

A black and white photograph of a man with short, dark hair, looking off to the right. He is wearing a light-colored, button-down shirt. The background is dark and out of focus, showing other people in a crowd. The lighting is dramatic, highlighting the man's face and shirt.

Aravena también es el director de la Bienal de Arquitectura de Venecia. En Lima, habló sobre desarrollo urbano.

Alejandro Aravena

# La ciudad es el arma contra la desigualdad

EL VIGENTE PREMIO PRITZKER LLEGÓ A LIMA COMO INVITADO DE UN CONGRESO INMOBILIARIO. SU PROVOCADOR DISCURSO SE ENFOCÓ EN LLAMAR LA ATENCIÓN DE LOS DESARROLLADORES MÁS POR LA VIVIENDA SOCIAL QUE POR LAS TORRES PREMIUM. EL PRIMER MINISTRO FERNANDO ZAVALA LE PIDIÓ PÚBLICAMENTE UNA CITA PARA HABLAR DE ESE TEMA.

**POR LUIS FELIPE GAMARRA**

**Fotos de Antonio Sanyin Wu**

Existen ejecutivos del sector inmobiliario que llaman Sanhattan a San Isidro, como llaman en Chile desde 1995 a la zona de Santiago entre las comunas de Las Condes, Providencia y Vitacura, donde existe una concentración de más de setenta torres de oficinas premium. Pero no son los únicos empresarios en América Latina a los que les gustaría convertir sus enclaves empresariales en ejes urbanos como Manhattan, rodeados de edificios de última generación. El problema, apunta el arquitecto Alejandro Aravena, Premio Pritzker 2016 –por su capacidad para utilizar la arquitectura contra la crisis global de vivienda–, es que los grandes desarrolladores inmobiliarios creen que las capitales son más modernas por el número de edificios de oficinas que poseen, y olvidan que moder-

nidad significa que todos los habitantes de una misma ciudad tengan acceso a una vivienda digna, con agua, desagüe y electricidad, así como servicios de educación, salud y transporte de calidad. Durante su presentación en el Congreso Internacional Inmobiliario 2016, que se llevó a cabo en la Universidad de Lima, Aravena les dijo a los empresarios peruanos algo que difícilmente olvidarán: “Si el sector pasa por un gran momento, ¿por qué existe todavía la falta de viviendas?”.

**–¿Qué le deja su recorrido por ciudades de América Latina, donde contrastan las zonas modernas con sectores sumamente pobres?**

–Nuestras ciudades expresan de forma bruta la inequidad en la que vivimos. Hay problemas de distancia entre

los que quieren vivir como en Manhattan y los que no tienen acceso a servicios públicos básicos. Mi propuesta es que la arquitectura puede funcionar como un atajo contra la inequidad. Uno podría esperar que se reduzca la desigualdad por vía de la redistribución del ingreso, pero eso toma tiempo. En las ciudades existen espacios para mejorar la calidad de vida al identificar proyectos de espacios públicos, transporte y vivienda que reduzcan la inequidad sin tener que esperar a que la economía les dé lo que no tienen.

**–Lima ha crecido durante décadas de forma desordenada. ¿Existe posibilidad de ofrecer estas soluciones a una capital que ha crecido de esta forma?**

–Por supuesto. Lima posee un potencial enorme en materia de transporte

“EN CHILE, SE  
CREE QUE  
INVIRTIENDO EN  
MÁS AUTOPISTAS  
VAMOS A HACER  
MÁS EFICIENTE  
EL FLUJO DE  
VEHÍCULOS, PERO  
ESO NUNCA VA  
A OCURRIR”, DICE  
ARAVENA.

para que introduzca igualdad en la ciudad. Lo que importa en las ciudades no son los edificios, sino los espacios entre ellos. Gestionar una ciudad es definir cómo aprovechamos esos metros cuadrados entre edificios para asignar espacios de forma equilibrada a los autos, los buses, el tren, las bicicletas, la vereda y los peatones. Lo primero es ponernos de acuerdo en cuántos derechos ciudadanos hay involucrados. Si la mayoría de personas se mueve en bus, la prioridad deberá ser desarrollar proyectos de transporte que no prioricen el automóvil particular. En un bus hay cien personas, son cien veces derechos respecto del derecho de un automóvil con una persona.

—El alcalde de Lima, Luis Castañeda, acaba de presentar veintiocho proyectos para la ciudad, pero solo tres priorizan al peatón sobre el automóvil particular.

—Es una contradicción. Las ciudades son concentraciones de personas: a mayor densidad, necesitas soluciones de alta densidad. En Chile, se cree que invirtiendo en más autopistas vamos a hacer más eficiente el flujo de vehículos, pero eso nunca

va a ocurrir. Lo importante es entender que un sistema de transporte público debe ser lo suficientemente bueno para bajar a una persona del auto. Si solo ofreces un sistema que está colapsado y es inseguro, no me das ningún incentivo. Cuando un rico se suba a un bus, el alcalde podrá decir que hace una buena política pública.

—¿Qué se necesita para reconstruir una ciudad destruida por un terremoto en tan poco tiempo, como Constitución? En el Perú van a cumplirse diez años del terremoto de Pisco y la ciudad aún no se reconstruye.

—El recurso más escaso en una ciudad no es el dinero, sino la coordinación. Nuestra arquitectura institucional está diseñada para enfrentar un problema de manera sectorial, pero, por la naturaleza de nuestros problemas, exige la integración. Cualquier pregunta relevante es transversal. Para hacer una reforma de alto impacto, se necesita sentar en una misma mesa a cinco o seis ministerios. La lección que nos dejó Constitución fue la importancia de incluir a la gente en la definición de la pregunta. Pensamos que la respuesta

**Esta página**  
Alejandro Aravena,  
durante la  
entrevista.

**Página siguiente**  
El arquitecto  
participó en la  
reconstrucción de  
la ciudad chilena de  
Constitución tras  
el terremoto del  
año 2010. El plan  
maestro incluyó  
un bosque para  
mitigar el efecto de  
los tsunamis.





Felipe Díaz

era un muro para contener el tsunami, pero la gente nos hizo ver que el problema no era el tsunami sino las inundaciones. Reemplazamos el muro por un bosque que reducirá la velocidad de la ola. Pero eso se hizo gracias a la participación de la gente, la voluntad del sector privado y la coordinación del Estado.

**–¿Cuál es la pregunta que deben hacerse las autoridades en ciudades de América Latina para resolver los problemas que tenemos como metrópolis?**

–El desafío por delante es recortar la distancia entre ricos y pobres. Las ciudades pueden ser un atajo en la medida que se identifiquen proyectos estratégicos que mejoren la calidad de vida. Si descubrimos las respuestas, estaremos exportando este conocimiento al mundo, porque las ciudades de América Latina –sobre todo Lima– se urbanizaron mucho antes que otras capitales. Los problemas que atraviesan en África, Asia e incluso Europa con la crisis migratoria nosotros ya los tuvimos antes. No soy optimista. Soy razonablemente escéptico y rigurosamente entusiasta. •