

Desplazamientos Displacements

La relación entre la configuración de la ciudad y la manera en que nos movemos por ella seguramente es una de las claves para entender la crisis de nuestras urbes: los movimientos de la casa al trabajo, las redes de metro, los usos del suelo y el empleo del automóvil son finalmente elementos fundamentales para entender los modelos de ocupación territorial ingleses o estadounidenses (las llamadas “ciudades-jardín”, que de pasada han servido como referencia para urbanizar buena parte de occidente). Aunque las comunicaciones han evolucionado, y el uso extensivo de internet nos ha hecho pensar en la prescindencia del desplazamiento como parte fundamental del intercambio, la necesidad del contacto físico y de ciertas ceremonias en la vida del ciudadano parecen garantizarnos una cuota de movilidad importante. ¿Cómo vemos el desplazamiento hoy, cuando la diferencia entre viaje y recorrido es cada vez más sutil? Cuatro artículos (dos textos y dos gráficos) revisan el problema del movimiento dentro de las ciudades.

Palabras clave: Desplazamiento, ciudad-jardín, políticas del transporte.

The relation between the city's layout and the way we move about within it is surely one of the key aspects that we need to look at in order to understand the present crisis of our cities: the commuting movements, the subway lines, the use of land, and the use of cars are fundamental elements in order to understand the British or American models of ground use (which have served as a model for the urban planning of much of the Western world). Even though communications have evolved, and the extensive use of internet has even brought up the possibility of displacements becoming completely unnecessary as a part of the exchange processes, the need for physical contact and for certain rituals in the life of citizens seem to warrant that a certain amount of displacement will continue to be necessary. How do we look at displacements today, when the difference between traveling and pursuing paths has become more and more subtle? Four articles (two texts and two visual presentations) review the problem of movement within cities.

Keywords: Displacement, garden-city, transportation policies.





Fotografía: Anne Laure Monnot

¹ El autor se desempeñó hasta junio de 2002 como Jefe de la línea Ciudad, Territorio y Medio Ambiente de la Escuela de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica de Chile.

¹ The autor was the Head of the City, Territory and Environment section of the Architecture School of the Pontificia Universidad Católica de Chile until June 2002.

Moverse en la ciudad, moverse en el suelo, moverse en la densidad

Alejandro Gutiérrez

Los usos de suelo, las densidades de población y los sistemas de transporte de una ciudad son variables que están absolutamente inter-relacionadas. Por lo tanto, nuestra manera de abordar el problema de cómo nos desplazamos en las ciudades y regiones debe ser comprendido desde las políticas públicas y la planificación junto a las otras dos variables que he mencionado, al menos. Esta afirmación es consensual entre académicos y especialistas y, por lo demás, muy de sentido común. Sin embargo no se refleja en nuestro sistema de administración urbana. Durante el 2002 invitamos¹ a Alfredo Garay (Urbanista, Ex Vicepresidente de la Corporación de Desarrollo de Pto. Madero) al Diploma de Proyectos y Gestión Urbana, donde él expuso de manera brillante una interpretación sobre el desarrollo urbano, sus implicancias culturales y –como este número lo sugiere– el transporte urbano. Quisiera retomar algunos de los temas enfrentados por Garay y conectarlos más directamente al

Moving in cities, moving on the ground, moving within density

Alejandro Gutiérrez

The uses of land, population densities and transportation systems of a city are closely inter-related variables. Therefore, our approach to the problem of how do we move about in cities and regions must be understood taking into account at least public policies and planning, apart from the two aforementioned aspects. This is a position that is commonly accepted by scholars and specialists, and therefore a commonsensical notion. Our system of urban administration, however, does not seem to agree with it. During the year 2002, we invited¹ Alfredo Garay (City planner, Ex Vice-president of the Puerto Madero Development committee) to the Projects and Urban Management Diploma, where he brilliantly presented an interpretation of urban development, its cultural implications, and –as the present issue suggests– urban transport. I would like to go back to some of the questions

problema del transporte urbano. La ciudad jardín de Ebenezer Howard se traslada de Inglaterra a Estados Unidos de manera veloz y masiva, pero algo en la traducción cambia de manera crucial. En Londres los desarrollos inmobiliarios de “baja densidad” fueron siempre acompañados de un sistema de transporte público, masivo y no contaminante: el metro o el tren de cercanías. Estados Unidos, en medio de la fiebre del automóvil hacia la década de los 20, genera los mismos desarrollos premunidos de carreteras y calles perfectamente adecuadas para llegar desde los centros de trabajo a los barrios residenciales. Al mismo tiempo, pierden en la traducción la creación de sub-centros, de barrios, donde estaban las estaciones del metro y que posibilitaban que los “vecinos” pudieran acceder a todos los servicios y equipamientos distintos del trabajo (colegios, supermercados, farmacias, parques, restaurantes, cafés, centros médicos, etc.). O sea, en el caso inglés la expansión sólo generaba viajes extra para trabajar (que ya era –y es– un gran problema de resolver en Londres en el 2002). Además, cuando nos referimos a baja densidad tenemos que tener en cuenta que los londinenses nunca hablaron de menos de 100 habitantes por hectárea. Y este pequeño detalle hacía posible el desarrollo del negocio inmobiliario

Garay’s presentation addressed and connect them more directly with the problem of urban transportation. Ebenezer Howard’s garden city travels from England to the USA quickly and in mass, but something is radically altered in the process of translation. In London, “low density” housing developments always were accompanied by a massive, non-polluting, public transportation system: a subway or railway system. The USA, in the middle of the automobile fever of the 1920s, generate the same developments equipped with perfectly adequate roads and streets communicating work centres and residential areas. They lose in the translation process, however, the creation of secondary central areas, of neighborhoods, where subway stations were located and where “neighbors” were able to access all the necessary services and goods (schools, supermarkets, drugstores, parks, restaurants, coffee shops, medical centres, etc.). In other words, in the British case, the expansion only generated extra commuting (which back then was already, and continues to be, a huge problem in London). Besides, when we talk about low density, we have to take into account that the British never designated with that expression less than

junto al de la línea del metro o tren.

En Estados Unidos las densidades de los desarrollos inmobiliarios de los años '20 no alcanzan los 20 habitantes por hectárea y nos dejan en una encrucijada bastante más compleja: estos sub-centros para sostenerse requieren de un área de mercado mayor que las de Londres de 1900, por lo tanto son más distantes unos de otros y consiguientemente descansan ingenuamente en la capacidad del automóvil de llevarnos a ellos. Todo muy bien hasta aquí. Pero hagamos un simple ejercicio en relación a los costos de urbanización. Si en una hectárea de expansión en E.E.U.U. hay un quinto de habitantes en relación a una hectárea inglesa, los estadounidenses tienen que pagar cuatro veces más por su urbanización que en Inglaterra. ¿Qué hacer? Se traspasa el costo al comprador final. Y las familias (hasta el día de hoy) se endeudan de por vida para poder pagar este altísimo costo, producto de su alto estándar de urbanización y su deseo por vivir en baja densidad. Sólo desde hace 15 años los planificadores americanos han empujado una nueva –y muy inteligente– modalidad de internalizar los costos que estaban ocultos en esta manera de ocupar el territorio; pagos por impacto o *impact fees*. Equitativo pero aún más caro para aquellos que deciden vivir en el

100 inhabitants per hectare. It was this not at all insignificant detail that allowed the development of housing business together with the extension of subway or railway lines.

In the USA, the density of housing developments does not exceed 20 inhabitants per hectare, generating a much more complex dilemma: these sub-centres, in order to sustain themselves, require a larger market area than those needed in 1900 London, and therefore are more separated in space and they rely naively on the automobile to transport us to them. So far so good. But let us do the math. If in a hectare of US expansion there is a fifth of the people that live in a British hectare of urban expansion, Americans have to pay four times as much for their expansion as the British did. What can be done? The cost falls on the final buyer. And families (up to the present) are indebted for life in order to be able to afford those high prizes, produced by the high standard of urban expansion and by their desire to live in low density areas. It is only since 15 years ago that American urban planners have encouraged a new –and very intelligent– way to internalize costs that such a way of using land kept hidden: impact fees. It is fair, but even more expensive for those who choose to

campo queriendo vivir en la ciudad: la ciudad de la deuda permanente. ¿Qué tiene que ver esto con el transporte y con Santiago?: simplemente que nosotros copiamos ese modelo que traía consigo sus problemas de traducción dentro, y con el agravante que nuestro desarrollo económico nos genera un doble efecto de inequidad.

Los habitantes de menos recursos van a parar a la periferia, pagan su infraestructura en la medida de lo posible y no llegan a tener más que un pasaje pavimentado de 3,5 a 4,5 m de ancho, una conexión de alcantarillado, otra de agua, luz y nada más. O sea: el primer efecto es que el modelo de ciudad jardín aplicado a nuestras ciudades produce barrios sub-equipados que generan algún nivel de anomia social. Y el segundo es que cualquier actividad que estas familias hagan lleva al menos un viaje en micro, si no dos, sin tomar en cuenta el largo del viaje. En síntesis, estamos obligados a viajar en un medio de transporte prácticamente para cualquier propósito: la ciudad de la deuda permanente y la precariedad permanente.

Como veíamos antes, los europeos (por lo menos hasta hace 20 años) habían sido consistentes en sus patrones de desarrollo urbano: densidades medias, transporte público asociado y usos mixtos. Sabio, porque bajamos los costos de urbanización

live in the countryside while continuing to live in a city: the city of permanent debt.

How is this related to transportation in Santiago? Only because we copied this model with its translation problems and with the added problem that our economic development generates a double inequity. Inhabitants of lower income are confined to the suburbs, they pay the infrastructure in as much as they can afford it, and they usually do not get more than a paved street 3.5 to 4.5 meters wide, a sewage connection, water, light, and that's it. In other words, the first effect is that the model of garden city applied to our cities generates under equipped neighborhoods, which in turn generate some level of social anomie. The second consequence of this policy is that any activity of these families implies at least one or two bus trips, not to mention the length of the trip. In short, we are forced to use some kind of transportation system for practically anything: the city of permanent debt and of permanent precariousness.

As was previously discussed, Europeans (at least until 20 years ago) had been consistent in their urban development patterns: medium densities associated to the creation of transportation systems and mixed uses. Which is a wise option, since

para todos (cuestión que no nos vendría mal en el contexto de Chile), porque hacemos ciudad equipada y finalmente, porque no tenemos que subirnos a un auto o una micro para todas nuestras actividades en la ciudad: menos nivel de endeudamiento y más calidad de vida.

Pero esto pasa por cambiar nuestro imaginario colectivo o nuestra aspiración social de tener “una casa – un terreno”; hasta el momento hemos respondido consistentemente a esa aspiración en nuestras políticas públicas, sin importarnos el costo que ella traiga consigo. Pero quizás ya llegamos a un momento en el que todos estamos empezando a sufrir las consecuencias de una ciudad expandida a baja densidad: tacos, largos períodos de desplazamientos y ciudad sub-equipada. En síntesis, nuestra capacidad de resolver el problema del transporte urbano no va a descansar sólo en cambios de tecnología, de gestión o de recursos, sino en una gestión integrada de nuestros usos de suelo, nuestras densidades de desarrollo y nuestros sistemas de transporte. Si alguna vez importamos modelos, y hemos importado de todos los tipos y categorías, ¿Por qué ahora no aprovechamos nuestro consensos y utilizamos uno más apropiado para nuestra capacidad de pago, para nuestra necesidad de socializar, para la necesidad urgente de tener una mejor calidad de vida en nuestras ciudades?. ARQ

it allows us to lower the urbanization cost for everybody (something we definitely could use here in Chile), because we build fully equipped cities, and, finally, because we do not need to get into a car or bus for all of our activities in the city: that implies less debts and a better life quality.

But this would require to modify our expectations, our collective fantasies, our desire to have “a house, a piece of land”; up to now we have consistently responded to that aspiration in our public policies, no matter at what cost.

But maybe we have come to the point where we are all suffering the consequences of a low density urban expansion: traffic jams, long periods of time invested in commuting, an under equipped city.

In short, our ability to solve the problem of urban transportation will not only depend only in technological advances, changes in management, or the amount money spent on it, but in the implementation of policies that consider the use of the land, development density and transportation system.

If we import models, something we have done very frequently, why not take advantage of our consensus and choose a more appropriate one for what we can afford, for our need to socialize, for the urgent need to improve the quality of life in our cities? ARQ