

## EL SANTIAGO DE HOY Y DE MAÑANA

El Centro de Estudios Públicos editó recientemente su libro **“Santiago, dónde estamos y hacia dónde vamos”** en el cual aparecen reflexiones escritas por profesionales expertos en temas urbanísticos que expresan las mismas y exactas posiciones con respecto a la actual situación del Gran Santiago y las potencialidades para su desarrollo futuro.

Ellos, con sofisticados cálculos matemáticos, llegan a la conclusión de que Santiago no es demasiado grande . Que su crecimiento no ha sido a costa del resto del país. Que no es efectivo que su excesiva expansión ha ido absorbiendo población y le ha ido restando vigor al resto del territorio y que todas esas suposiciones, si fuesen ciertas, no serían razones para culparlo de la contaminación; de las tremendas cantidades de basuras; de la congestión y segregación que sufrimos los santiaguinos.

No dudo al pensar que los argumentos expresados en el libro que comento son contradictorios con lo que son los sueños de la mayoría de los ciudadanos de cualquier ciudad de Chile y de otras muchas partes del mundo, que viven en ciudades pequeñas, con barrios bien arraigados al suelo, a la cultura, a la modernidad y las tradiciones que los pueblos han ido inventando y desarrollando a través de sus respectivas historias. (En toda Europa hay ejemplos)

Pienso, igual que esos ciudadanos, que Santiago es demasiado e innecesariamente grande.

Es la Capital de Chile, y para ello no necesita concentrar todas las industrias y todo el comercio y todas las universidades y todas las entretenciones dentro de su territorio.

Pienso, también que su desmesurado crecimiento ha significado un serio atraso en el desarrollo del resto del país ya que las mejores energías se han vaciado sobre el Gran Santiago, dejando abandonada casi a su suerte, a una cantidad de pueblos y ciudades que corren de norte a sur y que debieran establecer y definir la unidad espiritual y geográfica del país.

Esas ciudades debieran surgir y crecer hasta límites previamente programados hasta alcanzar la mayor eficiencia en las operaciones ciudadanas, sin aceptar que factores como el automóvil sean los protagonistas en la dimensión de la ciudad, como lo sugieren los estudios que comento.

Así se podría lograr un desarrollo equilibrado, siempre que contasen con la confianza del poder central y los recursos para que la calidad de la infraestructura y el equipamiento marchen anticipados o coordinados con la cantidad de habitantes por ingresar o nacer en a la respectiva ciudad.

La justificación de que es el capital privado y no el del Estado quien, a través de las concesiones, puede realizar obras como las autopistas bajo los ríos o penetrando los cerros hasta su destrucción, como vemos en el costado norte del San Cristóbal, es una falacia ya que el Estado, teniendo, a lo menos, un 20 % de la capacidad de los recursos que aportan los privados, puede, con

esos recursos, alentar hacia una mutua colaboración para que juntos, gobierno y privados, realicen aquellas obras que más interesan a todos los chilenos y no solamente a quienes viven al oriente de la ciudad.

Por otra parte, la pérdida de miles de hectáreas de riquísimos suelos, tal vez los mejores de Chile, significan una pérdida no solamente económica, sino la de imposibilitar la integración cultural de la vida urbana y la rural; de crear y desarrollar nuevos cultivos y de mejor calidad; de limpiar la atmósfera mediante el verde de los campos; de aprender a valernos por nosotros mismos para tener los alimentos que deseamos y necesitamos consumir.

. Estoy cierto de que hay serias razones para culpar al tamaño de la ciudad por el caos urbano que actualmente vivimos y que cada día se empeora al entorpecer las relaciones entre las personas creando largas filas de automóviles que, a estrellones, buscan llegar a un destino siempre lejano e inhóspito.

Sin embargo no es ese el argumento más importante para definir cual es la aspiración humana de vivir en un mundo que esté a la mano para aprehenderlo, gozarlo y percibir la amistad y la solidaridad como la fuente misma de la convivencia que es la más importante alternativa para conquistar la alegría de vivir.

No se vive para correr como disparado por un fusil, manejando el automóvil por las auto pistas urbanas, para caer a su salida en la ciudad atochada y paralizada.

Se vive para amar su lugar de vida donde nacieron y murieron los padres y han de vivir los hijos.

Se vive inserto en un barrio con áreas verdes, con la educación adecuada, con la cultura, la recreación y el trabajo en su correcta ubicación para tenerlo todo a la mano o próximo a ella. Con un sistema circulatorio a baja velocidad pero fluido compuesto de calles y avenidas continuas y bien trazadas que relacionen la totalidad del espacio disponible, sin bruscas interrupciones ni calles sin salida.

¿Es que no se puede pensar en una ciudad con su límite bien definido porque allí comienza el campo y con una capacidad para que cumpla su misión específica que se le asigna como principal vocación?

¿No es posible pensar que las industrias de pequeño y mediano tamaño se desarrollen a modo de parques industriales próximos a las zonas residenciales? Por cierto que las mega industrias no podrán establecerse en las áreas urbanas y sí a lo largo de las autopistas inter Provinciales o inter Regionales.

Pero hay cantidades de industrias no contaminantes que emplean mucho personal, que arquitectónicamente pueden integrarse armoniosamente al paisaje urbano, contribuyendo a enraizar a la gente al lugar de trabajo próximo a las áreas residenciales

Se puede pensar en un equipamiento cultural y educacional en cada pueblo o ciudad que entregue los mismos beneficios que en las mega ciudades.

Por eso, no creo que el crecimiento y desarrollo de las ciudades sea porque ellas son más eficientes a mayor tamaño. O que las economías de escala son mayores ya que los mercados de productos y servicios aumentan de tamaño, lo que permite bajar los costos.

Sin embargo creo, al igual que los expertos que escriben en el libro que comento, que las ciudades grandes ofrecen mejores empleos y servicios por tanto atraen a más personas a vivir en ellas.

Y es aquí donde expreso mi total disenso con respecto a las conclusiones a que llegan los expertos en urbanismo.

La atracción que provocan las grandes ciudades ante el mito del buen trabajo y las comodidades, es precisamente el factor que trae consigo el desequilibrio entre la cantidad de habitantes de una ciudad y la calidad de los servicios que puede ofrecer. Este hecho indesmentible echa por tierra, a mi juicio, los argumentos del estudio sobre el Santiago actual y su desarrollo futuro.

Fernando Castillo Velasco

Arquitecto.