Entrevista Yves Besançon

Quisiéramos hablar primero del proceso en el que se gestó el proyecto del Costanera Center. ¿Cuáles han sido los aciertos y desaciertos de este largo proceso?

Bueno, el proceso es larguísimo. Es el más largo en el que me ha tocado participar nunca en mi vida. Participar y un poco liderar también.

La primera vez que se acerca nuestro cliente, que es Horst Paulmann, fue en el año 1988. A fines de este año vamos a cumplir 24 años trabajando en este proyecto. Es un proceso largo en el que ha habido como tú dices aciertos y desaciertos. Muchos desaciertos se han corregido, y con otros no ha sido fácil hacerlo, porque tenemos que poner el edificio en su contexto.

Este proyecto parte con el mismo terreno que hay en este momento. Es un terreno que termina teniendo 47.000 metros cuadrados. Parte con 57.000, pero ha habido cesiones de uso público que son de unos 10.000 metros cuadrados.

En este terreno, que equivale a cuatro manzanas del centro de Santiago, hemos hecho este proyecto que tiene en total 700.000 metros cuadrados, en el que hay cinco subterráneos, para 5.700 autos estacionados, seis niveles de centro comercial, de seis metros de altura cada uno, y luego tiene cuatro torres. Una más pequeña, hacia Vitacura, con 105 metros de alto. Dos que acompañan a la torre principal, que son de 170 metros. Una cuarta torre, que es el rascacielos más alto, de 300 metros. Esta última la hicimos asociados con César Pelli, y la idea conceptual es de él y de su oficina.

La razón de contratar a César Pelli en este proyecto se funda en su vastísima experiencia en el siglo XX y XXI, en lo que concierne a rascacielos. Durante mucho tiempo, dos de sus edificios fueron los dos más altos del mundo; Las Petronas de Kuala Lumpur y el IFC de Hong Kong.

Él tiene un desplegable con unas sesenta torres, de las cuales la que estamos haciendo aquí en Chile debe ser la quinta o sexta en altura. Otras la van a pasar, seguro, porque esta competencia por la altura es así.

Por lo tanto, este proyecto que duró tanto tiempo, partió en un contexto muy diferente. Chile es un país que ha cambiado mucho en 24 años. Han cambiado las ordenanzas; la cantidad de habitantes; de vehículos; se han abierto carreteras y avenidas; se creó Transantiago; llegó una segunda línea de metro que no existía cuando partió el proyecto; va a llegar una tercera en unos años más…Por lo tanto, éste es un proyecto que ha tenido que ir cambiando a medida que el contexto ha ido cambiando, así como las nuevas ordenanzas.

Si uno se centra en cómo hacemos los edificios en Chile, por lo general, no hay mucha planificación urbana. Por no decir cero. Hay mucha regulación, pero poca planificación. De hecho,

yo sostengo que nosotros los arquitectos que ejercemos la profesión libremente construimos donde podemos; no donde queremos.

No es posible en este momento hacer los proyectos donde uno quisiera. Sobre todo con las regulaciones municipales y todas estas separaciones dentro de una misma ciudad, en que cada uno proyecta su plan regulador por su cuenta, y le da lo mismo lo que pasa al lado. No hay ninguna norma vinculante entre ellas.

En este proceso nos hemos tenido que adaptar a la regulación existente en una comuna, que es Providencia, que es vecina de Las Condes y de Vitacura. O sea, nosotros influimos en tres comunas en muchos niveles, y eso tiene impactos. Viales, peatonales, visuales.

Este proyecto, como ustedes saben, no es un negocio inmobiliario. Es un negocio de arriendo. El propietario sigue siendo dueño porque nada se vende sino que se arrienda. Por lo tanto, cuando a mí la gente me dice que va a haber un caos…la palabra "caos" se ha usado tanto, y en vialidad el caos vial no existe; todo se arregla. Pero digamos "saturación". Yo tengo la más plena confianza en que no habrá más saturación que la que había hasta antes de la apertura, porque al que más le interesa que eso funcione es a él; al dueño. Si las cosas no le funcionan, se le van los arrendatarios. Ése es su negocio y se ha ido demostrando que en el sector se ha producido un alivio al tráfico.

Una de las cosas que me preguntan mucho, sobre todo los arquitectos, es cómo se controlan todos los documentos. Este proyecto tiene más de 15.000 planos. Hay un centro de documentación en Costanera Center al que todos los especialistas –son más de 36 especialidades- tienen que enviar sus proyectos. El jefe del archivo de ese centro de documentación es el único autorizado para entregarles copias a otros profesionales, que siempre debe ser la última versión.

Y con respecto a las autoridades, tanto nacionales, regionales y municipales ¿cómo se ha dado la relación?

Todos sabemos que acá en Chile el sistema es muy legalista. Por lo general no existen las cosas por debajo de la mesa. Aquí todo tiene que cumplir los procesos legales y normales. Nosotros hemos tenido, en este proyecto, con todo lo que ha cambiado, que adaptarnos a nuevos marcos legales.

Nuestra relación es de arquitectos profesionales con las autoridades, permanentemente. Nosotros en el Municipio nos relacionamos directamente con el Director de Obras y con el Asesor Urbanista. A nivel de los ministerios, generalmente con la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda.

Ahora, hay en estos proyectos obviamente relaciones a alto nivel, que yo trato de evitar y que se refieren a problemas generales que se deben resolver con la autoridad, porque este es un proyecto muy grande y muy importante para Santiago.

Pero en general las relaciones con los organismos han sido fluidas, bien rápidas y ágiles. Es que afortunadamente Providencia es una Municipalidad en que se trabaja de manera muy eficiente, y

muy profesional. Muy distinta a otras, que no voy a nombrar, que son realmente un tedio; un infierno. Nosotros tenemos un dicho en la Asociación de Arquitectos; que hay muchos proyectos en tal y tal comuna, que se han demorado más en aprobarse que en construirse. Muchas veces el inversionista se aburre y se va.

Nos gustaría que profundizara en los impactos del proyecto, tanto positivos como negativos

Primero te voy a hablar de los impactos que produce el proyecto, que no son positivos ni negativos.

Un proyecto que tiene 5.700 estacionamientos produce impactos en la red vial y yo siempre he sostenido que todo inversionista cuyo proyecto produce impactos de cualquier tipo en la ciudadanía, la población, el entorno cercano o el ambiente, tiene que mitigar esos impactos a su costo. Es decir, el empresario debe pagar el costo de la mitigación de ese impacto, para que se anule o disminuya al máximo.

En el caso nuestro, los impactos ambientales fueron evaluados en el estudio de impacto ambiental. Los impactos durante la construcción fueron evaluados y controlados semanalmente por la COREMA, cada semana teníamos que tener un informe con las mediciones de polvo, ruido, regadío de los camiones. Tuvimos que poner en el mismo terreno una planta hormigonera para evitar el tráfico de los camiones trompo por la ciudad, porque era tal la cantidad de metros cúbicos de hormigón que había que llevar a la obra que la cola de camiones habría sido terrible. En este caso lo fabricamos dentro de la misma obra y traíamos camiones con ripio, arena y cemento, que podían entrar a cualquier hora, sin tener que esperar. Esa fue una gran medida de mitigación que cumplimos.

También hay otras medidas relacionadas con el funcionamiento del edificio. Pero los otros impactos producidos por este proyecto eran los impactos viales, el famoso EISTU, Estudio de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano. Éste se presenta en una ventanilla única en la que actúan alrededor de 17 o 20 organismos distintos, que tienen que ponerse de acuerdo para pedirnos las medidas de mitigación que tenemos que realizar. Eso duró aproximadamente un año y medio, con reuniones todos los meses, en una sala con 25 o 26 personas, con los asesores del MOP, la UOCT, la Dirección del Tránsito de Providencia, etc. Es algo muy complejo de llevar adelante.

Ese estudio generó 22 medidas de impacto vial divididas en cuatro etapas. Las dos primeras se abrieron recién, que es todo el centro comercial más el Easy, el Jumbo y 3.000 autos. Y para esa etapa tuvimos que cumplir una serie de medidas de mitigación que cuestan 27 millones de dólares, las que están todas construidas, recibidas y terminadas, gracias a lo cual pudimos abrir.

En qué consisten esas obras: tres puentes sobre el canal San Carlos, un puente sobre el río Mapocho paralelo al que ya existía -que curiosamente no se le pidió a los túneles, porque uno de ellos caía en el vacío- , ensanche de avenida Andrés Bello y Vitacura, dos pistas más en Holanda,

reprogramación de todos los semáforos, pasarela de 75 metros de largo para acercar a la gente del metro, con escalas mecánicas y ascensores, y no tener que perturbar el nudo vial Vitacura Tajamar.

A mí me molesta mucho cuando de repente dicen ahora que el impacto vial ha funcionado perfecto, pero no se preocuparon del impacto peatonal. Es el único proyecto en el que a mí me ha tocado participar en el que el impacto peatonal ha sido plenamente considerado. Esta pasarela precisamente lo considera para que la gente no tenga que bloquear. Si cruza por abajo, los tiempos de todos los semáforos de ese nudo, que es bien complicado (Holanda, Vitacura, Tajamar y Tobalaba), mientras más tiempo de detención le saques a los vehículos, menos taco produces. Se cambiaron y mejoraron las salidas de las escaleras mecánicas de la estación de metro Tobalaba, que estaba muy atochada y aproblemada, para que la gente pudiera salir más rápido, sin quedar agolpada. Se hizo toda la parquización del entorno, veredas de 5m se ensancharon a 12m, entre otras cosas. El peatón también se consideró al desnivelar los accesos a los estacionamientos.

Las medidas de mitigación que tenemos que hacer en las próximas etapas completan 62 millones de dólares, para incorporar 2.700 autos más. Entre ellas, un túnel – la obra más importante - que va desde la embajada de Estados Unidos hasta el puente Suecia, haciendo subterránea toda la avenida Andrés Bello en dos pistas de ida y dos de vuelta. A futuro vamos a resolver todos los accesos y salidas hacia el poniente, el oriente y el norte directamente a esta carretera, por lo que no van a salir los autos a la superficie.

Esa es una medida fantástica porque quitamos flujo a la red vial. Uds. saben que para mejorar la circulación en una ciudad no basta con hacer más calles, más puentes, ensanchar calles, más túneles. Lo que hay que hacer es quitarle flujo a la ciudad. Y lo primero para quitarle flujo es tener un buen transporte público. Desgraciadamente el transporte público nuestro no ha sido todo lo bueno que quisiéramos. Yo les quiero decir que tengo la más plena confianza de que sí va a ser bueno, yo no me imagino de nuevo una ciudad con las micros amarillas como funcionábamos hace unos años atrás y que creo que este sistema a la larga va a funcionar bien. Tenemos que hacerlo bien no más. No sé por qué no han puesto toda la plata y los cerebros del mundo a mejorarlo, en otras partes ha resultado.

Otra manera es prohibir los estacionamientos y que a todos los edificios del centro de la ciudad la gente tenga que llegar en transporte público, pero para eso tienen que mejorarlo primero. Piensa tú que todos los edificios en Chile tienen que cumplir con un mínimo de estacionamientos. Nosotros aquí en Costanera Center no teníamos esa exigencia, afortunadamente. Piensen que el centro comercial que se abrió tiene un 40% más de superficie que el Alto las Condes arrendable, y tiene la mitad de los estacionamientos. Nosotros tenemos 3.000 estacionamientos, que nunca se han llenado, ni con 200.000 personas el sábado siguiente de la apertura, lo cual demuestra lo que yo siempre he dicho, que éste es un mall peatonal y de transporte público. La mayoría de la gente llega a pie y nunca están completos los estacionamientos. En cambio en el Alto las Condes hay momentos en que tienes cola en Avenida Kennedy. El sábado, día del padre, había 200.000 personas dentro del mall y sólo 1.600 estacionamientos ocupados, nosotros lo medimos. En el Alto