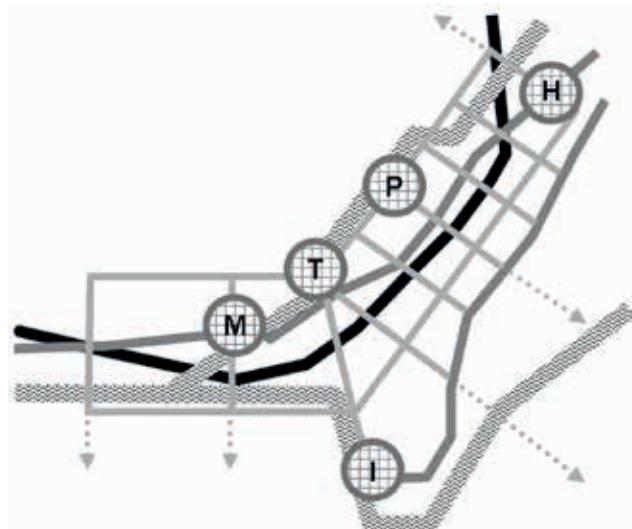
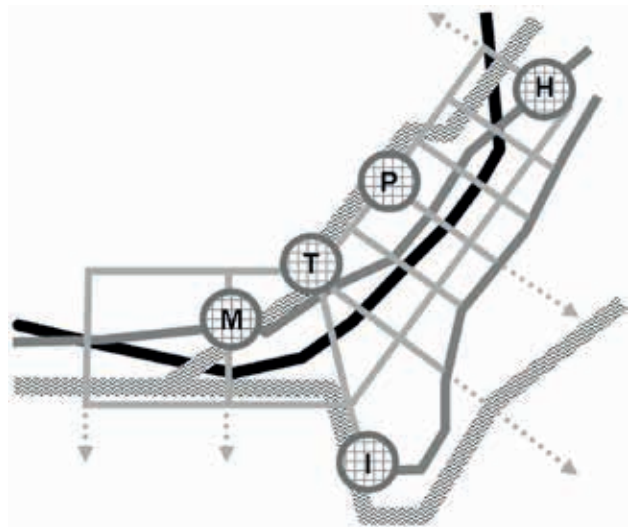


Ordenamiento Territorial: ¿Por qué?

por Jonas Figueroa.



Armadura Territorial de la Provincia de Talagante: desde lo que hay a lo que debe haber.

La contaminación de las aguas del río Cruces en la provincia de Valdivia, provocada por los vertidos de la planta de Celulosa Celco, y el desplazamiento de dos glaciales en la cordillera de la Tercera Región con el fin de explotar los recursos mineros del subsuelo, nos llevan a reflexionar acerca de la necesidad de evolucionar en materia territoriales. Por otro lado, la desafortunada actuación de los organismos gubernamentales en ambas oportunidades y en otras situaciones de similar alcance e impacto, nos lleva a cuestionar la débil institucionalidad medioambiental del país.

La crisis de esta institucionalidad ambiental y la falta de rigurosidad técnica que queda en evidencia frente a los desastres provocados por el aparato productivo, nos lleva a proponer una institucionalidad que compatibilice los diferentes intereses y actuaciones que convergen sobre el territorio. Ello permitirá localizar las actividades productivas atendiendo más a las capacidades de acogidas del territorio que a las facilidades de acceso a los recursos productivos o la disponibilidad de mano de obra, por ejemplo. Aspecto que si se hubiese tenido presente en el emplazamiento de la planta de Celco, hubiese evitado mucho de los problemas causados al sistema natural de la zona y a la propia entidad legal de la empresa.

Siete aforismos

1.- El desencadenante de los conflictos ambientales surge a partir de las visiones pseudo territorialistas aplicadas en el último tiempo, por los organismos técnicos públicos. Son visiones sectoriales, fragmentadas, que sólo atienden una parte del problema, dejando de lado la compatibilización con otras actuaciones y sistemas que convergen en un mismo espacio. Si ninguna disciplina en particular tiene instrumentos para operar sobre todo el territorio, tampoco el territorio puede ser reducido a una visión única, sea ésta ambiental o urbanística, dejando de lado las otras muchas facetas presentes en tal dimensión.

2.- Parte de los conflictos que se expresan en dificultades para los sistemas productivos o sociales, tienen su origen en la ausencia de una estructura territorial de escala provincial y comunal. La totalidad de las dimensiones administrativas del país carece de una propia armadura o esqueleto básico, en donde insertar el patrón de asentamientos urbanos y el sistema productivo, por ejemplo. Esta falta de estructura deja en evidencia no pocas veces, la incompatibilidad que existe entre el territorio y los sistemas que operan sobre él, provocando conflictos y deterioros.

3.- Por su forma física, la estructura territorial del país carece de razón si no hay una integración fronteriza con los países vecinos. Es más, las posturas que se adopten para ordenar los usos del territorio deben pasar por el diseño de estructuras de integración transfronteriza. Los ramales ferroviarios construidos entre los siglos XIX y XX, tuvieron desde siempre una vocación transandina que es menester recuperar. Frente a las propuestas del trazado ferroviario transpatagónico y de gasoductos, sean éstos boliviano o peruano, el país debe tener su propio proyecto con el fin de integrar y optimizar estas acciones relacionadas con el aparato del transporte y de la energía.

4.- El exacerbado centralismo que exhibe la escala nacional, se reproduce en los niveles regional, provincial y comunal. Esta cuestión deteriora las capacidades de acogida del territorio, a veces por congestión de usos y otras, por la infrautilización de los valores del mismo. En estos casos, se echa en falta una directriz que ordene y jerarquice la intervención de los diferentes y distintos niveles que operan sobre un mismo territorio.

5.- Es menester resaltar la utilidad instrumental y administrativa de tener una pre-visión superior que formule un proyecto territorial acorde con las características regionales y sus capacidades de acogida, en cuanto factores primordiales del proceso de desarrollo. A estas alturas, ya no podemos seguir instalando cualquier cosa en cualquier

parte. Por el contrario, diseñar el territorio debe ser la acción básica para mejorar la calidad de vida de la sociedad y proteger el patrimonio natural y construido.

6.- Ordenamiento Territorial, porque:

6.1.- El soporte suelo es una dimensión física sobre la cual convergen un sinnúmero de intereses y presiones. A veces, éstos se encuentran contenidos en planes sectoriales, a veces se formulan de manera aislada y en otras, carecen de coherencia con actuaciones que se desarrollan de modo simultáneo y en otras escalas de actuación.

6.2.- Frente a ello, es necesario disponer de instrumentos que compatibilicen estas distintas y contradictorias actuaciones. A veces éstas primarán los aspectos productivos, otras, los económicos y financieros. Pero, rara vez una actuación sobre el territorio es la expresión de los múltiples factores que configuran su entidad sistémica.

6.3.- En cuanto técnica e instrumento concreto, el Ordenamiento Territorial es la expresión espacial de las diversas políticas de la sociedad que se aplican o ejecutan en el territorio, en cuanto soporte y en tanto sistema. En cuanto tal, el ordenamiento territorial es: un mecanismo de coordinación; un documento de escala mayor; y una matriz de compatibilidades.

6.4.- Una ciudad con autopistas de pago es una ciudad muy distinta a la ciudad que hoy tenemos. Acaso ¿se han modificado o cómo han expresado este cambio los instrumentos que regulan los usos del suelo? Ahora bien, las autopistas de pago se instalan en partes de la ciudad cuya única alternativa de accesibilidad y conexión hoy se está transformando en eso: comuna de Estación Central y avenida General Velásquez, por ejemplo. He aquí una actuación contradictoria entre vialidad y usos del suelo que debería ser gestionada y resuelta de antemano por un plan de ordenamiento territorial metropolitano. Las autopistas de pago nos aseguran altas velocidades urbanas. Sin embargo, nadie ha tomado en cuenta que esta alta velocidad provocará atochamientos en el sistema vial convencional, a raíz del aumento de alimentación y la ninguna adaptación realizada sobre el mismo. Semáforos, cruces de peatones, esquinas tapadas, etc. promoverán que estos atochamientos se proyecten por lógica hacia las autopistas, produciéndose el efecto de escalera mecánica. Este es un conflicto en donde las capacidades de acogida del sistema convencional no han sido estudiadas ni puestas al día.

7.- La ausencia del documento mayor de ordenamiento se expresa por lo general, en el cambio que experimentan

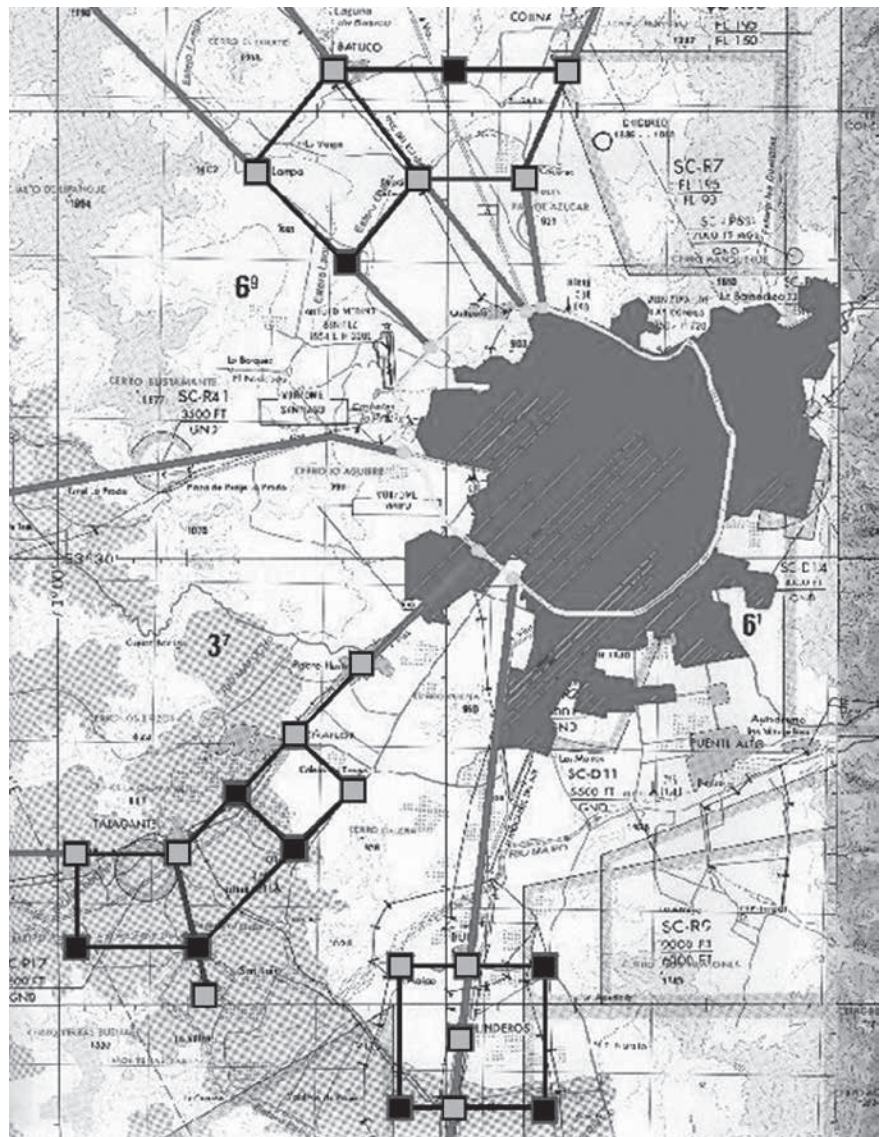
los valores naturales del territorio, pasando de ser tales valores a transformarse en desencadenantes de desastres naturales.

Siendo la lluvia y la pendiente hacia el occidente los principales valores del valle, la ciudad se ha empeñado en contradecirlos, transformando la vialidad norte sur en barreras o pretilos que impiden el normal escurrimiento de las aguas. Por el contrario, en sentido oriente occidente por donde fluyen las aguas, no hay una vialidad continua que asegure las avenidas de las aguas. Asimismo, desconocemos las toponimias y los registros físicos relacionados con las agua. Así, los nuevos núcleos urbanos se construyen en lugares llamados El Bajo, El Arenal, Los Pozos, La Aguada, etc.

Una corta conclusión

Existe una peligrosa liviandad cuando nos referimos a la técnica del Ordenamiento Territorial. El peligro es que muchos de los que se dicen expertos en la materia, inexplicablemente imparten enseñanza y publican sobre aquello que suponen que es. Entre otras, desconocen la larga experiencia internacional en temas territoriales y tampoco han participado en la redacción de un documento de ordenamiento, nunca formulado en nuestro país. Es más, muchos de estos expertos desconocen la teoría, los alcances, los conflictos, y la discusión académica y política acerca de la teoría y los resultados, algunos de dudosa utilidad y otros que han demostrado fehacientemente la conveniencia de su aplicación.

El Ordenamiento Territorial en cuanto postura política, administrativa y técnica, es un instrumento preciso que surge a partir de la necesidad de disponer de un documento mayor, que compatibilice las actuaciones sectoriales entre sí y de éstas con el soporte suelo. Es un plan o proyecto que contiene una acción razonada y razonable, que tiene presente las características del territorio, sus valores sean



Propuesta de Sistema Urbano Regional, Región Metropolitana de Santiago.

de orden natural y estructural, etc. Ordenamiento que compatibiliza las diferentes actuaciones que convergen sobre una dimensión espacial dada, corrigiendo los impactos tales como la especulación y el deterioro del patrimonio natural, que promueve casi de modo espontáneo, la acción pública y privada sobre el territorio.

El medioambiente, el urbanismo, la industria, la minería, el agua, etc. son temas sectoriales. En tanto visión mayor y expresión física y administrativa de las políticas sectoriales, los instrumentos de ordenamiento territorial son los llamados a resolver las incompatibilidades y ordenar los resultados obtenidos parcialmente.