

Periferia e infraestructura en el paradero 14¹

ARQ
62

La noción de infraestructura como matriz de desarrollo urbano abre otra entrada al problema de la planificación. La implementación de ciertas infraestructuras puede entregar más información a los desarrollos futuros (y de paso ser más determinante) que algunas ordenanzas o subsidios; los cambios en las periferias de nuestras ciudades dan cuenta de este fenómeno. La idea de infraestructura parecería ligada de manera explícita a la de plusvalía, desarrollo inmobiliario, valor agregado y expansión urbana.

Palabras clave: Urbanismo, desarrollo urbano, periferia, La Florida, planificación, espacio público.

Infrastructure as the matrix for urban development is a concept that offers a different point of entry to the planning issue. Implementing some types of infrastructure can offer more information for future development, and have more impact on it, than some regulations or subsidies, as the changes at the edges of our cities show. The idea of infrastructure can be explicitly related to surplus value, real estate development, value added and urban expansion.

Key words: Town planning, urban design, urban development, periphery, La Florida, planning, public space.

La influencia y peso de las infraestructuras urbanas en los desarrollos morfológicos y funcionales de la ciudad son de las variables menos atendidas arquitectónicamente: son proyectos prácticamente impenetrables para la arquitectura, siendo a la vez imprescindibles en la forma de un territorio urbanizado. La infraestructura de una ciudad juega un papel cada vez más protagonista en sus desarrollos, llegando muchas veces a ser el único modo para intervenir en ella. En la actualidad –dada la complejidad del fenómeno urbano– se ha reducido incluso a ser una de las pocas herramientas para operar en el tejido de la ciudad.

De hecho, las áreas periféricas de Santiago son ciudades en diversas etapas de desarrollo: en ellas coexiste periferia e infraestructura, sujetas a un mismo escenario de explosiva expansión.

Las operaciones de proyectos de infraestructura urbana han sido las alternativas de configuración para el lugar. Los elementos de la infraestructura han interpretado un estado de la ciudad de la periferia, y en esta línea la infraestructura urbana deja de ser entendida solamente en su condición meramente utilitaria, para colocarse como valor agregado del territorio. Han sido la *matriz de desarrollo* que constituye la *otra centralidad* de nuestra ciudad indiana.

Este contrapunto entre centralidad y periferia es evidente pero no obvio en el paradero 14 de la Av. Vicuña Mackenna, antiguo cruce de caminos de Bellavista y paradero del tren a Puente Alto –hoy estación de la Línea 5 del Metro–. La relevancia de este caso es estructural, al colocar en relieve la idea de forma de la ciudad desde las variables y las constantes de sus infraestructuras urbanas como constituyentes de las expectativas tipológicas de futuros desarrollos peri-urbanos en Santiago. Supuestamente, proporciona una suerte de información genética sobre su pasado urbano e incluso sobre los potenciales de desarrollo.

La dimensión urbana de las infraestructuras

Desde las primeras intervenciones estructurales en Santiago emprendidas por Benjamín Vicuña Mackenna hasta la idea de Brunner por adoptar una “*dirección adecuada conforme a un plan prefijado*”, se hace evidente que la noción de dimensión urbana a ser edificada es un objetivo de largo plazo (Brunner, 1932). Así, las configuraciones propuestas por Brunner también estaban ligadas a esa dimensión urbana en diferentes coordenadas de tiempo, apareciendo ligadas unitariamente sólo a través de un cuerpo teórico que las contiene².

En 1929 y durante su estadía en Santiago, Karl Brunner define lo que es *Urbanismo Moderno*

¹ Este artículo se basa en la tesis de master *Periferia e infraestructura: Una imaginación crítica de las infraestructuras en la periferia del paradero 14*. Se intentó colocar en la retina un problema relevante, sacándolo de la habitualidad y certeza en que se encuentra. Describir el territorio desde las infraestructuras subyacentes en la ciudad permite dar cuenta de sus estructuras, formas y funciones en el cambiante contexto urbano. Esta tesis intenta una aproximación espacial a la problemática técnica de la periferia de la ciudad actual; no se trata de detenerse en la explicación de los fenómenos urbanos y sus consecuencias arquitectónicas, sino de hacerlos inteligibles.

² Brunner-Lehenstein, Karl; *ibidem*. La ciudad objeto se garantizaba y explicaba por el acento en la imagen por sobre el conocimiento detallado y minucioso de sus elementos constitutivos. En efecto, en esta primera generación de propuestas urbanas, el tema de la infraestructura (cuestión con la que se contaba) era en gran medida eludida.

³ Red de transporte vial de Santiago de 1974.

(Brunner, *ibidem*) demarcando claramente los dominios y roles del ciudadano con relación a la institución pública en una secuencia lineal; y separando definitivamente la ciudad moderna de su predecesora colonial y republicana.

“Lo que a mi juicio haría de Santiago una ciudad ‘non plus ultra’ en urbanismo, sería la construcción de una arteria norte-sur de bastante capacidad para que se haga con facilidad todo el enorme tráfico en ese sentido. Actualmente, la Alameda y otras calles de oriente a poniente son suficientes para contener el tráfico en una dirección, pero de norte a sur se siguen produciendo, a ciertas horas del día, graves congestiones que se irán haciendo cada vez mayores.

...Otra necesidad es la construcción de diagonales, que pongan en contacto rápido a las comunas con el centro de la ciudad” (Revista de Arquitectura N°8, 1996).

50 años después Juan Parrochia, en su rol de urbanizador, se refiere a una nueva estructuración del sistema vial en su libro *Santiago en el tercer cuarto del siglo XX* (Parrochia, 1979). La extensión y crecimiento de este sistema tuvo amplias consecuencias en el desarrollo de la ciudad, donde algunos *subcentros* o *centros estructurantes periféricos* se han hecho más gravitantes que otros. Aunque aún el Estado fuese el generador y ejecutor del plan, la atención pasó del objeto construido en la ciudad a la infraestructura urbana.

Pero la relación entre esa noción de *dimensión urbana* y la de infraestructura no es obvia ni inmediata. El salto del plan³ de Parrochia tiene múltiples diversificaciones. No sólo se ha transitado de lo simple a lo complejo, sino que el debate de la ciudad se ha trasladado desde las categorías de ciudad objeto a la de ciudad concepto (Parcerisa, 1996). La idea de ciudad evoluciona desde una lógica mono-nuclear a una poli-nuclear.

En consecuencia, el espacio público no será uno y homogéneo, sino una sumatoria de varios espacios servidos por las interconectadas infraestructuras de las ciudades. Es de reconocer entonces la diversificación del espacio público, debida a la complejidad de las infraestructuras urbanas, y la obsolescencia de la concepción de espacios colectivos exclusivamente fundamentados en los aspectos sociales y culturales.

Las infraestructuras urbanas serían elementos urbanos tridimensionales, que exigirían radicalidad en su modo de percibir las, proyectarlas y representarlas a justicia de las profundas transformaciones que desencadenan en las ciudades. De hecho, existen una serie de obras donde la arquitectura está siendo

⁴ En el primer capítulo hace una síntesis de la percepción espacial y pictórica de las infraestructuras a través de una selección de cuadros, para completar con la última transformación en la noción de infraestructuras.

⁵ Plan Regulador Intercomunal de Santiago.

⁶ Comentario de Josep Parcerisa en una de sus visitas a Chile, septiembre de 1998.

⁷ El arraigado rol central del Estado se ha transformado en un distribuidor de administraciones asociadas al costo directo de los servicios de infraestructura requeridos.

⁸ Paradójicamente, este es uno de los lugares más reconocidos en La Florida, donde más de ochenta recorridos de locomoción colectiva pasan y paran. La comuna se ha convertido en una de las más populosas del país (en las últimas elecciones municipales, uno de los territorios más batallados por los partidos políticos). De hecho, el parque automotor más creciente se estaciona en La Florida: ahí es donde más personas se bajan de una micro para subirse a un automóvil.

adjetivada por su infraestructura y por su dimensión urbana.

La noción de soportes en las infraestructuras: un paradero

Tan marcados son los efectos de la infraestructura urbana en las periferias, que es donde comparece con más fuerza mostrando sus capacidades. La periferia en su híbrida doble condición de mini ciudad jardín y mega ciudad de bloques, crece sobre un paisaje de continua parcelación, donde muchas veces las infraestructuras son las responsables de establecer las diferencias significativas y estructurales: son a la vez los soportes y objetos de urbanidad.

Un ejemplo claro de estos procesos es el *paradero 14*, cruce de Avenida Vicuña Mackenna, la circunvalación Américo Vespucio y la calle Walker Martínez, en el área sur de Santiago.

Esta encrucijada es una acumulación histórica de tres maneras de construir Santiago a través de su infraestructura de vías. Un primer proceso comienza con el temprano avance agrícola y los sistemas de regadío sobre el valle; una segunda, muy relacionada a la anterior, se origina desde el antiguo camino de Maipú extendido sobre el valle hasta el río Maipo, y luego acompañado por el tren a Puente Alto por Avenida Vicuña Mackenna. El tercer proceso es la visión vehicular y sus planes para circundar la ciudad. En su conjunto, estos tres estadios forman el actual encuentro de órdenes del paradero.

En este lugar de intercambio, donde las infraestructuras son el eje central en cuanto a soporte para la inserción sobre el contexto existente, su complejidad –cada vez mayor– se basa en sus funciones urbanas.

Este es un cambio de magnitud. Es el cambio de una mono-estructura urbana a una múltiple-estructura metropolitana. La ciudad deja de ser entendida como un edificio y sus sistemas de usos se constituyen en un sistema de redes sostenedoras de lo edificable, aunque existe una discontinuidad física y objetual entre lugares de la ciudad.

Campo, industria, residencia y comercio son las grandes ocupaciones sobrepuestas en cada cuarto de siglo respectivamente (Rowe, 1991). Cada una de ellas ha ocupado la vastedad de la periferia sin más relaciones que un ineludible conflicto a medida que se expande la ciudad, dejando a la infraestructura urbana el rol de uno de los factores de vinculación entre ellos (Rowe, *Ibidem*).

En efecto, en un breve lapso las infraestructuras urbanas han cambiado su propia naturaleza: una infraestructura ya no es solamente lo que está bajo el suelo, sino que en ellas se combinan los aspectos físicos con el modo de operación

de la ciudad (Gavira, 1996)⁴. Aunque las infraestructuras siempre han existido bajo la trama urbana tangible, éstas han emergido otorgando una creciente importancia a lo considerado no importante. Se han re-situado en la urbanidad.

En este contexto, las infraestructuras urbanas definen el espacio colectivo en la periferia: son los soportes de sí misma. Los hoteles, los restaurantes de fin de semana y de turismo, las discotecas suburbanas, los *malls* y otros equipamientos que allí se localizan son nuevos espacios donde se manifiestan las otras centralidades de nuestras ciudades.

De Estado benefactor a agente facilitador

En Santiago, las legislaciones de caminos de 1842 impedían tanto la construcción de nuevas vías en las periferias como el establecimiento de condiciones de urbanización para los nuevos barrios sin la autorización de las autoridades provinciales. Parte de estas disposiciones cambiarían radicalmente con la creación de gobiernos comunales a fines del siglo XIX. Tempranamente en el siglo XX, los centros municipales gestionaban sus propias expansiones, acelerando la subdivisión de predios; en estas zonas los impuestos y arriendos eran notablemente más baratos.

Hacia el último cuarto de siglo, las áreas periféricas de Santiago ya se configuraban con peso específico habitacional. Raposo describe la comuna de La Florida como un borde “*suburbial o periferia de expansión*” (Raposo, 1995); la periferia sur se ha constituido por años en una receptora de migraciones internas y externas, sobre todo de contingentes de población antiguamente pobre, incorporada recientemente a la fuerza laboral y en ascenso socio-económico. Se consolida así una segregación social mantenida como una reconocida asimilación espacial en las áreas periféricas, una de las mayores áreas residenciales de bajos ingresos.

Desde esta perspectiva, el PRIS⁵ de 1960 orientó la evolución de la periferia y los usos de su suelo a través de la infraestructura propuesta. Este aporte del plan regulador está centrado en el gran énfasis y preocupación por la circulación dentro de la ciudad, por cierto poco común para los planes de la época⁶: delataban un entendimiento bastante precoz de la movilidad, no sólo de la periferia al centro, sino de una periferia a otra. La segregación entre ellas, y la definición planificada y teórica de los subcentros de servicios, señalaban con anticipación el proceso evolutivo de la diseminación residencial.

Hoy, la dimensión pública de la ciudad ya no es construida por una entidad central como un

sólo edificio o manzana: es una superposición de múltiples proyectos de infraestructura conducidos autónomamente. En efecto, las necesidades básicas de suministros, transporte y comunicaciones del territorio se han entregado a múltiples agentes de desarrollo y control, asumiendo que la evolución de la ciudad es resultado de la dinámica del mercado inmobiliario, a tal punto que las instituciones públicas se han visto sobrepasadas en su capacidad de planificación⁷.

En la negociación entre el Estado –como organismo responsable del *bien común*– frente a los diversos agentes privados, el primero ha cambiado su rol de ejecutor a mandante. Día a día el Estado deja de construir en la ciudad y cada vez más administra y vigila que inversiones privadas tengan mejores logros según los objetivos propuestos. Las infraestructuras no han estado ajenas a este cambio, y por el contrario, en muchos aspectos han sido las precursoras de conceptos de gestión de diseño urbano en base a concesiones privadas.

El Estado, siempre desde el punto de vista de la construcción de la ciudad, antes asumía los roles de integrador social, interventor en lo económico y gran planificador del entorno físico. En la actualidad, las gestiones privadas han tomado dimensiones mayores en todo tipo de intervenciones sobre la ciudad, ocupando suelos de uso *público* como una gestión y administración de proyectos de carácter privado (Allard, 2003).

La periferia de las infraestructuras: un lugar de 4 nombres

En el caso del paradero 14, su nombre más que un lugar denomina un punto de parada, sin mayor connotación espacial que sólo un cruce de tres calles: Walker Martínez, Avda. Vicuña Mackenna y la circunvalación Américo Vespucio⁸.

Este cruce en la periferia es ambiguo en su centralidad: de alguna manera pertenece a un lugar pero tiene sus pies en otro; es un territorio bien definido pero con un potencial de expansión que convierte lo periférico en un centro en sí, sin previo aviso. Un territorio de nadie, elusivo, pero ya tan marcado. Su estado de inmadurez evolutiva refleja un lugar no identificable, sujeto casi exclusivamente a la numeración como ubicación meridiana en la ciudad: el paradero 14 es esencialmente cambiante y dinámico. Como señala Luis Fernández-Galiano:

“...una nueva forma de coexistencia urbana basada en fragmentos diferenciados y azarosos que se complementan o compiten entre sí, ajenos a toda planificación, y conformados únicamente por la combinación de las fuerzas económicas y las tendencias

⁹ Un comentario a la desconcertante admiración de Rem Koolhaas por el milagro urbano de China.

¹⁰ Primera etapa evolutiva, caracterizada por una ocupación predominantemente rural. Una de las primeras infraestructuras en la periferia sur se desarrolló a partir del trazado del tren Llano del Maipo y de los buses de transporte público *Llanos del Maipo*, con una clara orientación comercial extendida hacia el interior del Cajón del Maipo y el paso fronterizo a Argentina.

¹¹ En los inicios del tren a Puente Alto apareció el nombre de *Bellavista*, ligado a la estación ferroviaria que relaciona definitivamente el existente tren Llano del Maipo al incipiente desarrollo industrial en Puente Alto, luego extendido a lo largo de Av. Vicuña Mackenna.

¹² Entre 1966 y 1970, se construyeron los nudos viales y la circunvalación. Esta es la más evidente repercusión del concepto totalizador detrás del PRIS, y su énfasis de usar el sistema de transporte como una herramienta para dar forma a la ciudad. La rotonda Vespucio - Vicuña Mackenna (1966 a 1974) estaba considerada en el proyecto de Parrochia —elaborado entre 1959 y 1964— en tres etapas: una rotonda de superficie, un paso sobre nivel en Vespucio y por último, un paso bajo nivel en Av. Vicuña Mackenna.

¹³ En 1980 se construyó el primer centro comercial en Chile en respuesta a los últimos caracoles, el Shopping Center Parque Arauco, sobre la Av. Kennedy con el nudo de circunvalación América Vespucio. Años después se construye el mall Plaza Vespucio en el cruce de Vicuña Mackenna con la circunvalación.

¹⁴ El tramo recorre desde Plaza Italia, conectándose a la estación Baquedano de la Línea 1, hasta la nueva estación Bellavista, ubicada en el subsuelo de Av. Vicuña Mackenna Oriente, bajo el anterior trayecto del tren y frente a los terrenos del mall Plaza Vespucio.

*demográficas, adecuadamente engrasadas por la corrupción política*⁹.

Si se tuviera que dar un nombre a estos períodos de evolución de la periferia sur de Santiago y sus infraestructuras, y en especial al eje de Vicuña Mackenna, éstos pueden ser recogidos de los nombres dados al lugar. Aparecen en los planos, cronologías, estaciones de ferrocarril, paraderos de transporte público o nombres de almacenes. Son cuatro explicaciones evolutivas, diferentes denominaciones al mismo lugar: Llanos del Maipo¹⁰, Bellavista¹¹, Paradero 14¹² y Plaza Vespucio¹³.

Los cambios de nombres son representaciones históricas de la ciudad en cuanto espacio público en cuatro de sus fases. Cada una informa sobre un programa caracterizado inicialmente por la ruralidad, luego por el ferrocarril industrial, las extensas operaciones de vivienda y finalmente la nueva centralidad de desarrollo comercial. Recientemente, la construcción de la Línea 5 del Metro lo volvió a destacar de su anonimato histórico, llamándola estación terminal Bellavista¹⁴ e incorporando uno de los últimos cambios más radicales de escala.

Cada uno corresponde a un momento histórico, pero aún más relevante, cada nombre deja entrever el aporte y significación programática con que las infraestructuras contribuyen a sus entornos. En su conjunto, han dibujado la infraestructura vial y han constituido una compleja y especializada ciudad periférica de diferencias exaltadas en arquitecturas comerciales o entramado de equipamientos urbanísticos.

El otro estilo de vida: la mega tienda y la mini casa

El cruce del paradero 14 es en parte explicable como la suma de diferentes tiempos y ocupaciones de la ciudad en crecimiento. Ella avanza en varias aproximaciones sucesivas. La periferia sur de Santiago, y especialmente el paradero 14, está determinada por un proceso de expansión y acumulación en base a la extensión de sus infraestructuras urbanas, las cuales en sus diferentes estadios evolutivos contienen elementos cambiantes y otros constantes.

Entonces, ¿qué y cómo se determinó un cierto lugar en la periferia sur de Santiago?, ¿hasta qué punto es capaz la infraestructura de configurar e informar acerca de una ciudad o un trozo de ella? Es una periferia en donde se ensaya *otro estilo de vida*. La ciudad periférica ya no existe como antes, ni tampoco su relación con la forma de la ciudad —una extensión de sus bordes—. La organización física de su tejido ya no es homogéneamente residencial o industrial.

Otra de las ambigüedades de la periferia es determinada en parte por la acumulación de infraestructuras, produciendo un escenario múltiple de programas urbanos que no tiene origen ni en la arquitectura ni en los esfuerzos de planificación. En esta situación pendular, la dicotomía centro vs/ periferia desaparece: se trata de una territorialidad mixta y ambivalente. Sin embargo, lo precario de lo público en la periferia tiene que ver con lo incipiente de su espacio urbano. Esta ciudad es de borde porque se está iniciando y no porque esté en una frontera, y sus espacios colectivos son mayoritariamente abiertos y descampados, o privados y tematizados. Los centros comerciales, con sus vastas superficies de estacionamiento y sus decorosos interiores, constituyen una serie de megatopología, gigantes en escala de las tímidas residencias periurbanas. Entre los componentes de las nuevas formaciones periféricas y las infraestructuras, las formas de las viviendas son las grandes ausentes, y están relegadas a un último plano de relevancia. ARQ

Bibliografía: Allard, Pablo et al.; *How to implement an urban highway concession: a case study on the design implications of the Chilean urban highways program*. Harvard University, Graduate School of Design, Cambridge, 2003. / Brunner-Lehenstein, Karl; *Santiago de Chile: su estado actual y futura formación*. Imprenta La Tracción, Santiago, 1932. / Brunner-Lehenstein, Karl y Concejo de Bogotá; *Manual de urbanismo*. Imprenta Municipal, Bogotá, 1939. / Brunner-Lehenstein, Karl, “Seis Entrevistas a Karl H. Brunner en Chile 1929-34”. *Revista de Arquitectura* N° 8, Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile, Especial Karl H. Brunner, 1996. / Fernández-Galiano, Luis; “La fiebre asiática: Koolhaas en el Delta del Río del las Perlas”. *Arquitectura viva* N° 57, Arquitectura Viva S.L., Madrid, 1997. / Gavira, Carmen; *Miradas desde la ingeniería: redes e infraestructuras en Madrid*. Celeste Ediciones, Madrid, 1996. / Parcerisa i Bundó, Josep; “Santiago forma urbis”. *ARQ* 33, Ediciones ARQ, Santiago, 1996. / Parrochia, Juan; *Santiago en el tercer cuarto del siglo XX: el transporte metropolitano en Chile, realización de metro y vialidad urbana*. Universidad de Chile, Exportaciones de Documentos, Santiago, 1979. / Raposo, Alfonso; *Organización de la planificación local. Experiencias e inexperiencias: el caso de la comuna de La Florida 1981-89*. Ediciones Universidad Central CEDVI, Facultad de Arquitectura y Bellas Artes, Santiago, 1995. / Rowe, Peter; *Making a middle landscape*. MIT Press, Cambridge, 1991.