

* una pasión común, nos hacemos susceptibles de sentimientos y de actos de los que somos incapaces cuando quedamos reducidos a nuestras propias y solas fuerzas." y "la densidad material como paríjete con la densidad moral, porque la verdadera libertad individual no existe en la supresión de toda reglamentación, sino que, por el contrario, es el producto de una reglamentación: la norma que manda a los individuos especializarse tiene por función la de asegurar la cohesión social, y sólo puede cumplirse en función porque tiene un carácter moral."

el proceso de expansión y especulación con el suelo, ello dejó preparado el camino legal para el advenimiento de la democracia. Tanto es así que después de seis años de gobierno democráticos no se le ha hecho ninguna modificación a esa política reajustada.

Sin embargo, no está claro si ello se debe a la prioridad asignada por los políticos a la cuestión urbana o simplemente debido a que ^{de esta política} los municipios ^{últimos de últimos} se apartan, ^{democráticamente} en lo que piensan el gobierno de la ^{democracia} ~~democracia~~.

Avanzando en ^{el} análisis de los cambios políticos ~~de~~ ~~programa~~ ~~de~~ ~~los~~ ~~últimos~~ ~~de~~ ~~los~~ ~~últimos~~ ocurridos con el advenimiento de la democracia el resultado es desalentador. En términos generales puede decirse que ninguno de los cambios ~~que~~ ~~eran~~ ~~de~~ ~~esperar~~ en las prácticas ~~de~~ ~~la~~ ~~gestión~~ ~~urbana~~ se han modificado. ^{La} ^{reproposición} ^{del} ^{los} ^{planes} ^y ^{programas} ~~de~~ ~~la~~ ~~descentralización~~ ~~participativa~~ ~~a~~ ~~nivel~~ ~~local~~, la ~~reproposición~~ ~~de~~ ~~los~~ ~~cargos~~ ~~de~~ ~~los~~ ~~gobiernos~~ ~~urbanos~~ en los municipios, la creación de ~~estructuras~~ ~~para~~ ~~controlar~~ ~~o~~ ~~recaptar~~ ~~la~~ ~~plurivalía~~ ~~y~~ ~~especulación~~ ~~en~~ ~~el~~ ~~suelo~~ ~~urbano~~, el ~~reconocimiento~~, ~~no~~ ~~solo~~ ~~de~~ ~~palabra~~ ~~sino~~ ~~de~~ ~~hecho~~, que hay áreas del servicio público que son ~~de~~ ~~interés~~ ~~intransferible~~ ~~del~~ ~~estado~~, por ejemplo el transporte, no ha ocurrido ninguna ~~parte~~ ~~de~~ ~~ello~~.

3. ~~La~~ ~~indefinita~~ ~~modernización~~.

Estamos ciertos que la gran dificultad que se experimenta en este campo del urbanismo se debe al no resuelto problema de "la modernidad modernización del estado". Para unos ello significa lisa y llanamente la privatización y por ende la jibarización del estado. Para otros la introducción de tecnologías de punta en la ^(una) ~~administración~~ ~~pública~~, con ~~la~~ ~~consecuente~~ ~~reducción~~ ~~de~~ ~~personal~~ ~~y~~ ~~desempleo~~. ^{paralelamente, la} ^{reducción} ~~de~~ ~~personal~~ ~~y~~ ~~desempleo~~. Y el ~~incremento~~ ~~de~~ ~~los~~ ~~costos~~.

Las que se pueden aplicar son

solamente
medidas

políticas

* (2) Si se observa bien en las numerosas propuestas por autoridades y técnicos por la guerra las únicas que no se nombran son las que no implican inversión de capital. El hacer cumplir los reglamentos del tránsito se ha vuelto algo imprescindible.

Recordemos que, como una reacción en cadena, los alcaldes fueron suprimiendo, por imposibles, el uso de la goma para retirar los autos mal estacionados (única medida que por lo demás desincentivaba dicha transgresión). El incorporar a la licitación de recorridos de la locomoción colectiva un número de cupos calculados en base a un diseño racional de los recorridos también ha sido ignorado.

En ^{ambos casos} este campo se requiere aplicar la racionalidad que preconizaba Weber y la moralidad que postulaba Burkheim.

Pero ello implica una concepción de ciudad que no se anime en la degradada ^{ella como} imagen del exclusivo campo ^{la ciudad inmigrada} para la especulación económica, ~~formando~~ sobre

como unas utopías que no se han realizado aún en ninguna parte del mundo. Este modo de pensar muestra nuestra inferioridad cultural al exigir que alguien haya realizado antes aquello que nosotros ^a no

esta vez ~~no~~ podríamos ser los primeros.

de pensar y actuar que el problema de la circulación
no se resuelve sino se administra. En este
campo tampoco se ve una reacción contra la economía
del demandante, todos aceptan que la capacidad real está
sub-utilizada, se calcula en un treinta por ciento
solo por su ^{en parte} uso como estacionamientos. Y ~~por~~ si
se calculara la pérdida de capacidad por el no
cumplimiento de los reglamentos del tránsito
(avanzar lentamente por la pista izquierda y
otras) y por un descuidado diseño de los omes
y de los perfiles (^{radios de las} curvas de giro, ^{inclinación} de los puentes
de muros en los espinos, pasos peatonales mal
ubicados, etc) se llegaría posiblemente al mismo
60% que en los cálculos energéticos. Sin embargo
se insiste en buscar las soluciones a través de inversiones
de alto costo de capital: redes de metro, sistemas computa-
rizados o autopistas segregadas (elevadas o hundidas). *(2)

Es un hecho que ^{victimizando} ~~los~~ ^{trabajo} ~~gobiernos~~ ^{de} ~~la~~ ^{re} ~~concentración~~ ^{se} ~~han~~
asumido que la única manera de resolver los problemas
urbanos es dejarlos en manos de los privados, ellos tienen el
capital y es preciso dejar que este haga las utilidades que
requiera para que se interese ^{por} ~~en~~ invertir en esta área. Lo
que no se mide, es que habrá sectores en los cuales la renta-
bilidad no ^{será} ~~es~~ capturable por el privado y que ~~como~~
estos mismos autores economistas lo han denominado ~~la~~
rentabilidad ~~de~~ social y ~~que~~ ^{monaliza} ~~no~~ ~~le~~ ~~interesa~~ el privado.

4. La ausencia del Plan.

Como lo dijimos al comienzo es de la esencia del vivir
urbanamente el tener un plan o si se quiere un
proyecto común, para ello se eligen las autoridades,
^{Estos} ~~los~~ ^{que} ~~deben~~ ^{ser} ~~los~~ ^{autores} ~~de~~ ^{este} ~~plan~~ ^{en} ~~virtud~~ ^{del} ~~cual~~

fueron elegidas, sea porque lo motivaron, sea porque se suponen capaces de generarlo.

Una suma de proyectos, no es un plan. Un plan tiene una figura en la cual todas las partes adquieren coherencia. Por ejemplo decir que se harán tales o cuales vías y tales o cuales líneas de Metro, no puede decir que se tenga un plan de transporte a menos que ellas surjan de un análisis y diagnóstico de las necesidades, ~~de~~ de una coherencia con los objetivos y de una viabilidad técnica y económica. Ya lo demostró la línea 2 del Metro ^{cujo} ~~que se diseñó~~ trazado la ^{necesariamente} hecho ^{fatalmente} no rentable, obviamente ella se salió del plan y fue una operación meramente estratégica, como creemos que lo será la línea 5. ^{Por otra parte,} Queremos evitar los viajes de los escolares a través de la ciudad no se logrará sólo con tener colegios buenos cerca de sus hogares, ni es que dichos colegios no están ~~a la altura de sus~~ al alcance de sus posibilidades económicas. En todos los países que tienen educación ~~sub~~ gratuita o subvencionada por el estado el que la usa debe hacerlo dentro de su territorio, ello implica un plan de localización y dimensionamiento de los locales escolares y no sólo la ~~inequívoca~~ ^{inequívoca} ~~de su~~ ^{de su} descentralización. ^{Ello vale para todos} Al correr de estas líneas se habrá comprendido ^(y todos los planes) ~~que~~ los planes que hemos usado como ejemplo ^{requieren de} participación y consenso. ^{por ejemplo} Participación de todas las comunas afectadas involucradas por el plan de transporte y consenso de la comunidad de familias ^{involucradas} sujetos del plan educacional.

5. ~~Transparencia~~ Transparencia de las Normas y Sanciones equivalentes.

Las normas que hacen viable un plan ^{entonces} en el cual necesariamente estarán involucrados los ciudadanos

son imposibles cumplirlas; aún más, quien aceptara cumplirlas
correría el riesgo de verse involucrado en un accidente.

Como ejemplo podemos citar ~~algunas~~ algunas velocidades
máximas de 40 km. por hora ^{firmes} en ^{tramos} algunos caminos, lo
que de ser respetadas sorprenderían al conductor que
viene detrás generando probablemente un accidente.

Esta velocidad equivale hoy día a una detención ^{con los actuales dispositivos de vías y capaci-}
en medio de la carretera. ^{dad de}
^{los vehículos}

6. Separación de los poderes, esencia de la democracia.

Es sabido que una de las bases del gobierno democrático es
la separación de los poderes. Quien genera la norma (el poder
legislativo) debe ser otro que quien juzga su transgresión y
aplica las sanciones (el poder judicial). Esto no ocurre hoy
día en materia de urbanismo, el Asesor Urbanista ha sido
reducido a una autoridad técnica ^{no tiene el término} de los Planes Reguladores, ha sido
reducido a un funcionario ^{dependiente} del Director de Obras, quien
es el encargado de aplicar la norma. No es raro que quien
está sometido a la terminación y ejecución de ~~interpretar~~ aplicar
y sancionar una norma tenga a su vez la capacidad
de interpretarla en caso de discrepancias y de modificarla
en situaciones extremas. Esto se dijo ^{esto} que lo había comprendido
finalmente las autoridades y estaba en curso una restitución
de la autonomía de los Asesores Urbanistas, sin embargo una
reciente iniciativa legislativa, cuyo origen desconozco,
debe ratificar la Ley Orgánica Constitucional de Municipa-
lidades ^{creada por el Gobierno Militar} que ignora al Asesor Urbano dejándolo subordinado
al Director de Obras. Esta situación fue una de las primeras
observaciones que presentó el Colegio de Arquitectos a las mesas
a los gobiernos democráticos y hasta hoy no ~~ha~~ sido resuelta.

Hoy aún hoy día se ha colocado en el tapete de la
discusión la dependencia del Director de Obras y del Asesor
Urbanista. Las alternativas que se barajan aparentemente

por lo aparecido en la prensa, o ~~pero~~ si ello debe depender del Alcalde o ~~del~~ ^{del ministro ~~propiario~~ a través} de las Secretarías Regionales Ministeriales.

En todos los países desarrollados (podríamos decir modernos) los técnicos tienen una estabilidad e independencia respecto del poder político y sus cargos se llenan por concursos (evidentemente sus niveles de remuneración están a la altura de sus funciones y requisitos profesionales). Este debate de la dependencia es una nueva señal de la confusión reinante en materia de las ciudades.

7. Pérdida de la especificidad ^{de la arquitectura,} y subordinación a la economía.

Quizá la más grande amenaza para la urbanidad de nuestras ciudades se deba al desconocimiento de las materias e instrumentos propios del urbanismo ^{por los arquitectos} y a la ^{subordinación} ~~subordinación~~ ^{de los últimos} ~~de los arquitectos~~ ^{gestor} al poder económico. ^{por el público en general y aun} y desinformado ^{por algunos} ~~desinformado~~.

Es notorio el ataque reiterado de los arquitectos ^{que ejercen} profesionalmente en el campo del libre ejercicio ^{de} ~~de~~ ^{los} planes y normas urbanísticas.

Para no volver sobre la necesidad de un Plan Urbano regulador urbano que sea el referente de las acciones privadas en la perspectiva de los intereses superiores de la comunidad analizemos lo que ocurre con la norma de las viviendas.

Se vuelve demasiado seguido hablar de esta norma como algo absurdo y sin sentido, juzgándola más por ~~los~~ los casos que la violan que por su correcta interpretación.

Si analizamos su origen veremos que ella aparece en los trabajos de los grupos de arquitectos de la modernidad (CIAM). En el libro "Rationelle Wohnungsweisen", texto del 3er. Congreso Internacional de Arquitectura Moderna, Bruselas Noviembre de 1930 (redactado por V. Bourgeois, Van Heteren, R. Steiger y S. Giedion) podemos encontrar los primeros

Sistemático
análisis metodológico a través de parámetros comunes
para varios proyectos residenciales ejecutados por miembros
de arquitectos modernos en diversos países de Europa.

Allí aparecen el porcentaje de terreno destinado a ^{calle,} espacio
público (ríos y plazas), el espacio destinado a uso privado
el número de viviendas por hectárea y la densidad de
habitantes por hectárea y la superficie habitable por hectárea.

Además de ~~los planos~~ los planos de planta de los conjuntos
y de las unidades-plantas de las viviendas unifamiliares,
aparece un corte en el cual se consigna ~~una~~ una
rasante. En general esta rasante esta medida entre
el punto más alto ~~del~~ del edificio ubicado en el lado
del sol ^(sur en el hemisferio norte) y la base del edificio ubicado en el sentido
contrario (norte en el hemisferio sur). En algunos casos
se incluye la rasante medida desde el eje del espacio
abierto (ángulo que tiene a ser el doble que el anterior
y corresponde a nuestras rasantes). Si bien es cierto
estos ^{los mismos} ángulos fluctúan entre los 30 a los 40° grados
(para la rasante entre los dos cuerpos) la rasante al
eje de la calle aparece como 60° ^{simular} (igual a la ^{legalizada} adoptada
~~por nosotros, caso entre rasantes 60° y 70°~~)

Parece desde todo punto de vista evidente que las
rasantes han nacido del deseo de incorporar uno
de los bienes del urbanismo moderno (y que ha pasado
a ser su símbolo) el sol. Pero desde un comienzo se
entendió que la rasante determinaba el distanciamiento
que debían tener los edificios ^(entre sí) dependiendo de su altura.

Si en nuestra latitud calculáramos este distanciamiento
en dirección norte para garantizar ^{dos} horas
mínimo de soleamiento ^(que era la antigüedad aceptada) (en el solsticio de
invierno) tendríamos que el ángulo de la rasante
calculado al eje del espacio abierto ~~sería~~ debería

(ver copias 1) y aceptados por los tribunales.
ser de 54° ? Todas las interpretaciones realizadas
por los arquitectos, ~~que~~ ^{motivadas por los inversionistas} se aproximan al máximo
que permite la línea de edificación y luego se retrotraen
el edificio en pendiente ~~de~~ ^{siguiriendo} el ángulo de
la rasante, ^{Ello implica} es un cumplimiento literal ^{pero}
abusivo de la norma. Si se observa bien ^(copias 2) el irrover-
sista puede vender unos metros de planta, que volu-
métricamente no ha construido por lo cual su negocio,
además de ~~espirituales~~ ^{de} sacarle el jugo al terreno,
hace pingües ganancias al vender más metros cuadra-
dos que los realmente construidos. Sin duda cabe
la pregunta; tiene la culpa de esto la norma? En
nuestro país legalista (leguleyista) se diría que
la ~~redacción~~ redacción del texto legal lo permite y ~~la~~ ^{la} autoridad
responsable de velar por su correcta aplicación ^{sostendrá} ~~debe~~ que no
tiene facultad para oponerse a este supuesto abuso.

~~Las~~ Iniciativas inteligentes para salvaguardar el
espíritu de la ley en su aplicación práctica ha desarrollado
la Municipalidad de Providencia. En su plan regulador del
año 76 incorporó además de la norma de la rasante un
coeficiente de constructibilidad que se calculó ~~de~~ ^{de} concien-
tamente como inferior al volumen que cabe dentro de la
envolvente de líneas de edificación y rasantes. De esta manera
el arquitecto podrá definir la ubicación y la forma de su
volumen con un rango de holgura, aunque ~~sea~~ ^{fuere} pre-
sionado por el inversionista hasta alcanzar el volumen
máximo edificado. Sin embargo cuando se emprende el
ataque a las normas vigentes ^{habituamente} no se hacen los distingu-
os entre las distintas normativas existentes.

Otra muestra evidente de la pérdida de la urbanidad de nuestra arquitectura es el hecho generalizado de que en los expedientes presentados por los arquitectos, aun los más connotados, rara vez figuran los volúmenes edificados vecinos o colindantes con el medio que se pretende construir, signo evidente de que el "contexto" no ha sido considerado. Pero no solamente esto, que podría sostenerse que fue tomado en cuenta en los estudios previos pero que el expediente municipal no lo solicita, tampoco figuran los perfiles de las vías que enfrentan el predio que se construirá.

No se incluyen las calzadas, las veredas, los árboles, la orientación, etc. Y a menudo a última hora el proyectista está tratando de resolver serios problemas en el diseño del acceso vehicular que no fue previsto en los estudios preliminares. Pero esto no termina aquí, ^{la mayoría de los} ~~arquitectos~~ ^{arquitectos} ~~que~~ el terreno con sus árboles, jardines, rejas y otros elementos paisajísticos no forma parte del proyecto, así como no se para marcar los espacios de una estaciónamientos, el mínimo que exige la norma, ^{por copiar el terreno} ~~reservando~~ ^{reservando} el desarrollo de una vegetación que garantizaría la privacidad del inmueble, la permeabilidad del suelo, la no refracción del calor y unas vistas mínimamente arrojadas. La excusa permanente frente a este abandono del rol específico del arquitecto es que si la norma no lo exige, el inversionista no lo aceptará otorgará. Entonces cabe la pregunta ¿por qué el arquitecto combate las normas y no postula normas inteligentes que le faciliten su tarea.

Para cerrar nuestra recorrida crítica de a la desurbanización de nuestras ciudades venimos en el caso de los ^{nombrados} Conjuntos Armónicos ^{como se ha llevado a cabo} la degradación de una norma concebida con un objetivo y transformada en caballo de Troya ^{de} contra los Planes Reguladores. ^{a nivel internacional}

El origen de esta norma ^y ^{no} ^{lo} ^{confirma} ^{lo} ^{expresado} por el Premio Nacional de Arquitectura Jorge Huidobro, en una entrevista ^{de} a la prensa, ^{que} ^{permite} ^{destacar} ^{como} hitos urbanos ciertos edificios ^{de} públicos o relevantes, monumentos nacionales y otros. Posteriormente se ^{itino} que podía liberarse de cumplir con una norma que releva por la armonía de su barrio cuando ^{cuando se} un paño de terreno ^{era} lo suficientemente grande y estaba separado del entorno por vías importantes ^{de} de manera ^{de} ^{constituir} una unidad aparte. ^{que} ^{permitía} ^{innovar} ^{en} ^{la} ^{manera} ^{de} ^{ordenamiento} ^{urbano} ^{no} ^{se} Sin embargo en una ^{actividad} complaciente con las aptitudes de los gestores inmobiliarios las exigencias de tamaño y emplazamiento

han ido reduciendo cada día más de modo que hoy es posible hacer un Conjunto Armónico en cualquier zona de la ciudad en

ARQUITECTURA
IN URBANA

(inverte el orden de la argumentación) un terreno de no más de 2.500 m² (que equivale a la función de tres paños en muchos sectores de la ciudad), con

que se dirá que la capacidad de infraestructura vial y sanitaria debe estar garantizada. Al margen de lo ^{indiferente} ^{está} ^{que} ^{se} ^{totalará} las metodologías de los Estudios de Impacto Vial la transformación violenta de las características del entorno urbano ocurrirá implacablemente, pues de eso se trata, liberar al conjunto (que hoy día puede ser ^{solo} ^{un} ^{solo} edificio) de cumplir con las características de altura y agrupamiento del entorno, más aún el proyecto de modificación

afectando lo que

en tramitación en Contraloría pretenden sobrepasar una Admisión
de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, que el
Ministerio no tiene facultad para hacerlo, como es el
límite máximo de densidad. No cabe la menor
duda que el Ministerio que dice velar por el urba-
nismo está propiciando ~~los~~ edificios inusitados
pero "~~altamente~~^{que son} rentables" esbuciantemente
rentables. Los medios del Conjunto ^{mere} se comparan a valor
de ^{calidad} ~~norma~~ del Plan Regulador y se ^{comercian} ~~retroceden~~ ^{según la} a ~~valor~~
^{nueva calida} ~~de~~ la norma de conjunto Armónico, no hay donde perderse.