad se encuentra en franco retroceso, sería éticamente justo devolver dicha superficie a la ciudad para construir un gran parque urbano, que se extendería entre la Alameda y los terrenos de la maestranza de San Eugenio, tal como se ha hecho con los terrenos de la Estación de Pirque, que acogen el Parque Bustamante, y con los de la Estación Mapocho, actual Parque de los Reyes. Al igual que en París y Madrid, los ferrocarriles deben operar y discurrir por el infrautilizado subsuelo santiaguino. La Empresa de Ferrocarriles es una empresa de transporte y no un promotor inmobiliario.

Los textos de la segunda propuesta que interviene sobre la ciudad consolidada, remodelación de la *Plaza de los Héroes y Espacio Cívico*, resaltan que Rancagua es una ciudad fragmentada. Como tantas otras ciudades chilenas instaladas sobre el valle central, Rancagua surge como una expresión topológica del cruzamiento de los órdenes transversal impuestos por el agua (río Cachapoal) y longitudinal impuesto por la tierra, el propio valle. La manifestación espacial de este cruzamiento es la plaza mayor, el *umbilicus mundi* de los romanos. Siendo calles y plazas los vacíos que amalgaman los fragmentos y piezas urbanas, la plaza mayor de una ciudad es el vacío por excelencia. Con el tiempo, este vacío se ha ido llenando de estratos (árboles, monumentos, mobiliario urbano, etc....), que no han resuelto el anverso del vacío fundacional. Siendo originariamente un recinto interior (condición dada por este vacío), los diferentes estratos han transformado la plaza mayor en un objeto exterior, restándole gradualmente atributos para asumir la condición espacial de centralidad.



Fig. 2: Paseo Independencia de Rancagua. Manuel Amaya y colaboradores.

A ello hay que agregar que la plaza mayor de Rancagua exhibe elementos morfológicos que la hacen ser más plaza que otras de las ciudades del valle. El hecho de emplazarse desplazada -nunca mejor dicho- en una geometría descentrada con respecto a la cuadrícula hispánica, le permite desplegar su fortaleza morfológica sobre los ejes principales de la ciudad interior de Rancagua. Las otras plazas, aquellas que se insertan en la cuadrícula como una manzana más, distribuyen de modo lateral los recorridos y los propios usos de la plaza.

De manera inversa, la plaza mayor de Rancagua hace coincidir acceso con centralidad y recorrido con cruzamiento. Y frente a ello, el vacío como diseño y materia pasa a ser una condición necesaria para la constitución espacial de la misma. De lo contrario, es lo que es: una masa vegetal que apenas sacia la falta de parques urbanos, y de paso, contradice su razón urbano-arquitectónica de ser. Por ello, una arquitectura inspirada en la inteligencia remodeladora debe recuperar, en primer lugar, los atributos naturales de los lugares capitales de una ciudad: la civilidad de plaza mayor, por ejemplo. El carácter de plaza o el modo de *emplazarse*, no está dado por la cantidad de objetos escultóricos o naturales que pueden ser instalados sobre esta oquedad urbana. El carácter debiera alcanzarse mediante el tratamiento volumétrico y morfológico de las fachadas que configuran el borde de este recinto urbano, tal como se ha hecho con la Plaza San Martín de Lima, la Plaza Mayor de Madrid y la Place Vendôme de París.

Todo lo dicho para la propuesta de Rancagua puede ser aplicado a la propuesta de Valparaíso. El proyecto del *Eje Bellavista*, consiste en la sucesión *infinita* de plazas dispuestas a lo largo de un eje transversal, que emplaza el tráfico peatonal entre cerro y mar, y configura un mapa de las estaciones del caminar.

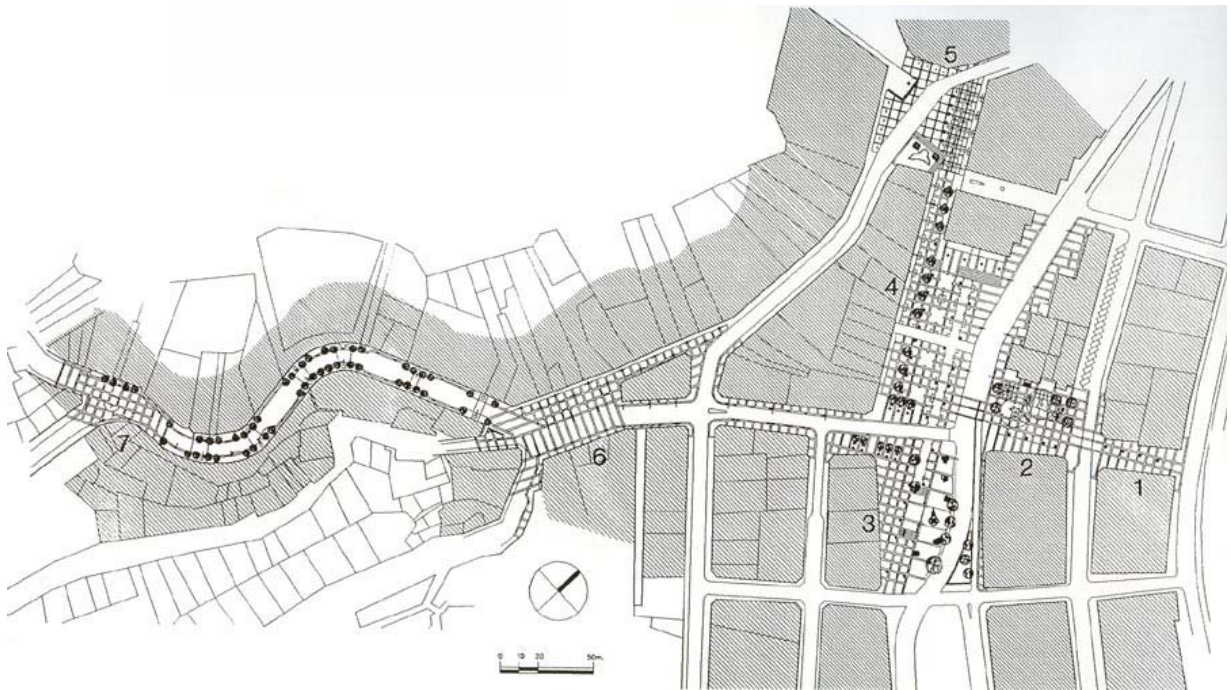


Fig. 3: Trazado Eje Bellavista, Valparaíso. Francisco Harrison y equipo, 1996.

Después de una eternidad de construir miradores hacia el mar, hoy Valparaíso construye miradores del caminar. En la planta llana de la ciudad, esta propuesta *abre* el abigarrado tejido mediante la generación de una gran plaza en cruz que ordena el acceso, la permanencia y el desplazamiento hacia el cuerpo interior de la ciudad. Cada una de estas acciones del caminar es acogida por una plaza particular: plazas de la Recepción, Verde, Cívica, Ecuador y Guillermo Rivera. Teniendo presente que en Valparaíso el caminar dibuja un trazado que pasa del plano a la vertical, echamos en falta las *plazas verticales* del caminar, no queriendo imaginar cómo podrían ser las mismas.

4. Topografías del Desarrollo

La desparramada periferia urbana era su contrapartida profana [contrapartida del desierto]...(C) Christiansen, 1992).

Una de las cuestiones a resolver por el urbanismo de escala metropolitana, es el modelo de crecimiento. Este modelo no sólo debe fundarse en la resolución de los asuntos vinculados con lo topográfico (aspectos y factores infraestructurales constituyentes del soporte) y lo cartográfico (grados de ocupación o aportes del soporte suelo). El modelo también debe atender la identificación de los elementos que configuran un sistema a partir de los necesarios equilibrios que deben guardar el soporte infraestructural y el aporte propiamente urbano, tanto en el espacio comarcal (territorio que exhibe atributos naturales diferenciados, compartido por varias comunas: la montaña, vg.), como en el espacio provincial (dimensión administrativa sin ningún rol preciso dentro del proceso de regionalización).

Ahora bien, las motivaciones que aconsejaron la formulación del *Plan Regulador de Chacabuco*, se fundan primordialmente en la incorporación y la conexión de las principales localidades urbanas de la provincia de Chacabuco, con la entidad urbana

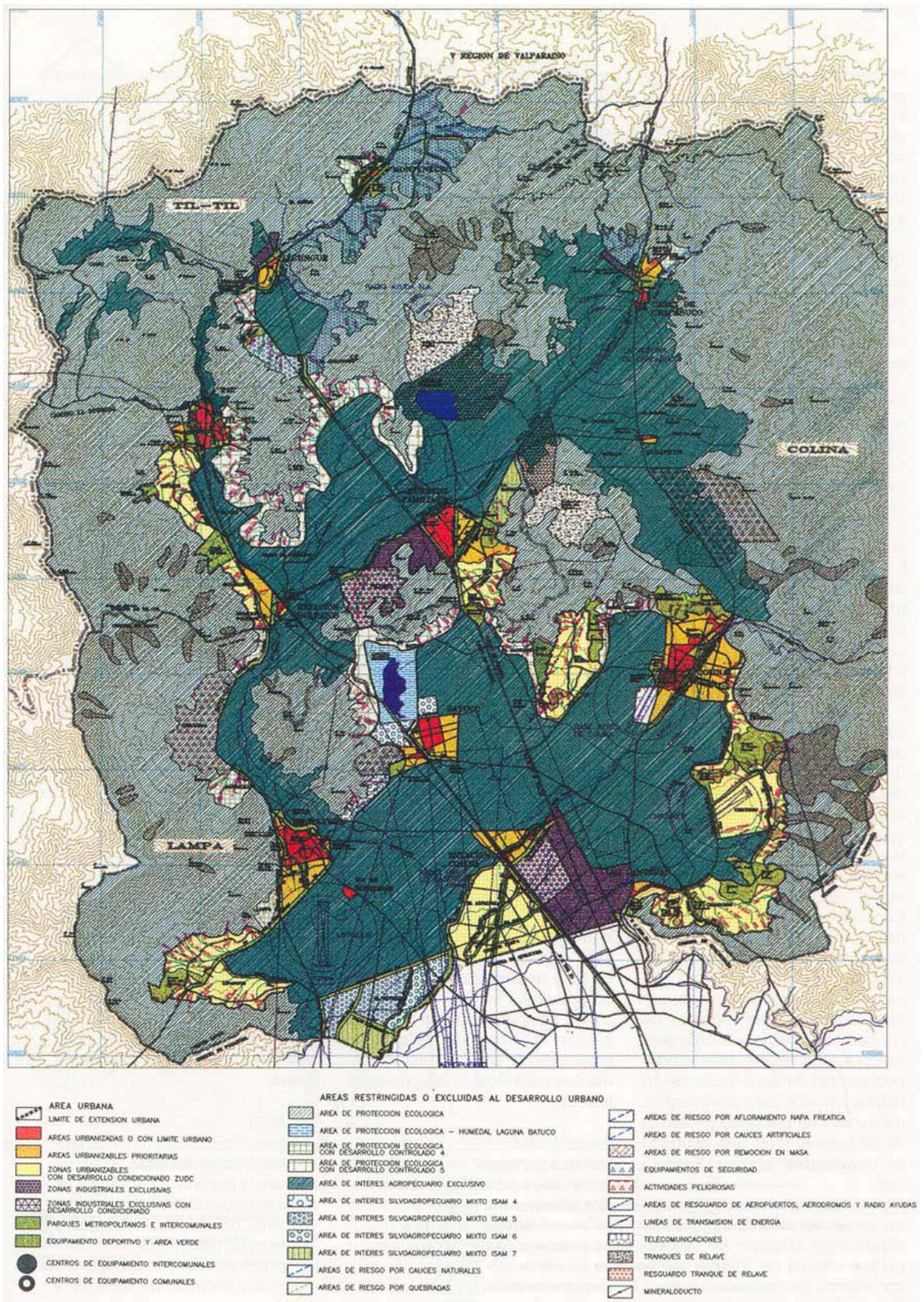


Fig. 4: Usos de suelo. Provincia de Chacabuco. Seremi Metropolitano, Minvu, 1997.

mayor de la Región Metropolitana, la ciudad de Santiago. Pero también estas motivaciones constituyen razones para que otras áreas provinciales sean anexadas por cuestiones operativas al Plan Metropolitano. Por lo cual no es la separación/anexión el punto de conflicto particular a la provincia, que debe situar resolutivamente un instrumento de ordenamiento urbanístico. Y si es así, se deberían consignar las modalidades de anexión de otras localidades que exhiben similares condiciones, por un lado, y definir la morfología del tejido o la retícula urbano-regional resultante, por otro.

En Chile, la Región Metropolitana es la región urbana por excelencia. Pero su urbanidad es una urbanidad a medias, desprovista de muchos elementos que permiten generar espacialidades habitables. Por otros motivos, también es una región que presenta grandes desequilibrios y contradicciones: posee una única centralidad y el resto del territorio se encuentra desertificado de bienes urbanos. Por lo cual, consideramos que la dispersión/anexión no es el camino que debería asumir la estrategia de ordenamiento provincial de este plan. Antes bien, la desconexión y dispersión que en estos momentos exhiben las localidades provinciales, deben permitirnos descubrir sus atributos de habitabilidad, proponiendo, por ejemplo, la configuración de sistemas urbanos provinciales asentados en soportes naturales e infraestructurales altamente diferenciados.

A partir de la definición de este sistema urbano provincial, deben formularse estrategias que propugnen que cada localidad se constituya en una ciudad. Una ciudad, ante todo, es un tejido preciso que se manifiesta en ejes y centralidades que surgen del encuentro entre las dimensiones ambientales, sociales, económicas y arquitectónicas, entre otras. En el caso de la provincia de Chacabuco, su axialidad natural denota geometrías transversales -este/oesteantes que longitudinales -norte/sur-, en directa dependencia del gran centro metropolitano. Los dos ejes de desarrollo que a causa de dicho criterio surgen, Tiltil/Polpaico y Lampa/Batuco/Colina, discurren de modo paralelo entre sí, articulando una apropiada ocupación urbana de los respectivos valles.

5. Una Ciudad Adyacente

Por eso es necesario que veles por el espacio vacío para preservarlo. así como es menester que yo vele para alterarlo..(M Blanchot).

En las áreas suburbanas, las operaciones de revitalización de la ciudad asumidas entre los años 70 y 90 han sido resueltas echando mano a la creación de parques tecnológicos y feriales (en Chile, estos parques han sido suplantados por cementerios-parques). La tipología de estos parques varía entre la ciudad adyacente construida en Sevilla (España), para acoger la Exposición Universal de 1992, y las instalaciones entre hoteleras e industriales construidas para acoger ferias de productos del más diverso origen, tal como el Ferial Juan Carlos I de Madrid, situado a medio camino entre la ciudad y el terminal aéreo de Barajas. Una revisión apresurada de todas estas iniciativas señala que su destino es incierto y no pocas veces constituyen instalaciones que permanecen gran parte del tiempo en desuso y, por ello, con un ingente deterioro. En el caso de los parques tecnológicos, su instalación sólo se justifica en regiones sobre las que convergen factores financieros, industriales, académicos, de investigación, etc... puestos todos ellos en función de la innovación tecnológica. Por ahora, estas regiones se sitúan en muy

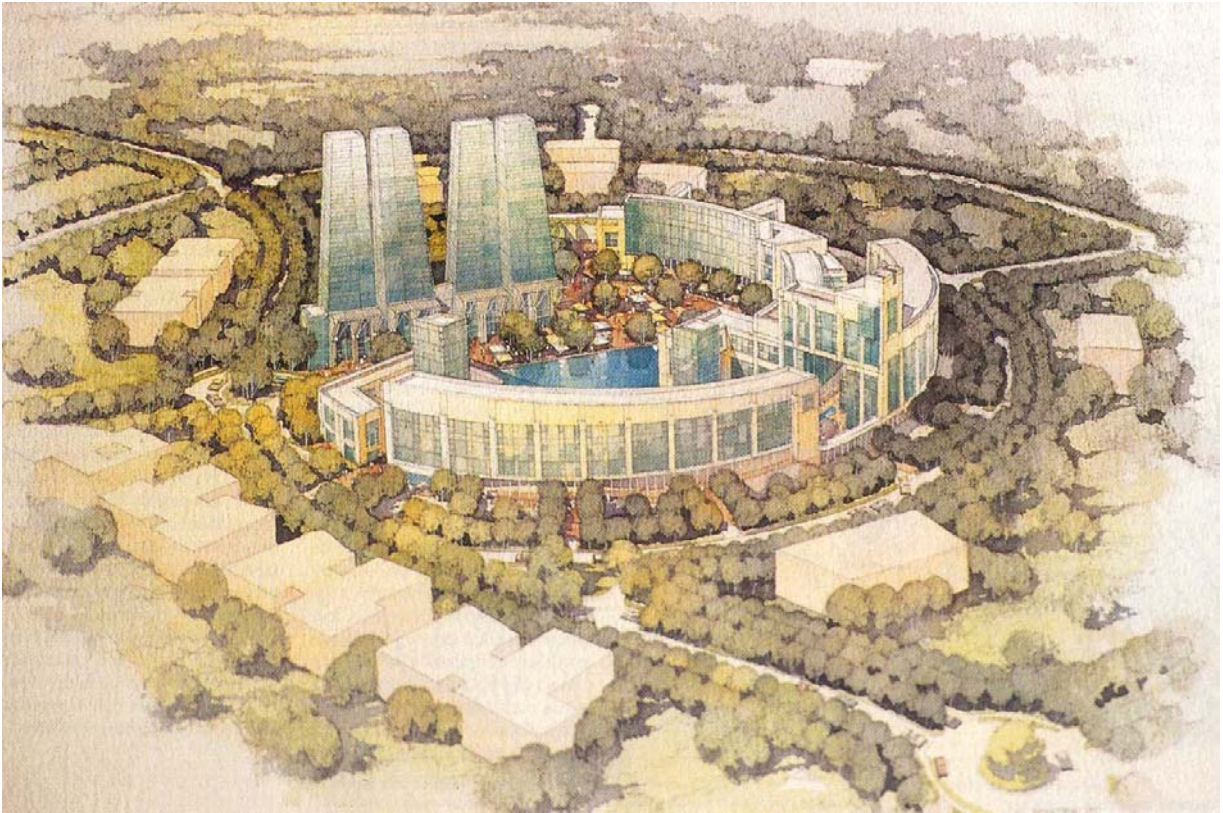


Fig. 5: Ciudad Empresarial. Andreu y Verdaguer Arqtos., 1997.

escasos y precisos lugares del planeta: al sur de Alemania, al oeste de Estados Unidos y en algún lugar de Japón. Al resto de los parques tecnológicos le falta su condición esencial: una tecnología que desarrollar.

En nuestro caso, una de las ciudades adyacentes promovidas por el desarrollo económico es la *Ciudad Empresarial*. Emplazada en el extrarradio norte de la ciudad, junto a las estribaciones de los cerros que cierran la ciudad de Santiago, se nos presenta como una geometría ensimismada, volcada hacia una propia centralidad. Pero no define aspectos fundamentales para una ciudad adyacente, tales como la geometría de articulación con la gran ciudad y las configuraciones de los futuros crecimientos de ambas entidades urbanas. De lo contrario, no pasaría de ser un simple condominio de sedes empresariales, abierto entre las 9 y las 20 hrs. Sin dejar de reconocer el atractivo que despierta, esta propuesta manifiesta aspectos que, analizados desde el punto de vista puramente urbanístico, pueden restar la potencialidad que por su escala y contenidos debería observar la misma.

Una de las características en las cuales debe fundarse una ciudad adyacente, es el lenguaje arquitectónico de la escala urbana. Es una ciudad y no un simple loteo o parcelación. Por ello, la misma vitalidad arquitectónica que expresan aisladamente cada uno de los contenedores empresariales, se transforma en debilidad cuando desplazamos nuestra mirada hacia la escala territorial. En tal caso, el espacio público en cuanto vacío estructurante debe ser resuelto como una espacialidad arquitectónica. El gran drama de la ciudad moderna es la no resolución morfológica de los códigos de articulación entre las diferentes piezas o sectores constituyentes. Cada vez que el arquitecto urbanista actúa, el territorio se repliega y forma nuevos

pliegues que se yuxtaponen sobre los pliegues geológicos. Estos *repliegues de la materia*, a la manera como los razona Gilles Deleuze, generan rupturas, quiebres, sobreposiciones, etc., que el urbanismo debe resolver. Repliegues de la materia que también es posible encontrar en el espacio arquitectónico.

6. Repliegues de la Materia

El rasgo del Barroco es el pliegue que va hasta el infinito. (G. Deleuze, 1988)

No es ningún atrevimiento señalar que después del neoclasicismo de los años ochenta, hoy nos encontramos en algo parecido a un tiempo y a un hacer barrocos. La idea de espacio como ente continuo de Aristóteles, como una ecuación ramificada de Descartes, como dimensión relativa de Einstein, ha devenido por obra de la revolución informática en un ente discontinuo. Hoy, la capacidad tecnológica del habitante permite configurar virtualmente un espacio cuyas partes se emplazan en diferentes lugares. Así, a la mañana desayunamos leyendo el periódico *Le Monde* de París, al mediodía marido y mujer asisten a una clase virtual sobre F. LI. Wright, que imparte la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Miami. El sopor de la tarde nos encuentra redactando la columna semanal que será publicada por periódicos de Europa, Africa y Sudamérica. De vez en cuando, también nos aventuramos por *autopistas de la información* que nos llevan a ninguna parte. A partir de ello, ya no necesitamos desplazarnos físicamente por la ciudad tradicional para cumplir con las obligaciones laborales y las necesidades sociales. Hoy, la ciudad comienza a moverse en nuestro rededor. El espacio ya no es una dimensión física abarcable con los sentidos. Hoyes un ámbito virtual, una atmósfera que nos avecina a personas que se encuentran situadas a miles de *bites* de distancia.

Vivir en medio de la naturaleza ha sido un anhelo persistente a lo largo de la historia de la humanidad. Anhelo que tampoco es ajeno a la urbanística del siglo XX. Al respecto, el omnipresente Le Corbusier fue un importante divulgador de la propuesta de *ciudad verde*, inserta en medio de la naturaleza. En el caso chileno, el ciudadano hace ya bastante rato que comenzó a valorar la idea de naturaleza como constituyente de habitabilidad. No en vano, casa propia en chileno se traduce como un chalet de *material sólido*, con jardín delantero y patio trasero.

El Plan Director de Curauma, constituye una alternativa al tradicional modelo de crecimiento que presenta Valparaíso, siempre tan dependiente del borde marítimo y de los valles transversales. En sí, la propuesta reúne todos los ingredientes previstos para ser un proyecto urbano: primero, se ajusta a las determinaciones del instrumento regulador intercomunal; posteriormente, define la morfología del trazado de la nueva ciudad, en directa relación con la morfología del medio natural; y para terminar, desarrolla arquitectónicamente los contenedores habitables de la misma. Una ciudad se juega en los códigos de relación de sus diferentes partes. A mayor claridad espacial de estos códigos, mayor será la integración de estas piezas funcionales. Curauma nos propone una traza particular para cada parte funcional de la ciudad, sin establecer el diseño de los elementos articuladores entre estas piezas urbanas, atentando en contra de su consolidación urbanística. Además, echamos en falta un eje que se constituya en el gran relacionador interior.

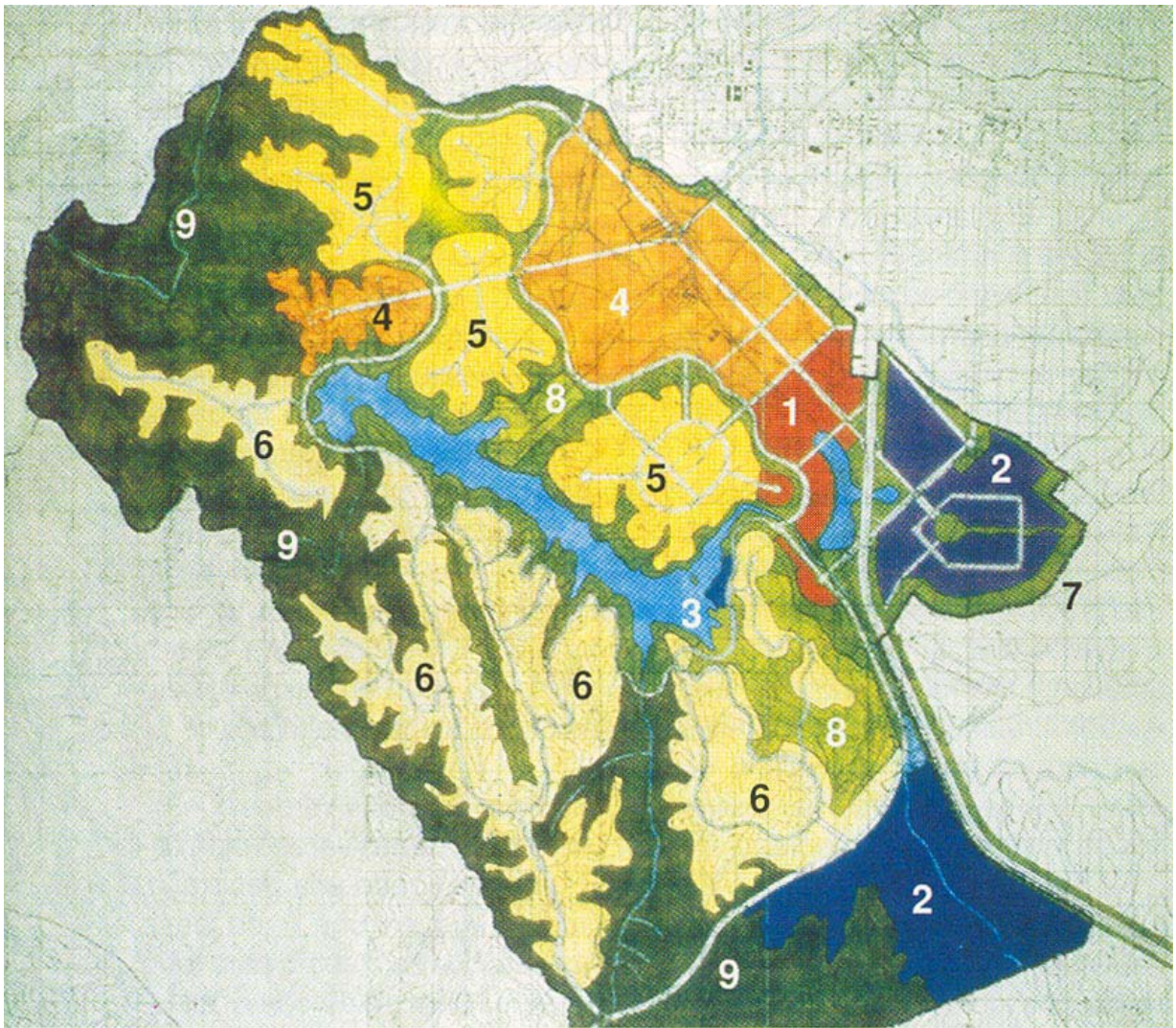


Fig. 6: Plan Maestro de usos del suelo de Curauma. Urbe Arqtos. Ltda., 1990.

7. Cartografías del Agua

Entonces: Buenos Aires, pura creación humana, pura creación del espíritu, block inmenso, elevado por el hombre, en el agua del río...(Le Corbusier, 1929).

Desde siempre el agua ha sido un elemento necesario para la constitución de núcleos habitados. La historia de la humanidad y la misma historia del urbanismo se encuentran repletas de casos en donde el río articula el ordenamiento, el desarrollo y la renovación de la ciudad. Tal vez, el caso paradigmático de esta articulación lo manifieste el río Sena. A lo largo de la historia urbana de París, el río -no menos terroso que cualquier torrente chileno- ha estado al menos vinculado a tres momentos capitales de la ciudad: en el París de Mansart, durante el reinado de Luis XIV; en el París de Haussmann, durante el reinado de Napoleón III; y, cómo no, en el París de Mitterrand, durante el reinado de Mitterrand, ya en tiempos más cercanos a nosotros. El Sena es el río urbano por excelencia. Aunque aguas abajo, cerca de Poissy, vuelva a vestirse de la calma humilde propia de los ríos de pueblo.

También, el agua ha estado presente en la renovación del discurso urbanístico del



Fig. 7: Planta de remodelación del proyecto de recuperación Ribera Norte del Bío Bío. Minvu.

siglo XX. El año 1938, Le Corbusier redacta el Plan Director de Buenos Aires. Basado en impresiones que le deja la ciudad durante el viaje de 1929, algunas de ellas recogidas en la cita que abre este apartado, su propuesta de abrir la ciudad al río de La Plata ha cruzado el tiempo y los muchos planes de ordenación, redactados con posterioridad. La remodelación del sector de Puerto Madero, acometida en los años noventa, ha permitido abrir la ciudad al río, y éste, a su vez, se ha transformado en un elemento articulador del interesante proceso de reordenamiento que experimenta la capital argentina.

Ante el crecimiento expansivo que exhibe el Buenos Aires de inicios del siglo XX, manifestado a través de la multiplicación de la cuadrícula hacia tierra adentro, Le Corbusier propone modificar su dirección volcando la ciudad hacia el río. Por aquellos años, ésta había dado la espalda al río la Plata, escondiéndolo detrás de una muralla de grandes bodegas e instalaciones portuarias. Para ver el río había que desplazarse fuera de la ciudad. El único río que recordamos haber visto en nuestra niñez bonaerense era el Riachuelo, en pleno barrio de La Boca (en la mitología urbana, la desembocadura del río es boca de mar y boca de tierra). Pero este pequeño río se encontraba cubierto de barcazas, manchas de petróleo y desperdicios. El otro río, tan grande como el mar, se encontraba demasiado lejos para aventurarse a su búsqueda.

Abrir la ciudad hacia el río Bio-Bio también se transforma en el objetivo principal del *Proyecto Ribera Norte del Bio-Bio*. Orillar el agua ha consumido buena parte de la historia urbana de Concepción, desde los lejanos días en que se emplazaba frente al mar. Más pudieron los maremotos que el propio deseo de orillar la mar. A cambio de ello, este proyecto propone configurar el *riverfront* de la ciudad de Concepción. Importantes arquitectos urbanistas han sabido madurar, a partir de la resolución morfológica del borde líquido: D.H.Burnham, en Chicago; WB.Griffin, en Canberra; y DA Agache, en Río de Janeiro. En tiempos más recientes, debemos mencionar a R. Roger, en Londres, y O.Bohigas, en Río de Janeiro. Tal como en la ciudad de Concepción, estas actuaciones se han emplazado en terrenos vacantes, anegadizos o en superficies ocupadas por instalaciones ferroviarias y portuarias.

Resulta de interés mencionar el reconocimiento que realiza este proyecto de las diferentes zonas ya construidas de la ciudad y la resolución morfológica del tejido de los espacios vacantes interiores, ocupados hoy por la estación ferroviaria, que amalgaman estas zonas ya consolidadas. Ahora bien, no queda claro el rol urbanístico que asume el ordenamiento de la franja adyacente al río, que a lo sumo debería haber sido resuelta con una morfolología del tejido similar a la cuadrícula ortogonal tradicional, reduciendo los nuevos trazados a los suelos propiamente ferroviarios.

¿Dónde está el urbanismo?

Está junto al agua, en la tierra, sobre el fuego, en el aire y en todo lugar...

JONAS FIGUEROA

PUBLICADO ORIGINALMENTE POR LA REVISTA CA Nº 92, SANTIAGO DE CHILE VERANO 1998.