

Identidad, ordenamiento territorial y oportunidades: espacios públicos y recreación para la Región Metropolitana de Santiago de Chile Siglo XXI

Identity, land and opportunities: public spaces and recreation for the metropolitan area of Santiago de Chile Siglo XXI

María Isabel Pavez Reyes

Filiación

Directora del Departamento de Urbanismo de la F.A.U. de la Universidad de Chile.

mpavez@uchilefau.cl

Resumen

Nuevas formas de apropiación identitaria de las "regiones urbanas" pueden ser encontradas en conceptos y proyectos que liguen las escalas territoriales traspasando las fronteras administrativas, sin violentar el espacio geográfico, ni su vocación económica, ni el modo de vida de los habitantes. Conceptos y proyectos relevantes de ordenamiento territorial para la Región Metropolitana de Santiago en la segunda mitad del siglo XX, ofrecen aún hoy, lecciones sobre oportunidades para contribuir a satisfacer las necesidades masivas de recreación de la población del siglo XXI.

Palabras Claves

Identidad, recreación metropolitana de Santiago (Chile); ordenamiento territorial metropolitano; rio Mapocho.

Abstract

Relevant Territorial and Zoning Plans concepts and projects from the second half of the 20th century are still good examples of the possibilities and opportunities that may contribute to the satisfaction of the large scale recreation needs of the population in 21st century. Urban regions can be unified thus conforming new identities. That trespass administrative borders without having a negative impact on the geographical space or the economic vocation or the lifestyles of the citizens.

Key words

Identity; metropolitan recreation in Santiago (Chile); metropolitan territorial and zoning plan; Mapocho river.

Sumario

- 1.- Escalas de apropiación identitaria del territorio
 - 2.-Oportunidades excepcionales en los planes coordinados para de Santiago desde 1960, y pérdida de objetivos en el ordenamiento territorial desde 1979
 3. Recreación en la Región Metropolitana de Santiago, pensando en 12 millones de habitantes hacia el 2050
 - 4.-Ordenamiento territorial, identidad y regiones metropolitanas
- Bibliografía

1.- Escalas de apropiación identitaria del territorio

1.1.-Desde una ESCALA MACROREGIONAL observamos que los santiaguinos nos identificamos con un territorio que llamamos "Chile Central", y que corresponde a la agrupación de cuatro regiones: la Región Metropolitana de Valparaíso¹, la Región Metropolitana de Santiago y las regiones de Rancagua y Talca. Esta macroregión chilena tiene su área principal binucleada: Santiago-Valparaíso. Si consideramos la región metropolitana de Mendoza en la República Argentina, como parte de una macroregión económica binacional, entonces se trata de una macroregión andina trinucleada.

En los hechos, desde hace mucho tiempo se viene configurando una gran región andina central trinucleada, lo que se ha traducido en diversas medidas, estudios y proyectos que tienden a mantener viva la idea de una integración plena.

En efecto, desde el siglo XVI los gobernadores españoles observaron las relaciones entre los territorios a ambos lados de la cordillera de Los Andes practicadas desde antiguo por los naturales, y les dieron expresión en las divisiones político-administrativas que establecieron. Hasta el momento de crearse el Virreinato de Buenos Aires en 1776-78, la Gobernación de Chile comprendía la provincia de Cuyo con las ciudades de San Juan, San Luis y Mendoza. En el siglo XVIII Ambrosio O'Higgins, el Gobernador de Chile, fundó la ciudad de Los Andes y creó refugios en la ruta andina para facilitar la travesía.

En el ámbito nacional, en la segunda mitad del siglo XIX, la visión del germen de una magapólis Santiago-Valparaíso se encuentra en la concepción del Intendente de Santiago, Benjamín Vicuña Mackenna.

A comienzos del siglo XX, en 1910, se libró al servicio la línea completa del tren Transandino, y cuando ya se tenía esta experiencia por dos décadas, el Arqto. Luis Muñoz M., Jefe de la Sección de Urbanismo de la D.G.O.P., imaginó en los años de 1930 que una "3ª Región" chilena debía necesariamente comprender Santiago y sus satélites, Valparaíso y sus satélites, el puerto de San Antonio, y Rancagua.

En 1952, el conjunto de las provincias de Aconcagua, Valparaíso, Santiago, O'Higgins y Colchagua era denominado por el Servicio Nacional de Estadísticas y Censos "Núcleo Central", y la división regional de Chile propuesta por la Dirección de Planeamiento del M.O.P., aprobada por DS N°2.004 de 28 de octubre de 1954, consideró una "Región IV" comprendiendo las provincias de Aconcagua, Valparaíso y Santiago.

En 1958 el "Seminario del Gran Santiago" enfatizó las relaciones e interdependencias del Gran Santiago con los fenómenos territoriales de escala regional e interregional, tanto nacionales como internacionales, aportando la localización de un nuevo aeropuerto internacional al norte de Santiago, en Pudahuel, para servir mejor simultáneamente a Santiago y a Valparaíso.

¹ Consideramos un error conceptual de la regionalización de los años 1980, llamar "Región Metropolitana" sólo a la de Santiago; Valparaíso y Concepción también lo son; La Serena- Coquimbo, y otras, están en formación.

En 1958-62, las planificaciones de Santiago y de Valparaíso comprendieron tres niveles territoriales coordinados de trabajo: regional, microregional e intercomunal, considerando como una de las formas de crecimiento la desconcentración concentrada en núcleos medianos y menores existentes o creados, y una mejor conexión entre ambas ciudades y también con Mendoza.

La Política de Desarrollo Nacional de ODEPLAN 1965/1968 señaló directrices y prioridades para la "Macroregión Central de Chile" comprendiendo el "Núcleo Central" antes citado considerado por el INE.

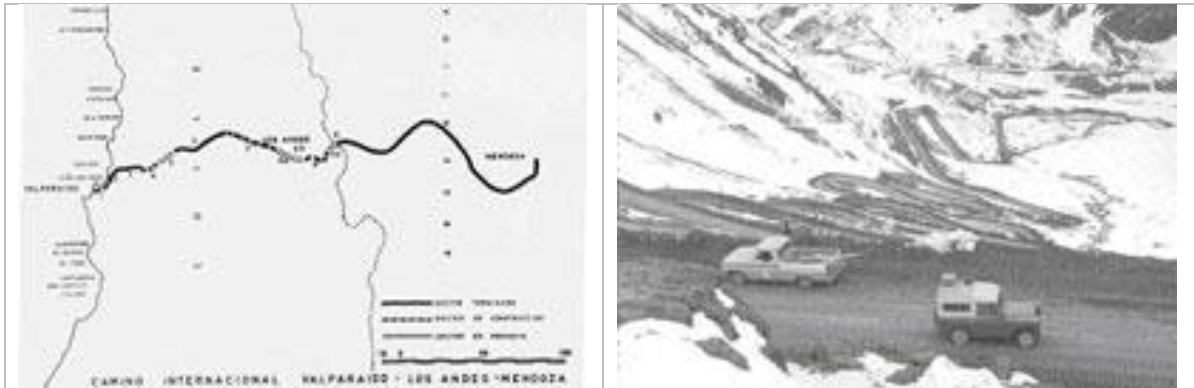
En 1968 Ferrocarriles de Estado publicó "Chile - Guía Turística - Edición especial con motivo del Año de la Integración Turística" (1967), donde desplegó toda la serie de planos comprendiendo los pasos fronterizos, incluyendo los núcleos extranjeros de interés.



Fig.1: Valparaíso-Viña del Mar, Mendoza, Santiago.

Fte.: EMPRESA DE FERROCARRILES DEL ESTADO, 1968, "Chile- Guía Turística. Edición especial con motivo del Año de la Integración Turística" (1967), 262 págs.

En 1970, Chile inauguró el tramo "Los Andes - Frontera Internacional" (Camino Internacional Valparaíso - Los Andes) parte del corredor transandino central Buenos Aires-Valparaíso (D.P.U.- MOP).



Figs.2.- y 3.- © Corredor Transandino Central: tramo Valparaíso (Chile)-Mendoza (Argentina). Avances en 1966.

Fte.: CHILE-M.O.P., D.G.O.P., Dirección de Vialidad, *Camino Internacional Valparaíso - Los Andes - Mendoza: Una Ruta de Integración Latinoamericana*, Convenio de Préstamo -BID, Dirección de Planeamiento y Urbanismo, Sub-D. RR.PP., 1966, 22 págs., 4 fotos color, 17 fotos b/n, 1 foto b/n de plano, formato 17 x 23 cm. Fotos: G. González G. [Álbum *ad hoc*, con copias fotográficas, inédito, en Archivo de J. Parrochia Beguin, 2005].

En 1970-71 el Centro Interdisciplinario de Desarrollo Urbano de la P. U. Católica de Chile, realizó el estudio de una "Macro Región Central" comprendiendo las provincias del "Núcleo Central".

En la actualidad, los mayores flujos con el país vecino se asocian también a nuevos proyectos viales en las regiones próximas allende Los Andes, y a un proyecto conjunto para reponer el ferrocarril transandino Los Andes-Mendoza. Sin duda la identificación de los habitantes de Chile Central con esos territorios argentinos, especialmente con Mendoza, es una realidad. Y, a la inversa, los mendocinos también se identifican con Chile Central.

1.2.- Desde una ESCALA REGIONAL observamos que los santiaguinos nos identificamos con una región metropolitana que no es la de los límites políticos-administrativos definidos en 1974 (D.L. N°575, M. del I., 10/07/1974), sino aquella que suma al curso superior y medio de la cuenca del Maipo, el curso inferior, y que incluye, por tanto, toda la costa frente a Santiago, comprendiendo Rocas de Santo Domingo, Tejas Verdes, Lolleo, el puerto de San Antonio, Cartagena, San Sebastián, Las Cruces, El Tabo, Isla Negra, El Quisco y Algarrobo, además del territorio ubicado entre la Cordillera de la Costa y ese conjunto de balnearios.

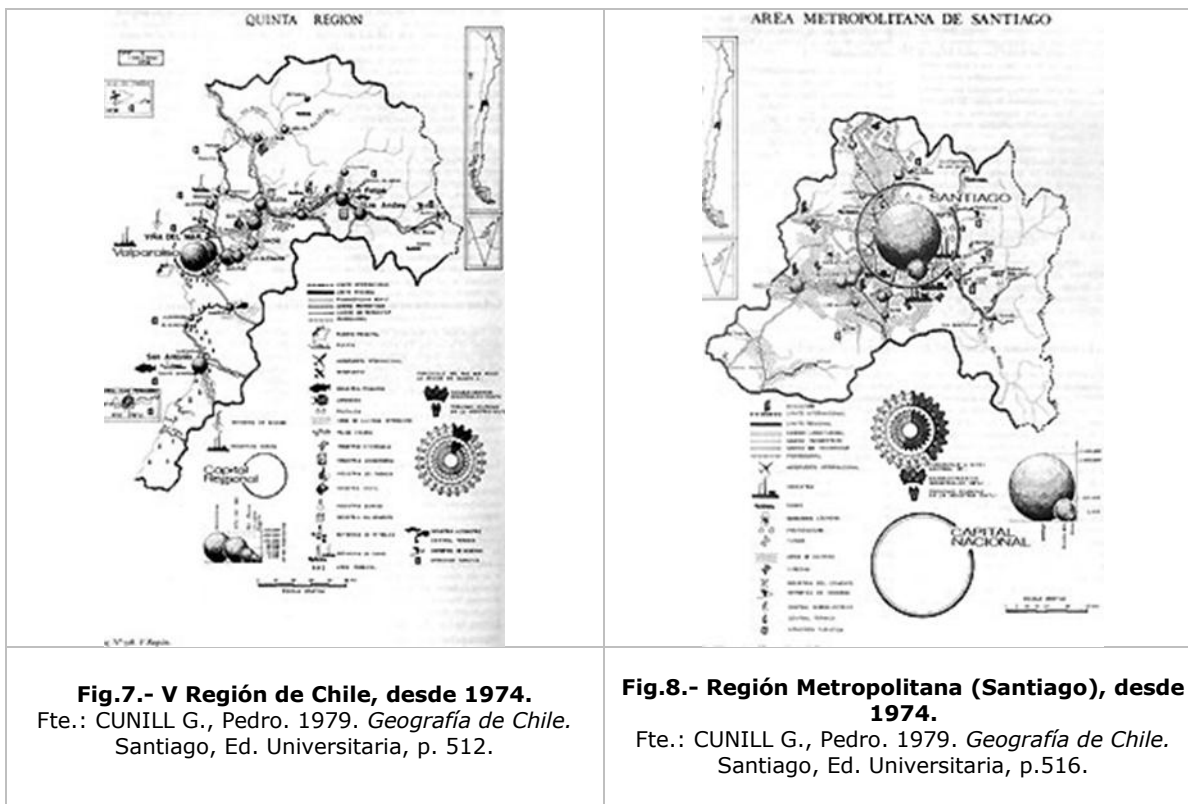


Fig.4.-Sección de mapa con la zona de Santiago y su frente costero, del mapa "Algunas referencias turísticas de las Provincias de Santiago, Valparaíso y Aconcagua". 1957
(Realización de Carlos Müller).

Fte.: EMPRESA DE FERROCARRILES DE ESTADO, Sección de Propaganda y Turismo: *Guía del veraneante. Guía Anual de Turismo de la República de Chile.* (Información de Oreste Plath y realización de Ketty Bravo). Santiago, 1957, 360 págs

En la perspectiva de la apropiación identitaria, observamos entonces que la afirmación: "*La Región Metropolitana no tiene mar*" resulta poco pertinente, aunque eso es lo que se señala, por ejemplo, en la "*Cartografía Cultural de Chile - Atlas*" publicada en 1999².

² MINISTERIO DE EDUCACIÓN, División de Cultura, *Cartografía Cultural de Chile*, Santiago, 1999, 443 págs. ilustradas.



Esta curiosa organización administrativa vigente, puede verse como un retroceso, en varios aspectos, respecto de la regionalización estudiada en el pasado, entre 1954 y 1958, por la Dirección de Planeamiento el Ministerio de Obras Públicas, cuando se definieron todas las regiones y microregiones del país, aplicando iguales criterios y sobre una base económica, técnica y social³.

La regionalización estudiada en 1954-58 sirvió de base para una planificación urbana intercomunal y regional en forma coordinada aprobada desde 1960 en virtud de una ley que había establecido un nuevo escalón para la planificación urbana (1953) superior a la comuna –el escalón intercomunal–, abriendo el camino hacia la configuración de conjuntos intercomunales diversos, posibles en una región⁴.

³ En la época regía oficialmente la división administrativa en provincias. Antes del estudio de regionalización 1954-58 con fines de planificación urbana y regional, la única regionalización del país estudiada con fines de planificación, sectorial en todo caso, había sido la establecida por el "Plan de Electrificación Primaria de Chile" (sistema interconectado) en 1942, definiendo 7 grandes regiones geográficas (en función de los recursos hídricos), cuando la división administrativa vigente, desde 1936, contemplaba 25 provincias para Chile.

⁴ Cabe destacar que, no obstante carecerse, en los años 1930, del instrumento legal para la planificación de nivel intercomunal, se pudo contar desde 1936 con un proyecto indicativo en este escalón territorial para el ordenamiento de Santiago, propuesto por Muñoz Maluschka. Esta proposición constituyó una referencia oficial, en virtud del Art. 4 de la Ley de Municipalidades chilena, vigente desde 1936, conteniendo una facultad para resolver en común con otros municipios, los problemas intercomunales de vialidad regional, el planeamiento en extensión de determinadas zonas de destinación urbana y la confección de los planes reguladores y de abastecimiento regional de los sectores municipales de afinidad económica. Hasta los años

Se definió así, una gran región IV, que abarcó Valparaíso, San Antonio y Santiago, con los valles de los sistemas Aconcagua, y Maipo-Mapocho, y se dividió en dos regiones metropolitanas: IV-A: Valparaíso (Cuenca del Aconcagua), y IV-B: San Antonio, Melipilla y Santiago (Cuenca del Maipo-Mapocho), incluyendo las Micro-Regiones de Santiago y San Antonio.

Los Planes Reguladores Intercomunales de estas regiones se establecieron en forma conjunta y coordinada con los planes Micro-Regionales y Regionales.

Esta forma, además de ser funcional al desarrollo regional, y en especial de las regiones metropolitanas de Chile, iba siendo también funcional a la apropiación identitaria de cada territorio definido, por parte de su población.

Cabe destacar que estos avances fueron pioneros en América Latina, y uno de sus valores residió en que, en adelante, sería posible dirigir los crecimientos de una metrópoli no sólo mediante una adecuada ocupación de áreas interiores y extensión perimetral controlada, sino también por medio de ciudades satélites en la microrregión, junto a ella. La experiencia internacional para el manejo de ciudades "metrópolis" –partiendo con el Plan de Londres aprobado en 1944– había demostrado los beneficios de concebir parte del crecimiento de una metrópoli mediante desconcentración de la población y las actividades en satélites con roles precisos ubicados en la región, a diversas distancias del núcleo principal, y con los correspondientes grados de autonomía relativa en lo referido a equipamientos y fuentes de trabajo.

2.-Oportunidades excepcionales en los planes coordinados para de Santiago desde 1960, y pérdida de objetivos en el ordenamiento territorial desde 1979

Las ciudades satélites propuestas para Santiago, en radios de 15, 30 y 45 Km., se asociaron al desarrollo de la red vial y férrea de transporte terrestre, necesarias al progreso de la región IV-B antes referida. Además, el Plan consideró las redes eléctricas, las plantas telefónicas, las grandes redes de agua y sus fuentes de captación, las estaciones de radio, aeropuertos, oleoductos, plantas de tratamiento de aguas servidas y otros, en el entendido que una metrópoli respira, consume agua y otros elementos, elimina y reinscribe desperdicios, etc., en un radio mucho mayor que el definido por el límite de su continuo urbanizado.

1950 no había sido practicada, a pesar de la insistencia en ello de Luis Muñoz Maluschka. El proyecto intercomunal de 1936, de Luis Muñoz, propuso la Circunvalación Américo Vespucio.

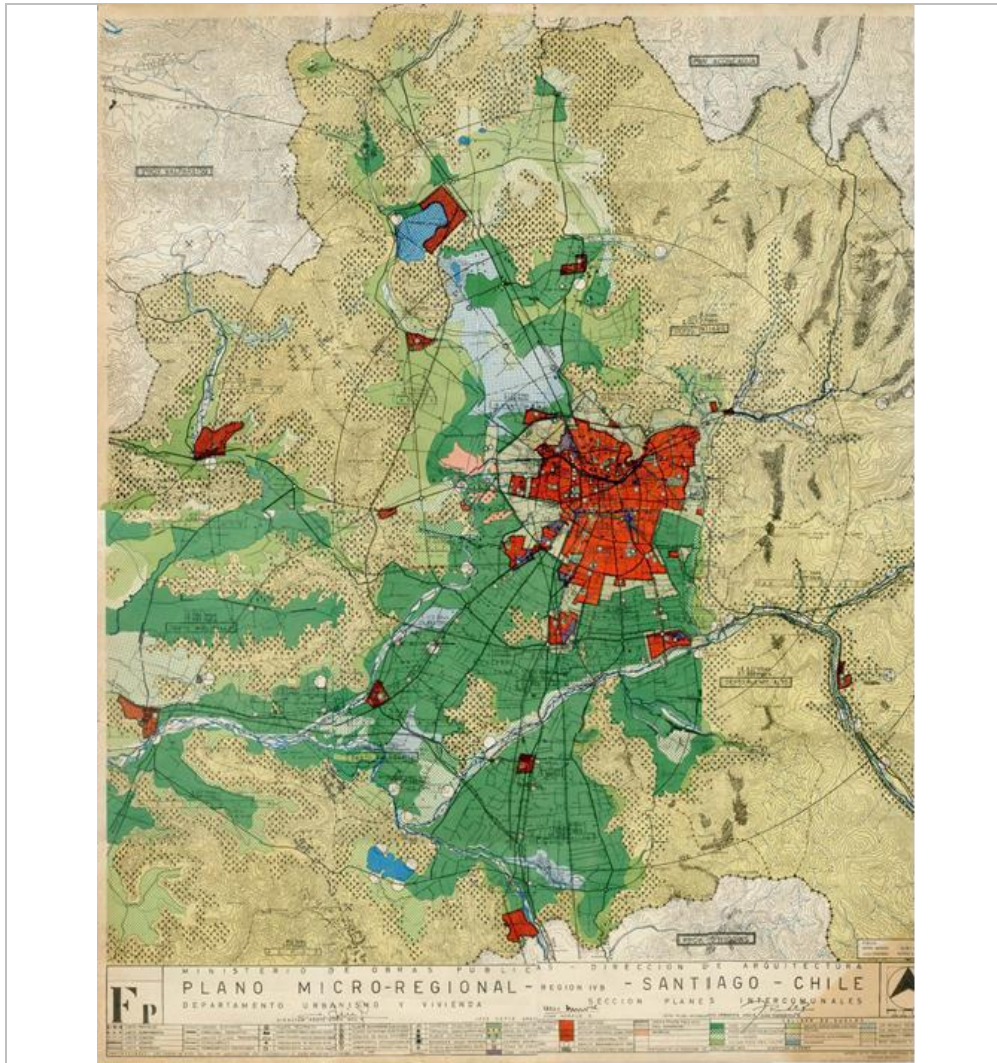


Fig.9.- "PLANO MICROREGIONAL - REGION IV-B SANTIAGO DE CHILE". (Destaca en color rojo, superficie de áreas urbanas en la Microregión, respecto de las calidades de suelo, en color verde, entre otros). Se observa el continuo urbanizado de la metrópoli de Santiago, las ciudades satélites, y las zonas del pie de monte y cuenca de los ríos bajo regulación para su protección como corredores ecológicos, con reservas forestales, rurales, y parques intercomunales.

Fte: CHILE - MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, Dirección de Arquitectura, Departamento de Urbanismo y Vivienda, Sección Planes Intercomunales, Firmado por Director Arqto. Edwin Weil W.; Jefe Depto. Arqto. Juan Honold D.; Jefe Plan Intercomunal Urbanista Arqto. Juan Parrochia B. (F-P; 96 x 76 cm; inscripción N°25567), escala gráfica. Reducción de escala original 1:100.000; impreso en colores, Instituto Geográfico Militar, Santiago de Chile, s/f (1960). Pertenece a colección de planos. [En Archivo de Juan Parrochia Beguin, 2005].

		
<p>Fig.10.- Sección de "PLANO INTERCOMUNAL DE SANTIAGO- Industria y Areas Verdes". Se observa la parte central del piemonte andino metropolitano y su exclusión de área urbana, indicándose proposiciones para teselas forestales y agrícolas. 1960. Fte.: CHILE - MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, 1958, op. cit.</p>	<p>Fig.11.- Vista Vertical. Imagen TM de la Precordillera de Santiago. Se aprecian fallas y bloques desplazados verticalmente dando origen a facetas triangulares que configuran un paisaje escalonado. Fte.: FERRANDO, F. 2002. "Falla de Ramón: análisis de las noticias aparecidas en la prensa". En: Revista de Urbanismo N°6, D. Urbanismo F.A.U. U. de Chile. Http://revistaurbanismo.uchile.cl</p>	<p>Fig. 12.- Traza de la falla de Ramón (N-S). Fte.: FERRANDO, F. 2002, op. cit.</p>

El Plan Intercomunal de Santiago (aprobado desde 1960) –el primero integrando oficialmente todas las comunas del continuo urbanizado de la metrópoli–, fue el resultado de varios años de estudios interdisciplinarios, comprometió a diversas oficinas estatales y a todas las municipalidades del Gran Santiago.

En lo referido a espacios verdes públicos y de recreación –muy importantes al desarrollo de la civilidad y de la identidad de los habitantes con su territorio–, se observará que el Plan en comento propuso, a partir de una hipótesis acertada de 6 millones de habitantes al año 2000, remediar las carencias en recreación mediante una distribución equilibrada de diversos tipos de espacios verdes, de manera que las poblaciones de todos los estratos y localizaciones accedieran a ellas. El sistema comprendía: "Parques Intercomunales", "Parques Comunes", "Reservas Forestales Suburbanas", "Reservas Rurales", "Avenidas Jardines", y "Áreas Especiales" (por ej.: parques históricos junto en casas patronales del siglo XVIII en la micro-región, etc.). Una de las áreas geográficas destacadas en la Región de Santiago, en la que fueron dispuestos estos tipos de reservas y parques, fue la franja de todo el piemonte andino frente a la metrópoli, que por su magnitud cumple funciones de matriz. Este debía ser un espacio intersticial permanente, con características de corredor ecológico-paisajístico al servicio del goce colectivo, y un área de infiltración junto a los bloques metropolitanos orientales, para evitar inundaciones de la ciudad. En suma, una excelente medida de planificación urbana y regional sobre un espacio geográfico excepcional.

En la actualidad, la gran zona del pie de monte referida es practicable sólo por el grupo de privados que habitan allí –por el momento en baja densidad–, pues desde las políticas de 1979 comenzó a ser ocupado con urbanizaciones del tipo condominio y

otros, logrando “feudalizar” este espacio natural. Así, se ha perdido el piemonte andino metropolitano como lugar para la recreación verdaderamente masiva de la población presente y futura de la metrópoli, además de perderse todas las otras funciones que se le habían asignado en el pasado con clara perspectiva de sustentabilidad.

3.- Recreación en la Región Metropolitana de Santiago, pensando en 12 millones de habitantes hacia el 2050

3.1.- Desde la ESCALA MICROREGIONAL, el Plan Micro-Regional de Santiago proyectado en los años 1958-60, definió sub-áreas de acuerdo a un reconocimiento geográfico. Se realizó el análisis de los suelos respecto a su capacidad de uso potencial, su espesor, su densidad, su drenaje y su humedad, lo que exigió un gran recorrido y trabajo, pues aún no existía el Proyecto Aerofotogramétrico O.E.A. en Chile.

Observamos en este proyecto que la naturaleza fue apreciada como un sistema dinámico y no como un escenario pasivo, a pesar de las restricciones tecnológicas de la época. El plano correspondiente al Plan -escala original 1:100.000- dio cuenta de la heterogeneidad espacial del territorio, distinguiendo, entre otras, teselas de recursos, teselas con limitaciones, teselas introducidas, corredores ecológicos y, la tesela matriz, que en este caso es agrícola.

Se tenía conciencia que los servicios ecológicos podían ser prestados no sólo por los espacios naturales singulares protegidos, sino también los sistemas agrarios, los cultivos extensivos de secano, los bosques y los matorrales.

La consideración del conjunto total del territorio llevó a la apreciación de la importancia de mantener y potenciar ciertos corredores ecológicos en el entorno de Santiago. En primer lugar, es el caso del corredor estratégico norte-sur establecido en el piemonte andino antes citado, con un largo de aproximadamente 55 kilómetros, y un ancho medio de 5 kilómetros, al oriente de Santiago, donde se impedía la urbanización para mantener un área de infiltración de las aguas lluvias, y de deshielos del macizo andino; donde se promovía la forestación (también algunas áreas de secano-posible todo cultivo) para evitar la erosión y contribuir a purificar el aire, y donde se evitaba la instalación humana en áreas de riesgo por eventuales avenidas de lodo, agua y cantos provenientes del abrupto frente cordillerano de más de 2.000 m de desnivel visible, el que además corresponde a un frente de falla -la falla de Ramón- cuya traza sobrepasa los 100 km de largo⁵ y sobre la cual no parece haber claridad aún sobre su eventual dinámica.

Se observa que no se trataba en este Plan de evitar simplemente que los espacios libres se incorporaran a los procesos de urbanización, sino de valorar estos espacios y dotarlos de un proyecto ecológico, social y económico adecuado, como única vía para garantizar su conservación en el largo plazo.

⁵ Falla pre-pleistoceno, descrita por BRÜGGEN en 1950. Fte.: FERRANDO, Francisco, 2002. “Falla de Ramón: análisis de las noticias aparecidas en la prensa”. En: REVISTA DE URBANISMO N°6, digital, Departamento de Urbanismo, F.A.U. Universidad de Chile, julio de 2002.

Destacamos igualmente, que se tuvo conciencia por parte de los autores de este Plan de que el espacio urbano es una parte capital del territorio total, cuya solución no es posible sin una articulación integral urbano-rural. Con este enfoque, el plano correspondiente al Plan Micro-Regional de Santiago se nos revela como una cartografía ambiental. Observamos que no prescinde del espacio urbano, por el contrario, en este puede verse emergiendo las teselas verdes intercomunales existentes y proyectadas, y una total continuidad entre la vialidad y ferrovías existentes y proyectadas en el área rural y aquellas existentes y proyectadas en el área urbana. El mantenimiento de corredores naturales en el interior de la ciudad y su interconexión con los refugios y escalones de creación humana y de estos, a su vez, con la matriz geográfica, es un aspecto destacado en el Plan, demostrando la aplicación de la ecología del paisaje a la ciudad.

Finalmente, el plano expresa los grandes equipamientos existentes y proyectados, dando cuenta de la conciencia sobre las grandes magnitudes de energía, agua, alimentos, materias primas que la ciudad importa de una amplia periferia, lo que exigía evitar la desestructuración del territorio global y, por otra parte, sobre la condición de exportadora de la ciudad de grandes cantidades de productos residuales, obligando a tomar medidas para evitar se convirtiera en un agente contaminante.

3.2.- El sistema Maipo-Mapocho como un corredor verde –ecológico, recreacional, paisajístico y de transporte intercomunal de pasajeros

En materia de espacios públicos y recreacionales, el Plan Micro-Regional de Santiago 1960-2000 destacó el sistema Maipo-Mapocho como un corredor verde –ecológico, recreacional, paisajístico y de transporte intercomunal de pasajeros–, desde la Cordillera de Los Andes hasta la Cordillera de La Costa, en primera prioridad. La zona de la cuenca que queda al interior de la metrópoli comprendió 690 Hás calificado como “Bien Nacional de Uso Público”. Tanto en el área urbana como en la zona micro-regional de la cuenca, se reconocía al río como un elemento destacado de estructuración e integración urbana-rural, ofreciendo un área paisajística y funcional apta para la recreación masiva, fundamental tanto al mejoramiento de la oferta recreacional de la metrópoli como de la población en el resto de la región, y también relevante al desarrollo general de las comunas aledañas en toda la extensión del sistema⁶ (PAVEZ, PARROCHIA 2001).

Fue lamentable que la concepción de los Planes Regionales, Microregionales, e Intercomunales proyectados en forma coordinada, y que debían llevarse a cabo también en forma coordinada conforme fuera evolucionando el sistema territorial, fuera modificada en este aspecto por el D.S. N° 880 M.O.P., de 16 de mayo de 1963.

En el presente vemos que el concepto de “asociatividad” de las comunas –difundido en Chile por primera vez en los años 1930 por el Arqto. Luis Muñoz, y presentado a fines

⁶ PAVEZ R., M. Isabel (Comp. Doc.); PARROCHIA, Juan (autor cont.), *El Plan Tridimensional de Ordenamiento Territorial y la Región Metropolitana de Santiago 1960-2000*. 216 págs. 1ª edición, impresa, nov. 1994, ilustrado b/n; 2ª edición 2001 [en línea] revisada y ampliada, ilustrada color.http://mazinger.sisib.uchile.cl/repositorio/lb/arquitectura_y_urbanismo/pavezmi01/

del siglo XX como novedad reciente– es imprescindible para lograr desarrollar los múltiples valores de sistemas como el citado, y también solucionar sus problemas. No obstante, vemos que las comunas no parecen tener conciencia de su necesidad, mientras abogan por una mayor descentralización administrativa.

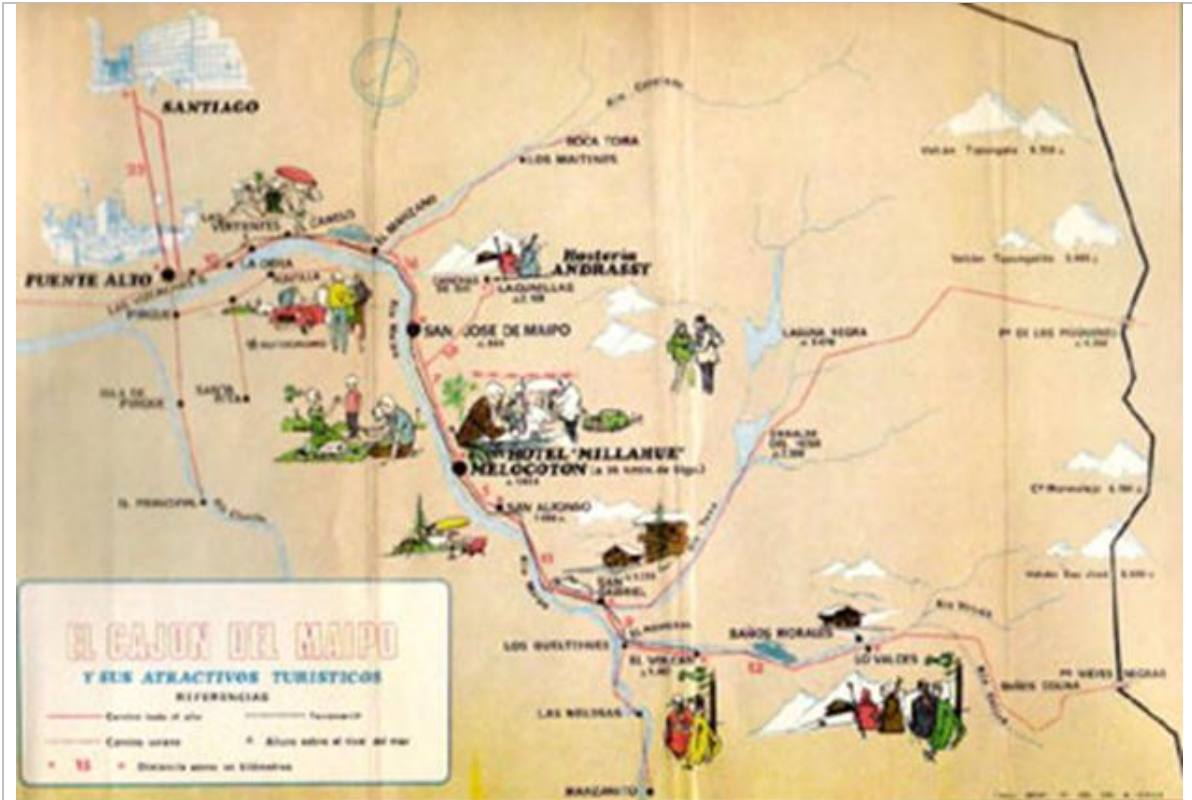


Fig.13.- El Cajón del Maipo y sus atractivos turísticos, 1968.

Fte.: FERROCARRILES DEL ESTADO, 1968, "Guía Turística - Chile", edición especial "Integración turística", 262 págs.

Un proyecto contemporáneo que intenta valorar la especificidad de cada área del espacio habitable de la Región Metropolitana de Santiago –el proyecto OTAS, Ordenamiento Territorial Ambientalmente Sustentable–, sólo con gran dificultad podrá dar lugar a medidas concretas de bien común en el contexto de una economía de libre mercado radical en grado extremo; donde además hay una aceptación algo acrítica del concepto de sostenibilidad por la comunidad científica, que ha generalizado un concepto cuya ambigüedad queda manifestada cada vez que se intenta profundizar en su significado (¿quién decide el punto de ruptura entre lo sostenible y lo insostenible?), y cuando, además, en lo referido a la cuenca del Maipo-Mapocho, esta se encuentra repartida en dos regiones administrativas (cursos superior y medio, en la región de Santiago; curso inferior, en la región de Valparaíso).

Por otra parte, observamos que el acceso a los ambientes naturales destacados de la Región Metropolitana de Santiago para satisfacer urgentes necesidades masivas de

recreación, es cada día más restringido por causa de decisiones administrativas que van favoreciendo la instalación privada para usos sin interés colectivo, o si lo tienen, el acceso es pagado aun cuando se trate de suelo nacional de uso público. Tratándose de actividades náuticas, restaurantes exclusivos en riberas, y otros de alto costo, gran parte de la población no podría acceder a esta oferta. Ello resulta una paradoja en un contexto en que la infraestructura vial y de transporte aumenta día a día ("Ruta del Sol", "Proyecto Melitrén", etc.).

La identificación de la población de la Región Metropolitana de Santiago con el sistema Maipo-Mapocho para efectos de la recreación de una masa de población que llegará posiblemente a 12 millones de habitantes hacia la mitad del siglo XXI, no existe. Parece necesario crear el marco adecuado para que dicha población tenga lo que necesita y merece. Todavía es posible.

Investigaciones exploratorias que hemos llevado a cabo con estudiantes de Urbanismo en F.A.U. de la U. de Chile, dan cuenta en 2003 de que si bien del total de 19 comunas que atraviesa el subsistema Mapocho-Maipo desde la Cordillera de los Andes hasta el océano Pacífico, el 53 % presenta algún proyecto recreacional –este es de escala local, sin previsión de algún tipo de medidas que pudieran facilitar a futuro la integración a un proyecto mayor que potenciara las áreas junto al río.

Por otra parte, un 36, 84% de los municipios no muestra interés en absoluto en el recurso río con fines recreacionales, sea por la existencia del problema de la contaminación para la cual no se visualiza un curso resolutorio, o por desinterés en el tema de la recreación de la región, o porque la atención se centra en el recurso sólo para efectos de la extracción de áridos⁷.

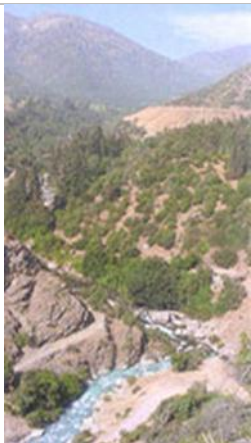


Fig.14.- Paisaje en el curso superior del sistema Maipo-Mapocho.

Fte.: CORTÉS T., Nicolás, et ál., op. cit.



Fig.15.- Paisaje en el curso superior del sistema Maipo-Mapocho.

Fte.: CORTÉS T., Nicolás, et ál., op. cit.

⁷ CORTÉS T., Nicolás; GARCÍA L., Rafael; RABELLO G., Jimena; PAVEZ R., M. Isabel (Prof. Guía), *Región metropolitana de Santiago y Recreación Masiva: el corredor del río Mapocho como recurso del siglo XXI*, Seminario de Investigación V Año Arquitectura y Urbanismo, D. Urbanismo F.A.U. U. de Chile, marz.-jun. 2003, 200 págs. ilustradas.



Fig.16.- Paisaje del sistema Maipo-Mapocho en su paso por el centro del área urbana de Santiago (Providencia).

Fte.: CORTÉS T., Nicolás, et ál., op. cit.



Fig.17.-Paisaje del sistema Maipo-Mapocho en su paso por la comuna de Cerro Navia (área urbana de Santiago).

Fte.: CORTÉS T., Nicolás, et ál., op. cit.



Fig.18.- Paisaje del sistema Maipo-Mapocho en su paso por la comuna de Peñaflor (microregión de Santiago).

Fte.: CORTÉS T., Nicolás, et ál., op. cit.



Fig.19.- Paisaje del sistema Maipo-Mapocho en su paso por la comuna de Melipilla.

Fte.: CORTÉS T., Nicolás, et ál., op. cit.



Fig.20.- Paisaje del sistema Maipo-Mapocho en su desembocadura en el océano Pacífico (entre Rocas de Santo Domingo y Tajas Verdes-Llo-Lleo-San Antonio.

Fte.: CORTÉS T., Nicolás, et ál., op. cit.

4.-Ordenamiento territorial, identidad y regiones metropolitanas

Alejándonos de las imágenes publicitarias que reducen al territorio a un objeto consumible, se promueve construir una urbanidad rural en las regiones metropolitanas de Chile integrando los valores del espacio habitable a proyectos de ordenamiento para el cumplimiento de objetivos mayores de desarrollo metropolitano sustentable.

Para ello parece necesario que las ciudades de estatus metropolitano asuman su región como un "interior", y ordenen sus intercomunas urbanas en coherencia con el territorio del cual forman parte.

La "región urbana" del siglo XXI, debe responder a una concepción que considere especialmente los elementos de cohesión y no de exclusión de los habitantes. Los actores cooperarán toda vez que se reconozcan miembros de una entidad colectiva con proyectos de valor universal.

Una mayor diversidad y cantidad de espacios públicos de calidad, tanto como políticas culturales con raíz propia, compromisos comunales con proyectos que trascienden su territorio, son algunos de los lugares federadores modernos, generadores de proyectos consistentes y de lazos entre los ciudadanos.

De esta forma, cuando queramos pasar el día enseñándole a nuestros hijos lo que es una aldea, o cuando queramos llevarlos a bañarse a una playa o a un río, o a subir una

montaña, no tendremos que ir a un remedo de aldea ubicada en el parque O'Higgins, ni a bañarnos en un remedo de playa en el parque de Los Reyes, o a escalar un remedo de montaña en el "Mundo Mágico". Podremos dirigirnos directamente a disfrutar los espacios de nuestra propia y verdadera región.

Nuevas formas de apropiación identitaria de las "regiones urbanas" pueden ser encontradas en conceptos y proyectos que ligen las escalas territoriales traspasando las fronteras administrativas, sin violentar el espacio geográfico, su vocación económica y el modo de vida de los habitantes.

Aun cuando este fue el camino señalado por los precursores del ordenamiento territorial en Chile desde el segundo cuarto del siglo XX, vemos que el progreso se realiza lentamente entre nosotros. En la realidad de comienzos del siglo XXI se va constatando el despliegue de un profundo egoísmo por parte de algunos hombres que parecen querer el futuro de todos nosotros para su particular presente. Esta realidad exige volver a comenzar a difundir los valores del bien colectivo para el logro de medidas que se traduzcan en una adecuado y renovado ordenamiento territorial de los mismos espacios naturales; un ordenamiento territorial con la naturaleza y no contra ella; en fin, un ordenamiento territorial que asuma la complejidad, y que profundice la identificación de los habitantes con el espacio geográfico que les ha tocado, o han escogido, habitar.

Bibliografía

CORTÉS T., Nicolás; GARCÍA L., Rafael; RABELLO G., Jimena; PAVEZ R., M. Isabel (Prof. Guía), *Región metropolitana de Santiago y Recreación Masiva: el corredor del río Mapocho como recurso del siglo XXI*, Seminario de Investigación V Año Arquitectura y Urbanismo, D. Urbanismo F.A.U. U. de Chile, marz.-jun. 2003, 200 págs. Ilustradas.

CORVALÁN QUIROZ, Alejandro. 2000. "Una política de integración horizontal entre las regiones de Chile y las provincias de Argentina: respuesta proactiva desde los territorios de la globalización". En: *REVISTA GEOGRÁFICA DE VALPARAÍSO*, N°31, pp. 63-73.

CUNILL G., Pedro. 1979. *Geografía de Chile*. Santiago, Ed. Universitaria.

CHILE - MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, Dirección de Arquitectura, Departamento de Urbanismo y Vivienda, Sección Planes Intercomunales: "PLANO MICROREGIONAL - REGION IV-B SANTIAGO DE CHILE"; firmado por Director Arqto. E. Weil W.; Jefe Depto. Arqto. J. Honold D.; Jefe Plan Intercomunal Urbanista Arqto. J. Parrochia B. (Fp; 96x76 cm.; inscripción N°25567) Escala gráfica. Reducción de escala original 1:100.000. Colección, impresa en colores por el Instituto Geográfico Militar, Santiago de Chile, s/f (1960). [En archivo de J. Parrochia B., 2006].

CHILE - MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, Dirección de Planeamiento, Departamento de Planos Reguladores, "PLANO INTERCOMUNAL DE SANTIAGO", firmado por Director Ing. Jorge Kelemen; Jefe Departamento Arqto. Osvaldo Hufe; Jefe Plan Intercomunal Arqto. Juan Honold; Urbanista Arqto. Juan Parrochia, (Colección de planos de 77 x 55 cm.; Escala Gráfica, (escala original 1:20.000), impresión en colores en su mayoría sobre plano base blanco y negro, 1958, Instituto Geográfico Militar. (En archivo de Juan Parrochia Beguin, 1990).

CHILE - M.O.P., D.G.O.P., Dirección de Vialidad, *Camino Internacional Valparaíso - Los Andes - Mendoza: Una Ruta de Integración Latinoamericana*, Convenio de Préstamo - BID, Dirección de Planeamiento y Urbanismo, Sub-D. RR.PP., 1966, 22 págs., 4 fotos color, 17 fotos b/n, 1 foto b/n de plano, formato 17 x 23 cm. Fotos: G. González G. [Álbum *ad hoc*, con copias fotográficas, inédito, en Archivo de J. Parrochia Beguin, 2005].

FERRANDO, Francisco, 2002. "Falla de Ramón: análisis de las noticias aparecidas en la prensa". En: *REVISTA DE URBANISMO* N°6, digital, Departamento de Urbanismo, F.A.U. Universidad de Chile, julio de 2002.

FOLCH, Ramón (Coord.). *El territorio como sistema. Conceptos y herramientas de ordenación*. Ed. Diputación de Barcelona, España, nov. 2003, 291 págs.
INSTITUTO GEOGRÁFICO MILITAR, 1966. *Atlas de la República de Chile*.
MINISTERIO DE EDUCACIÓN, División de Cultura, *Cartografía Cultural de Chile*, Santiago, 1999, 443 págs. ilustradas.

PAVEZ R., M. Isabel, *En la ruta de Juan Parrochia Beguin. Premio Nacional de Urbanismo 1996 - Chile*, Ed. F.A.U. – Vicerrectoría de Investigación y Desarrollo de la U. de Chile, jul. 2003, 319 págs. Ilustradas.

PAVEZ R., M. Isabel, *Vertientes urbanísticas modernas en Chile 1929-1959: Conceptos de Vialidad y Transporte en los debates y estrategias de ordenación del territorio*. Santiago, julio de 2003, Programa Doctoral Universidad Politécnica de Madrid – Universidad de Chile, Investigación Tutelada, Prof. Guía Dr. Ing. Julio Pozueta, 244 págs. ilustradas.

PAVEZ R., M. Isabel (Comp. Doc.); PARROCHIA, Juan (autor cont.), *El Plan Tridimensional de Ordenamiento Territorial y la Región Metropolitana de Santiago 1960-2000*. 216 págs. 1ª edición, impresa, nov. 1994, ilustrado b/n.; 2ª edición 2001 [en línea] revisada y ampliada, ilustrada color.
http://mazinger.sisib.uchile.cl/repositorio/lb/arquitectura_y_urbanismo/pavezmi01/

PAVEZ R., M. Isabel (Comp. Doc.); PARROCHIA, Juan (Autor cont.), *Los Quinientos Años de Santiago y el Segundo Milenio de la Aldea de Huechuraba*, 1994, 74 págs. ilustradas.

N. de R.: Este escrito corresponde a una ponencia derivada de investigación, ampliada para efectos de la presente publicación, presentada en el ENCUENTRO INTERDISCIPLINARIO IDENTIDADES EN CHILE: ENTRE LO LOCAL Y LO GLOBAL, ENTRE LO PASADO Y LO PRESENTE. PAVEZ, M.I.: "Ordenamiento territorial, identidad y regiones metropolitanas: oportunidades perdidas y oportunidades latentes en materia de espacios públicos y recreación para Santiago del siglo XXI". Organizado por FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES DE LA UNIVERSIDAD DE CHILE, Santiago, 12 al 16 enero de 2004.