



CONVERSACIONES

MOVILIDAD Y CRECIMIENTO URBANO

MARCIAL ECHENIQUE

La ciudad compacta es una tradición importante en el diseño urbano, muy asentada en los arquitectos que buscan recrear la ciudad tradicional, esa ciudad peatonal del siglo XIX. A medida que se desarrolló el transporte, la ciudad se extendió, primero por el tren, y luego por la gran explosión por el uso del auto. La gente ha escogido una forma de vida distinta, ha sido una decisión individual, no forzada; a nadie lo obligaron a irse de su edificio para vivir en una vivienda en el suburbio. Lo que pasó fue que el transporte dio la capacidad de acceder a terrenos más baratos. El área de la ciudad aumenta cuatro veces su tamaño al aumentar su radio al doble; aumentando la velocidad de transporte uno a dos aumenta en cuatro veces la oferta de terreno, permitiendo que bajen los valores por terreno y la gente pueda comprar la casa con jardín, que es la gran aspiración de la mayoría. El 90% de la gente quiere vivir en casa con jardín. Hay un porcentaje que prefiere una zona densa, en especial la gente joven recién salida de la universidad, pero una vez que se estabilizan como familia, lo normal es que salgan fuera. He llegado a la conclusión de que no es posible que una ciudad del s.XXI sea compacta. Históricamente todas las ciudades se dispersan, por temas de movilidad y porque se aspira a estilos de vida distintos. Es un problema que no tiene posibilidad de solución. Se ha demostrado, por ejemplo, que si uno aumenta al doble la densidad de una zona, sólo un 10% cambia el uso del suelo, lo que significa que en esa zona la ciudad tiene un 80% más autos por hectárea, lo que en lugar de reducir la congestión, la incrementa, aumentando con esto el consumo de energía y generando más contaminación. Desde el punto de vista ecológico, la densificación es un error. En cambio en una ciudad dispersa, la distribución del tráfico es más homogénea, aunque la gente viaje más, no necesariamente gasta más bendición. Desde el punto de vista del transporte, por definición, jamás se podrá competir con el auto. No puede haber un sistema tan eficiente y económico como el auto para llevarse de un punto a otro a la hora que quieras; es físicamente imposible. Una persona, para ir a

comprar al supermercado no va a ir en bus, va en auto con sus niños y las bolsas, lo mismo al colegio o la recreación. No puede haber transporte público que permita llevar a todos los niños al punto que quieran en cualquier momento, o a la playa, dónde sea. El transporte público es un complemento sólo para cierto tipo de viajes. En Chile se ha demostrado abiertamente que la disminución en transporte público ha sido colosal en los últimos 15 años. Desde el punto de vista económico y social, la gente prefiere ir al Shopping mall, que es en baja densidad, quiere un colegio mejor, con mejores canchas, quiere una vivienda con más espacio privado. No hay ninguna discusión de que la gente quiere una ciudad dispersa. Ahora, cuál es el diseño de esa ciudad: la ciudad dispersa tiene que tener muchos centros. Eso en Santiago está ocurriendo de a poco. La visión de ciudad es dispersa, policéntrica, con núcleos servicios de transporte público entre ellos. En Santiago gracias a Dios que se expandieron los límites urbanos, porque el plan del 94 es un error colosal. Al restringir Santiago aumentan los valores de suelo, aumenta el costo de la vida y laboral, se hace menos competitiva.

IIQ - Sin embargo, la vida en suburbio es opción para una porción pequeña de la gente, ya que para muchos no hay alternativa, como el caso de las viviendas sociales. ME - Claramente el gran problema de Santiago es la diferencia social. La segregación que se ha producido en Chile se debe en parte a la vivienda social, concuerdo en que es un problema muy serio y que la gente no tiene opción. Pero uno de los errores mas grandes es poner a las personas en viviendas en altura; en todo el mundo es un fracaso. La gente vive en departamentos muy pequeños, que no pueden mejorar, y lo único que pueden hacer es irse de ahí para mejorar su calidad de vida. Estoy en todo desacuerdo con la gente de bajos ingresos se le obligue a vivir en edificios, por los problemas sociales que trae. La solución no puede estar en la densificación. Creo que hay que ampliar los límites urbanos, darle menor densidad a la zona de desarrollo social, para que vayan mejorando sus viviendas a medida que mejoran sus ingresos. Ahora, es absolutamente correcto que esa gente no tiene la misma movilidad de la clase media y alta, estoy de acuerdo con que haya una política de subsidio del transporte de esas personas, acompañada del desarrollo de más centros de empleo.

IIQ - Un subsidio al transporte público, sin embargo, no responde a los problemas de sustentabilidad ambiental, debido a los largos viajes que se dan en una ciudad expandida. ME - De acuerdo. Hay que pensar que ha habido un desarrollo tecnológico extraordinario en la eficiencia de los motores. Ahora están saliendo autos eléctricos y se

desarrolla la energía atómica; ahí hay un problema respecto a los desechos nucleares. El futuro de gran parte del mundo desarrollado será la energía atómica. JOSE LUIS GOMEZ ORDOÑEZ La idea de subsidiar el transporte público además de beneficiar a los que no tienen coche, a la movilidad cautiva, es decir, los que "no tienen más remedio", la que realizan niños, ancianos, jóvenes, pobres, o simplemente los que no tienen carnet de conducir, en fin, ese 75% de la sociedad que no tiene acceso al coche, se dirige a todos aquellos que pueden sustituir el coche por el transporte público. No se trata propiamente de subsidiar; el transporte público en Europa se está planteando como una política que elimina o baja los costos sociales inmensos del transporte privado, que es otro asunto. El transporte privado genera unos costos sociales enormes, de congestión, de inversiones alternativas que no se hacen, y no pagan los costos que generan en la sociedad, en accidentes, en CO2, en energía. El transporte público es la canalización de un ahorro del sobrecoste generado por el transporte privado. No es una política asistencial, es un derecho hoy fundamental en el mercado del trabajo y de ocio, al tener que movernos largas distancias en estas metrópolis. Esto lo tiene que resolver el sistema. Hace falta crear estos medios de movilidad pública que minimicen el costo social. En Europa se ha calculado que el costo generado por el automóvil es el 10% del PIB de un país como Alemania. Ahí hay un tema económico muy profundo.

IIQ - En ese sentido, tú has mencionado el cambio en las condiciones del fenómeno social de la movilidad contemporánea, que ya hace rato habrían dejado obsoletos algunos paradigmas de movilidad asociada solamente a la libertad individual dada por el automóvil. JLGO - Por ejemplo, la idea de movilidad laboral impuesta por las necesidades que la economía exige a los mercados de trabajo, se traduce en una necesidad de movilidad cambiante dentro de la ciudad; esto también se aplica al mercado del ocio. En los últimos 30 años cambia la composición de la familia, una familia de 6 miembros cambia a 3 familias de dos uo una persona, viviendo en diferentes sitios, que además cambian de residencia y trabajo, por tanto las pautas de movimiento ya no son tan previsibles como lo eran antes. Se han alargado los recorridos y el número de kilómetros que se hace cada día. Estas circunstancias están ahí. Resulta fundamental el cómo abordemos la movilidad en relación al problema energético y ambiental; es una herramienta central para poder alcanzar un desarrollo sostenible en nuestras ciudades. Nosotros no tenemos que tener miedo de la densidad. La solución siempre es mejor que la expansión infinita. Otra cosa es no dar demasiada importancia al coche. El coche es como nuestra suegra mecánica; tenemos que tener en mucha consideración a nuestras suegras, pero no podemos dejar que ellas comanden nuestras vidas. O, en otras palabras, si la única mujer de tu vida es tu suegra, tú tienes un problema. El buen debate sobre la sustentabilidad debe partir con la movilidad, porque la gran contribución de emisiones de carbono está en el transporte individual. El transporte público tiene que operar como un sistema, y tiene que estar integrado a la visión de la ciudad, no puede ser pensado separado de la ciudad: es el conocimiento de la ciudad el que lleva a tener un buen transporte público. No se trata de imponer sistemas, sino pensar la ciudad como un todo, como la tortuga.

IIQ - Este se relacionaría con el discurso de competitividad de las ciudades en la globalización, como lo plantea Saskia Sassen. La buena posición de Santiago, se debe a las cifras macroeconómicas del país, más que a sus características como ciudad. Frente a esto, la misma Sassen ha planteado la necesidad de tomar la ciudad y transformarla en un valor, para generar así competitividad. JLGO - Habría que discutir qué aprovecha la plusvalía de las centralidades la ciudad, y cuánto de eso es revertido a la sociedad, porque se localizan en lugares de consumo; definir la manera en que eso influya en una cierta calidad de

la ciudad. Hay un proceso que apunta a una negociación que, si bien no implica que siempre se den los resultados óptimos, le pone condiciones a la exclusividad del mercado. Es un proceso en crecimiento, similar al de los 70 en Europa, cuando los ciudadanos se cansaron del urbanismo científico, y empezaron a exigir atención a las cosas pequeñas. Momentos en los que Aldo van Eyck fue arquitecto municipal por 2 años en Amsterdam, donde su participación fue hacer 700 lugares para juegos de niños. No es que lo pequeño sea hermoso, sino que a veces es absolutamente necesario tener frente a los grandes planes, también los pequeños. Si Santiago, impulsado por las Universidades, por las comunas, empezase a ponerle condiciones a las políticas sectoriales, me parece que lo interesante estaría en esa complejidad organizativa, en fomentar esa organización. Especialmente cuando se habla tanto de la capacidad para generar innovación; entonces la organización es el verdadero capital, el capital humano, el capital organizacional. Y eso no se hace segmentando en ghettos las ciudades, sino creando puentes, que cortocircuiten, que negocien; provocarán conflictos en la medida que se hagan visibles los que hay, pero se estará en situación de afrontarlos.

IIQ - Esta idea se relaciona con el concepto que utiliza Francois Ascher, para referirse al proyecto como herramienta de negociación. JLGO - Ascher habla también de lo importante de los procedimientos. No hay un plan que te dibuje y organice todo, el plan es una de las cien herramientas espaciales y sociales de una ciudad como Santiago. Probablemente ahora haya carencia de agentes de organización social, y por eso ocurren algunas destrucciones. Esos movimientos rápidos y de largo recorrido que cortan, que dificultan las conexiones lentas, la fractura del contacto entre lugares contiguos, provocada por las grandes arterias evitan precisamente que surjan organizaciones que pongan en discusión la perpetuación del sistema de decisiones que les margina. Pero a mí me parece que ir a las escalas intermedias, manejando los problemas en esa doble dimensión de largo y corto plazo, pero también en gran escala y ámbito reducido, puede ser una opción y bonita manera de atender a las formas espaciales de los procesos sociales, que nadie esté en posición de rebatir como inadecuada, o como ideológicamente sesgada. Qué se hace a partir de la situación que hay ahora, qué mejoras se pueden hacer desde esta plataforma, dónde se puede enterrar la autopista. ¿Sólo en barrios ricos?, pues no. Miles de tareas que hacer en una enorme ciudad como esta, no se pueden resolver con un brochazo.

IIQ - Según Norbert Lechner, el rol de la política es ampliar el límite de lo posible. Parece que actualmente se entiende que la política, entendida como participación y discusión sobre la realidad que elegimos colectivamente, entorpece y limita aún más. El enriquecer estos procesos, aunque se alarguen, amplía los límites. JLGO - Sí, el espacio de los proyectos es el de inventar posibles. Hoy más que el énfasis en la factibilidad en lo que se puede hacer, polarizado por el discurso neoliberal, se trata de abrir nuevas perspectivas. Lo que se puede hacer es una cosa, y lo que se podrá hacer si desencadenamos una energía, inventando procesos nuevos que no hemos visualizado todavía, posiblemente sea otra. En términos histórico-políticos, el capitalismo es una máquina de crear nuevos nichos de producción; en ese sentido usa el espacio de una manera abusiva, depredadora; crear nichos para nuevos consumos; es una continua y acelerada búsqueda de nuevos mercados. La paradoja, y esto lo señala muy bien David Harvey, es cómo esta construcción del espacio, una vez

que se transforma en capital físico, genera también resistencias. Es decir, van dejando detrás territorios resistentes al cambio; el propio capital necesita estar creando nuevos, pero está destruyendo los que ya había capitalizado; así es, por ejemplo, como hoy se están destruyendo los centros. Entonces se dan esas contradicciones en el sistema capitalista: se necesitan tiempos de reproducción muy cortos, donde el capital financiero sea instantáneo, pero también necesita un capital organizacional, la economía del conocimiento que tanto la exaltan los economistas, que necesita tiempos largos. El tiempo lento de construcción es importante en el urbanismo, y es que la arquitectura, ese capital que se materializa en construcciones del espacio, es un mecanismo de fijación, de instauración de tiempos de cambio lentos. IIQ - En un país que ha adaptado una ortodoxia neoliberal, con partidos políticos que no se diferencian mucho respecto a lo económico, aparecen planteamientos base que corresponden a un sustento ideológico que no se discute. En lo que respecta a la ciudad, a veces pareciera que se dan por sentados y disculpir asuntos que se dan por necesarios. ME - Esa ideología parece confrontar a los prácticos, que solucionan los problemas, con los idealistas, que si bien tienen muy buenos principios, no saben gobernar. Dejando esta imagen, me trasladaría a otro terreno; el de la discusión intersectorial de distintas escalas, diversos poderes, diversos grupos sociales. Un plan que fuese capaz de dibujar la ciudad del futuro, tendría que generar procesos sociales que intercedan en la toma de decisiones y que le quiten la voz exclusiva a algunos sectores o políticos. Es verdad que esto alarga la toma de decisiones; no es estar cuatro años zanjando discusiones, pero sí que crezca la multiplicación, la multiscala, en que la decisiones son múltiples, económicas, estratégicas, espaciales, sectoriales. Esto sin hablar de ideología, sino refiriéndome en la esfera técnica. Es el miedo a apareceran complejidades tiene detrás ideología neoliberal. IIQ - Independiente de la calidad del diseño, porque no me quiero meter en ese problema, es la capacidad de generar ciudades, en el sentido de que las infraestructuras urbanas que uno construye para densidades altas, son mucho más rentables que las infraestructuras urbanas de densidades bajas. En la medida que eso suceda, puedes generar todos los servicios a distancia de caminata, en vez de a distancia de auto o de transporte público; y eso es muy sostenible desde el punto de vista ambiental y social.

decisiones, que finalmente son políticas, porque no tienen argumento. Pocos son los arquitectos de gran calidad de diseño que también lo pueden manejar, la gran mayoría queda fuera de la toma de decisiones a nivel de gobierno, porque tienen un lenguaje distinto, no usan las palabras correctas y no tienen un conocimiento profundo del problema. JOSE LUIS GOMEZ ORDOÑEZ IIQ -En un país que ha adaptado una ortodoxia neoliberal, con partidos políticos que no se diferencian mucho respecto a lo económico, aparecen planteamientos base que corresponden a un sustento ideológico que no se discute. En lo que respecta a la ciudad, a veces pareciera que se dan por sentados y disculpir asuntos que se dan por necesarios. ME - Esa ideología parece confrontar a los prácticos, que solucionan los problemas, con los idealistas, que si bien tienen muy buenos principios, no saben gobernar. Dejando esta imagen, me trasladaría a otro terreno; el de la discusión intersectorial de distintas escalas, diversos poderes, diversos grupos sociales. Un plan que fuese capaz de dibujar la ciudad del futuro, tendría que generar procesos sociales que intercedan en la toma de decisiones y que le quiten la voz exclusiva a algunos sectores o políticos. Es verdad que esto alarga la toma de decisiones; no es estar cuatro años zanjando discusiones, pero sí que crezca la multiplicación, la multiscala, en que la decisiones son múltiples, económicas, estratégicas, espaciales, sectoriales. Esto sin hablar de ideología, sino refiriéndome en la esfera técnica. Es el miedo a apareceran complejidades tiene detrás ideología neoliberal. IIQ - Según Norbert Lechner, el rol de la política es ampliar el límite de lo posible. Parece que actualmente se entiende que la política, entendida como participación y discusión sobre la realidad que elegimos colectivamente, entorpece y limita aún más. El enriquecer estos procesos, aunque se alarguen, amplía los límites. JLGO - Sí, el espacio de los proyectos es el de inventar posibles. Hoy más que el énfasis en la factibilidad en lo que se puede hacer, polarizado por el discurso neoliberal, se trata de abrir nuevas perspectivas. Lo que se puede hacer es una cosa, y lo que se podrá hacer si desencadenamos una energía, inventando procesos nuevos que no hemos visualizado todavía, posiblemente sea otra. En términos histórico-políticos, el capitalismo es una máquina de crear nuevos nichos de producción; en ese sentido usa el espacio de una manera abusiva, depredadora; crear nichos para nuevos consumos; es una continua y acelerada búsqueda de nuevos mercados. La paradoja, y esto lo señala muy bien David Harvey, es cómo esta construcción del espacio, una vez

CONVERSACIONES

IDEOLOGIA Y TECNICA

CONVERSACIONES

CONVERSACIONES

CONVERSACIONES

CONVERSACIONES

CONVERSACIONES

CONVERSACIONES

CONVERSACIONES

ME - El arquitecto para poder aportar una visión sobre la ciudad, su desarrollo y diseño, debe estar preparado en las dos escalas. Creo que el arquitecto tiene capacidad de síntesis, de desarrollar formas en el espacio, en las que pone una hipótesis de diseño sobre la ciudad. El arquitecto tiene un rol importante, pero desgraciadamente no está preparado lo suficiente como para poder abarcar y entender todos los factores que influyen en la toma de decisiones. Hay que entender cómo la gente se comporta, y entender que la ciudad es un mercado donde la gente toma decisiones individualmente para obtener una ventaja. Es un mercado con edificios, casas, comercio, oficina, es un funcionamiento de mercado, con una demanda por espacio y una oferta dada por inmobiliarios y operadores. Hay que entender muy bien cómo funciona, porque no puedes ir contra el mercado. Con nuestras democracias y en nuestras sociedades liberales tenemos que acompañar al mercado y no ir en contra, porque simplemente el mercado no te hace caso. Pero para poder guiar el mercado hay que entender muy bien la socioeconomía del país y cómo eso se relaciona con el comportamiento social. Si uno no tiene esa visión ni la capacidad de entender eso no tiene nada que decir, por eso las decisiones generalmente las toman otras disciplinas. Lo que ocurre hoy es que los arquitectos están marginados del diseño urbano, y queda en manos de gente de geografía, economía, ingeniería, porque realmente no sabe comunicar ni participar en la toma de

decisiones, que finalmente son políticas, porque no tienen argumento. Pocos son los arquitectos de gran calidad de diseño que también lo pueden manejar, la gran mayoría queda fuera de la toma de decisiones a nivel de gobierno, porque tienen un lenguaje distinto, no usan las palabras correctas y no tienen un conocimiento profundo del problema. JOSE LUIS GOMEZ ORDOÑEZ IIQ -En un país que ha adaptado una ortodoxia neoliberal, con partidos políticos que no se diferencian mucho respecto a lo económico, aparecen planteamientos base que corresponden a un sustento ideológico que no se discute. En lo que respecta a la ciudad, a veces pareciera que se dan por sentados y disculpir asuntos que se dan por necesarios. ME - Esa ideología parece confrontar a los prácticos, que solucionan los problemas, con los idealistas, que si bien tienen muy buenos principios, no saben gobernar. Dejando esta imagen, me trasladaría a otro terreno; el de la discusión intersectorial de distintas escalas, diversos poderes, diversos grupos sociales. Un plan que fuese capaz de dibujar la ciudad del futuro, tendría que generar procesos sociales que intercedan en la toma de decisiones y que le quiten la voz exclusiva a algunos sectores o políticos. Es verdad que esto alarga la toma de decisiones; no es estar cuatro años zanjando discusiones, pero sí que crezca la multiplicación, la multiscala, en que la decisiones son múltiples, económicas, estratégicas, espaciales, sectoriales. Esto sin hablar de ideología, sino refiriéndome en la esfera técnica. Es el miedo a apareceran complejidades tiene detrás ideología neoliberal. IIQ - Según Norbert Lechner, el rol de la política es ampliar el límite de lo posible. Parece que actualmente se entiende que la política, entendida como participación y discusión sobre la realidad que elegimos colectivamente, entorpece y limita aún más. El enriquecer estos procesos, aunque se alarguen, amplía los límites. JLGO - Sí, el espacio de los proyectos es el de inventar posibles. Hoy más que el énfasis en la factibilidad en lo que se puede hacer, polarizado por el discurso neoliberal, se trata de abrir nuevas perspectivas. Lo que se puede hacer es una cosa, y lo que se podrá hacer si desencadenamos una energía, inventando procesos nuevos que no hemos visualizado todavía, posiblemente sea otra. En términos histórico-políticos, el capitalismo es una máquina de crear nuevos nichos de producción; en ese sentido usa el espacio de una manera abusiva, depredadora; crear nichos para nuevos consumos; es una continua y acelerada búsqueda de nuevos mercados. La paradoja, y esto lo señala muy bien David Harvey, es cómo esta construcción del espacio, una vez

que se transforma en capital físico, genera también resistencias. Es decir, van dejando detrás territorios resistentes al cambio; el propio capital necesita estar creando nuevos, pero está destruyendo los que ya había capitalizado; así es, por ejemplo, como hoy se están destruyendo los centros. Entonces se dan esas contradicciones en el sistema capitalista: se necesitan tiempos de reproducción muy cortos, donde el capital financiero sea instantáneo, pero también necesita un capital organizacional, la economía del conocimiento que tanto la exaltan los economistas, que necesita tiempos largos. El tiempo lento de construcción es importante en el urbanismo, y es que la arquitectura, ese capital que se materializa en construcciones del espacio, es un mecanismo de fijación, de instauración de tiempos de cambio lentos. IIQ - Esta idea se relaciona con el concepto que utiliza Francois Ascher, para referirse al proyecto como herramienta de negociación. JLGO - Ascher habla también de lo importante de los procedimientos. No hay un plan que te dibuje y organice todo, el plan es una de las cien herramientas espaciales y sociales de una ciudad como Santiago. Probablemente ahora haya carencia de agentes de organización social, y por eso ocurren algunas destrucciones. Esos movimientos rápidos y de largo recorrido que cortan, que dificultan las conexiones lentas, la fractura del contacto entre lugares contiguos, provocada por las grandes arterias evitan precisamente que surjan organizaciones que pongan en discusión la perpetuación del sistema de decisiones que les margina. Pero a mí me parece que ir a las escalas intermedias, manejando los problemas en esa doble dimensión de largo y corto plazo, pero también en gran escala y ámbito reducido, puede ser una opción y bonita manera de atender a las formas espaciales de los procesos sociales, que nadie esté en posición de rebatir como inadecuada, o como ideológicamente sesgada. Qué se hace a partir de la situación que hay ahora, qué mejoras se pueden hacer desde esta plataforma, dónde se puede enterrar la autopista. ¿Sólo en barrios ricos?, pues no. Miles de tareas que hacer en una enorme ciudad como esta, no se pueden resolver con un brochazo.

IIQ - Este se relacionaría con el discurso de competitividad de las ciudades en la globalización, como lo plantea Saskia Sassen. La buena posición de Santiago, se debe a las cifras macroeconómicas del país, más que a sus características como ciudad. Frente a esto, la misma Sassen ha planteado la necesidad de tomar la ciudad y transformarla en un valor, para generar así competitividad. JLGO - Habría que discutir qué aprovecha la plusvalía de las centralidades la ciudad, y cuánto de eso es revertido a la sociedad, porque se localizan en lugares de consumo; definir la manera en que eso influya en una cierta calidad de

la ciudad. Hay un proceso que apunta a una negociación que, si bien no implica que siempre se den los resultados óptimos, le pone condiciones a la exclusividad del mercado. Es un proceso en crecimiento, similar al de los 70 en Europa, cuando los ciudadanos se cansaron del urbanismo científico, y empezaron a exigir atención a las cosas pequeñas. Momentos en los que Aldo van Eyck fue arquitecto municipal por 2 años en Amsterdam, donde su participación fue hacer 700 lugares para juegos de niños. No es que lo pequeño sea hermoso, sino que a veces es absolutamente necesario tener frente a los grandes planes, también los pequeños. Si Santiago, impulsado por las Universidades, por las comunas, empezase a ponerle condiciones a las políticas sectoriales, me parece que lo interesante estaría en esa complejidad organizativa, en fomentar esa organización. Especialmente cuando se habla tanto de la capacidad para generar innovación; entonces la organización es el verdadero capital, el capital humano, el capital organizacional. Y eso no se hace segmentando en ghettos las ciudades, sino creando puentes, que cortocircuiten, que negocien; provocarán conflictos en la medida que se hagan visibles los que hay, pero se estará en situación de afrontarlos.

IIQ - Esta idea se relaciona con el concepto que utiliza Francois Ascher, para referirse al proyecto como herramienta de negociación. JLGO - Ascher habla también de lo importante de los procedimientos. No hay un plan que te dibuje y organice todo, el plan es una de las cien herramientas espaciales y sociales de una ciudad como Santiago. Probablemente ahora haya carencia de agentes de organización social, y por eso ocurren algunas destrucciones. Esos movimientos rápidos y de largo recorrido que cortan, que dificultan las conexiones lentas, la fractura del contacto entre lugares contiguos, provocada por las grandes arterias evitan precisamente que surjan organizaciones que pongan en discusión la perpetuación del sistema de decisiones que les margina. Pero a mí me parece que ir a las escalas intermedias, manejando los problemas en esa doble dimensión de largo y corto plazo, pero también en gran escala y ámbito reducido, puede ser una opción y bonita manera de atender a las formas espaciales de los procesos sociales, que nadie esté en posición de rebatir como inadecuada, o como ideológicamente sesgada. Qué se hace a partir de la situación que hay ahora, qué mejoras se pueden hacer desde esta plataforma, dónde se puede enterrar la autopista. ¿Sólo en barrios ricos?, pues no. Miles de tareas que hacer en una enorme ciudad como esta, no se pueden resolver con un brochazo.

IIQ - Según Norbert Lechner, el rol de la política es ampliar el límite de lo posible. Parece que actualmente se entiende que la política, entendida como participación y discusión sobre la realidad que elegimos colectivamente, entorpece y limita aún más. El enriquecer estos procesos, aunque se alarguen, amplía los límites. JLGO - Sí, el espacio de los proyectos es el de inventar posibles. Hoy más que el énfasis en la factibilidad en lo que se puede hacer, polarizado por el discurso neoliberal, se trata de abrir nuevas perspectivas. Lo que se puede hacer es una cosa, y lo que se podrá hacer si desencadenamos una energía, inventando procesos nuevos que no hemos visualizado todavía, posiblemente sea otra. En términos histórico-políticos, el capitalismo es una máquina de crear nuevos nichos de producción; en ese sentido usa el espacio de una manera abusiva, depredadora; crear nichos para nuevos consumos; es una continua y acelerada búsqueda de nuevos mercados. La paradoja, y esto lo señala muy bien David Harvey, es cómo esta construcción del espacio, una vez

que se transforma en capital físico, genera también resistencias. Es decir, van dejando detrás territorios resistentes al cambio; el propio capital necesita estar creando nuevos, pero está destruyendo los que ya había capitalizado; así es, por ejemplo, como hoy se están destruyendo los centros. Entonces se dan esas contradicciones en el sistema capitalista: se necesitan tiempos de reproducción muy cortos, donde el capital financiero sea instantáneo, pero también necesita un capital organizacional, la economía del conocimiento que tanto la exaltan los economistas, que necesita tiempos largos. El tiempo lento de construcción es importante en el urbanismo, y es que la arquitectura, ese capital que se materializa en construcciones del espacio, es un mecanismo de fijación, de instauración de tiempos de cambio lentos. IIQ - Esta idea se relaciona con el concepto que utiliza Francois Ascher, para referirse al proyecto como herramienta de negociación. JLGO - Ascher habla también de lo importante de los procedimientos. No hay un plan que te dibuje y organice todo, el plan es una de las cien herramientas espaciales y sociales de una ciudad como Santiago. Probablemente ahora haya carencia de agentes de organización social, y por eso ocurren algunas destrucciones. Esos movimientos rápidos y de largo recorrido que cortan, que dificultan las conexiones lentas, la fractura del contacto entre lugares contiguos, provocada por las grandes arterias evitan precisamente que surjan organizaciones que pongan en discusión la perpetuación del sistema de decisiones que les margina. Pero a mí me parece que ir a las escalas intermedias, manejando los problemas en esa doble dimensión de largo y corto plazo, pero también en gran escala y ámbito reducido, puede ser una opción y bonita manera de atender a las formas espaciales de los procesos sociales, que nadie esté en posición de rebatir como inadecuada, o como ideológicamente sesgada. Qué se hace a partir de la situación que hay ahora, qué mejoras se pueden hacer desde esta plataforma, dónde se puede enterrar la autopista. ¿Sólo en barrios ricos?, pues no. Miles de tareas que hacer en una enorme ciudad como esta, no se pueden resolver con un brochazo.

IIQ - Según Norbert Lechner, el rol de la política es ampliar el límite de lo posible. Parece que actualmente se entiende que la política, entendida como participación y discusión sobre la realidad que elegimos colectivamente, entorpece y limita aún más. El enriquecer estos procesos, aunque se alarguen, amplía los límites. JLGO - Sí, el espacio de los proyectos es el de inventar posibles. Hoy más que el énfasis en la factibilidad en lo que se puede hacer, polarizado por el discurso neoliberal, se trata de abrir nuevas perspectivas. Lo que se puede hacer es una cosa, y lo que se podrá hacer si desencadenamos una energía, inventando procesos nuevos que no hemos visualizado todavía, posiblemente sea otra. En términos histórico-políticos, el capitalismo es una máquina de crear nuevos nichos de producción; en ese sentido usa el espacio de una manera abusiva, depredadora; crear nichos para nuevos consumos; es una continua y acelerada búsqueda de nuevos mercados. La paradoja, y esto lo señala muy bien David Harvey, es cómo esta construcción del espacio, una vez

que se transforma en capital físico, genera también resistencias. Es decir, van dejando detrás territorios resistentes al cambio; el propio capital necesita estar creando nuevos, pero está destruyendo los que ya había capitalizado; así es, por ejemplo, como hoy se están destruyendo los centros. Entonces se dan esas contradicciones en el sistema capitalista: se necesitan tiempos de reproducción muy cortos, donde el capital financiero sea instantáneo, pero también necesita un capital organizacional, la economía del conocimiento que tanto la exaltan los economistas, que necesita tiempos largos. El tiempo lento de construcción es importante en el urbanismo, y es que la arquitectura, ese capital que se materializa en construcciones del espacio, es un mecanismo de fijación, de instauración de tiempos de cambio lentos. IIQ - Esta idea se relaciona con el concepto que utiliza Francois Ascher, para referirse al proyecto como herramienta de negociación. JLGO - Ascher habla también de lo importante de los procedimientos. No hay un plan que te dibuje y organice todo, el plan es una de las cien herramientas espaciales y sociales de una ciudad como Santiago. Probablemente ahora haya carencia de agentes de organización social, y por eso ocurren algunas destrucciones. Esos movimientos rápidos y de largo recorrido que cortan, que dificultan las conexiones lentas, la fractura del contacto entre lugares contiguos, provocada por las grandes arterias evitan precisamente que surjan organizaciones que pongan en discusión la perpetuación del sistema de decisiones que les margina. Pero a mí me parece que ir a las escalas intermedias, manejando los problemas en esa doble dimensión de largo y corto plazo, pero también en gran escala y ámbito reducido, puede ser una opción y bonita manera de atender a las formas espaciales de los procesos sociales, que nadie esté en posición de rebatir como inadecuada, o como ideológicamente sesgada. Qué se hace a partir de la situación que hay ahora, qué mejoras se pueden hacer desde esta plataforma, dónde se puede enterrar la autopista. ¿Sólo en barrios ricos?, pues no. Miles de tareas que hacer en una enorme ciudad como esta, no se pueden resolver con un brochazo.

IIQ - Según Norbert Lechner, el rol de la política es ampliar el límite de lo posible. Parece que actualmente se entiende que la política, entendida como participación y discusión sobre la realidad que elegimos colectivamente, entorpece y limita aún más. El enriquecer estos procesos, aunque se alarguen, amplía los límites. JLGO - Sí, el espacio de los proyectos es el de inventar posibles. Hoy más que el énfasis en la factibilidad en lo que se puede hacer, polarizado por el discurso neoliberal, se trata de abrir nuevas perspectivas. Lo que se puede hacer es una cosa, y lo que se podrá hacer si desencadenamos una energía, inventando procesos nuevos que no hemos visualizado todavía, posiblemente sea otra. En términos histórico-políticos, el capitalismo es una máquina de crear nuevos nichos de producción; en ese sentido usa el espacio de una manera abusiva, depredadora; crear nichos para nuevos consumos; es una continua y acelerada búsqueda de nuevos mercados. La paradoja, y esto lo señala muy bien David Harvey, es cómo esta construcción del espacio, una vez

que se transforma en capital físico, genera también resistencias. Es decir, van dejando detrás territorios resistentes al cambio; el propio capital necesita estar creando nuevos, pero está destruyendo los que ya había capitalizado; así es, por ejemplo, como hoy se están destruyendo los centros. Entonces se dan esas contradicciones en el sistema capitalista: se necesitan tiempos de reproducción muy cortos, donde el capital financiero sea instantáneo, pero también necesita un capital organizacional, la economía del conocimiento que tanto la exaltan los economistas, que necesita tiempos largos. El tiempo lento de construcción es importante en el urbanismo, y es que la arquitectura, ese capital que se materializa en construcciones del espacio, es un mecanismo de fijación, de instauración de tiempos de cambio lentos. IIQ - Esta idea se relaciona con el concepto que utiliza Francois Ascher, para referirse al proyecto como herramienta de negociación. JLGO - Ascher habla también de lo importante de los procedimientos. No hay un plan que te dibuje y organice todo, el plan es una de las cien herramientas espaciales y sociales de una ciudad como Santiago. Probablemente ahora haya carencia de agentes de organización social, y por eso ocurren algunas destrucciones. Esos movimientos rápidos y de largo recorrido que cortan, que dificultan las conexiones lentas, la fractura del contacto entre lugares contiguos, provocada por las grandes arterias evitan precisamente que surjan organizaciones que pongan en discusión la perpetuación del sistema de decisiones que les margina. Pero a mí me parece que ir a las escalas intermedias, manejando los problemas en esa doble dimensión de largo y corto plazo, pero también en gran escala y ámbito reducido, puede ser una opción y bonita manera de atender a las formas espaciales de los procesos sociales, que nadie esté en posición de rebatir como inadecuada, o como ideológicamente sesgada. Qué se hace a partir de la situación que hay ahora, qué mejoras se pueden hacer desde esta plataforma, dónde se puede enterrar la autopista. ¿Sólo en barrios ricos?, pues no. Miles de tareas que hacer en una enorme ciudad como esta, no se pueden resolver con un brochazo.

IIQ - Según Norbert Lechner, el rol de la política es ampliar el límite de lo posible. Parece que actualmente se entiende que la política, entendida como participación y discusión sobre la realidad que elegimos colectivamente, entorpece y limita aún más. El enriquecer estos procesos, aunque se alarguen, amplía los límites. JLGO - Sí, el espacio de los proyectos es el de inventar posibles. Hoy más que el énfasis en la factibilidad en lo que se puede hacer, polarizado por el discurso neoliberal, se trata de abrir nuevas perspectivas. Lo que se puede hacer es una cosa, y lo que se podrá hacer si desencadenamos una energía, inventando procesos nuevos que no hemos visualizado todavía, posiblemente sea otra. En términos histórico-políticos, el capitalismo es una máquina de crear nuevos nichos de producción; en ese sentido usa el espacio de una manera abusiva, depredadora; crear nichos para nuevos consumos; es una continua y acelerada búsqueda de nuevos mercados. La paradoja, y esto lo señala muy bien David Harvey, es cómo esta construcción del espacio, una vez

que se transforma en capital físico, genera también resistencias. Es decir, van dejando detrás territorios resistentes al cambio; el propio capital necesita estar creando nuevos, pero está destruyendo los que ya había capitalizado; así es, por ejemplo, como hoy se están destruyendo los centros. Entonces se dan esas contradicciones en el sistema capitalista: se necesitan tiempos de reproducción muy cortos, donde el capital financiero sea instantáneo, pero también necesita un capital organizacional, la economía del conocimiento que tanto la exaltan los economistas, que necesita tiempos largos. El tiempo lento de construcción es importante en el urbanismo, y es que la arquitectura, ese capital que se materializa en construcciones del espacio, es un mecanismo de fijación, de instauración de tiempos de cambio lentos. IIQ - Esta idea se relaciona con el concepto que utiliza Francois Ascher, para referirse al proyecto como herramienta de negociación. JLGO - Ascher habla también de lo importante de los procedimientos. No hay un plan que te dibuje y organice todo, el plan es una de las cien herramientas espaciales y sociales de una ciudad como Santiago. Probablemente ahora haya carencia de agentes de organización social, y por eso ocurren algunas destrucciones. Esos movimientos rápidos y de largo recorrido que cortan, que dificultan las conexiones lentas, la fractura del contacto entre lugares contiguos, provocada por las grandes arterias evitan precisamente que surjan organizaciones que pongan en discusión la perpetuación del sistema de decisiones que les margina. Pero a mí me parece que ir a las escalas intermedias, manejando los problemas en esa doble dimensión de largo y corto plazo, pero también en gran escala y ámbito reducido, puede ser una opción y bonita manera de atender a las formas espaciales de los procesos sociales, que nadie esté en posición de rebatir como inadecuada, o como ideológicamente sesgada. Qué se hace a partir de la situación que hay ahora, qué mejoras se pueden hacer desde esta plataforma, dónde se puede enterrar la autopista. ¿Sólo en barrios ricos?, pues no. Miles de tareas que hacer en una enorme ciudad como esta, no se pueden resolver con un brochazo.

IIQ - Según Norbert Lechner, el rol de la política es ampliar el límite de lo posible. Parece que actualmente se entiende que la política, entendida como participación y discusión sobre la realidad que elegimos colectivamente, entorpece y limita aún más. El enriquecer estos procesos, aunque se alarguen, amplía los límites. JLGO - Sí, el espacio de los proyectos es el de inventar posibles. Hoy más que el énfasis en la factibilidad en lo que se puede hacer, polarizado por el discurso neoliberal, se trata de abrir nuevas perspectivas. Lo que se puede hacer es una cosa, y lo que se podrá hacer si desencadenamos una energía, inventando procesos nuevos que no hemos visualizado todavía, posiblemente sea otra. En términos histórico-políticos, el capitalismo es una máquina de crear nuevos nichos de producción; en ese sentido usa el espacio de una manera abusiva, depredadora; crear nichos para nuevos consumos; es una continua y acelerada búsqueda de nuevos mercados. La paradoja, y esto lo señala muy bien David Harvey, es cómo esta construcción del espacio, una vez

que se transforma en capital físico, genera también resistencias. Es decir, van dejando detrás territorios resistentes al cambio; el propio capital necesita estar creando nuevos, pero está destruyendo los que ya había capitalizado; así es, por ejemplo, como hoy se están destruyendo los centros. Entonces se dan esas contradicciones en el sistema capitalista: se necesitan tiempos de reproducción muy cortos, donde el capital financiero sea instantáneo, pero también necesita un capital organizacional, la economía del conocimiento que tanto la exaltan los economistas, que necesita tiempos largos. El tiempo lento de construcción es importante en el urbanismo, y es que la arquitectura, ese capital que se materializa en construcciones del espacio, es un mecanismo de fijación, de instauración de tiempos de cambio lentos. IIQ - Esta idea se relaciona con el concepto que utiliza Francois Ascher, para referirse al proyecto como herramienta de negociación. JLGO - Ascher habla también de lo importante de los procedimientos. No hay un plan que te dibuje y organice todo, el plan es una de las cien herramientas espaciales y sociales de una ciudad como Santiago. Probablemente ahora haya carencia de agentes de organización social, y por eso ocurren algunas destrucciones. Esos movimientos rápidos y de largo recorrido que cortan, que dificultan las conexiones lentas, la fractura del contacto entre lugares contiguos, provocada por las grandes arterias evitan precisamente que surjan organizaciones que pongan en discusión la perpetuación del sistema de decisiones que les margina. Pero a mí me parece que ir a las escalas intermedias, manejando los problemas en esa doble dimensión de largo y corto plazo, pero también en gran escala y ámbito reducido, puede ser una opción y bonita manera de atender a las formas espaciales de los procesos sociales, que nadie esté en posición de rebatir como inadecuada, o como ideológicamente sesgada. Qué se hace a partir de la situación que hay ahora, qué mejoras se pueden hacer desde esta plataforma, dónde se puede enterrar la autopista. ¿Sólo en barrios ricos?, pues no. Miles de tareas que hacer en una enorme ciudad como esta, no se pueden resolver con un brochazo.

IIQ - Según Norbert Lechner, el rol de la política es ampliar el límite de lo posible. Parece que actualmente se entiende que la política, entendida como participación y discusión sobre la realidad que elegimos colectivamente, entorpece y limita aún más. El enriquecer estos procesos, aunque se alarguen, amplía los límites. JLGO - Sí, el espacio de los proyectos es el de inventar posibles. Hoy más que el énfasis en la factibilidad en lo que se puede hacer, polarizado por el discurso neoliberal, se trata de abrir nuevas perspectivas. Lo que se puede hacer es una cosa, y lo que se podrá hacer si desencadenamos una energía, inventando procesos nuevos que no hemos visualizado todavía, posiblemente sea otra. En términos histórico-políticos, el capitalismo es una máquina de crear nuevos nichos de producción; en ese sentido usa el espacio de una manera abusiva, depredadora; crear nichos para nuevos consumos; es una continua y acelerada búsqueda de nuevos mercados. La paradoja, y esto lo señala muy bien David Harvey, es cómo esta construcción del espacio, una vez

que se transforma en capital físico, genera también resistencias. Es decir, van dejando detrás territorios resistentes al cambio; el propio capital necesita estar creando nuevos, pero está destruyendo los que ya había capitalizado; así es, por ejemplo, como hoy se están destruyendo los centros. Entonces se dan esas contradicciones en el sistema capitalista: se necesitan tiempos de reproducción muy cortos, donde el capital financiero sea instantáneo, pero también necesita un capital organizacional, la economía del conocimiento que tanto la exaltan los economistas, que necesita tiempos largos. El tiempo lento de construcción es importante en el urbanismo, y es que la arquitectura, ese capital que se materializa en construcciones del espacio, es un mecanismo de fijación, de instauración de tiempos de cambio lentos. IIQ - Esta idea se relaciona con el concepto que utiliza Francois Ascher, para referirse al proyecto como herramienta de negociación. JLGO - Ascher habla también de lo importante de los procedimientos. No hay un plan que te dibuje y organice todo, el plan es una de las cien herramientas espaciales y sociales de una ciudad como Santiago. Probablemente ahora haya carencia de agentes de organización social, y por eso ocurren algunas destrucciones. Esos movimientos rápidos y de largo recorrido que cortan, que dificultan las conexiones lentas, la fractura del contacto entre lugares contiguos, provocada por las grandes arterias evitan precisamente que surjan organizaciones que pongan en discusión la perpetuación del sistema de decisiones que les margina. Pero a mí me parece que ir a las escalas intermedias, manejando los problemas en esa doble dimensión de largo y corto plazo, pero también en gran escala y ámbito reducido, puede ser una opción y bonita manera de atender a las formas espaciales de los procesos sociales, que nadie esté en posición de rebatir como inadecuada, o como ideológicamente sesgada. Qué se hace a partir de la situación que hay ahora, qué mejoras se pueden hacer desde esta plataforma, dónde se puede enterrar la autopista. ¿Sólo en barrios ricos?, pues no. Miles de tareas que hacer en una enorme ciudad como esta, no se pueden resolver con un brochazo.

IIQ - Según Norbert Lechner, el rol de la política es ampliar el límite de lo posible. Parece que actualmente se entiende que la política, entendida como participación y discusión sobre la realidad que elegimos colectivamente, entorpece y limita aún más. El enriquecer estos procesos, aunque se alarguen, amplía los límites. JLGO - Sí, el espacio de los proyectos es el de inventar posibles. Hoy más que el énfasis en la factibilidad en lo que se puede hacer, polarizado por el discurso neoliberal, se trata de abrir nuevas perspectivas. Lo que se puede hacer es una cosa, y lo que se podrá hacer si desencadenamos una energía, inventando procesos nuevos que no hemos visualizado todavía, posiblemente sea otra. En términos histórico-políticos, el capitalismo es una máquina de crear nuevos nichos de producción; en ese sentido usa el espacio de una manera abusiva, depredadora; crear nichos para nuevos consumos; es una continua y acelerada búsqueda de nuevos mercados. La paradoja, y esto lo señala muy bien David Harvey, es cómo esta construcción del espacio, una vez

que se transforma en capital físico, genera también resistencias. Es decir, van dejando detrás territorios resistentes al cambio; el propio capital necesita estar creando nuevos, pero está destruyendo los que ya había capitalizado; así es, por ejemplo, como hoy se están destruyendo los centros. Entonces se dan esas contradicciones en el sistema capitalista: se necesitan tiempos de reproducción muy cortos, donde el capital financiero sea instantáneo, pero también necesita un capital organizacional, la economía del conocimiento que tanto la exaltan los economistas, que necesita tiempos largos. El tiempo lento de construcción es importante en el urbanismo, y es que la arquitectura, ese capital que se materializa en construcciones del espacio, es un mecanismo de fijación, de instauración de tiempos de cambio lentos. IIQ - Esta idea se relaciona con el concepto que utiliza Francois Ascher, para referirse al proyecto como herramienta de negociación. JLGO - Ascher habla también de lo importante de los procedimientos. No hay un plan que te dibuje y organice todo, el plan es una de las cien herramientas espaciales y sociales de una ciudad como Santiago. Probablemente ahora haya carencia de agentes de organización social, y por eso ocurren algunas destrucciones. Esos movimientos rápidos y de largo recorrido que cortan, que dificultan las conexiones lentas, la fractura del contacto entre lugares contiguos,