



Revista AUS

ISSN: 0718-204X

ausrevista@uach.cl

Universidad Austral de Chile
Chile

Rodríguez, Laura

JUAN MASTRANTONIO, ALGUNAS REFLEXIONES SOBRE LOS PRINCIPIOS DEL ORDEN DEL TERRITORIO, SU ESTADO ACTUAL Y LAS RESPONSABILIDADES DE LAS TÉCNICAS QUE SE OCUPAN DE ESE SABER

Revista AUS, núm. 14, 2013, pp. 35-38

Universidad Austral de Chile

Valdivia, Chile

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=281730944009>

- ▶ Cómo citar el artículo
- ▶ Número completo
- ▶ Más información del artículo
- ▶ Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

ENTREVISTA / INTERVIEW

JUAN MASTRANTONIO

Arquitecto, Universidad Católica de Valparaíso, Chile.
Académico, Universidad de Valparaíso, Chile.
jmastran@gmail.com

ALGUNAS REFLEXIONES SOBRE LOS PRINCIPIOS DEL ORDEN DEL TERRITORIO, SU ESTADO ACTUAL Y LAS RESPONSABILIDADES DE LAS TÉCNICAS QUE SE OCUPAN DE ESE SABER

SOME REFLECTIONS ABOUT THE ORDER PRINCIPLES IN THE TERRITORY, ITS CURRENT STATUS AND THE RESPON- SIBILITIES OF THE TECHNIQUES FROM THAT KNOWLEDGE THAT ARE USED

Dra. Laura Rodríguez.
Académica Universidad Austral de Chile, Chile.
lrodrigueztitulo@gmail.com



Presentación_

Juan Mastrantonio Freitas, Arquitecto, Director de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Andrés Bello, sede Viña del Mar. Ha sido profesor en las escuelas de arquitectura en las Universidades Católica de Valparaíso, Arcis, y de La Serena. Co fundador y presidente de movimientos ciudadanos como "Ciudadanos por Valparaíso" y "Comité de Defensa de Valparaíso". Presidente de la Delegación Regional (V región) del Colegio de Arquitectos. Premio Nacional y Regional de Conservación de Patrimonio. Director de varios proyectos de investigación y de instrumentos de regulación y gestión en el área del ordenamiento del territorio.

Abstract_

Juan Mastrantonio Freitas, Architect, Director of the Architecture School of Universidad Andrés Bello, Viña del Mar. He has been a professor in the schools of architecture of Universidad Católica de Valparaíso, Arcis, and Universidad de La Serena. Cofounder and president of citizen movements like "Ciudadanos por Valparaíso" (Citizens for Valparaíso) and "Comité de Defensa de Valparaíso" (Committee for the Protection of Valparaíso). President of the Regional Delegation (Region V) of the Association of Architects. National and Regional Heritage Conservation Award Winner. Director of several research and management and regulatory instrument projects in the area of territorial management.

Háblenos respecto de la ciudad, ¿de qué trata el fenómeno de la urbanización?.

Las ciudades se instalaron allí donde la diversidad natural era la necesaria para sostener su población. Se instalaron con un primer tipo de cercanía, hacia adentro, una cercanía física expresada en el trazado de sus espacios públicos, en la distribución de sus equipamientos y en la definición de sus límites. Esta cercanía nace de la necesidad de los hombres por comunicarse el conocimiento que va generando y guardando el lenguaje.

Una ciudad es una manifestación espacial densa, nacida de una forma social de las mutuas prestaciones de servicio que sus habitantes se prestan unos a otros. Espacialmente, esos servicios se van constituyendo en el cuerpo de equipamientos de cada ciudad, los que son, a su vez, las fuentes del trabajo propiamente urbano. El acto de habitar la ciudad es el encuentro y su forma es la traza de su cercanía, para que luzcan y se eficienten los diversos intercambios de servicios. De eso se trata una ciudad: de la constante construcción de una cercanía a los servicios que los hombres se intercambian.

Este cuerpo de servicios son el fruto de las técnicas que va destilando el conocimiento especializado relacionado con la salud, las ingenierías, los diseños, la economía, la administración, la educación, el comercio, las artes y todas las demás. Es el conocimiento el que abunda y provoca ese acercamiento y se vuelve fundamento inmaterial de la ciudad material, la que debe ir en la búsqueda de las fórmulas de trazados y normas ordenadoras más eficientes para su edificación. No deja de sorprender que la construcción misma de la ciudad sea uno de los grupos de servicios más encadenante.



Imagen 1_ Evento público en la Plaza de Armas en Santiago de Chile, Chile (fuente: Elisa Cordero).

Al parecer, el aspecto de la cercanía tiene mucha importancia para la conformación de una ciudad, ¿cómo se entiende esto desde una perspectiva más amplia?

Nuestros antepasados urbanistas, los utopistas, deseaban e imaginaban ciudades en las que esas relaciones sociales se dieran en su mayor esplendor, construidas con figuras geométricas y literarias. Nuestros antecesores sin lugar, y sin lugar a dudas, imaginaban esas relaciones humanas en un campo de relaciones geométricas simples. Los trazados utópicos tenían algo en común: el ser un signo de las relaciones humanas.

Otro tipo de cercanía con la que se instalan las ciudades es hacia su afuera, hacia los recursos naturales, como el agua, las energías, el suelo fértil y sus yacimientos. Es en el campo de la ciudad, donde se encuentran, se cultivan y se extraen los recursos naturales. Otra cercanía hacia afuera es hacia las ciudades vecinas. Al racimo de ciudades que construye sus cercanías las comprendemos como un sistema. Un sistema de ciudades es tal, mientras cada una de ellas reconozca y desarrolle su rol en el racimo, aportando al conjunto algo de lo propio y recibiendo del mismo algo de lo que carece.

Las infraestructuras viales aportan la conectividad para ordenar esas cercanías; tanto las urbanas como las interurbanas, desde los pasajes del barrio a las autopistas de la nación. En este sistema de unidades y trama, lo importante es modelar, identificando, comprendiendo y construyendo el sistema territorial, a fin de definir, en cada momento, su propia escala.

Esta misma configuración sucede a todas las escalas, desde el barrio al país: las universidades, los vertederos, el parlamento, los quioscos y el almacén se instalan según su propia escala. Este conjunto escalar se asemeja a los fractales, en el sentido que, a cualquier escala, ocurre la misma configuración. El urbanista debe entender y cuidar lo escalar, porque a cualquier escala el territorio está a escala local.

Desde esta perspectiva, la cercanía se hace más evidente en la ciudad industrial, ¿cómo se produce este diálogo?

La primera de las grandes malformaciones de la ciudad fue provocada por la intromisión de la industria. No es lo propio de la ciudad una actividad meramente productiva. Esa gran revolución, que amaneció como una redención del trabajo, prometía también una enorme eficiencia en la producción de las cosas, un menor consumo de energía para satisfacer las necesidades de cosas que inventaban y construían el entorno de la habitación humana, pero ocurrió lo contrario. No puede defenderse el hecho de que la industria optimiza la producción artesanal, si no evaluamos las múltiples consecuencias negativas que la ciudad contrae con su intromisión. La industria desplaza la compleja organización social que construye la producción artesanal, la que, por su naturaleza, se hace parte de la formación, educación y economía de los grupos de personas que participan en la búsqueda de insumos para la elaboración y distribución de los diversos productos que elaboran.

El urbanismo, entonces, habría venido a solucionar este problema, ¿cómo se tradujo eso en la práctica?

El urbanismo, como ciencia y técnica, nace cuando las ciudades empiezan a enfermar con esta intrusión. Los primeros urbanistas fueron sólo asociaciones de arquitectos preocupados por la higiene urbana. La conciencia que generó la necesidad de estudiar las ciudades para bien desarrollarlas sobreviene con la aparición de los problemas generados por las ciudades como tales. Una necesidad tardía. Los conocimientos al respecto son recientes y, por lo mismo, elementales. Hoy son varios los oficios que miran las ciudades como objetos suyos, a los que se suman los movimientos de habitantes preocupados por la destrucción y deformación de sus paisajes.



Imagen 2_Vista de una autopista urbana en Santiago de Chile, con metro (fuente: http://www.flickr.com/photos/lugar_citadino/6195865634/).

Al igual que los sindicatos de personas que reclaman el derecho a participar de los beneficios de su trabajo, los habitantes de hoy han venido exigiendo el derecho a decidir sobre el desarrollo de sus propias ciudades.

Si no es propio de la ciudad la actividad industrial, tampoco es propio de las ciudades la aparición de las súper o mega concentraciones de servicios comerciales, como las actuales grandes tiendas, supermercados y malls; lugares donde nosotros mismos nos atendemos y cancelamos ante personas que llevan un nombre colgado en el pecho porque no las conocemos ni alcanzaremos a conocer.

El espacio social de todas las antiguas formas del mercado ha sido reemplazado por espacios privados, los que, remedando al espacio público abierto, son cerrados y climatizados. El espacio urbano se vuelve anónimo. El mercado ha sido mediado. Esta intermediación es un fenómeno invisible, o meta fenómeno de ruptura de las relaciones entre las personas en la ciudad.

Esta mega intermediación sobre una mega demanda de accesibilidad desde lejanías impropias. Los mega mercados nacen como una serie de grandes polos para suplir sólo necesidades específicos.

Polos segregantes, en nada comparables a los centros fundacionales convocantes, construidos con la visión de dar inicio equilibrado a las ciudades donde se instalaron los servicios públicos, religiosos, de esparcimiento y comerciales. Hoy construimos autopistas intra urbanas, lo que es una muestra de que la ciudad quiere remediar una carencia de cercanía, sin atender a la distribución de sus equipamientos.

La falta de atención a la debida escalaridad afecta al territorio de mayor manera, siempre desarticula y desmiembra lo local.

El mismo error, el estar fuera de escala territorial, han tenido los equivocados emplazamientos de las grandes centrales energéticas o de infraestructuras sanitarias y otras. Los trazados de los primeros ferrocarriles abrieron el territorio, integrándolo, construyendo así un cuerpo coherente de asentamientos. Las grandes autopistas que hemos construido desde los años 70 sólo se han propuesto acercar polos lejanos. Varias localidades han quedado fragmentadas por las rutas nacionales, inter regionales o inter urbanas como Talca, Casablanca o Quilpué. Para qué hablar de la conurbada Región Metropolitana, que las sufre todas. No se advierte el que los problemas de accesibilidad no son solamente viales.

También desde algún tiempo la ciudad ha sido presa también de un nuevo tipo de desorganización: la venta de activos urbanos provenientes de su orden. Se venden las ventajas locacionales asociadas a los edificios. Las inversiones inmobiliarias tienen mayores rentabilidades, incorporando al costo material el intangible de la ventaja locacional. Este plus es un bien común. Se trata del orden urbano, el que es propiedad de todos los habitantes. La aparición de los movimientos ciudadanos se explica por la falta, por parte de la administración pública, de esta atención al bien común.



3



4



Imagen 3_ Parque construido sobre una autopista urbana, Düsseldorf, Alemania (fuente: Elisa Cordero).
Imagen 4_ Zona degradada de la ciudad, el automóvil se toma la vereda, Iquique, Chile (fuente: Elisa Cordero).

Imagen 5_ Pequeño barrio a escala humana que pierde su calidad por la invasión del automóvil, Iquique, Chile (fuente: Elisa Cordero).

De acuerdo a usted, ¿cómo debemos repensar el desarrollo urbano futuro?

Debemos volver a mirar el territorio posible, con su debida conectividad y su apropiada cercanía. Una planificación del territorio debe cuidar el total del territorio. Las grandes obras de infraestructura, tanto como las de mayor, media y menores escalas, deben semejar el líquido intercelular, el que siempre tiene distinta composición según los lugares que sirve. También la planificación urbano territorial tiene el desafío de anticiparse a las necesidades del crecimiento. La planificación de las grandes y las menores infraestructuras, intra e interurbanas, cumplen aquí un rol fundamental, puesto que no sólo guían, sino también, inducen el desarrollo del territorio, porque deben ir descubriendo y construyendo el cuerpo de cada momento.

Una planificación dirigida al diseño de una ciudad donde luzca una diversidad distribuida, con una inteligente y elegante jerarquía, da como resultado una mayor y más grande accesibilidad a los servicios. Según la topografía, la topografía y las costumbres de cada ciudad, habrá siempre un diseño con la mínima y suficiente vialidad para la adecuada cercanía. La ciudad se planifica para lograr, de la manera más eficiente y propia, este principio original de la ciudad, el de ser el resultado de algo propio de lo humano, el ser la manifestación económica, geométrica y física de las relaciones de servicio entre los habitantes. El trazado y la gestión de los caminos para que fluyan las energías necesarias para la construcción de los horizontes deseados, forma parte de la planificación.

El territorio y, en particular, las ciudades, esos objetos en permanente cambio, semejantes a cuerpos vivos, necesitan de todos los saberes que las mismas ciudades producen. Si la ciudad es un sistema humano, tenemos que reconocer que en esa organización el conocimiento que se produce en ella se constituye en la enzima que vigila su organización óptima e intercede para que eso suceda, pero también dicho conocimiento se malversa para provocar lo opuesto, cuando se utiliza con fines financiero especulativos.

Una organización urbano territorial que avance hacia su perfección debe encaminarse a aquella que le permite desarrollarse con un consumo cada vez menor de energía.

Recién en 1987, cuando aparece el Informe Brundtland, la sostenibilidad se impone como un nuevo paradigma que le propone un sentido a la producción de conocimiento, mayormente para las ciencias relacionadas con la organización del territorio. Se trata de la instalación de un principio en medio de las ciencias humanistas que incluye a las demás, en medio de las ciencias que concurren en el territorio. Un principio que ninguna tendencia del conocimiento puede rechazar.

La noción o el principio de sostenibilidad está más allá de las utopías, ideologías o políticas. La disminución de la entropía en el sistema territorial es una necesidad transversal que requiere administrarse, de modo que el sistema de producción de libre mercado no destruya los futuros recursos de explotación, lo que pide acordar una explotación sostenible.

La noción de sostenibilidad se instala en la sociedad como un deber ser. No habla de los métodos o técnicas para avanzar en ese sentido, sólo se trata de que las técnicas que construyen el territorio sean traspasadas por esta ética. Y que también traspasen a los cuerpos políticos.

Las nociiones básicas antes expuestas piden ser consideradas por todos como principios de ordenamiento del territorio, los que pueden resumirse en lo siguiente:

1. Procurar la cercanía: una inteligencia para la cercanía es la distribución democrática de los equipamientos.
2. Procurar la debida escala en la humanización del territorio.
3. Entender que el orden existente es un activo.
4. El territorio debe administrarse de modo que cualquier inversión, pública o privada, abunde y no deprende el orden existente. *aus*