

OPERACIÓN CERRILLOS: ENTRE EL RELLENO Y EL FRAGMENTO / JONAS FIGUEROA

OPERACION CERRILLOS: ENTRE EL RELLENO Y EL FRAGMENTO

ARQTO. JONAS FIGUEROA SALAS

ESCUELA DE ARQUITECTURA
UNIVERSIDAD DE SANTIAGO DE CHILE
OCTUBRE 2003



OPERACION CERRILLOS: ENTRE EL RELLENO Y EL FRAGMENTO

Jonás Figueroa Salas*

0.- Abstract

Los modelos urbanísticos aplicados en las ciudades chilenas en general, y en Santiago de Chile, en particular, han primado casi en exclusividad la resolución de las demandas que se derivan del crecimiento del aparato físico, en suelos urbanos de nueva producción. Esta cuestión ha promovido una ciudad extensa, repleta de vacíos intersticiales, con áreas centrales infrautilizadas y en proceso de vaciamiento. La realización de un concurso de ideas urbanísticas para la urbanización de un polígono situado en el interior de la ciudad, convocado por la autoridad ministerial en la materia, se presenta como la oportunidad para modificar las modalidades de intervención. Este artículo reflexiona sobre los resultados obtenidos por las modalidades de actuación sobre el territorio urbano y los impactos de ello derivada, concluyendo con una contrapropuesta.

Descriptores: urbanismo, suelo vacante, fragmento, operaciones estructurantes, criterios de diseño.

1.- El relleno del suelo vacante

El concurso internacional de ideas para proponer una urbanización para 15 mil viviendas sobre las 245 hectáreas de terreno actualmente ocupadas por el aeropuerto de Cerrillos, denominado Portal Bicentenario para efectos de la competencia, convocado por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo de Chile, se nos presenta como una oportunidad para reflexionar sobre la ciudad construida, sus conflictos y el proyecto urbano que es menester formular para mejorar los resultados obtenidos hasta ahora por la urbanística chilena¹. El viejo aeropuerto de Cerrillos, otrora el principal terminal aéreo de la ciudad, por mor del crecimiento físico del aparato urbano ha quedado inserto en el interior de la ciudad. En la actualidad, este campo de aviación registra operaciones reducidas a vuelos de pequeños aviones civiles y deportivos. Mientras tanto, el tráfico aéreo comercial nacional e internacional ha sido desplazado desde los años 60 del siglo XX al aeropuerto de Pudahuel, situado en la zona rural del cuadrante noroccidental de la ciudad.

A partir de ello, las 245 hectáreas del aeropuerto de Cerrillos por su extensión y situación, cercanas a las áreas centrales, pasan a ser una extensión susceptible de experimentar cambios

¹ El concurso internacional de ideas convocado por el Minvu para formular el ordenamiento urbanístico del Portal Bicentenario, señala un cambio en la operatoria de la autoridad ministerial urbanística al centrar la atención de sus competencias sobre el suelo vacante de las áreas interiores, he ahí su importancia.



Fig. 2: El cuadrante suroccidental de Santiago de Chile, donde se inserta el aeropuerto de Cerrillos, refleja el modelo de ciudad fragmentada.

También, el modelo desconoce situaciones sociales que en estos momentos se están registrando en las áreas interiores de la ciudad, tales como vaciamiento de población y el consiguiente deterioro físico y depresión socioeconómica de las áreas afectadas por este fenómeno². Es posible afirmar que en las áreas interiores de la ciudad, existe un 40% de los inmuebles vacíos o sin moradores. Aspecto que debe ser agregado a los cambios de usos

² De acuerdo con los resultados parciales del último Censo de 2002, de las 32 comunas que forman la provincia de Santiago 20 registran crecimientos regresivos. Estas comunas que se sitúan en el interior de la ciudad, en términos absolutos registran menos de población con relación al Censo de 1992 en porcentajes que van desde un 13.5% a un 0.8%.

principalmente de orden residencial y fabril, que se registran en las áreas centrales. Mientras tanto, en las áreas perimetrales el modelo ha generado una ciudad a medias, fragmentada física y socialmente, inconexa y con una falta de compatibilidad de los usos industriales y residenciales del suelo (fig. 1). Ello es fruto del discurso de banda ancha que se utiliza para justificar unas veces la liberación plena y otras, la restricción total de las determinaciones que norman y ordenan los asuntos vinculados con la construcción de la ciudad.

2.- El fragmento como modalidad de actuación

Situada en pleno corazón del cuadrante suroccidental de Santiago de Chile, la comuna de Cerrillos es la expresión capital de la falta de diseño y racionalidad que caracteriza las coronas metropolitanas surgidas con posterioridad al año 1950³. Carente de estructura urbana y físicamente desarmada, se nos muestra como una sumatoria de fragmentos, sin armazón ni razón.

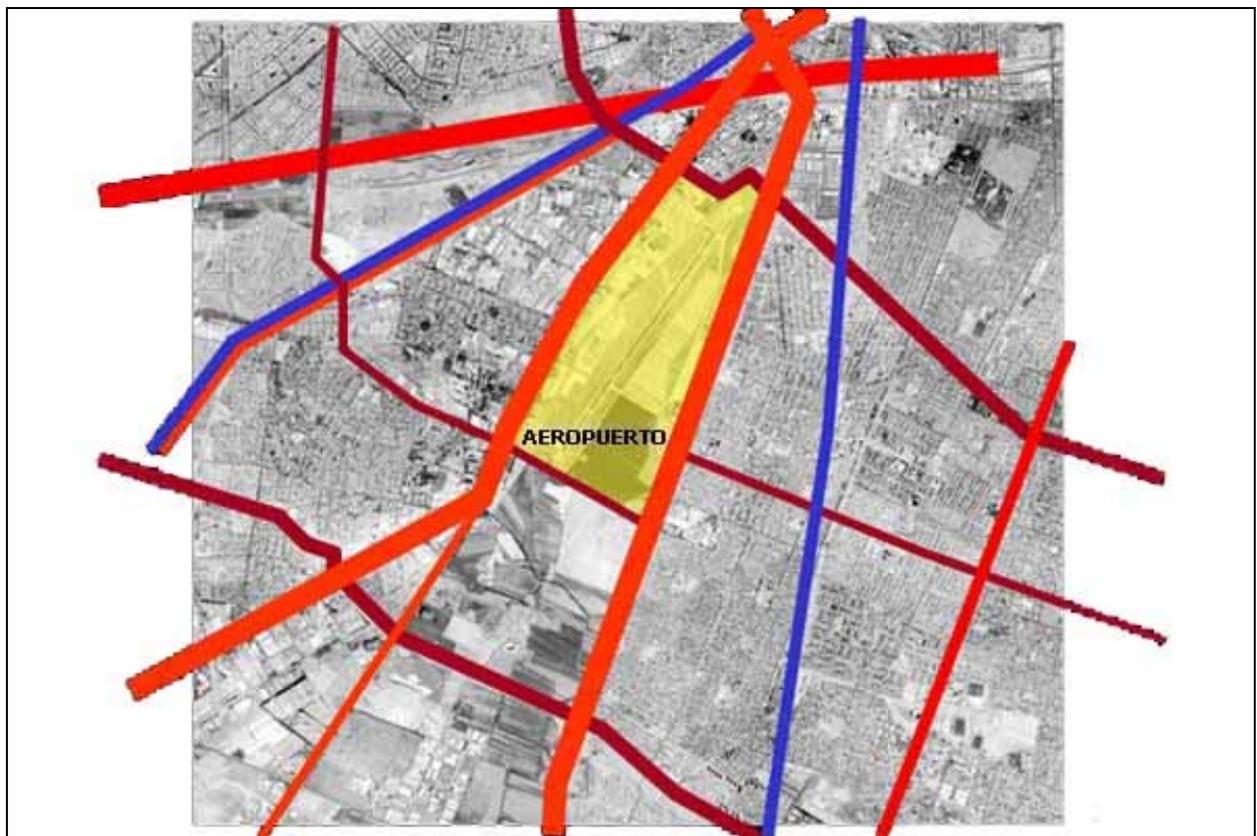


Fig. 3: Grandes infraestructuras de transportes encierran a modo de barrera la comuna de Cerrillos y el aeropuerto.

³ La comuna de Cerrillos, situada en el segundo cordón metropolitano (el primero se sitúa en torno a la comuna de Santiago), tiene una superficie de 19 km². y una población de 72.081 habitantes de acuerdo con el Censo de 2002, lo que representa una reducción del 0.8% con relación al censo de 1992 (72.649). Sin embargo, su plantel de vivienda ha crecido en el mismo período en un 14%, de 17.068 a 19.498. Fuente INE, 2002.

Cuestión que se agrava por la existencia de bolsones de terrenos vacíos dispersos por cualquier parte y cuya producción urbanística podría superar la superficie útil del aeropuerto que se quiere urbanizar. Estos terrenos vacíos surgen por la falta de programación del suelo urbanizable que podría poner orden en la producción del suelo. Asimismo, todo suelo urbano debiera tener usos estrictamente urbanos, impidiendo que a la larga se transforme en un bien financiero, sea secuestrado al mercado inmobiliario y no cumpla con la utilidad social que conlleva su condición.

La existencia de estos bolsones de suelo vacante constituye una de las tantas evidencias de la falta de proyecto que caracteriza la construcción de la ciudad chilena. A pesar de la existencia de un mecanismo que norma y determina los usos del suelo y sus intensidades –el plan regulador comunal- la ausencia de un programa que defina y ordene la urbanización de los diferentes sectores y paños urbanizables o de renovación, deja un sinnúmero de vacíos que se emplaza de modo disperso por los nuevos territorios urbanos. Tampoco existen mecanismos impositivos o disciplinarios que obliguen a los propietarios o urbanizadores a poner estos terrenos vacantes en los mercados del suelo e inmobiliario.⁴

Esta falta de racionalidad del proceso urbanizador y la persistencia de suelos disponibles intersticiales, generan una espacialidad de características propias de la periferia, pero con un emplazamiento cercano a la centralidad metropolitana, el cuadrilátero republicano de inicios del siglo XX. Esta *perifricidad* queda reflejada en el encierro que promueven las grandes infraestructuras de transporte en una comuna cuya cuerpo interior está ocupado en gran parte por implantaciones industriales sensibles a desastres ambientales (fig. 2). Por todas estas razones, pensamos que Cerrillos debiera constituir un cambio en los modos de entender las acciones edilicias, convirtiéndolas en oportunidades para resolver de paso los problemas urbanísticos y ambientales del sector. Como hemos visto anteriormente, estos problemas son causados por la propia técnica urbanística al uso en el país. La que no ha sabido incorporar instrumentos y mecanismos que corrijan sus debilidades y las repercusiones negativas del proceso urbanizador.

Por ahora, la cuestión es saber cómo afrontar los impactos que desencadenará la recalificación de usos del suelo del aeropuerto, sobre los sectores hoy afectos a restricción (industriales y agrícolas), y sobre todo el cuadrante suroccidental (fig. 3). Junto a ello, es necesario saber cómo afectará la ocupación de esta pieza territorial sobre el corredor de vientos de Cerrillos,

⁴ Un Reglamento de Disciplina Urbanística es un instrumento ausente en la legislación urbanística chilena. Este reglamento permitiría a la administración local actuar en contra de los procedimientos edificatorios y de uso del suelo llevados a cabo fuera del ordenamiento legal vigente.

altamente condicionante de la ventilación diurna y nocturna de la ciudad, y sobre el corredor metropolitano de parques, que constituyen las únicas reservas de humedad que tiene Santiago de Chile.⁵

3.- El suelo como una dicotomía del proceso urbanístico

De modo simultáneo al debate suscitado por el concurso Portal Bicentenario, la prensa se ha hecho eco de los problemas suscitados por la falta de suelo urbano para resolver las demandas provenientes de los programas y promociones públicos y privados. Un breve repaso del problema, nos lleva a descubrir que tal cuestión no sólo depende de las previsiones. También es posible que una legislación altamente sustentada en los instrumentos y poco en el régimen urbanístico del suelo y en su producción, transforme los cuerpos legales en materias inertes con los problemas que surgen de las propias vicisitudes económicas y sociales que repercuten sobre la producción de suelo urbano. Mientras el plan regulador sea algo parecido a una declaración simple acerca del crecimiento futuro, con pocas herramientas para orientar y promover la producción de suelo, siempre habrá escasez.

Tal como señalamos anteriormente, los instrumentos de ordenamiento urbanístico que se aplican en Chile, sustentan sus principales determinaciones en la producción de nuevo suelo, incidiendo de este modo sobre el crecimiento físico de la ciudad. Aspectos tales como recuperación de la capacidad vacía de las áreas consolidadas y retención de actividades económicas tradicionales son asuntos que tienen un escaso peso en el cuerpo normativo y propositivo del plan. Frente a los fenómenos sociales y económicos que se derivan del vaciamiento de las áreas centrales, la urbanística de los planes reguladores es incapaz de revertir estos procesos negativos para el sector y para toda la ciudad. A este suelo vacante hay que sumar la capacidad de los inmuebles vacíos que se sitúan en las áreas centrales de la ciudad.

Es posible definir zonas sensibles a experimentar fenómenos de vaciamiento de población y de actividades económicas, asociados a procesos de depresión física y social. He ahí el efecto nocivo del suelo vacante en el consolidado urbano. Estas zonas se sitúan en las franjas de influencia de las autopistas urbanas, en sectores donde se emplazan actividades ferroviarias y en donde se produce la rotura del tejido, a causa del cambio de la estructura predial: de la

⁵ La mala ventilación que registra el valle de Santiago repercute sobre la calidad atmosférica de la ciudad. La cercanía del núcleo urbano a las grandes cumbres andinas y la dirección de entrada y salida del aire, suroccidente/noriente, aconseja proteger los corredores de ventilación que posee la ciudad: el aeropuerto de Cerrillos, entre ellos. Al respecto, ver artículo "Critican plan urbano en Cerrillos por impacto en contaminación", en diario La Tercera, 15.05.2001, pág. 11.

fragmentación que introduce la pequeña propiedad unifamiliar, a la gran superficie industrial, institucional y de parques urbanos. Esta rotura genera a su vez, una propia fragmentación que incide sobre la renovación y funcionalidad del sector afectado.

En la zona delimitada por el río Mapocho, la avenida Norte Sur y La Alameda de la ciudad de Santiago de Chile, se registran 240 mil metros cuadrados de suelo vacante disponible. Este vacante consiste principalmente en terrenos eriazos, playas de estacionamiento y suelo libre proveniente de actividades económicas en situación de reconversión o desplazadas a otros sitios. A pesar de su centralidad, estas zonas se encuentran en franco estado de depresión social y económica ⁶.



Fig. 4: Los usos predominantes del suelo comunal son la industria y la agricultura. La vivienda se instala en los intersticios.

A las 24 hectáreas de este sector hay que sumar otras 5.600 há. vacías que se encuentran dispersas por el área metropolitana. La producción inmobiliaria de esta capacidad vacía de las áreas urbanas consolidadas, podría resolver el crecimiento poblacional de 10 años, amén de

⁶ Investigación realizada por la Escuela de Arquitectura Usach, a cargo del profesor Jonás Figueroa y el alumno de título Jorge Farías, sobre el suelo vacante en el área central de la ciudad de Santiago.

potenciar los sectores intervenidos.⁷ Así de este modo, el suelo vacante se convierte para la arquitectura en una oportunidad para revertir desde su propia especificidad disfunciones urbanísticas y como una demanda ciudadana de urgente resolución. Históricamente, desde siempre las áreas centrales han experimentado procesos de vaciamiento. En los años 20, Santiago de Chile ya experimentó un proceso de vaciamiento de la población de mayores recursos, que se trasladó hacia las nuevas urbanizaciones del tipo ciudad jardín que ya surgían en el sector oriente de la ciudad. Hoy, este vaciamiento está vinculado con el envejecimiento de la población, el deterioro del equipamiento y los mayores costos de vida, que se registran en estas zonas interiores.

Desde siempre, la escasez de suelo urbano ha estado presente en la historia de la ciudad moderna. A lo largo del siglo XX, la arquitectura transformó el problema en un motivo fundamental de sus mejores momentos. La escasez hace surgir los rascacielos en Nueva York, cuya historia no ha parado de crecer. Las urbanizaciones de viviendas baratas de la Viena postimperial, la reconstrucción de las ciudades destruidas por la segunda gran guerra y la restauración de los núcleos históricos en los años 70, entre otras, son acciones inspiradas en la escasez de suelo urbano.

4.- Los concursos como fábricas de ideas

Una acción incompleta de los entes públicos sobre la ciudad repercute asimismo, sobre la producción y reproducción de suelo urbano. Dos proyectos ganadores de sendos concursos de ideas convocados por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo nos presentan la oportunidad para analizar estos eventos como fábricas de ideas para resolver los limitados resultados alcanzados por las actuaciones urbanísticas públicas en Chile. Estos proyectos son la Recuperación de la ribera Norte del río Bío Bío de la ciudad de Concepción (Minvu, 1995), y la urbanización del aeropuerto de Cerrillos (Minvu, 2001). Ambos y a su manera nos brindan la oportunidad para reflexionar sobre ello. Estos proyectos ilustran la acción urbanística de los gobiernos de la Concertación: grandes esfuerzos técnicos y financieros, pero resultados que no van más allá de paliar el déficit. Sin embargo, más allá de sus limitaciones, debemos reconocer que éstas y otras propuestas del Minvu de los últimos años (las actuaciones del Departamento Ejecutivo de

⁷ Una investigación realizada por la urbanista argentina Nora Clichevsky y el Lincoln Institute de Massachusset, sobre el suelo vacante en ciudades capitales de América del Sur, señala que el área metropolitana de Santiago de Chile posee una disponibilidad de suelo vacante cercana a la 5.600 hectáreas. Este suelo vacante se sitúa en torno a las grandes infraestructuras de transporte ferroviario y carretero, autopistas y zonas de antiguos usos industriales. Aunque esta superficie vacante no representa la gravedad que es posible constatar en otras ciudades del continente, constituye un asunto a tener en cuenta en las actuaciones urbanísticas.

Proyectos Urbanos, Depu, por ejemplo), constituyen acciones importantes en el necesario proceso político y técnico para propiciar la evolución del urbanismo en Chile.

En el primer caso, la interesante propuesta de abrir la ciudad al río Bío Bío inexplicablemente ha sido vulnerada de plano por la decisión de instalar entremedio una autopista y un conjunto habitacional. El borde fluvial pudo haber sido concebido como una zona económicamente activa, con arquitectura de calidad para alojar equipamiento e instalaciones de alto nivel y financiar con ello los programas públicos de vivienda. En términos urbanísticos modernos, la resolución del déficit persigue multiplicar los efectos positivos de los esfuerzos económicos, con el fin de evitar quedar atrapado por pobres intervenciones.⁸

Si algo de interés nos ha dejado la Brasilia de Lucio Costa, es la articulación espacial de las supermanzanas residenciales mediante un núcleo de equipamiento comercial. Este equipamiento gravita sobre la estructura socioeconómica de las áreas residenciales y promueve la evolución cualitativa del sector. La aplicación de este concepto podría superar la calidad de nuestras urbanizaciones: extensas plantaciones de casas, eriales cubiertos de zinc y asbesto cemento, y nada más.

En el segundo caso, los resultados a los que arribó el concurso para la urbanización del aeropuerto de Cerrillos o Portal Bicentenario, son demostrativos de los extravíos que experimentamos cuando actuamos sobre la ciudad. Tal como señalamos en párrafos anteriores, nos situamos en una comuna de dos dimensiones, encerrada por grandes infraestructuras de transporte (carreteras y ferrocarril), extensas implantaciones industriales y zonas aún dedicadas a la explotación agrícola. En los intersticios dejados por estos usos, se instalan paños de usos residenciales, que no siempre guardan conexión vial ni funcional entre ellos. Por el contrario, se constituyen en piezas altamente segregadas incapaces de configurar ciudad.

Ninguno de los proyectos presentados al concurso intenta ejercitar la comprensión de una estructura urbana, ambiental y morfológica altamente sensible por sus carencias y por sus excesos. Ni menos resuelven la integración con ella. Por lo cual, la oportunidad de actuar sobre una pieza urbanística, con grandes potencialidades estructurantes sobre la comuna, tal cual es el aeropuerto de Cerrillos, una vez más queda reducida a un simple relleno de un vacío

⁸ Planteado como una iniciativa de remodelación urbana, el proyecto de Recuperación de la Ribera Norte del río Bío Bío tiene el objetivo de abrir la ciudad de Concepción, restaurando alrededor de 140 hectáreas de suelo ocupadas hasta ese momento por instalaciones ferroviarias, suelo inundable y núcleos de infravivienda. El proyecto abarca la construcción de 1400 viviendas sociales. En la actualidad, se encuentra ya construida la primera fase del proyecto inmobiliario, que cubre alrededor de 900 viviendas. Mayores antecedentes en "El Proyecto urbano", en Revista C.A n° 92, 1998.

disponible y en donde la inocencia de la propuesta ganadora queda expresada por los molinos de viento.⁹

Tal como otras grandes piezas del puzzle urbano, el aeropuerto de Cerrillos actúa como una gran barrera territorial de 4 km. de extensión, que impide la permeabilidad social y funcional del tejido transversal de la gigantesca ciudad del sur que comienza a surgir. En esta comuna, las barreras territoriales que también se reproducen en sus bordes norte y occidental, generan un territorio de dos dimensiones, encerrado y de complicada integración interna y externa. Por ello, esta operación urbanística de gran envergadura, que duplicará la población comunal y triplicará la actual demanda de viajes, amén de liberar los usos de los terrenos afectos a restricción por el corredor aeroportuario, no puede quedar reducida a un simple relleno de un vacío disponible y cuyo único efecto por ahora, es motivar un alza artificial cercana al 10% del valor de los inmuebles y del suelo del sector.

Por el contrario, el reconocimiento de la caracterización urbanística comunal (ausente en los antecedentes entregados por el Minvu a los concursantes) permitirá transformar el aeropuerto, el 13 % de la superficie de Cerrillos, en una pieza estructurante y cualificante de la necesaria reurbanización de esta parte de la ciudad, escasa en bienes y demostrativa del precario modelo público de hacer ciudad.

5.- Las capacidades de acogida del suelo

A la propuesta que nos plantea el Minvu para construir 15 mil viviendas en los terrenos del aeropuerto de Cerrillos, debemos oponer los valores medioambientales que *per se* y por sus propias condiciones funcionales posee esta pieza territorial. La gigantesca cuña de suelo formada por las áreas de protección y el cono de aproximación de tráfico aéreo, constituye el único corredor de vientos de baja altura que ventila la ciudad (tal como lo hemos señalado en la nota N° 5. La proyección de este corredor de vientos en el suelo urbano se sobrepone sobre el corredor de grandes parques que a su vez, son las únicas reservas naturales de humedad que posee la ciudad de Santiago. Junto a ello, es necesario abundar que las pistas de hormigón del aeropuerto actúan como una gran placa radiante de los rayos solares que provoca por convección, el movimiento vertical del aire.

⁹ La Ciudad Viento, proyecto ganador del concurso internacional de ideas Portal Bicentenario de los arquitectos Cristian Ulloa y Rubén González, en su afán de ajustarse a ultranza con las bases del evento, no responde a las demandas de integración con el contexto construido, ni menos formula una estrategia que estructure el territorio comunal de Cerrillos.

Nadie duda que la vivienda de interés social es uno de los déficits estructurales que registra el país, tal como lo es la cuestión ambiental y otras tantas más. Sin embargo, el déficit vivienda puede ser resuelto de modo alternativo mediante la regularización y salida al mercado inmobiliario de las cerca de miles de hectáreas vacías disponibles en el interior del área metropolitana. Tal como señalamos anteriormente, al mes de abril del 2001 existían 240 mil metros cuadrados de suelo vacante disponible en el área central, consistente en terrenos eriazos, playas de aparcamiento, edificios en estado de ruina y superficies liberadas por viejas actividades productivas. A ello debemos agregar que de acuerdo con datos proporcionados por las "Estimaciones de Población 1995 – 2005" publicadas por el Instituto Nacional de Estadísticas, el territorio comunal central perderá entre 1995 y el 2005 alrededor de 3 mil habitantes¹⁰. Esta regresión poblacional liberará cerca de 1000 viviendas que se sumaran a las 15 mil viviendas vacías que presuntamente existen en las comunas centrales (la misma cantidad propuesta para Cerrillos). Por el contrario, la reproducción en otros lugares de los valores ambientales presentes en el aeropuerto de Cerrillos y sus áreas de protección, es una labor titánica, por no decir imposible.

Los antecedentes ambientales y demográficos citados sugieren que no es conveniente dejar de lado estos valores constituyentes de la estructura ambiental, anteponiendo las atendibles razones sociales y económicas que arguye la autoridad para promover la urbanización del aeropuerto. La resolución del problema de la vivienda depende entre otras, sólo de decisiones políticas. Sin embargo, la generación de atributos y valores ambientales depende de un sinnúmero de factores sobre los que el hombre por ahora no tiene dominio. La transformación del aeropuerto en una pieza ambiental también constituye una buena ocasión para que el Estado reintegre a la ciudad los centenares de hectáreas que ha ido cercenando a los parques públicos, para alojar en ellos instalaciones militares, educacionales, residenciales, culturales y deportivas.

6.- Criterios de diseño como contrapropuesta y conclusión

La falta de reconocimiento del contexto urbano existente, que exhiben todos los proyectos seleccionados del Concurso portal Bicentenario, nos llevan a identificar algunos criterios de diseño que es menester tener presente en general en toda urbanización que se proponga en las

¹⁰ Cálculos obtenidos de las "Estimaciones de Población 1995 – 2005", publicadas por el Instituto Nacional de Estadísticas, Segunda Edición, Santiago, 1999. De acuerdo con los datos parciales que arroja el recuento preliminar del Censo de 2002 (INE, 2002), la comuna de Santiago registra una regresión poblacional de cerca de 30 mil habitantes, de 230.977 a 206.044.

zonas interiores de la ciudad ya construida y en el sector de Cerrillos, en particular ¹¹. Estos criterios persiguen que estas actuaciones se transformen en operaciones estratégicas para la reurbanización de sectores con déficits de calidad y en acciones estructurales para los mismos, de acuerdo con el siguiente detalle:



Fig. 5: Criterios de diseño; 1. Integrar la pieza urbana con su contexto construido; 2. Resolver las demandas de conexión interna y accesibilidad externa de la Comuna; y 3: Preservar las características ambientales de la pieza urbana.

Integración. A partir de la caracterización urbana del sector motivo de intervención y con el fin de resolver los problemas generados por los estilos y modos de hacer ciudad al uso, se propone aplicar un primer criterio de diseño que integre la pieza motivo de intervención con la ciudad ya construida, mediante la prolongación en el nuevo suelo residencial del tejido vial y morfológico existente (fig. 4).

Articulación. El Criterio de Diseño 2 de resolución vial se encuentra vinculado con el criterio anterior de integración y articulación de la pieza con la ciudad existente, toda vez que esta

¹¹ Considerando la baja calidad urbanística de los crecimientos metropolitanos surgidos con posterioridad a 1950, es aconsejable que cualquier nueva intervención que se haga en estas áreas interiores se transforme en una operación estructurante de los futuros planes de reurbanización que es menester formular para mejorar la calidad urbana de amplios sectores de la ciudad. Con ello evitaremos repetir los resultados obtenidos por la política de vivienda y urbanismo de urgencia, aplicada en las últimas décadas.

operación permite resolver los graves problemas de conexión interior y accesibilidad exterior presenta la comuna de Cerrillos. Además, se presenta como una oportunidad para corregir los actuales déficits que registra en resoluciones viales con las comunas situadas al oriente y occidente (fig. 5).



Fig. 6: Detalle de manzana que muestra el eje central llamado parque del viento y las manzanas ocupadas y libres. Mientras tanto, el equipamiento se emplaza en las áreas de borde con el fin de corregir los déficits que en la materia registra el cuadrante suroccidental.

Capacidades de acogida. El Criterio de Diseño 3 propone preservar las características ambientales que en la actualidad posee la pieza urbana a intervenir, asegurando con ello la vigencia de corredor de vientos del área metropolitana de Santiago. Esta preservación se lleva a cabo mediante el equilibrio que deben observar las zonas ocupadas por edificaciones y las zonas libres dedicadas a áreas verdes (fig. 6).

Bibliografía:

CLICHEVSKY, Nora

1999, "La tierra vacante en América Latina". Resumen de Investigación financiada por el Lincoln Institute, Cambridge, Massachusetts, EEUU, publicada en sitios web <http://www.lincolninst.edu/home.html> y en <http://urbanismo.8m.com>.

COLEGIO DE ARQUITECTOS DE CHILE

2001, "Proyectos seleccionados en Concurso Internacional de Ideas Portal Bicentenario", Exposición realizada en la Sede del COARQ, Santiago de Chile, Chile.

FARIAS, Jorge

2001, "Barrio Universitario", Proyecto de Título, Escuela de Arquitectura, Universidad de Santiago de Chile, Santiago. Sin editar.

FIGUEROA, Jonás

1998, "El Proyecto Urbano", en Revista C.A Nº 92, Colegio de Arquitectos de Chile, Santiago, pags. 30 a 35.

2001, "Operación Cerrillos: entre el relleno y el fragmento", página del sitio web <http://urbanismo.8m.com>.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICAS

1999, "Estimaciones de Población 1995 – 2005", Instituto Nacional de Estadísticas (INE), Segunda Edición, Santiago, 1999.

2002, "Resultados parciales del Censo de Vivienda y Población de 2002", Instituto Nacional de Estadísticas (INE), publicado en sitio web <http://www.ine.cl>.

MINISTERIO DE VIVIENDA Y URBANISMO DE CHILE

2001, "Antecedentes acerca de la Comuna de Cerrillos", Presentación Microsoft PowerPoint, información proporcionada por el Minvu a los participantes del Concurso Internacional de Ideas. Sin editar.

Académicos de la U. de Chile y de Santiago dicen que zona del aeródromo es el principal corredor de vientos de la capital

Critican plan urbano en Cerrillos por impacto en contaminación

Proponen realizar estudio ambiental para que no se alteren las condiciones del eje de ventilación más importante de Santiago.

Pamela Elgueda

Una serie de observaciones ambientales al proyecto de urbanización de las 245 hectáreas del aeródromo de Cerrillos realizaron ayer dos académicos de las universidades de Chile y Santiago, basándose en que esta área es el principal corredor de vientos de la capital, lo que ayuda a la dispersión de los contaminantes.

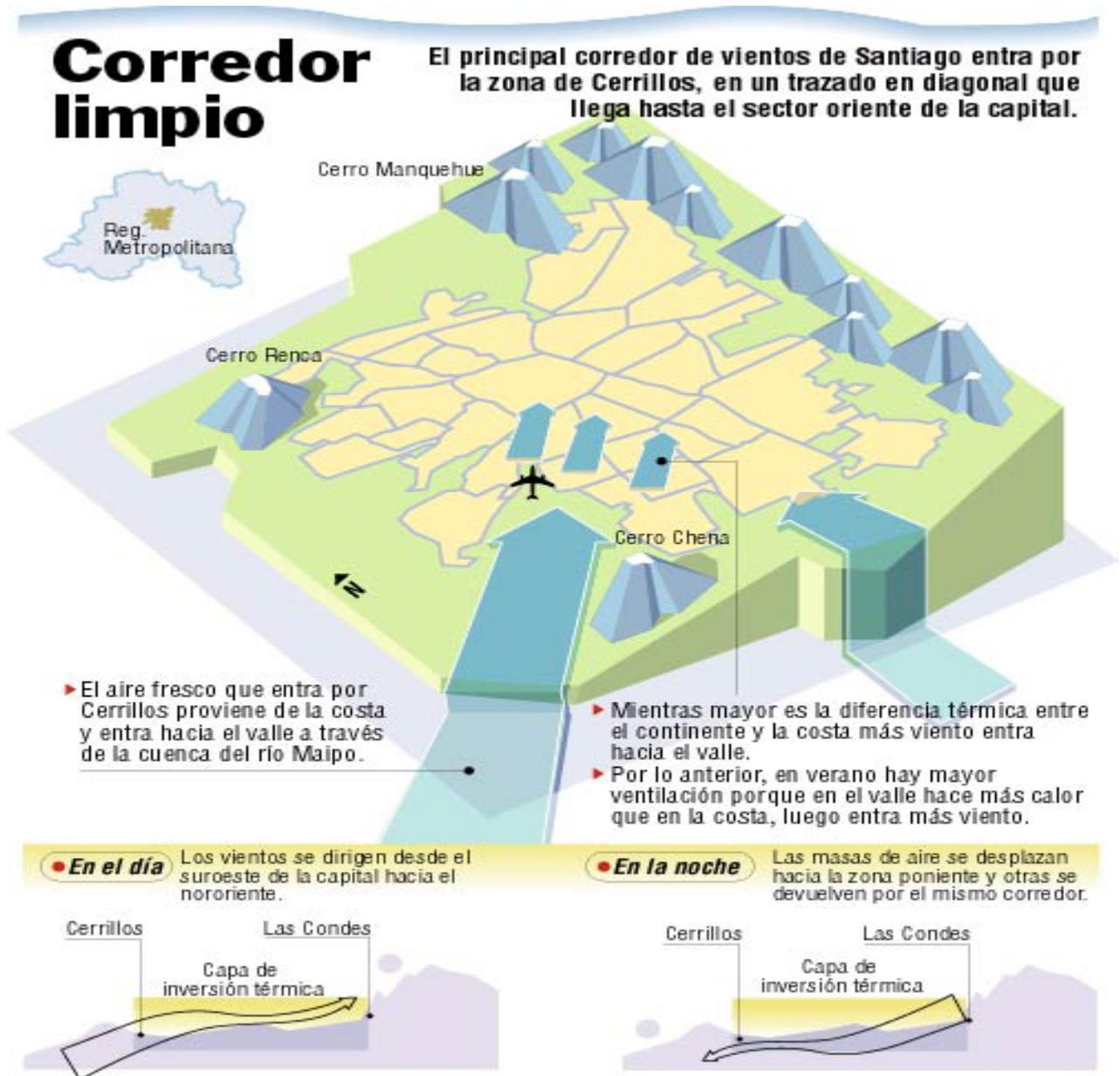
Jonás Figueroa, profesor arquitecto urbanista de la Usach, explicó que la zona del aeropuerto actúa como "el único pasillo posible que insufla aire a la ciudad". Esto significa que durante el día, por ese sector entra aire costero limpio que penetra al valle, y en la noche se devuelve, sacando fuera la contaminación de la ciudad. El académico agregó que "el aire que interesa que ingrese a la metrópolis es el flujo en baja altura que barre con los contaminantes particulados" y los únicos sitios donde es posible encontrar este viento superficial son el mar y los aeropuertos. El profesor del Departamento de Geografía de la U. de Chile, Hugo Romero, concuerda con esta apreciación. "Esta área corresponde al eje de ventilación más importante de Santiago, porque los vientos que predominan en esta ciudad van desde el sudoeste hacia el noreste", añadió. El académico añadió que este sector ha mantenido esa característica debido a la existencia del cono de aproximación al aeródromo que no permitía la edificación en altura. "Esto ha significado que perduraran hasta hoy superficies con edificaciones de muy baja densidad, así como áreas rurales y naturales que se han mantenido", sostuvo Romero.

Evaluación

Figueroa agregó entre sus observaciones que antes de desafectar las áreas de interés silvoagropecuario y urbanizar Cerrillos, el Ministerio de Vivienda debería diseñar estrategias para ocupar 6.000 hectáreas de suelo vacío que -según diversos estudios- existen en el área metropolitana. Además, afirmó que al realizar este anuncio se provocó un efecto especulativo, introduciendo factores artificiales que alteran el valor de los inmuebles y del suelo, sin que exista la seguridad de que el proyecto anunciado se concretará. "El mercado actúa con gran rapidez para incorporar este anuncio como un valor agregado y aumentar los precios", sostuvo Figueroa. Hugo Romero agregó que lo fundamental es que antes incluso de diseñar el proyecto se realice una evaluación sobre cómo se puede preservar las características de corredor de esta zona: "Hay que pasar por una evaluación anterior, participativa, sobre las densidades, el uso del suelo, el ancho de las calles e incluso la geometría del proyecto".

Sobre estas apreciaciones, el gerente del proyecto Portal Bicentenario, Pablo Trivelli, afirmó que no se las tomaba como críticas, en la medida que ayuden a mejorar el proyecto. Explicó

que estas apreciaciones son algunas de las que él escuchó en las ronda de opiniones que antecedió al anuncio de este proyecto.



Portal bicentenario

El proyecto de urbanización del aeródromo de Cerrillos anunciado la semana pasada por el gobierno supone la construcción, a partir del año 2004, de 15 mil viviendas para familias de clase media, colegios, centros comerciales, de salud e incluso la casa del Presidente de la República. Esto significará para la comuna la llegada de 80 mil nuevos habitantes, con lo cual se doblará la cantidad actual de población. También se duplicará el territorio comunal con la anexión de 245 hectáreas. El desarrollo de este proyecto será netamente privado, pues se licitará en cuatro etapas. Se calcula que este sector invertirá más de US\$ 1.000 millones en el desarrollo de este nuevo barrio. Durante este año, se llamará a un concurso de ideas para el diseño que tendrá este proyecto, mientras que durante el 2002 se elaborará el plan maestro. El 2003, en tanto, se preparará la licitación.