

REVISTA 180 N34

ARQUITECTURA • ARTE • DISEÑO

je participe
tu participes
il participe
nous participons
vous participez
ils profitent

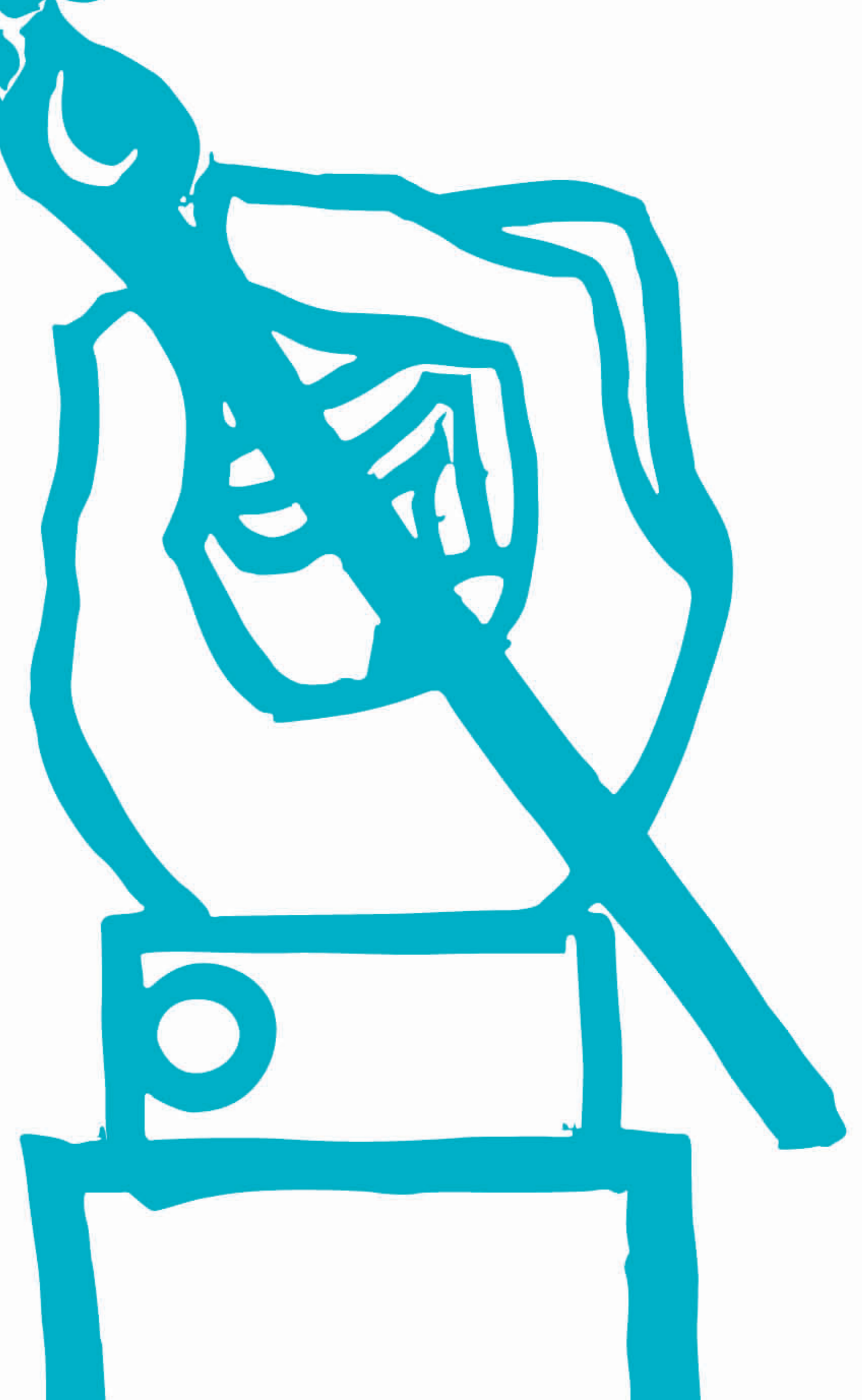
PARTICIPAR LA CIUDAD

udp FACULTAD DE
ARQUITECTURA, ARTE Y DISEÑO



7 80461 2 190004

REVISTA 180
NÚMERO 34
Diciembre 2014
ISSN: 0718-2309



EDITORIAL

UNA SECUENCIA DE TRASPASOS

Hace quince números, en la edición 19, se planteó como tema *Vivir la ciudad*. Hoy, asumimos, y con cierta rapidez, un replanteo de aquella discusión.

Por estos días, las ciudades se están reconociendo por la inevitable repetición de imágenes televisadas. Reclamamos multitudinarios, protestas masivas, clamor colectivo son indicios que parecen apagar el romanticismo del *flâneur* por una imperante necesidad: levantar la voz, ser escuchados, insistir para invalidar o acabar estructuras obsoletas, nocivas, y por qué no, desactualizadas.

La participación ciudadana va asumiendo un nuevo espesor, reconocible por un efecto que estalla de inmediato y que se expande a la velocidad que las redes sociales lo permiten. Educación gratuita, independencia de estados, calentamiento global, muertes injustificadas, gobiernos democráticos, hoy copan las pantallas de las últimas noticias, repitiéndose hasta producir un resultado anhelado: lograr cometidos comunes y públicos.

En esta convocatoria, el tenor sobre la participación toma variadas aristas. Las políticas de vivienda popular en Santiago, los procesos de participación en la planificación urbana, parecieran justificar llanamente el tema, sin embargo, el paisaje social y el construido también cobran importancia. Tanto las migraciones como la estética e historia del ambiente circundante son un marco no ajeno a los cambios.

En este número, se constata una secuencia de traspasos de ámbitos y que puede leerse claramente. Primero, se reflexiona sobre la habitación del ciudadano quieto, donde elabora y acuna ideas íntimas del vivir. Luego, convertido en el paseante urbano que descubrió y experimentó el afuera de su casa; así, su pensamiento individual se enriqueció en la calle con el del otro, y los demás. Y ese proceso, sin duda, continuó creciendo.

Hoy, en el siglo XXI los ideales comunes exceden y desbordan barrios, ciudades, regiones. Una o muchas revoluciones parecen incubar los próximos, urgentes y necesarios cambios para convivencia de las masas.

Marcelo Vizcaino
Profesor e investigador
Editor de REVISTA 180
Escuela de Arquitectura
Facultad de Arquitectura, Arte y diseño
Universidad Diego Portales
Santiago, Chile

A SEQUENCE OF TRANSFERS

The main subject of the nineteenth issue of Journal 180 was Inhabiting the city. Today, we accept, on a somewhat quick manner, a rethinking of such discussion.

These days, cities are in the arena owing to the inevitable recurrence of images on TV. Numerous complaints, massive protests, popular clamoring are all signs that seem to fade the flâneur's romanticism because of a prevailing need: raising the voice, being heard, and insisting on invalidating or stopping obsolete, noxious and, certainly, outdated structures.

Citizen participation becomes stronger and it is noticeable because of an effect that instantaneously shatters and spreads at the speed social networks permit. Nowadays, free education, independence from the states, global warming, unjustified deaths, and democratic governments swell the breaking news repeatedly to produce a yearned result: achieving common and public duties.

In this convocation, the tone of the participation adopts different sides. Popular housing policies in Santiago. Participation processes in urban planning seem to justify plainly the subject, however, the social and built landscape gain importance as well. Not only migrations but also aesthetics and history of the surrounding environment are elements prone to changes.

In this issue, a sequence of transfer of habits clearly identifiable can be determined. First, a reflection upon the quiet citizen's bedroom is made where intimate ideas about inhabiting are thought and elaborated. Then, turned into the urban stroller who discovered and experienced home's exterior; thus, their individual thinking enriched on the street by the others' individual thinking. Like so this process, undoubtedly, continued to grow.

Today, in the XXI century common ideals exceed and overgrow neighborhoods, cities, regions. One or many revolutions seem to gestate the coming, urgent and necessary changes for the sociability of masses.

Marcelo Vizcaino
Professor and researcher
REVISTA 180 Editor
School of Architecture
Faculty of Architecture, Art and Design
Diego Portales University
Santiago, Chile

DERECHO A LA CIUDAD Y PARTICIPACIÓN FRENTE AL CENTRALISMO EN CHILE¹

[RIGHT TO THE CITY AND PARTICIPATION AGAINST CHILE'S CENTRALISM]

MATÍAS GARRETÓN*

*
Matías Garretón
Académico Universidad Adolfo Ibáñez
Centro de Inteligencia Territorial
Santiago, Chile

Resumen: Entendemos el derecho a la ciudad como el ejercicio urbano de dos valores democráticos que se refuerzan mutuamente: la equidad de oportunidades y la libertad política. El primero es necesario para que cada quien pueda concebir y realizar su proyecto de vida dentro de una comunidad. El segundo permite incidir en la generación de las condiciones necesarias para la cooperación de los ciudadanos en calidad de iguales, para lo que se requieren mecanismos efectivos de participación ciudadana. Este ideal contrasta en Chile con la centralización política y económica del diseño de políticas de alto impacto en la ciudad y en el bienestar de sus habitantes. El análisis de la adaptación de un instrumento de contractualización público privada a tres contextos diferentes —autopistas interurbanas, urbanas y transporte público— muestra cómo opera la dependencia del sector público hacia sus contrapartes privadas, en beneficio de la rentabilidad de sus inversiones. Esto ha redundado en perjuicios al bienestar de la ciudadanía, en una crítica civil progresiva a esta modalidad de gobernanza y en una oposición popular creciente a la ejecución de proyectos con impacto local. En este contexto, la implementación de mecanismos de participación ciudadana temprana y vinculante es imprescindible para reconocer e integrar a la ciudadanía como un actor colaborativo en los procesos de diseño de políticas públicas. En definitiva, la generación de capacidades de regulación democrática local de proyectos urbanos es un requisito necesario para el ejercicio efectivo del derecho a la ciudad.

Palabras clave: Derecho a la Ciudad, participación ciudadana, instrumentos de acción pública, Transantiago.

Abstract: *We understand the Right to the City as the urban exercise of two democratic values reinforced reciprocally: equal opportunities and political freedom. The first one is necessary for everyone to conceive and carry out their life project in a community. The second one enables to influence the generation of necessary conditions for cooperation by citizens as equals. To do so, effective mechanisms of citizen involvement are necessary. In Chile, this ideal contrasts with the political and economic centralization of the high-impact policies design in the city and its inhabitants' welfare. The adaptation analysis of a public-private contractualization instrument in three different contexts - interurban, urban and public transport highways - shows how public sector's dependence on its private counterparts operates for the benefit of its investment profitability. This has resulted in detriment to citizen's wellbeing, ongoing civil criticism to this governance manner and a growing popular opposition to local high-impact project implementation. In this context, the early and binding implementation of citizen participation mechanisms becomes essential to acknowledge as well as integrate citizenship as a collaborative participant in the process of designing public policies. In the end, the generation of local democratic regulation capacities of urban projects is a necessary requirement for the effective Right to the City.*

Keywords: *right to the city, citizen participation, public action instruments, Transantiago.*

INTRODUCCIÓN

El derecho a la ciudad y la participación ciudadana son dos ideales democráticos cada vez más presentes en el debate acerca de la profundización de la democracia y la reducción de las fuertes desigualdades socioespaciales existentes en Chile. Sin embargo, la institucionalidad vigente da poco espacio para la realización efectiva de estos ideales, debido al excesivo centralismo político y económico y a la connivencia entre estos poderes (Mardones, 2008; Silva, 2011). Para sostener esta afirmación, proponemos una breve revisión de los aspectos centrales del Derecho a la Ciudad y de su vinculación con la participación ciudadana, contraponiéndolo a la planificación de infraestructuras y de transporte público, que es un ejemplo notorio de cómo opera el centralismo en nuestro país. Esta brecha entre ideales y prácticas destaca el importante esfuerzo que sería necesario para avanzar en la profundización de la democracia en Chile.

En el contexto de los actuales procesos de reformas institucionales, en particular en lo relativo a la descentralización y la planificación urbana, la comprensión de este tipo de contradicciones es fundamental para rediseñar los instrumentos de acción pública en concordancia a estándares participativos más exigentes (Lascoumes & Le Galès, 2004). Para ello proponemos un marco analítico que sintetiza las principales fuerzas en conflicto en los actuales procesos de reestructuración social (Giddens, 1984), a partir de los elementos antes señalados y esperando contribuir a la reflexión acerca de la democratización del diseño de políticas públicas en Chile.

LA CONNOTACIÓN AUTOPOIÉTICA Y PARTICIPATIVA DEL DERECHO A LA CIUDAD

El derecho a la ciudad, según la definición original de Henri Lefebvre, se refiere a las condiciones materiales y políticas que permiten la coexistencia justa de los ciudadanos en un medio urbano (Lefebvre, 1968; Soja, 2010). Para Lefebvre, la construcción del espacio resulta de una lucha de poderes entre individuos y grupos sociales, por lo que la justicia social no solo involucraría garantías mínimas de subsistencia digna, sino también la redistribución de poderes que permita influir en los procesos de transformación social. A continuación proponemos una interpretación de este derecho a partir de cuatro etapas progresivas e interdependientes.

Primero, debiera existir una base equitativa de oportunidades, con mínimos dignos y



Allegados. www.partidoigualdad.cl

universales de subsistencia, de salud, de educación, medioambiental y de acceso a servicios y empleos.

Segundo, debe garantizarse una vivienda digna, estable y localizada de acuerdo con las necesidades de la familia, que permita a cada individuo apropiarse de su espacio vital —lo que no implica necesariamente ser propietario—, disponiendo así de un referente socioespacial que le permita interactuar de igual a igual con sus conciudadanos.

Las políticas públicas redistributivas se enfocan usualmente en los niveles básicos de equidad arriba mencionados, pero existen otras dos condiciones constitutivas de la libertad individual que es necesario considerar dentro de una definición integral del derecho a la ciudad (Rawls, 2001; Garretón, 2013).

Tercero, apoyándose en esta base material, un ciudadano puede aspirar al dominio de sí mismo, en términos de administrar su tiempo, interactuar libremente con su entorno y concebir un proyecto de vida. Esta capacidad es esencial para el desarrollo en plenitud de derechos y puede entenderse como una manifestación del potencial autopoiético del ser humano. Siguiendo a Maturana (1997), la autopoiesis es la condición que permite la existencia de los seres vivos mediante su continua autoproducción. El mismo autor afirma que esta construcción epistemológica puede ser aplicada a la comprensión de los sistemas sociales.

Entonces, los capitales materiales y de información, así como las competencias físicas y cognitivas de un individuo, le permiten articular los recursos que le son accesibles en la ciudad, generando eventualmente aportes creativos necesarios para la evolución de su persona y de la sociedad. Esta capacidad de creación original está asociada con la de autonomía laboral, teniendo ambas una valoración creciente en la sociedad contemporánea (Castells, 2000). En definitiva, el éxito individual y la integración social en nuestro mundo cambiante dependen en gran medida de la capacidad de concebir y llevar a cabo un proyecto de vida, impulsando la realización de actividades y el establecimiento de las relaciones deseadas en los procesos interdependientes de autoconstrucción de cada persona y de integración a su entorno.

Cuarto, la ciudadanía plena se hace efectiva cuando esta capacidad autopoiética individual se suma a la posibilidad y a la voluntad de participar en las decisiones que atañen al devenir de una comunidad de la que se es parte. Esto se traduce en una confrontación y conciliación del propio proyecto de vida con un proceso de desarrollo colectivo, en un ámbito político inherente al ser humano, desde lo vecinal hasta la escala nacional. Más allá de lo puramente electoral, la participación ciudadana puede ser entonces un mecanismo continuo de ajuste entre las políticas públicas locales y los proyectos de vida individuales. Esto requiere la existen-

cia de un poder distribuido, que permita reivindicar las condiciones materiales acordes con las aspiraciones que cada quien define para sí mismo.

En suma, entendemos el derecho a la ciudad como la posibilidad de co-construcción de uno mismo y de la sociedad (Lefebvre, 1968), para lo cual son necesarias la capacidad de concebir un proyecto de vida y la garantía de acceso a mecanismos de participación política. Esta concepción es compatible con teorías de justicia política y espacial (Rawls, 2001; Soja, 2010) que proponen una interdependencia entre:

La igualdad de oportunidades como condición para el ejercicio de la libertad individual.

La libertad política como un mecanismo imprescindible para obtener condiciones de vida equitativas.

Sin embargo, este conjunto de condiciones está bastante alejado de la realidad chilena, donde apenas empieza a discutirse la implementación de políticas redistributivas eficaces. Si se aspira a remediar esta situación, es necesario comprender cómo opera la disociación entre el ideal de participación ciudadana y la constatación de la escasa o nula incidencia que los ciudadanos tienen en el diseño y ejecución de políticas que afectan directamente las condiciones de vida en el territorio donde que habitan.

INVERSIÓN TERRITORIAL EN CHILE Y CONNIVENCIA ENTRE PODERES POLÍTICO Y ECONÓMICO: DE LAS AUTOPISTAS CONCESIONADAS AL TRANSANTIAGO

El análisis de la construcción de autopistas concesionadas y de la operación del sistema de transporte público del Transantiago es revelador de la brecha existente entre las aspiraciones de participación ciudadana y el modo de operación del actual sistema de inversión territorial, por al menos tres razones. Primero, el transporte es un sector que afecta directamente las condiciones de vida en un territorio determinado, en particular cuando se trata de una aglomeración con una gran cantidad de población, como el Gran Santiago. Segundo, estas inversiones requieren capitales considerables y en Chile se ejecutan mediante instrumentos contractuales entre el sector público y privado, lo que genera incentivos a la connivencia entre ambos sectores. Tercero, en este país puede observarse una continuidad de los instrumentos utilizados para regular esta asociación público-privada, en el tiempo y aún entre sistemas diferentes, lo que permite analizar deficiencias generalizadas de la acción pública.

A continuación proponemos una lectura de estos fenómenos observando la evolución de las concesiones de autopistas y de transporte público, considerando a estos instrumentos de acción pública como formas condensadas de ideologías y tecnologías de regulación socioeconómica (Lascoumes & Le Galès, 2004).

El inicio del actual sistema de concesiones de autopistas se remonta al decreto-ley n° 161 MOP 1991, firmado por el presidente Patricio Aylwin (Fig. 1). Este instrumento fue promulgado en el particular contexto histórico de inicios de la transición de la dictadura a un gobierno democrático, lo que explica gran parte de sus características. En ese momento, Chile presentaba un notorio déficit de infraestructura, el que debía enfrentarse con las escasas capacidades de planificación e inversión de un Estado mermando por los principios neoliberales aplicados durante la dictadura. Además, el incipiente gobierno democrático debía demostrar su eficacia, lo que imponía una premura para generar obras contundentes. En consecuencia, el decreto n° 161 fue un instrumento minimalista, que autorizaba las concesiones de construcción y gestión de infraestructura a privados, pero que establecía mecanismos regulatorios extremadamente débiles y no exigía una planificación exhaustiva de las obras. Esta modalidad cumplía los objetivos de atraer a los capitales necesarios y de agilizar el proceso.

Lo anterior condujo a lo que Silva (2011) denomina “improvisación deliberada”, una modalidad de cooperación público-privada en la que el poder ejecutivo garantiza la rentabilidad y la factibilidad de inversiones privadas en infraestructura —que están sometidas a importantes imprevistos— invirtiendo su capital financiero y político para resolverlos. Inicialmente, estos problemas surgieron por deficiencias de las bases de licitación o por falta de estudios, en particular relativos a la geología de los territorios atravesados por autopistas interurbanas. El costo de las modificaciones requeridas para subsanar estos problemas era asumido por el Estado, un modo de subvención justificado por la inversión en infraestructuras que se agregarían al patrimonio público al finalizar el período de concesión. Pero esto adquirió otro cariz cuando este modelo de licitación comenzó a aplicarse a la construcción de autopistas al interior del Gran Santiago, con la licitación del proyecto Costanera Norte en 1997, durante el gobierno de Eduardo Frei.

En esta primera transposición, el instrumento contractual de concesiones sufrió cambios marginales, pese a que el contexto de aplicación era radicalmente distinto: las obras ya no se ejecutaban en territorios rurales, sino en zonas urbanas densamente



Decreto-ley n°161 MOP, 1991. “Improvisación de liberada” y extensión de instrumentos: desde autopistas interurbanas a urbanas.

Ventana de oportunidad, 2002: implementación del PTUS y decreto 2003

Transposición de instrumentos: desde autopistas al transporte público

Crítica civil y bloqueo de políticas ¿Más regulación y descentralización?

Lagos, Ministro OP y luego Presidente, exporta modelo entre sectores

Crisis urbana, aumento de conflictividad y desconfianza a expertos

¿Hacia nuevos mecanismos de participación?

Inercia institucional y pérdida de capacidad de regulación del sector público

pobladas. Esto incrementó la complejidad técnica de los proyectos e introdujo un nuevo factor de incertidumbre, ahora política, debido a la resistencia de los vecinos ante faenas muy invasivas, prolongadas y que generaron fracturas irreversibles en el tejido urbano. Entonces, la garantía del Poder Ejecutivo se extendió desde el ámbito financiero al político, en la forma de intervenciones directas del Presidente o de sus ministros para superar la oposición local de alcaldes y ciudadanos contra la ejecución de las obras (Silva, 2011).

En el contexto urbano, la capacidad de improvisación deliberada —una estrategia de implementación rápida de políticas de infraestructura— empezó a agotarse, por los excesivos costos políticos y financieros que se generaron. De una parte, los vecinos se organizaron progresivamente y, en el caso de barrios de altos ingresos, consiguieron bloquear los procesos de licitación, como ha sido el caso de la autopista Vespucio Oriente. De otra parte, los contratos de licitación de autopistas urbanas han sido renegociados tres veces, en promedio, y han generado

sobrecostos equivalentes a un tercio de la inversión estimada originalmente, los que han sido asumidos por el Estado (Engel, Fischer, Galetovic & Hermosilla, 2009).

A continuación argumentaremos que este análisis del instrumento de concesiones de autopistas del MOP es clave para comprender las deficiencias del Transantiago, un sistema de transporte público implementado en el Gran Santiago a partir del año 2007. Un actor principal de la transposición de este instrumento de un sector al otro fue Ricardo Lagos, que como Ministro de Obras Públicas durante el gobierno de Eduardo Frei dio inicio a la licitación de autopistas urbanas y que como Presidente de la República promulgó los decretos fundacionales del Transantiago (Fig. 1).

Uno de los objetivos emblemáticos de la presidencia de Ricardo Lagos fue reformar el caótico sistema de transporte público del Gran Santiago, para lo cual se propuso un Plan de Transporte Urbano de Santiago (PTUS), como instrumento de regulación de este sistema (Figuroa & Orellana, 2007).

Esto generó una fuerte oposición del gremio de microbuseros, que realizó un paro el 12 de agosto de 2002 que incluyó el bloqueo de las principales arterias de la ciudad. Ante ello, Ricardo Lagos invocó la ley de Seguridad Interior del Estado, sometiendo a proceso a los principales dirigentes de los transportistas.

Este evento, en un contexto de fuerte impopularidad del sistema de transporte urbano, anuló la capacidad de resistencia política del gremio y permitió generar una coyuntura apta para introducir reformas estructurales al sistema. Así, el 7 de abril de 2003 se promulgó el decreto presidencial que instruye la formación de un comité interministerial, sentando las bases legales para el diseño e implementación del Transantiago. En los procesos de evolución institucional, este tipo de ventanas de oportunidad se caracterizan por la correspondencia temporal entre una crisis, la voluntad política de generar innovaciones organizacionales y la disponibilidad de una solución técnica que pueda ser rápidamente implementada (Kingdon, 1984).

▷ Figura 1: Etapas clave de la evolución de las concesiones de transporte en Chile. Fuente: Elaboración propia.

Matías Garretón Velasco Doctor en Urbanismo y Planificación de la Universidad París Est, Máster en Urbanismo del Instituto de Urbanismo de París y arquitecto de la Universidad Católica de Valparaíso. Actualmente es investigador del Centro de Inteligencia Territorial, Universidad Adolfo Ibáñez, investigador del Centro de Estudios del Conflicto y Cohesión Social y docente de urbanismo en la carrera de Arquitectura de la Universidad Diego Portales. Ha ejercido como docente en el Instituto de Urbanismo de París, fue presidente de la conferencia Encuentros París 2012 y ha trabajado en diversos proyectos de arquitectura de forma independiente y en el sector inmobiliario. Su campo de investigación se sitúa en la relación entre las desigualdades urbanas, la movilidad residencial y cotidiana, y la gobernanza en sistemas descentralizados, con un enfoque desde la justicia política y el derecho a la ciudad.

Matías Garretón Velasco Doctor in Urbanism and Planning from the Paris University. Master's degree in Urbanism from the Urbanism Institute of Paris and Architect from the Catholic University of Valparaíso. Currently, he is a researcher at the Territory Intelligence Center from Adolfo Ibáñez University, researcher of the Conflict and Social Cohesion Studies Center and professor of urbanism at the School of Architecture from Diego Portales University. He has worked as a professor at the Urbanism Institute in Paris. Garretón has chaired the Encuentros Paris 2012 Conference, has also participated in various architecture projects independently and in the real estate sector. His field of research moves around urban inequalities, residential and everyday mobility and the governance of decentralized systems with an approach from political justice and the right to the city.

En este caso, dada la escasa capacidad de planificación del sector público en Chile, que siguió siendo mermada aún después del retorno a la democracia, se optó por replicar el único sistema de cooperación público-privada, ya probado y capaz de movilizar el tipo y volumen de capitales necesarios para implementar el nuevo sistema. Para ello, un grupo de profesionales de la unidad de concesiones del MOP fue puesto al servicio del Coordinador del Transantiago para diseñar los contratos de licitación (Briones, 2009).

Consideramos que esta transposición del instrumento de concesiones —un claro ejemplo de la incapacidad de innovación del sector público o de “inercia institucional” (*path dependency*, Merrien, 1990)— es la impropiedad original desde la que se genera el resto de los severos problemas de implementación del Transantiago. Si bien es cierto que existieron otras deficiencias institucionales y técnicas, como la falta de coordinación intersectorial, la inexactitud de los modelos de servicio y el diseño de los recorridos, estas podrían haber sido subsanadas a mediano plazo en un contexto regulatorio menos rígido (Figuroa & Orellana, 2007; Briones, 2009; Beltrán, Gschwender & Palma, 2013). Concretamente, se establecieron garantías a la altura de un 90 % de los ingresos estimados para los inversionistas en las bases de licitación, lo que indujo a los operadores a retener los buses fuera de circulación, para economizar costos y maximizar su rentabilidad gracias a la excesiva proporción de ingreso fijo. Cabe destacar que este nivel de garantías era propio de las licitaciones de autopistas, un mercado que es totalmente rígido en términos de variabilidad de la oferta una vez que la infraestructura ha sido construida.



Debido a estas condiciones iniciales, el proceso de introducción de mejoras de la calidad del transporte público en el Gran Santiago ha sido lento, laborioso y costoso por la necesidad de renegociar los contratos de licitación —inadecuados para regular un sistema de régimen variable—, como condición para introducir mejoras en la calidad de servicio (Beltrán et al., 2013).

En suma, el diseño minimalista y la reutilización de instrumentos de contractualización público-privada en distintos mercados de transporte en Chile, son síntomas de la incapacidad de un sector público mermado para diseñar marcos regulatorios y de planificación adecuados para cada caso. En el contexto urbano, este proceso se ha caracterizado por una implementación autoritaria de políticas públicas con alto impacto territorial, a través de decretos presidenciales que eluden toda posibilidad de control democrático, tanto del poder legislativo como de autoridades locales.

Esta capacidad del ejecutivo se ha utilizado para generar convenios público-privados donde una consideración principal es garantizar altas rentabilidades de inversión. Al mismo tiempo, los privados involucrados han participado en el diseño de los instrumentos regulatorios, lo cual atenta contra la transparencia y la simetría de estos mercados (Silva, 2011). Si bien esto pudo justificarse inicialmente por la necesidad de atraer capitales para la construcción urgente de infraestructuras, los altos costos sociales que esta estrategia ha generado en zonas urbanas exigen cuestionar la continuidad y legitimidad de esta modalidad de planificación por decreto.

PROCESOS DE REESTRUCTURACIÓN SOCIAL: CRÍTICA A LOS EXPERTOS Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA

El análisis crítico de los instrumentos de regulación de inversiones en autopistas urbanas y transporte público en el Gran Santiago provee un claro ejemplo de las dificultades contemporáneas para regular democráticamente mercados que tienen fuertes impactos sobre la ciudad y la calidad de vida de sus habitantes. Entendiendo este desafío como un problema de economía política territorial, es necesario transparentar la disyuntiva que enfrentan las autoridades electas, para satisfacer simultáneamente las demandas de su electorado y las condiciones que impone un mercado de capitales globalizado para invertir en proyectos locales (Le Galés, 1999; Sassen, 2001). En este sentido, el análisis del diseño y de los efectos de la aplicación de instrumentos de acción pública permite revelar retrospectivamente el criterio predominante en el diseño de políticas, sea el bienestar de la población o la generación de mercados atractivos para la inversión privada (Fig. 2). Idealmente, ambos objetivos debieran conciliarse, pero para alcanzar un equilibrio aceptable ambos intereses deben tener una incidencia equivalente en la elaboración de los instrumentos de acción pública.

En el caso de Chile, existe una asimetría evidente entre la escasa capacidad de control de la ciudadanía, solo institucionalizada a través del voto, frente a la gran capacidad de influencia de los inversionistas en el diseño de políticas públicas. Esta se ejerce por su cercanía con el poder ejecutivo y por la dependencia técnica y financiera del sector público respecto de la *expertise* y capitales privados. Ante la ausencia de mecanismos vinculantes de participación ciudadana organizada, que puedan influir desde las etapas iniciales del diseño de instrumentos de acción pública, surge la desconfianza civil hacia el rol de los expertos que los diseñan. Así ocurren manifestaciones de descontento popular tendientes a bloquear la ejecución de proyectos, como ha sido el caso de los corredores del Transantiago y de la Autopista Vespucio Oriente.

Dentro del desarrollo reciente de estos fenómenos, la manifestación masiva de la crisis del Transantiago en el espacio público —tanto por las protestas ocurridas el año 2007 como por la experiencia cotidiana de la congestión y demoras del transporte público— es un hito a partir del cual la ciudadanía se ha organizado progresivamente para reclamar mayor control directo sobre los proyectos urbanos. En particular, la imputación de este relativo fracaso en deficiencias técnicas de implementación del sistema de transporte público, ha

minado irreversiblemente la confianza en los expertos que diseñan los instrumentos de acción pública, generando una crítica popular recurrente y demandas de transparencia y supervisión civil del trabajo que realizan (Figura 2).

El caso del Transantiago es revelador en este sentido, ya que resulta parte de un proceso generalizado de reestructuración de las relaciones de poder en la sociedad chilena. Es relevante observar que el rol de los expertos no tuvo mayores cuestionamientos durante el proceso de reformas a la Ley Orgánica Constitucional de Enseñanza, que respondió a las manifestaciones estudiantiles del año 2006. Al contrario, este tipo de soluciones, diseñadas de forma centralizada y opaca, era inviable apenas cuatro años después, cuando un nuevo ciclo de movilizaciones por la educación ocurrió en un contexto donde ya estaba instalada la desconfianza en la capacidad de una élite tecnopolítica para generar reformas estructurales.

A partir de lo expuesto en este artículo, consideramos que la institucionalización de mecanismos de participación ciudadana temprana y vinculante, junto con la provisión de un soporte público a la organización, reconocimiento social y funcionamiento de organizaciones civiles, es imprescindible para legitimar democráticamente las políticas públicas y para viabilizar así su ejecución (Figura 2). Esto adquiere mayor relevancia en la perspectiva de las anunciadas reformas de descentralización, cuyo objetivo político fundamental es acercar las instancias efectivas de decisión política a cada ciudadano (Montecinos, 2005; Mardones, 2008).

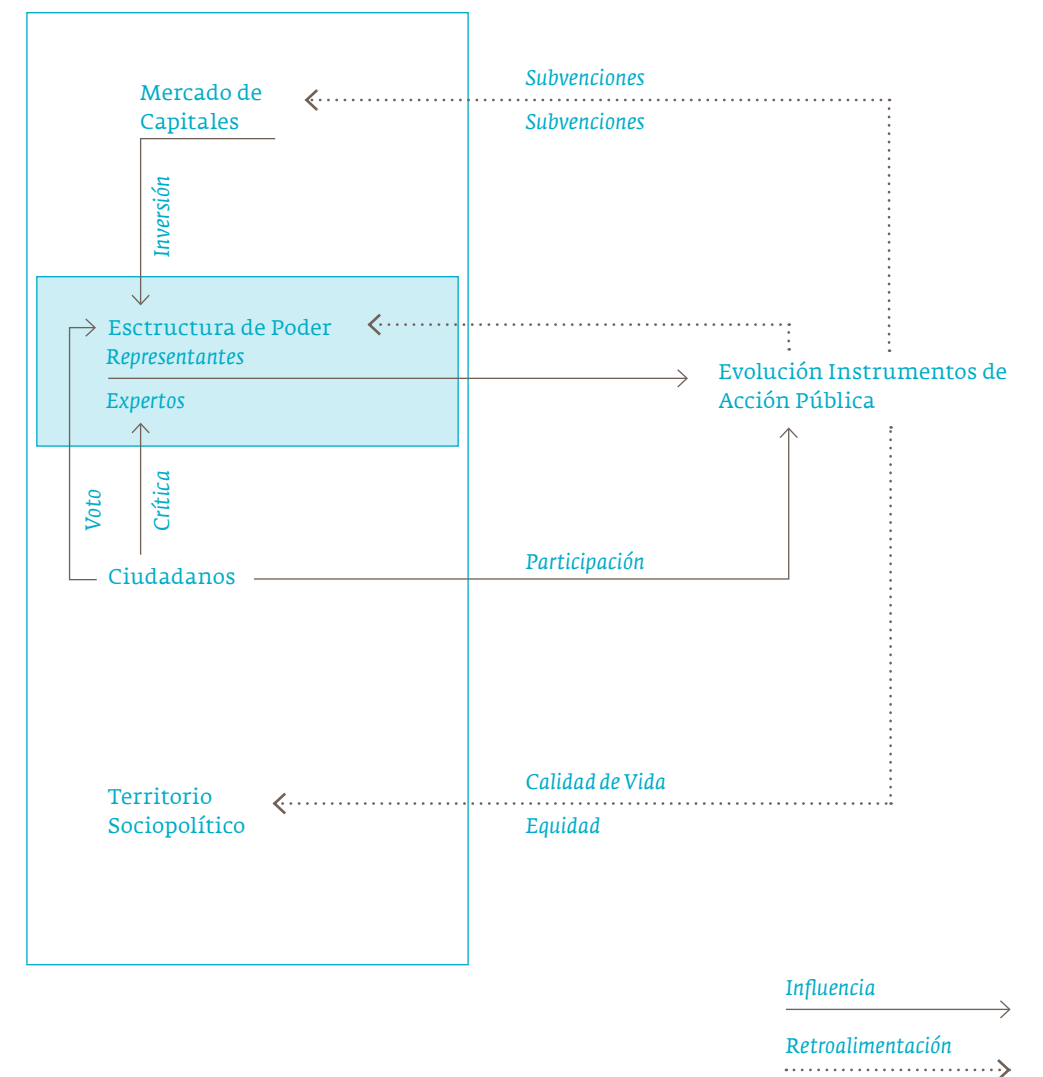
En suma, la creación de instituciones e instrumentos que permitan la regulación participativa de los mercados urbanos —en pos de intereses democráticamente definidos— es un requisito indispensable para que los chilenos puedan incidir en la generación de las condiciones necesarias para realizar sus proyectos de vida. Así, en definitiva, se podría ejercer el pleno derecho a la ciudad.

NOTAS AL PIE

1. El autor agradece el financiamiento del Centro de Estudios de Conflicto y Cohesión Social (CONICYT/FONDAP/15130009).

REFERENCIAS

- Beltrán, P.; Gschwender, A. & Palma, C. (2013). The impact of compliance measures on the operation of a bus system: The case of Transantiago. *Research in Transportation Economics*, (39), 79-89.
- Briones, I. (2009). Transantiago: un problema de información. *Estudios Públicos*, (116), 37-91.
- Castells, M. (2000). *The Rise of the Network Society: The Information Age: Economy, Society, and Culture, Volume I*. Oxford: Malden, MA: Wiley-Blackwell, 2000.



△ Figura 2: Esquema de actores y procesos de reestructuración social. Fuente: Elaboración propia, basada en Giddens (1984), Lascoumes y Le Galés (2004)

◁ Transantiago. www.diario.latercera.com

- Engel, E.; Fischer, R.; Galetovic, A. & Hermosilla, M. (2009). Renegociación de concesiones en Chile. *Estudios Públicos*, (11), 151-205.
- Figuroa, O. & Orellana, A. (2007). Transantiago: gobernabilidad e institucionalidad. *EURE*, 33(100), 165-171.
- Garretón, M. (2013). *Inégalités de mobilité dans le Grand Santiago et la région Ile-de-France: politiques de logement, des transports et gouvernance métropolitaine*. Tesis de Doctorado en Planificación y Urbanismo, Dir. Massot, Marie-Hélène. Paris, UPEC.
- Giddens, A. (1984). *The Constitution of Society. Outline of the Theory of Structuration*. Cambridge: Polity Press.
- Kingdon, J. (1984). *Agendas, alternatives and Public Policies*. Boston: Little, Brown & Co.
- Lascoumes, P. & Le Galés, P. (2004). *Gouverner par les instruments*. Paris: Presses des Sciences Po.
- Lefebvre, H. (1968). *Le Droit à la ville*. Paris: Anthropos.
- Le Galés, P. (1999). Régulation, gouvernance et territoire. En: J. Commaille & B. Jorbert, *Les métamorphoses de la régulation politique*. Paris: LGD.

- Maturana, H. (1997). *De máquinas y seres vivos, autopoiesis de la organización de lo vivo*. Santiago de Chile: Editorial Universitaria.
- Mardones, R. (2008). Descentralización: una definición y una evaluación de la agenda legislativa chilena (1990-2008). *EURE*, 33(102), 39-60.
- Merrien, F. (1990). État et politiques sociales: contribution à une théorie néo-institutionnaliste. *Sociologie du travail*, 3, 267-294.
- Montecinos, E. (2005). Los estudios de descentralización en América Latina: una revisión sobre el estado actual de la temática. *EURE*, 31(93), 73-88.
- Rawls, J. (2001). *Justice as Fairness: A Restatement*. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press.
- Soja, E. (2010). *Seeking Spatial Justice*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Sassen, S. (2001). *The Global City*. Nueva York, Londres, Tokyo: Princeton University Press.
- Silva, E. (2011). Deliberate improvisation, planning highway franchises in Santiago, Chile. *Planning Theory*, 35(10), 35-52.

NARRATIVA VISUAL DEL PAISAJE MIGRANTE

APROXIMACIONES DESDE LA ETNOGRAFÍA Y EL VIDEO COMO HERRAMIENTAS DE EXPLORACIÓN URBANA¹

[MIGRATORY LANDSCAPE IN SANTIAGO: VISUAL NARRATIVE FROM THE ETHNOGRAPHY AND VIDEO]

WALTER A. IMILÁN · LUIS ITURRA*

*
Walter Imilán
Académico Universidad de Chile
Facultad de Arquitectura y Urbanismo
Instituto de la Vivienda
Santiago, Chile

*
Luis Iturra
Académico Universidad de Chile
Facultad de Arquitectura y Urbanismo
Instituto de la Vivienda
Santiago, Chile

Resumen: Los paisajes de la migración son una idea relativamente nueva en los estudios urbanos latinoamericanos, más aún en el caso chileno, siendo el principal problema para abordarlos la dificultad metodológica para develar su construcción. El presente artículo aborda este problema aproximándose a ellos desde una exploración que combina etnografía y video para reconstruir narrativamente una serie de elementos discursivos y no discursivos presentes en este paisaje. Para esto, mediante el montaje de material audiovisual del ensayo visual *Producto peruano*, que registra el seguimiento de una migrante peruana y su relación con la celebración del Día Nacional del Perú en Santiago, se establece un diálogo con la ciudad, lo urbano y la construcción de su paisaje migrante.

Palabras Clave: Paisaje migrante, métodos visuales, migración peruana, hábitat.

Abstract: *Migratory Landscapes are a relatively new idea in Latin American urban studies, especially in the case of Chile, being the methodological difficulty to unveil their construction its main problem when approaching them. This article deals with this problem by approaching it from an exploration that combines the ethnography and video narratively to reconstruct a series of discursive and non-discursive elements present in this landscape. In order to do so, the edition of the audiovisual material of the visual essay Producto Peruano (Peruvian Product) that tapes the monitoring of a migratory Peruvian girl and her relationship with the celebration of the National Day of Peru in Santiago, a dialog is stablished with the city, the urban and the construction of a migratory landscape.*

Keywords: *Migratory landscape, visual methods, Peruvian migration, habitat.*

INTRODUCCIÓN

Durante la última década la migración peruana a Chile se ha incrementado aceleradamente. Solo en el año 2013 se emitieron 32.778 visas de residencia temporal para ciudadanos peruanos en Santiago,² los que vendrían a sumarse a los más de 100 mil peruanos que residen en Santiago, convirtiéndose en el colectivo extranjero más numeroso. Es por esta situación que la forma en la cual se hace visible la migración peruana en el espacio urbano tiene condiciones particulares y denota su presencia marcando la ciudad sobre otros colectivos migrantes pasados y actuales en la ciudad (Imilán, 2014).

La alimentación y las comidas se han constituido en un elemento central para la visibilidad de la migración peruana en el espacio urbano. Esta se articula materialmente mediante prácticas en locales de comida formales e informales, así como de mercancías ofrecidas en calles y ferias. Estas prácticas los denotan como migrantes y expresan la dislocación y nostalgia por el lugar de origen (Imilan, 2014; Stefoni, 2008).

Uno de los eventos más importantes de esta forma de marcación urbana se desarrolla una vez al año, el 29 de julio, y corresponde a las Fiestas Patrias del Perú. En años recientes han proliferado las fiestas de celebración siguiendo el modelo implementado por el festejo en el Parque Quinta Normal donde se congregan cerca de 50 mil personas, evento en el cual la gastronomía ocupa un lugar central de la celebración. Este evento particular marca temporalmente la ciudad emergiendo trazas identitarias donde se entrelazan de manera colectiva prácticas de construcción y de consumo de productos vinculados con una “economía de la nostalgia” (Barlösius, 2011; Duany, 2011).

Esta forma de vincularse con la ciudad, en la cual la presencia migrante se hace visible y que un momento de identidad es producido, *perform* en el espacio, logra establecerse como un paisaje migrante, una construcción que ensambla los sentidos y la ciudad de una forma particular. El argumento de este texto considera que este paisaje de la migración se produce en el espacio urbano como una narración que articula elementos discursivos y no discursivos, los cuales pue-

den ser develados mediante la etnografía, sin embargo, para ser representados es necesario producir una nueva narración. Así, el uso del video y la etnografía reconstruyen el paisaje migrante y develan su relación con el fenómeno urbano.

PAISAJE MIGRANTE

Comúnmente la idea de paisaje se ha relacionado con mirar aquello que esta afuera (Ingold, 1993), sin embargo, al alejarse de esta versión burguesa del paisaje renacentista del siglo XVI tan difundida en el arte y la arquitectura, es posible reconocer en la conformación de la idea de paisaje la incorporación de la experiencia humana individual, imaginativa y creativa dentro de los estudios urbanos. Las ciencias sociales han optado por esta idea dado su punto de vista que permite comprender nuevas entradas conceptuales y sus implicancias subjetivas (Cosgrove, 1985). El paisaje, entendido de este modo, es un fenómeno que relaciona al individuo con su entorno en una combinación sensorial completa. En esta dirección, el paisaje se desarrolla en relación con la vida humana y esta involucra el paso del tiempo. Así el paisaje es un proceso de producción cuya formación se relaciona con el proceso de la vida misma y los espacios en los que ella es vivida (Ingold, 1993), lo que Heidegger (2005) establece como el *ser en el mundo*; o la inmersión del organismo-persona en su entorno como una condición ineludible de su existencia (Ingold, 2000).

En relación con esto, el migrante establece su paisaje inmerso en una serie de fenómenos globalizadores los cuales, según Appadurai (2001), pueden ser observados al comprender el paisaje como una forma de articular relaciones sociales organizadas en torno a un campo, ya sea de orden financiero, mediático, étnico, tecnológico o ideacional. En efecto, se comprende la organización de los flujos que dispone la globalización de una forma más dinámica que las visiones ofertadas por los modelos centro-periferia. Así, los paisajes ponen acento en un tipo de organización con un carácter inestable, fugaz, en permanente estructuración, con discontinuidades y con una importante relevancia en los procesos de apropiación subjetivos.

El paisaje migrante así descrito está marcado por la nostalgia, sin embargo, la idea de nostalgia hace referencia a un amplio espectro de emociones y relaciones sociales. Para vincularla al fenómeno urbano, este texto se referirá a lo mencionado por Duany (2011) y las economías de la nostalgia, como una de las formas en las cuales esta se materializa en paisaje. En estas economías, los inmigrantes representan un mercado de comercio para sus países respectivos que se funda en la compra de productos étnicos como una forma de mantener ciertas tradiciones en el país de destino. Esta serie de negociaciones suceden en el espacio de la ciudad y se transforman en un espacio vivido. Estas tradiciones no solo trabajan en la interacción con lo material de la ciudad —con aquello que es posible ver—, sino también con aquello que es imaginado, así el paisaje es más que una sumatoria de características materiales específicas incluyendo además el contexto histórico y social que se vinculan a maneras de ver estas características materiales (Creswell, 2003).

De esta forma, el paisaje se convierte en una situación en tensión (Wylie, 2007) entre lo material de la ciudad y el cuerpo y lo inmaterial de percepción, lo cual se articula en la vida social en la cual el paisaje migrante es producido.

LA NARRACIÓN COMO EL VÍNCULO CON EL PAISAJE MIGRANTE

La vida social es narrativa (Czarniawska, 2004) y es una narrativa que se cuenta desde los sentidos (Pink, 2009), la vida social consiste en una serie de eventos y acciones que se suceden en el tiempo y que forman parte de la experiencia de vivir (Czarniawska, 2004; Ingold, 2007; Iturra, 2014). Considerar las narrativas es un modo de conocer de una forma que no es igual a la de las ciencias, especialmente en su forma contemporánea, las cuales a través del razonamiento lógico las explicaciones son logradas al reconocer un evento como una instancia dentro de una ley general o perteneciente a determinada categoría. Por su parte en la narrativa, una explicación consiste en relacionar un evento con un proceso humano (Czarniawska, 2004). De este modo lo que se considera un vicio en la

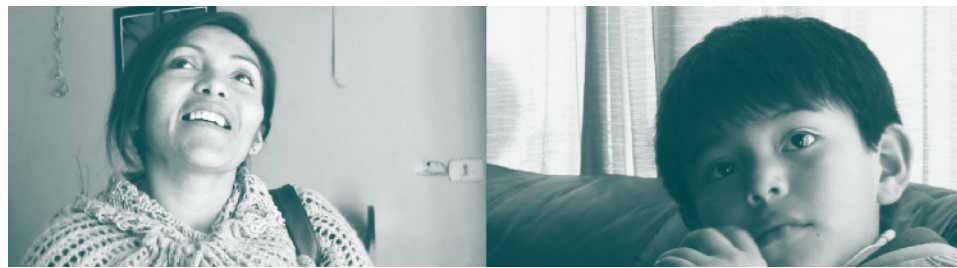


Figura 1. Montaje visual como forma de articular y confrontar imágenes de mensajes contrapuestos y la distancia que establece la protagonista respecto a la fiesta.



Figura 2. Conformación material del paisaje migrante mediante el seguimiento en el entorno urbano y el contraste.

ciencia positivista —la apertura a interpretaciones— es una virtud en el conocimiento desde la narrativa (Czarniawska, 2004).

Por su condición de proceso humano, anclado en la experiencia de estar en el mundo, la narrativa del paisaje migrante debe ser construida desde donde este es producido, en el trabajo de *campo*, entendiendo el *campo* como el lugar donde las personas viven y trabajan, lo cual conlleva que la vida del investigador también se vuelve parte de ese *campo* (Czarniawska, 2007).

EXPLORACIÓN Y NARRACIÓN DESDE EL VIDEO

En los últimos años, con el advenimiento de nuevas tecnologías de registro, el video y film experimental se han diversificado en un rango de diferentes medios, estilos y prácticas que va desde el documental a la ficción (Rusell, 1999; Pink 2004). Paralelamente se ha desarrollado un creciente interés por la cultura visual, considerando esta experimentación con medios audiovisuales en un mundo posmoderno y poscolonial, cada vez más los investigadores se mueven hacia el cine o el video como una

forma de hacer visible cuestiones sociales, identidades sexuales, diásporas, memoria cultural y familiar, entre otros temas (Rusell, 1999).

Considerar el registro audiovisual como metodología etnográfica es reconocer y expandir los horizontes de las ciencias sociales y los estudios urbanos, a su vez, considerarlo como experimental es desafiar las formas convencionales de representación y buscar nuevos lenguajes y formas apropiadas a una información social más pluralista.

La particularidad del registro audiovisual está dada por su constitución indisoluble entre registro-registrado y dispositivo.

PRODUCTO PERUANO Y LA EMERGENCIA DEL PAISAJE MIGRANTE EN LO DISCURSIVO

Producto peruano (2013) es un ensayo etnográfico visual que registra el viaje de Marlén, migrante peruana asentada en Chile hace una década, desde la periferia —Colina— al centro de la ciudad —Quinta Normal— para llevar a sus hijos a la celebración de las Fiestas Patrias del Perú. Lo que ella esta-

blece como «una forma de que conozcan la cultura de Perú también (...) ellos saben todo de aquí, pero de allá nada» (diálogo de Marlén). A su vez, también es registrado el viaje de otra familia peruana residente en Santiago que acude a la misma celebración como vendedores de un puesto donde se elaboran diversas preparaciones de comida peruana. Ambos registros narran entonces un viaje por la ciudad, sin embargo, la historia se centra en Marlén y en la relación que establece con el fenómeno urbano de la celebración y ese momento de identidad.

Dos grupos de etnógrafos provistos de elementos de registro visual y auditivo siguen a las familias realizando una técnica de sombreado —*shadowing*— (Czarniawska, 2007; Jirón 2011). El sombreado permite a los etnógrafos registrar las narrativas en el *campo*.

El viaje de Marlén constituye la narrativa central del ensayo visual. Así es registrada en video y sonido la conversación que se desarrolla durante el viaje con el equipo de etnógrafos. Por una parte se registra su cuerpo en el espacio urbano como una forma de establecer la primera parte de lo

sensible y corporal —mujer, inmigrante, baja estatura, velocidad de caminata—, por otra, se registra la construcción del entorno, lo material y la relación de Marlén con él —barrio, sistema de transporte—. De este modo, aparece una primera aproximación al paisaje migrante de Marlén. A medida que se desarrolla el viaje, emerge la narración de su identidad que se construye en el paisaje pasando desde un reconocimiento de la ausencia de esta celebración en su cotidianidad, declara: “Es la primera vez. De hecho voy a experimentar lo que hacen acá por que nunca he ido”. Luego de varias horas en la celebración afirmará: “(...) contenta de recordar algunas cosas que había olvidado, de cuando era chica (...) de esas cosas me acordé, cuando era niña, cuando se celebrara el cumpleaños de la abuela, de ver la *marinada* me acordé de mi sobrino que también baila, todas esas cosas te traen recuerdos” (diálogo de Marlén).

En este viaje otras narrativas van construyendo el paisaje migrante de Marlén, visiones desde otras tierras lejanas y otros paisajes migrantes devuelven la idea de la posición de los peruanos en el país y la

confrontación con la imagen del migrante. El alcalde de Santiago proclama desde el escenario principal: “Perú son ustedes, no solo el embajador, son ustedes. Y los chilenos los vamos a seguir acogiendo, y aunque siempre serán peruanos de corazón, también, cada día son un poquito más chilenos, y eso tienen que lograrlo” (diálogo del alcalde de Santiago, Pablo Zalaquett). La protagonista recuerda su contexto familiar en Chile: “Ya casi no hago comida peruana, porque a mi marido no le gusta mucho, por lo picante y esas cosas, por los aderezos que lleva” (diálogo de Marlén).

LA NARRACIÓN AUDIOVISUAL COMO DEVELADOR DEL PAISAJE MIGRANTE

El montaje de *Producto peruano* se vuelve el elemento central de la narración que construye el paisaje migrante. Sin elementos añadidos externos, los sonidos e imágenes registradas son fieles a los obtenidos del ambiente. Sin embargo, se van asociando entre ellos mediante una serie de elementos y encuadres que dislocan la imagen y van confrontado aquellos elementos narrativos no discursivos presentes en el viaje de Marlén, así el espacio visual es dividido



Figura 3. Conformación material del paisaje migrante contrastando los dos viajes realizados en el video. La espectadora, la productora.

para capturar el contraste entre el paisaje de la asistente a la fiesta y el paisaje de la fiesta misma (Fig. 1).

Así, más allá de lo discursivo, el paisaje migrante se va construyendo con lo sensorial registrado en el *campo*, sonidos, olores, colores y luces van articulando las narraciones en lo material del espacio urbano.

La música y sonidos presentes en los espacios urbanos por donde se desarrolla el viaje de Marlén, articulan la relación con lo inmaterial y fugaz de la construcción del paisaje migrante. La salida de su barrio está marcada por el sonido de micros y perros en la distancia y la melodía de “hoy después de nuestro adiós, hoy vuelvo a verte cariñoso malo” (música ambiental en el barrio de Marlén) traen la idea de un espacio marcado por representaciones de sonido chilenos que Marlén atraviesa mientras que su cuerpo asimila ese sonido como parte del ambiente; cuestión que contrasta con el paisaje presente dentro de la celebración en “Esta es mi tierra, así es mi Perú / Así es mi Perú (noble) / Así es mi Perú (generosa) / Así es mi Perú (como todos nosotros)” (canción dentro de la celebración).

Los contrastes urbanos emergen en la conformación material del barrio y el seguimiento paso a paso del tránsito de Marlén por aquel

paisaje, la presencia de elementos de control y mensajes eminentemente chilenos conforman el comienzo del viaje —policía, buses, rayados en murallas—, que a su vez es el lugar cotidiano de ella (Fig. 2). Cuando se relacionan visualmente los dos viajes realizados, aparece la noción de un paisaje migrante de Marlén vinculado con la experiencia de la espectadora, y otro paisaje migrante de quienes producen el evento (Fig. 3).

Esta fiesta, que se articula dentro de un recinto de acceso restringido, instaura las economías de la nostalgia donde marcas, productos y referencias a lugares y servicios de Perú se vuelcan en el espacio urbano de forma fugaz, pero pregnante, jugando y ensamblándose con la idea de la nostalgia y el recuerdo. La noción de identidad es adornada con una serie de marcas y signos del país dejado. Los elementos del capital se funden en esta fiesta de identidad, donde es fácil reconocer el guiño al “I love Perú” auspiciado por un banco que permite comprar y transar los productos peruanos de la fiesta, así como también, el posicionamiento de marcas que otorgan servicios de envío de remesas y viajes que son combinadas en el mensaje de acogida de la autoridad. Nuevamente esta construcción no es directa y se establece como un paisaje que es construido dentro de la fiesta (Fig. 4).

CONCLUSIONES

A modo de conclusión es posible establecer que el registro audiovisual permite construir una narración visual del paisaje migrante, rescatando la serie y secuencia de elementos que son desplegados en el espacio urbano y son percibidos dentro del espacio que es vivido. Mediante la narración audiovisual es posible hacer emerger aquellas cosas que viven en lo cotidiano (Giannini, 1987; Rhys-Taylor, 2013) y que fundan la experiencia sensorial del paisaje migrante, más aún, el registro audiovisual permite reconstruir la secuencia temporal en la cual los eventos se suceden sin producir un relato lineal que describe el suceso desde una posición única y estática. La narración visual permite combinar elementos de mensajes y significados diversos que operan en la misma lógica de despliegue por la cual el paisaje migrante es construido mediante la aparición de signos y elementos.

Así, el video y el sonido se convierten el registro que necesita ser contado y la narración se vuelve el paisaje migrante que necesita ser construido para ser visto. *Producto peruano*, se convierte de esta manera en la producción de un paisaje que solo emerge por la narración de este, una historia que se despliega en lo urbano, tal como las imágenes se suceden en la pantalla.

Luis Iturra Arquitecto, Magister en Hábitat Residencial, Universidad de Chile. Profesor pre y posgrado, FAU Universidad de Chile. Su trabajo está relacionado a metodologías visuales y construcción del hábitat en ciudades contemporáneas vinculando aproximación etnográfica, análisis espacial y sensorial. En la actualidad dicta el curso “La fotografía una forma de explorar la ciudad”, en la FAU Universidad de Chile, donde realiza una transferencia metodológica entre etnografía visual, arquitectura y estudios urbanos, como una forma de cuestionar las aproximaciones tradicionales a la comprensión del fenómeno urbano y la urbanidad. Es fundador de Santiago se Mueve (www.santiagoquemueve.com) y del HLAB Laboratorio de exploraciones metodológicas desde el habitante, dictado en la FAU, Universidad de Chile.

Walter A. Imilán Antropólogo (U. de Chile) y Dr.-Ing en Planificación Urbana (TU-Berlin). Profesor Asistente adscrito al Instituto de la Vivienda, Facultad de Arquitectura y Urbanismo - Universidad de Chile. Ha centrado su investigación en procesos de construcción de identidad migrantes y de etnificación urbana, así como en contextos de reconstrucción territorial post desastres. La exploración metodológica ocupa un interés especial a partir de diferentes espacios de reflexión etnográfica, en la co-fundación del Laboratorio de Etnografía del Departamento de Antropología de la Universidad Alberto Hurtado y su participación en el HLab Laboratorio del Habitante dictado en la FAU, Universidad de Chile. Dirige el portal cultura-urbana.cl y coordina el Observatorio de la Reconstrucción del Instituto de la Vivienda.

Luis Iturra Muñoz Architect, Master's degree in Residential Habitat (Faculty of Architecture and Urbanism - University of Chile), Professor of the pre and postgraduate programs, Faculty of Architecture and Urbanism at the University of Chile. His work is related to

NOTAS AL PIE

1. En el marco del Proyecto Fondecyt de Iniciación N° 11121538 LA EXPERIENCIA CON LA COMIDA PERUANA EN SANTIAGO DE CHILE. PRÁCTICAS DE IDENTIDAD Y ESPACIO DE LA MIGRACIÓN TRANSNACIONAL PERUANA. El video original está disponible online en www.luisiturra.com.
2. Departamento de Extranjería del Ministerio del Interior, 2014.

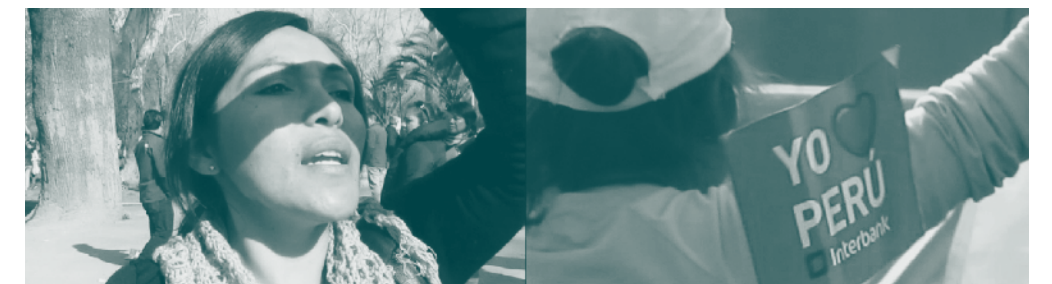


Figura 4. Economías de la nostalgia y el ensamblaje de elementos globalizantes en el paisaje migrante.

visual methodologies and habitat construction in contemporary cities by kinking ethnographic approach, spatial and sensory analysis as a form of questioning the traditional approaches to the comprehension of the urban phenomenon and urbanism. He is the co-founder of Santiago se Mueve (Santiago in motion: www.santiagoquemueve.com) and the HLAB Laboratory of methodological research from the inhabitant given at the Faculty of Architecture and Urbanism at the University of Chile.

Walter A. Imilán Anthropologist (University of Chile) and Doctor in Urban Planning (Technical University of Berlin). Assistant Professor under the Housing Institute, Faculty of Architecture and Urbanism - University of Chile. His research has been focused on construction processes of migratory identity and urban ethnification as well as contexts of post-disaster territory reconstruction. The methodological research plays an important role from different ethnographic reflection spaces, in the co-founding of the Ethnography Laboratory of the Department of Anthropology of the Alberto Hurtado University and its participation in the HLab Laboratory of the Inhabitant given at the Faculty of Architecture and Urbanism at the University of Chile. He leads the web page cultura-urbana.cl and coordinates the Observatory of the Reconstruction of the Housing Institute.

REFERENCIAS

- Barlösius, E. (2011). Soziologie des Essens: eine Sozial- und kulturwissenschaftliche Einführung in die Ernährungsforschung. Frankfurt: Beltz Juventa.
- Cosgrove, D. (1985). Prospect, perspective and the evolution of landscape idea. *Trans. Int. Br. Geogr.*, 10, 45-62.
- Cresswell, T. (2003). Landscape and the obliteration of practice. En: K. Anderson, M. Domosh & N. Thrift, (Eds.), *Handbook of cultural geography*. (pp. 269-281). Londres: Sage Publications.
- Czarniawska, B. (2004). *Narratives in Social Science Research*. Londres: SAGE Publications.
- Czarniawska, B. (2007). *Shadowing, and Other Techniques for Doing Fieldwork in Modern Societies*. Eslovenia: Korotan Ljubljana.
- De Certeau, M. (1996). *La invención de lo cotidiano. Artes de hacer. Vol. 1*. México DF: Universidad Iberoamericana, Departamento de Historia.
- Duany, J. (2011). *Blurred Borders: Transnational Migration between the Hispanic Caribbean and the United States*. Chapel Hill: The University of North Carolina Press.

- Giannini, H. (1987). La “reflexión” cotidiana: hacia una arqueología de la experiencia. Santiago: Editorial Universitaria.
- Heidegger, M. (2005). *Ser y tiempo*, (4ª ed.). Santiago de Chile: Editorial Universitaria.
- Imilán, W. (2014). *Restaurantes peruanos en Santiago de Chile: construcción de un paisaje de la migración*. *Revista de Estudios Sociales*, (48), 15-28.
- Ingold, T. (1993). The temporality of the landscape. *World Archaeology*, 25(2), 152-174.
- Ingold, T. (2000). *The Perception of the Environment: Essays on Livelihood, Dwelling and Skill*. Abingdon: Routledge.
- Ingold, T. (2007). *Lines. A Brief History*. Abingdon: Routledge.
- Iturra, L. (2014). ¿Dónde termina mi casa? Mirando el hábitat residencial desde la noción de experiencia. *Revista INVI*, 29(81), 221-248.
- Jirón, P. (2011). On Becoming ‘La Sombra/ the Shadow’. En M. Buscher, J. Urry & K. Witchger (Eds.), *Mobile Methods*. Londres: Routledge.
- Massey, D. (2005). *For Space*. Londres: Sage Publications.
- Pink, S. (2009). *Doing Sensory Ethnography*. Londres: Thousand Oaks, CA: Sage Publications.
- Pink, S., Kürti, L. & Afonso, A.I. (2004). *Working Images: Visual Research and Representation in Ethnography*. Londres: Routledge.
- Russell, C. (1999). *Autoethnography: Journeys of the Self*. Durham, NC: Duke University Press.
- Rhys-Taylor, A. (2013). The essences of multicultural: a sensory exploration of an inner-city street market. *Identities: Global Studies in Culture and Power*, 20(4), 393-406.
- Stefoni, C. (2008). *Gastronomía peruana en las calles de Santiago y la construcción de espacios transnacionales y territorios*. En S. Novick (Ed.), *Migraciones en América Latina* (pp. 211-227). Buenos Aires: Catálogos.
- Wylie, J. (2007). *Landscape*. Abingdon: Routledge.

LEWIS HINE Y LA CIUDAD SUBLIME

[THE LIMITLESS CITY IN THE LEWIS HINE'S PHOTOGRAPHY]

MIGUEL ÁNGEL GAETE*

* Miguel Ángel Gaete
Académico Universidad Central de Chile
Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Paisaje
Escuela de Arquitectura
Santiago, Chile

Resumen: El presente escrito trata sobre el fotógrafo Lewis Hine y su particular mirada del progreso y la ciudad de Nueva York. Esto se relacionará con una idea fundamental dentro de la estética, como es lo sublime, trazando paralelismos entre lo planteado por diversos autores como Edmund Burke e Immanuel Kant con la imagen más conocida del fotógrafo estadounidense. A partir de aquí, se intentará desvelar la presencia de lo sublime en la lógica del capitalismo y en la construcción de las ciudades modernas, analizando su pervivencia en un modelo ideológico que derruye la idea del límite y promulga lo infinito como una condición *sine qua non* del progreso y el desarrollo.

Palabras clave: Lewis Hine, ciudad, sublime.

Abstract: *This article is on Lewis Hine and his particular view of progress and New York City. This is to be related to a fundamental idea inside aesthetics as sublimity is, delineating parallels between what various authors pose such as Edmund Burke and Immanuel Kant with the most renowned image by the American photographer. From here, the presence of sublimity is intended to be unveiled in the logic of capitalism and the construction of the most modern cities by analyzing their continuity in an ideological model that demolishes the idea of limit and promulgates the limitless as a sine qua non condition of progress and development.*

Keywords: *Lewis Hine, city, sublime.*



El fotógrafo y sociólogo estadounidense Lewis Hine (1874-1940) es a juicio de la historia uno de los precursores y más importantes referentes de una corriente fotográfica denominada fotografía social, precisamente por utilizar la cámara como un instrumento de denuncia y por estar amparado en una profunda comprensión hacia el entorno.

Su llegada a la fotografía fue, como ha sido recurrente entre algunos de los fotógrafos importantes del siglo XX, de manera fortuita. Mientras ejercía como profesor de Ciencias Naturales en una escuela de Oshkosh, Wisconsin (su ciudad natal), su gran amigo y director de la Ethical Culture School de Nueva York, Frank Manny, le obsequió una pequeña cámara fotográfica, esperando que documentara su labor como docente. Pero Hine, impulsado por la curiosidad y una sensibilidad única ante la presencia del otro, decide salir de la sala de clases y dedicarse desde 1904 a 1909 a fotografiar el proceso de inmigración en Estados Unidos, recabando un importante registro de las miserias y hacinamiento de los foráneos.

Nace así su primera serie de fotografías, las cuales obtiene en Ellis Island (Nueva York), primera parada de los inmigrantes que arri-

aban a esta metrópolis. Luego, su aguda mirada social lo llevaría también a ser el fotógrafo oficial de la National Child Labor Committee,¹ institución encargada de velar por el maltrato laboral infantil. Alejado de los afanes esteticistas de las vanguardias del siglo XX, Hine continuó acercándose al mundo de los menos favorecidos. Es así que entre 1930 y 1931 elabora la que es probablemente su serie más conocida “Men at Work”. Es justamente a partir de esta serie fotográfica que intentaremos delinear cómo lo sublime, categoría emblemática de los estudios estéticos, pervive en la fotografía de Hine como un registro de lo que hay de amenazante en la ciudad contemporánea, enmarcada en un perfil ideológico determinado: el capitalismo.

Lo primero que debiésemos considerar es que lo sublime, como categoría estética, ha abandonado un espacio en el que dominaba con exclusivo imperio, a saber: la naturaleza; territorio ahora devenido en lo que Ulrich Beck (2002) llama un “producto maleable de la sociedad” (p. 84), un lugar abierto a las estrategias de la publicidad, al ensamblaje comunicacional de la sociedad del bienestar, al comercio y a la manipulación desenfrenada, distante completamente a esas “esencias que el hombre no puede

△ Lewis Hine. Empire State, 1930-1931 (de la serie “Men at Work”). Fotografía. Copias con medidas variables. (Fuente: Hine National Archives).



Lewis Hine. *Empire State*. 1930-1931 (de la serie "Men at Work"). Fotografía. Copias con medidas variables. (Fuente: Hine National Archives).

cambiar: el espacio, el río, el aire, la hoja”, como enseñaba la poesía de Ralph Waldo Emerson (2000, p. 12-13).

Esto claramente se fue dando como parte de un proceso gradual, en donde la naturaleza antes deificada, cede espacio a una masa informe en constante expansión en cuyo interior se desarrolla el proyecto moderno: la ciudad. Ambos elementos, *physis* y *polis*, se erigen como nodos antagónicos de un modelo que intenta hacerlos aparecer como hermanados a través de maniobras que agotan sus esfuerzos en imbricar ambas esferas de la experiencia humana, ya sea mediante la ecología, el paisajismo o cualquier otra alternativa que busque el consuelo ante el paraíso perdido. La naturaleza así, se convierte hoy en día en lo que Jean Baudrillard (2005) acertadamente reclama como *simulacro*, entendiendo este concepto como la estrategia burda de fingir tener lo que no se tiene; en este caso hablamos de espontaneidad, pureza, verosimilitud, conexiones vitales.

Lo sublime, visto de este modo, necesariamente sufre un revés importante. La experiencia sublime relatada por Edmund Burke en el siglo XVIII se ve ahora reducida, pues el plano en el que se erigía ha sido anulado por el desarrollo, derrumbándose la mayoría de una serie de valores considerados intrínsecos a ella.

Cuando Edmund Burke hablaba de un *displacer* ante la naturaleza, mezcla de fasci-

nación y temor, lo hacia, al igual que los románticos, desde una fehaciente divinización de la misma.² El temor es desde un principio el elemento central de lo sublime, al igual que lo es de muchas religiones y de la relación del hombre con sus dioses.³ En efecto, no existe lo sublime sin el vértigo y la angustia de quien lo experimenta. Bien lo diría Burke en su obra señera de 1756 *Indagación sobre el origen de nuestras ideas acerca de lo sublime y de lo bello*:⁴

Todo lo que es a propósito de cualquier modo para excitar las ideas de pena y peligro, es decir, todo lo que de algún modo es terrible, todo lo que versa acerca de los objetos terribles, u obra de un modo análogo al terror, es un principio de sublimidad: esto es, produce la más fuerte emoción que el ánimo es capaz de sentir (p. 92).

Esta será la naturaleza que los Románticos validarán cuando huyan de la ciudad víctimas del *spleen*, el *ennui* o el *langeweile*⁵ que azotaban como epidemia a casi toda Europa, obligándolos a cobijarse en los acantilados salvajes de Los Alpes, en los mares tempestuosos o adentrándose en los bosques espesos y lóbregos con el único objetivo de escapar de la ciudad moderna, sumergida en el hábito oscuro y denso de las máquinas, útiles y a la vez crueles raptoras de la existencia.

Immanuel Kant (1977), otro de los que aportó su semilla en la cuestión sublime, va más allá. En muchos aspectos Kant advierte que

lo sublime no se agota simplemente en la naturaleza y en la rutina relatada por Burke. Su primer gran paso adelante fue alejar la sublimidad de los objetos para hacerla recaer en lo intelectual. Así, Kant dirá que no es necesario buscar lo sublime en las cosas de la naturaleza “sino solamente en nuestras ideas” (p. 81), a lo que añadirá en otra obra que “las diversas sensaciones de agrado o desagrado no se sustentan tanto en la disposición de las cosas externas que las suscitan, cuanto en el sentimiento de cada hombre para ser por ellas afectado de placer o displacer” (Kant, 2008, p. 29).

Como vemos, Kant centra en lo subjetivo lo que Burke adosaba a lo material. Con este acto, Kant cimienta una nueva mirada en torno a lo sublime, desarraigada de una naturaleza que cede paso al progreso y a los avances técnicos del hombre.

Suponiendo que la naturaleza, otrora esfera primigenia en la cual el hombre nace y se desarrolla, ha cedido espacio a un nuevo *deus venerabilis*, bien vale preguntarse entonces hacia dónde ha sido el giro de lo sublime. Una posible respuesta la hallamos en una de las circunstancias generadas dentro del núcleo de la masificación de la industria.

Con la expansión de la maquinaria, el flujo humano se incrementa y la restricción de las fronteras territoriales casi desaparece, a la par que se modifica incipientemente la constitución del tiempo y el espacio. De este modo, una serie de conceptos y focos de conocimiento de toda una tradición cultural son trasladados junto con los primeros pioneros que viajaron desde Europa a América y Estados Unidos durante el siglo XIX y principios del XX, produciéndose así, el fenómeno que podemos denominar como *americanización de lo sublime*,⁶ cuya propiedad fundamental estará dada por la revalorización de las tecnologías y una reconfiguración epistémica del paisaje. Este traslado de lo sublime de Europa a Estados Unidos marcará un cambio evidente tanto en el *topos* como en el *logos*. El idilio del paisaje romántico europeo es fracturado por la técnica, elemento fundamental en la conformación histórica de la mentalidad estadounidense. El ferrocarril, las autopistas y los edificios serán los nuevos elementos que desintegrarán una mirada para construir una nueva, mucho más práctica, intelectual y materialista, definitivamente menos metafísica. Desde ese instante, el paisaje se imbricará con los elementos deslumbrantes del proyecto moderno y las luces del capitalismo. El paisaje solo se entenderá, se valorizará y se construirá mediatizado por la *techné*.

El primer apropiamiento ocurre a través del lenguaje y el uso cotidiano del término.

Algo que se asoma cuando ya podíamos leer en 1847 en la revista *Scientific American* lo siguiente: “En la búsqueda de invenciones mecánicas parece haber algo que aspira a realizar nuestro título divino de amos de la creación... Es realmente un espectáculo sublime ver una máquina realizar casi todas las tareas de un ser racional” (cit. en Santamaría, 2005, p.46). La naturaleza, aceptada como un obstáculo para el desarrollo, es vencida por las herramientas que arman las nuevas fronteras en expansión. Así lo entiende otro pro hombre como Timothy Walker:

Allí donde ella [la naturaleza] nos negó ríos, la máquina nos los ha proporcionado. Allí donde dejó a nuestro planeta incómodamente escabroso, el mecanismo aportó la aplanadora. Allí donde las montañas se han interpuesto, él se ha atrevido a nivelarlas o a horadarlas. Incluso el océano, que la naturaleza pensó que podría separar a sus pendencieros hijos, la mecánica los ha alentado a atravesarlo. Y como si la tierra no fuese apropiada para las ruedas, gracias a la mecánica es recorrida ahora en ferrocarriles (Walker citado en Santamaría, 2005, p. 217).

Kant, al eliminar lo sublime como una condición intrínseca a la naturaleza, de una u otra manera preconiza este cambio o nuevo giro. Lo sublime, descentralizado ya de los efectos estéticos de (y en la naturaleza) se amplía como una explicación válida y fehaciente para referir a las consecuencias del progreso en el entorno, dejando la puerta abierta también a un neorromanticismo



Lewis Hine. *Empire State*. 1930-1931 (de la serie "Men at Work"). Fotografía. Copias con medidas variables. (Fuente: Hine National Archives).

afincado en una sublimidad artificial, que, tal y como lo ve Leo Marx (1967) “traza el sentido acumulativo y retórico final de una tradición decimonónica que siente una atracción profunda por la amplitud de mundos que abre el desarrollo tecnológico” (p. 63).

Lewis Hine y su serie “Men at Work” viene a constatar la presencia de esta nueva sublimidad, cuya materialización se da paradójicamente en el espacio antitético a la naturaleza: la ciudad.

El registro que realiza Hine de la construcción de un edificio emblemático como el Empire State (edificio que desde su inauguración en mayo de 1931 fue durante 40 años la construcción más alta del mundo) se transforma en un relato gráfico de lo sublime y su presencia en las ciudades de principios del siglo XX. Así, Nueva York, ensamblada como imagen icónica de la ciudad contemporánea, se apodera de todos los componentes que antes se confinaban a la naturaleza.

En una de las más famosas fotos de esta serie, Hine nos muestra a un grupo de once trabajadores sentados sobre una viga de acero, con el abismo bajo sus pies. Todos parecen estar sumidos en un diálogo calmo, esperando el tiempo de volver a sus labores, sintiendo la compasión del viento, lo adecuadamente suave como para no lanzar al vacío a esos hombres que posan sin arneses ni cuerdas de seguridad. Solo uno de ellos

mira directamente a la cámara de Hine. Un hombre con una botella en la mano, ajeno al conversatorio de sus compañeros de labores. Atrás, la ciudad desaparece en una bruma que difumina al Central Park con los otros edificios.

El Nueva York de Hine carece de límites. El horizonte, límite natural que estabiliza nuestra noción del espacio y el tiempo, desaparece entre edificios y rascacielos, ahogado en medio de formas agudas que hienden el territorio, el cielo y el aire. Vista desde el suelo raso, la misma ciudad tiende a la verticalidad y la hegemonía de un horizonte interno que vuelve infructuosa la tarea de entender la vista más allá de la próxima edificación, como las olas en el mar tempestuoso que nos esconden la línea en donde todo se oculta: “en las ciudades, el horizonte sube y baja como visto desde una embarcación sobre el mar agitado, pero se rompe también en los límites de los edificios, rayado por las cornisas, arañado por las chimeneas y las antenas de televisión” (Maderuelo, 2001, p. 134).

Como en toda ciudad moderna, el *limes* nunca se contrae, siempre se propaga. La alienación que en ella subyace hace que sus confines se expandan incansablemente tanto en lo horizontal como en lo vertical, derruyendo el espacio a causa de las fuerzas de una entropía que todo lo aniquila. Así, mientras más se extiende la periferia residencial, más aumenta la expansión

vertical; siendo, como se ve, un vínculo exponencial. La historia ha demostrado que casi todo intento por poner límites a la expansión ha fracasado. Lejanos se ven los esfuerzos de Ebenezer Howard y su ciudad circulara expansionando de la ecnpomón ha fracasado. Lejanos se ven los esfuerzos de Ebenezer Howard y su ciudad circular, sustentable y en cadencia con la naturaleza, o la ciudad lineal de Arturo Soria, canibalizada ahora por la moderna Madrid.

La informidad de la ciudad de Nueva York es una constante que se repite indefectiblemente en muchas otras urbes, un delirio de un modelo ideológico que no reconoce el límite. En la práctica, el capitalismo apunta hacia la acumulación infinita de riquezas y hacia la apertura y aprovechamiento voraz del territorio. Lo sublime, por tanto, se desvela como una presencia fundamental dentro del fondo de la economía capitalista, al tratarse esta —como también lo cree Lyotard (1987)— principalmente de un desborde de la noción de riqueza y poder. Este fenómeno era ya pronosticado por Karl Marx, en quien la idea de sublimidad más convencional, vista en las formas de la naturaleza proclives a provocar esta sensación (el océano, las montañas, el cielo, etcétera), es deslizada hacia los objetos propios del capitalismo, aparentemente menores en escala, pero similares en efectos. De este modo se entiende que Marx destaque la *sublimidad monstruosa* del dinero y su capacidad de romper toda relación con lo real, o que igualmente haga una extrapolación entre *lo sublime bueno* y *lo sublime malo*, en donde el primero abordaba la infinitud a partir de las sucesiones históricas que favorecerían las futuras revoluciones, mientras que el segundo apuntaba a la implacable e infinita disolución de formas y mixturas de identidades presentes en el capitalismo, y su proceso puramente cuantitativo y acumulativo (*sublimidad matemática*).⁷

Kant, iniciador de la subjetivación de lo sublime, precisamente cuando hablaba de ello, intuía que en todo lo que es informe (*das unform*) y en todo lo que no tiene límites (*Unbegrenztheit*) es representado lo sublime. Al contrario, la belleza siempre será limitada y ceñida a todo lo que es posible de visualizar en sus propios márgenes. La misma sintonía que provocaba el mar infinito de Caspar David Friedrich es ahora provocada por Lewis Hine y un Nueva York virtualmente infinito.

La vista obtenida por Hine desde las alturas del Empire State en plena construcción representa, en términos simbólicos y parafraseando a Deleuze (1978), una “cotización de la percepción”. El vértigo de las alturas funciona como una alegoría del mareo ante el progreso. Así como los sentidos colapsaban

bajo la mirada de lo sublime entregada por Burke y Kant, la imposibilidad de resistir la aparente infinitud y lo informe del territorio propagan una angustia posmoderna ante lo terrorífico de esta masa amorfa. La aparente despreocupación de los trabajadores de Hine, ajenos al vértigo, entregados a la muerte, contrastan con el escalofrío de quien observa las imágenes. Los obreros se vuelven así entes extraños a la sublimidad del infinito y de lo que construyen, abstraídos por lo cotidiano y la impasible subsistencia, entregados inconscientemente al rápido final que nos otorga el abismo, consuelo a la pausada muerte del hambre y el ayuno que espera a quien no trabaja ni sigue el ritmo precipitado de la ciudad.

Probablemente el principal atractivo de Nueva York sea el vértigo. Ya los románticos habían descubierto cómo el abismo nos atraía impulsados por ese “amargo placer” (Burke) o “placer negativo” (Kant), el cual nos hace acercarnos al borde para reflejarnos en él, nosotros, seres finitos. No es difícil imaginar la sensación de Hine al subir a ese edificio en construcción para enfrentar su cámara a aquellas almas que trabajaban sin cesar para elevar esas estructuras de acero y hormigón que trazan el poderío de un modelo socioeconómico en constante expansión. Algo similar debió de haber sentido el loco Turner, ese pintor inglés de marinas caóticas quien, según cuenta la leyenda, solía atarse a los mástiles de los barcos para experimentar en carne propia el vértigo de una tormenta y plasmar así su experiencia vital en las pinturas.

En la fotografía de Hine, Nueva York —ciudad sublime por excelencia— parece reducir lo humano a la mínima expresión. Las estructuras y grandes *buildings* absorben toda presencia. Sus grandes dimensiones jibarizan los cuerpos, invisibles desde las alturas, recordándonos que “lo sublime es aquello en comparación de lo cual toda otra cosa es pequeña” (Kant, 1977, p. 81). El límite se desvanece como referente. Como en una pesadilla, en donde las formas aparecen difusas y vagas, la ciudad pierde sus contornos. La pregunta sobre lo que hay después del límite pierde sentido, olvidándonos de su evocación metafórica. El muro de piedra que en las viejas ciudades separaba lo real de lo simbólico, la historia del mito, la existencia anodina de la aventura, ha perdido validez. Las nuevas fronteras son invisibles, pero indefectiblemente crueles. Tal vez los griegos tenían razón y una frontera no es aquello en lo que algo termina, sino aquello a partir de donde algo comienza. Hine en cada fotografía y en cada trabajador retratado nos muestra esas fronteras.



NOTAS AL PIE

1. La crudeza de las fotografías obtenidas fueron fundamentales para la elaboración de una ley de protección laboral para menores. En Sougez, 2009.
2. Wordsworth, reconocido literato romántico, llegará a decir: “Bosques, árboles y rocas, dan la respuesta que el hombre anhela. Cada árbol parece decir sagrado, sagrado”. En Schenk, 1983, p. 17.
3. La manera en que Burke explica lo que hay de sublime en la naturaleza es en forma y estilo, muy similar a los pasajes bíblicos que relatan la atronadora y poderosa presencia de Dios.
4. Para efectos de este artículo se ha revisado la versión en inglés titulada *A Philosophical Enquiry into the Origin of our Ideas of Sublime and Beautiful* y la versión castellana realizada por Juan de la Dehesa en 1807.
5. Estos tres conceptos se pueden entender como sinónimos de *melancolía* o *pesar*, en distintas lenguas: inglés, francés y alemán, respectivamente.
6. El enunciado lo tomo prestado del español Alberto Santamaría, 2005.
7. El movimiento de la mercancía sería en este sentido una muestra de *mala* sublimidad, “una cadena metonímica imparabable en la que un objeto se refiere a otro y éste a otro, hasta el infinito”. En Eagleton, (2006, p. 284).

REFERENCIAS

- Baudrillard, J. (2005). *Cultura y simulacro*. Barcelona: Kairós.
- Beck, U. (2002). *La sociedad del riesgo global*. Madrid: Siglo XXI.
- Burke, E. (1987). *Indagación filosófica sobre el origen de nuestras ideas acerca de lo sublime y lo bello*. Madrid: Tecnos. Título original: “*A Philosophical Enquiry into the Origin*”, publicado en 1757).
- Deleuze, G. (2006). *Cuatro lecciones sobre Kant (dictadas entre marzo y abril de 1978)*. Madrid: Alianza.
- Eagleton, T. (2006). *La estética como ideología*. Madrid: Trotta.
- Emerson, R. (2000). *Ensayo sobre la Naturaleza*. Tenerife: Baile del Sol.
- Kant, I. (1977). *Crítica del juicio*. Madrid: Espasa Calpe.
- Kant, I. (1977). *Observaciones acerca del sentimiento de lo bello y lo sublime*. Madrid: Espasa Calpe.
- Lyotard, J.-F. (1987). *El entusiasmo: crítica kantiana de la historia*. Barcelona: Gedisa.
- Maderuelo, J. (2001). *Arte público: naturaleza y ciudad*. Taro de Tahiche: Fundación César Manrique.
- Marx, L. (1967). *The machine in the Garden. Technology and the Pastoral Ideal in América*. Londres: Oxford University Press.
- Santamaría, A. (2005). *El idilio americano: ensayos sobre la estética de lo sublime*. Salamanca: Universidad de Salamanca.
- Schenk, Hans (1983). *El espíritu de los románticos europeos*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Sougez, M.-L. (2009). *Historia de la fotografía*. Madrid: Cátedra.

▽ Pag. siguiente: Lewis Hine. *Empire State*, 1930-1931 (de la serie “Men at Work”). Fotografía. Copias con medidas variables. (Fuente: Hine National Archives).

Miguel Ángel Gaete Máster en Estudios Avanzados en Historia del Arte, Universidad de Barcelona, España. Candidato a Doctor en Filosofía, Universidad Autónoma de Madrid, España. Académico línea de historia y patrimonio Escuela de Arquitectura Universidad Central de Chile.

Miguel Ángel Gaete Master's degree in advanced studies of history of art from University of Barcelona, Spain. Doctorate in philosophy from the Autonomous University of Madrid. Professor of history and heritage at the School of Architecture at the Central University of Chile.

ORÍGENES DE UN DISEÑO PARTICIPATIVO: LA CONSTRUCCIÓN DE LOS BARRIOS POPULARES DE SANTIAGO, 1952-1973¹

[BEGINNINGS OF A PARTICIPATIVE DESIGN: THE ERECTION OF SANTIAGO'S POPULAR NEIGHBORHOODS, 1952 – 1973]

EMANUEL GIANNOTTI*

*
Emanuel Giannotti
Académico Universidad de Chile
Facultad de Arquitectura y Urbanismo
Departamento de Urbanismo
Santiago, Chile

Resumen: ¿Quién construyó los barrios populares de Santiago? Es una opinión compartida que tanto el Estado, a través de los programas habitacionales, como los pobladores, con sus propios esfuerzos, han sido partícipes de este proceso, desarrollando dos acciones paralelas que no siempre concuerdan entre sí. El presente artículo considera las políticas de vivienda de los años cincuenta y sesenta, argumentando que entre los pobladores y las instituciones hubo un intenso diálogo. En el campo técnico esto determinó un cuestionamiento de los procesos proyectuales convencionales. Arquitectos y urbanistas comenzaron una exploración de nuevas prácticas de diseño, abiertas a la participación del usuario.

Palabras clave: Tomas de terreno, autoconstrucción, vivienda progresiva, Corvi.

Abstract: *Who built Santiago's popular neighborhoods? There is a shared view where both the state, by means of housing policies, and struggling dwellers have taken part in this process developing two parallel actions that frequently mismatched. This article ponders the housing policies from the 50s and 60s sustaining that between dwellers and institutions an intense dialogue was developed. This, in the technical field, determined a questioning of the conventional design processes. Architects and urban planners started a research on new design practices open to users' participation.*

Keywords: *Land occupation, Self-construction, Progressive dwelling, CORVI (Dwelling Corporation).*



Autoconstrucción. Fuente: Corvi 1960.

INTRODUCCIÓN

Amplias porciones del Gran Santiago han sido urbanizadas a través de la agregación sucesiva de poblaciones, entendidas estas como barrios populares que ocuparon los terrenos agrícolas en el borde de la ciudad. El Estado tuvo un papel relevante en este proceso, de hecho, varias investigaciones han mostrado cómo los programas de vivienda han ido conformando la expansión urbana a lo largo de las últimas décadas (Fadda & Ducci, 1993; Petermann, 2006). Por otra parte, cuando han sido interrogados, sus habitantes destacan sus propios esfuerzos en la construcción de las poblaciones, gracias a la unidad y a la organización colectiva. Poco importa si los asentamientos nacieron a través de tomas de terreno, cooperativas de vivienda o programas institucionales: los relatos de los pobladores son bastante parecidos cuando narran las movilizaciones para conseguir los servicios básicos y los sacrificios para levantar la escuela, los clubes deportivos o los centros de madres.²

Es una opinión bastante compartida que ambos caminos fueron paralelos, no obstante, su grado de interacción fue bastante reducido o, incluso, operaron en desacuerdo el uno con la otro: por un lado los conjuntos habitacionales realizados por el Estado y diseñados por arquitectos; por otro lado las

construcciones levantadas incrementalmente por los pobladores, que sin un proyecto previo, respondieron a las necesidades inmediatas y se ajustaron a los recursos disponibles (Mac Donald, 1985, 1987; Vergara & Palmer, 1990; Rubio & González, 1993). San Martín (1992) también considera que hubo unas *arquitecturas oficiales* y otras *populares*, pero propone una tercera categoría, las *arquitecturas de la concertación*, nacidas de una relación más fructífera entre comunidades y arquitectos. Un estudio de SUR profesionales entrega un panorama más multiforme, según el cual los programas habitacionales masivos para los sectores populares, puestos en marcha durante los años cincuenta y sesenta, marcaron “el comienzo de diferentes formas de intervención y Asesoría Técnica en estos procesos” (Icaza, Mecochea, Rodríguez & Rosenfeld, 1991, p. 217).

Más acorde con este último estudio, el presente artículo considera los programas de vivienda del período 1952-1973, argumentando que el crecimiento de Santiago fue el resultado de un intenso diálogo entre pobladores e instituciones, en el que participaron otros actores relevantes, entre los cuales encontramos arquitectos y urbanistas. Si bien este diálogo fue a veces áspero y conflictivo, permitió una partici-

pación más profunda de los pobladores en la construcción de sus hábitats, así como el desarrollo de prácticas proyectuales más abiertas a dicha participación.

LA PARTICIPACIÓN RECLAMADA

Varios autores han destacado que la participación es, antes que nada, un asunto de poder. El aspecto más importante es quién tiene la facultad de tomar decisiones (Forray, 2007) y, además, es necesario reconocer de dónde llega la demanda de participación (Romero & Mesías, 2004). John Turner representa una de las principales referencias para esta línea de pensamiento. Sus escritos, que reclaman la necesidad de entregar el poder a los usuarios y redefinir las competencias de los profesionales, empezaron a difundirse en Chile finalizando los años sesenta. Sin embargo, ya mucho antes, las autoridades del país tuvieron que confrontar las movilizaciones populares relacionadas con el problema habitacional (Espinoza, 1988).

Hacia la mitad del siglo XX, los “pobladores sin casa” empezaron a organizarse en comités y agrupaciones, logrando “hacer llegar su voz, ante los diferentes aparatos de la administración y del gobierno” (Loyola, 1989, p. vii). A través de varias formas de movilización, reclamaban soluciones a sus



problemas habitacionales, siendo el sitio propio su principal demanda y ambición. En varias ocasiones llevaron adelante tomas de terrenos frente a las cuales las autoridades intentaban un desalojo inmediato. En caso de que esto no resultara, se abrían negociaciones donde el Estado proponía algunas soluciones, generalmente el traslado de la población a otros terrenos. Así nacieron la Población San Rafael en La Pintana y la Santa Victoria en Cerro Navia, entre otras (De Ramón, 1990; Garcés, 2002).

En los asentamientos que fueron levantados autónomamente por los pobladores a raíz de una ocupación, las instituciones y los técnicos tuvieron un papel más reducido. La toma de la Victoria, realizada en 1957 por miles de familias, generó uno de ellos. Los pobladores llegaron a los terrenos con un plano realizado por arquitectos egresados de la Universidad de Chile y, durante las sucesivas fases de consolidación, otros profesionales intervinieron brindando ayuda. Sin embargo, parece evidente que las decisiones finales fueron tomadas por los pobladores. El proceso de parcelación es llamativo: el plano originariamente elaborado fue prontamente abandonado cuando prevaleció la decisión de albergar a la mayor cantidad de pobladores posibles, renunciando a las áreas verdes y reduciendo el tamaño de los predios (Giannotti, 2014).

Un caso bastante excepcional fue la Población Nueva La Habana, hoy Nuevo Amanecer. A fin de dar una solución a tres tomas realizadas en 1970 y gracias a un acuerdo establecido entre la Universidad de Chile, la Corporación de la Vivienda (Corvi) y los pobladores, estos fueron trasladados

a un fundo en La Florida, donde instalaron un campamento provisorio ubicado en la parte baja, para permitir la rápida ejecución de la población en el resto del terreno. El proyecto fue desarrollado por profesores de la Universidad de Chile, liderados por René Urbina, con la participación de los pobladores. Desde las entrevistas realizadas,³ parece que estos últimos estuvieron más interesados en el diseño de la vivienda que en la conformación planimétrica de la población. No tomaron en consideración soluciones que no fueran el sitio propio, pero sí propusieron servicios comunes, como una lavandería y un comedor. La ejecución se realizó con la administración directa de la Corvi, creando un frente de trabajo que integró a los pobladores cesantes y obreros especializados. La población fue terminada en 1975, dos años después del golpe, y solo una parte de los pobladores logró conseguir las viviendas construidas, los demás permanecieron en el campamento o fueron erradicados a otras poblaciones (Cofré, 2007).

Excluyendo algunas excepciones, en las tomas de terreno el aporte de los profesionales fue bastante limitado y la relación con el Estado fue más bien conflictiva que abierta al diálogo. Sin embargo, cabe destacar que varios actores soportaron la acción de los pobladores, no solo en el campo técnico. Los partidos, sobre todo de izquierda, fueron relevantes en organizar las demandas y apoyar acciones específicas, de hecho, los dirigentes que lideraron la toma de La Victoria y otras grandes ocupaciones eran militantes comunistas (Millas, 1993). Durante los primeros años de la década de los setenta, el Movimiento de Izquierda Revolucionaria (MIR) organizó algunas tomas emblemá-



ticas, entre las cuales está la que formó la Población Nueva La Habana.

Algunos sectores de la Iglesia católica sostuvieron también el movimiento poblacional. El Hogar de Cristo empezó un trabajo en las poblaciones a principios de los años cincuenta. En su interior se formó un comité de vivienda, que comenzó a producir soluciones habitacionales de emergencia, conocidas como *mediaguas*. Un folleto justificaba esta decisión porque la respuesta tenía que ser “rápida y adaptada a los medios que dispone realmente nuestro pueblo” (Hogar de Cristo, 1968, p. 15). El padre Van der Rest (1973) añadía que los técnicos no deberían imponer soluciones foráneas ni interpretar las necesidades del pueblo, sino que escucharlo, reconociendo “su riqueza cultural y religiosa, su ingeniosidad, su generosidad y... sus soluciones” (p. 436).

LA PARTICIPACIÓN IMPLÍCITA

Durante los años cincuenta y sesenta, la Corvi exploró distintas maneras de abaratar los costos de la vivienda y masificar los programas habitacionales con el fin de dar una solución a los sectores de escasos recursos. Un camino fue innovar en los sistemas constructivos y de edificación, a través de la autoconstrucción dirigida y la prefabricación liviana. Otra vía fue el mejoramiento del diseño de las viviendas, a través de su racionalización y utilizando soluciones de desarrollo progresivo. Estas últimas se aplicaron tanto a la urbanización como a la edificación, concibiendo ambas como procesos incrementales. La intención era anticipar la instalación de las familias en el sitio, reduciendo la in-

versión inicial e incorporando el aporte de los habitantes en las obras de ampliación y terminación.

Un uso sistemático de las soluciones progresivas se puede notar desde 1958, cuando la Corvi empezó una extensa operación de erradicación de las *callampas*. En la Población San Gregorio se instalaron alrededor de cuatro mil familias en sitios que ya tenían una caseta sanitaria conectada a las obras de urbanización, mientras las viviendas fueron levantadas sucesivamente (González & Morales, 1959). Entre 1958 y 1959 se establecieron más de diez mil familias en los terrenos de Lo Valledor, que habían sido habilitados con letrinas y pilones de aguas. Las restantes obras de urbanización se desarrollaron incrementalmente y las soluciones habitacionales fueron varias, dependiendo de la capacidad económica de los habitantes (CIDU, 1967). La Operación Sitio fue otro programa donde se utilizaron soluciones progresivas. Cuando fue inaugurado, en 1965, incluía la construcción de viviendas en una segunda etapa. La voluntad de ampliar el programa determinó que en 1967 la edificación prácticamente desapareciera, transformando la Operación Sitio en un típico programa de sitios con servicios (Giannotti, 2011).

Las soluciones progresivas se implementaron bajo distintas modalidades, pero la unidad fundamental fue el sitio. No siempre los programas incluían la edificación de viviendas, a pesar de que la Corvi experimentó con numerosos tipos, algunos de los cuales eran pensados como núcleos mínimos ampliables. Por ejemplo, el tipo 104, utilizado extensivamente a partir de 1960,

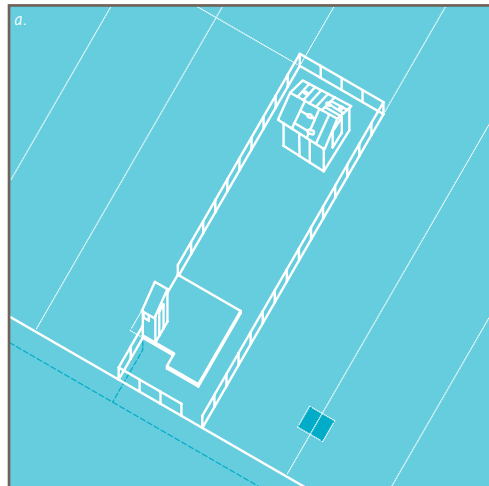
era una vivienda mínima que permitía una ampliación hacia el fondo. El tipo 622, utilizado en la Población Caro, consistía en un núcleo con dos habitaciones que podían ser ampliado hacia el lado, formando un frente continuo de viviendas (Martner & Raposo, 1971; Mac Donald, 1983).

Durante 1966 el director del departamento de construcción de la Corvi anunció un diseño revolucionario que se estaba realizando en la Población Chacabuco. Se trataba del tipo 127, en su versión A, B y C, el cual se asignaba semiterminado a los propietarios, los cuales podían completarlo según “su gusto o necesidades” (La Nación, 1966, p. 4). Esto sirvió de base para una vivienda experimentada en la Población Eneas Gonel, que sucesivamente fue utilizada de forma extensa: el tipo 132. Consistía en un recinto perimetral de ladrillo con un local sanitario. Tanto las terminaciones interiores como las ampliaciones exteriores eran dejadas al futuro propietario, quedando “en manos del especialista la resistencia mecánica y durabilidad de la construcción y las instalaciones” (Revista de la Construcción, 1967).

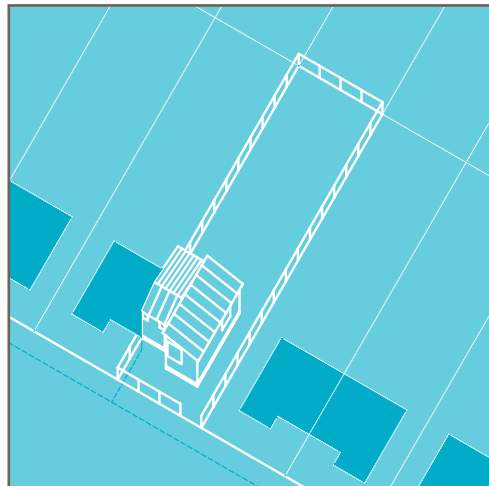
A pesar de un uso bastante extensivo en la práctica, la vivienda progresiva tardó en encontrar una definición teórica. El Programa de Ahorro Popular, aprobado en 1967, la reglamentó a través de un plan de crédito. El objetivo era incorporar a “la comunidad a un proceso de participación y ahorro que le permite manifestar su voluntad clara y decidida de hacerse constructor y protagonista de su proyecto” (Castillo & San Martín, 1979, pp. 102-103). Frankenhoff (1969), un economista puertorriqueño que trabajó en Chile algunos años, propuso entender la vivienda

△ Instalación del Campamento Nueva La Habana. Foto: René Urbina
▷ Tapa de una publicación de la Corvi con una foto aérea de la Población Caro, realizada en los terrenos Lo Valledor.
Fuente: Corvi 1960.

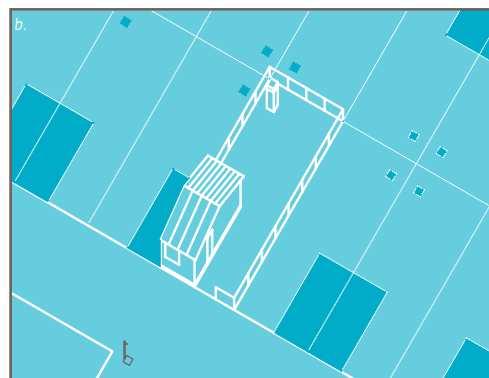
▷▷ Construcción de la Población Nueva La Habana.
Foto: René Urbina



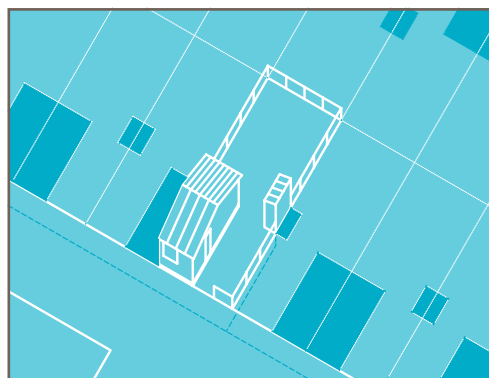
Lote 8 x 30 m; caseta sanitaria y radier; redes (agua, alcantarillado, electr.). Los pobladores se instalan en una mejora.



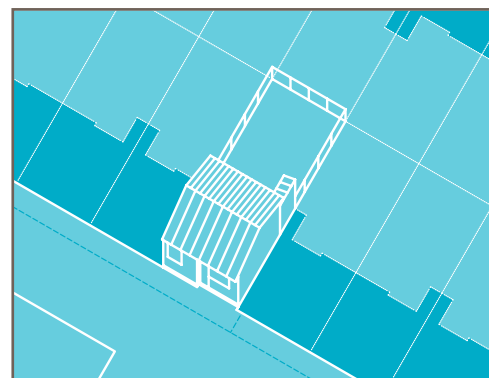
Vivienda 651.



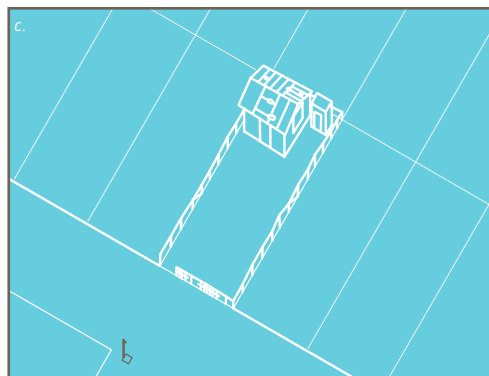
Lote 7 x 18 m; vivienda 622 y letrina; pilones de agua (en las calles).



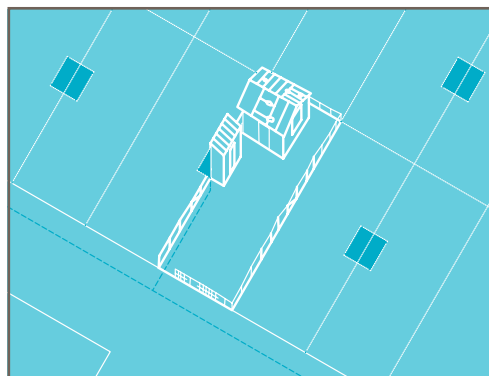
Caseta sanitaria; redes (agua, alcantarillado, electr.).



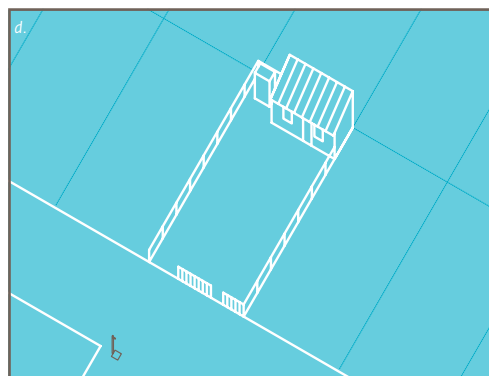
Vivienda 662 (ampliación).



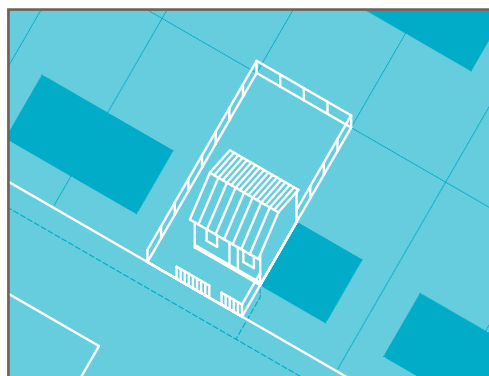
Lote 7 x 18 m; pilones de agua (en las calles). Los pobladores se instalan en una mejora con letrina.



Vivienda ampliable 104.



Lote 9 x 18 m; pilones de agua (en las calles). Los pobladores se instalan en una mediagua con letrina.



Vivienda prefabricada tipo A; redes (agua, alcantarillado, electr.).

como un “grupo de servicios habitacionales en proceso” (p. 31). En el campo disciplinario, se realizaron varios análisis del uso y transformaciones de la vivienda por los usuarios'. Sin embargo, el primer estudio acerca de las alternativas de diseño para la vivienda progresiva fue realizado solo al comienzo de los años setenta (Martner & Raposo, 1971).

LA PARTICIPACIÓN DIRIGIDA

A partir de la experiencia desarrollada en Puerto Rico, los Estados Unidos promocionaron soluciones de *self-help* en varios países de América Latina (Gorelik, 2008). En Chile la autoconstrucción dirigida se instaló en los años cincuenta en el marco del Punto Cuarto, a través de un Programa de Autoconstrucción y Ayuda Mutua (CChC, 1958). Tras algunos experimentos, la primera edificación importante fue la Población Germán Riesco, terminada en 1959 con algunos atrasos. El Programa de Autoconstrucción se instaló en la Corvi, la cual desarrolló una labor bastante amplia en los años siguientes. Algunos proyectos importantes fueron la Población Clara Estrella y Lo Valledor Sur. En el gobierno de Frei el programa tomó nuevo impulso y se ejecutó mayoritariamente en provincia (Gómez, 1958; Suárez, 1983, Avello, Rosenfeld, Rodríguez & Matta, 1989).

La idea que se encontraba a la base de la autoconstrucción dirigida era que la participación de los habitantes abarataba los costos, permitiendo a los sectores populares compensar su escasa capacidad económica con su trabajo. Al mismo tiempo, la supervisión de profesionales garantizaba la calidad del producto final, evitando las viviendas precarias resultado de la autoconstrucción espontánea. Sin embargo, la relación entre habitantes y técnicos fue bastante rígida. Todas las fases, desde la formación del grupo hasta la organización de la faena, eran regidas por un reglamento. Los habitantes tenían que cumplir con un número de horas de trabajo semanal y con una cierta cantidad de ahorro. La organización estaba a cargo de los técnicos de la Corvi, así como el desarrollo del proyecto. En algunos casos, como en Clara Estrella, se intentó una participación más articulada, involucrando a sus habitantes en el diseño de la vivienda (Aravena & Escobar, 1969).

Un caso donde se estableció una participación más profunda fue en Villa La Reina. Esta población fue construida para dar una vivienda estable a los pobladores de la comuna homónima, por iniciativa del alcalde Fernando Castillo Velasco, un reconocido arquitecto y profesor de la Universidad Católica. Los estudiantes de Castillo Velasco

realizaron el proyecto de la población, que se componía de viviendas en hilera con un frente de tres metros. Esta configuración fue rechazada por los pobladores y otro proyecto fue encargado a Max Parada, arquitecto y profesor de la misma universidad. La segunda solución tenía rasgos más tradicionales y se adecuaba mejor a los deseos de los pobladores. Se trataba de casas pareadas de ladrillo, emplazadas en predios con un frente de 7,5 metros. La construcción de la vivienda piloto determinó otras tensiones, dado que los pobladores se dieron cuenta de las dificultades del proceso de construcción, sin embargo, se logró un acuerdo y los trabajos empezaron el 18 de mayo de 1966. Los comités de los pobladores fueron formalizados e incorporados en un sistema de crédito. Se aprobó un reglamento y, con el tiempo, se formaron dos cooperativas de trabajadores, las cuales obtuvieron también encargos externos. La municipalidad aportó una asesoría continua y Castillo Velasco logró el apoyo puntual de la universidad y de varias instituciones estatales (Minvu, 1967; San Martín, 1988; Giannotti, 2011).

La autoconstrucción fue un sistema que encontró críticas y resistencias. Los empresarios de la construcción se opusieron, defendiendo la eficiencia del trabajo especializado. Los partidos de izquierda la veían como una manera más de explotar a los trabajadores, otros criticaron la lentitud del método o generaron dudas acerca del ahorro efectivo. En cambio, quienes sostenían este sistema destacaban sobre todo el proceso de organización y desarrollo de la comunidad, el cual formaba una conciencia social de participación activa.⁵

TRANSFORMACIONES DE LAS PRÁCTICAS PROYECTUALES

Considerando las sofisticadas metodologías que en las últimas décadas han sido desarrolladas para permitir una efectiva interacción entre arquitectos y habitantes (Livingston, 1985; Sanoff, 1999; Romero & Mesías, 2004), la experiencia chilena de los años cincuenta y sesenta presenta pocos casos en los cuales los técnicos trabajaron conjuntamente con los pobladores, Villa La Reina y la Población Nueva La Habana probablemente fueron los dos experimentos más avanzados.

Sin embargo, a lo largo del período considerado es evidente un cambio profundo de la cultura técnica en lo que concierne el proyecto de la vivienda y del hábitat popular. Anteriormente el paradigma predominante era la entrega de conjuntos habitacionales terminados, diseñados por arquitectos en todos sus aspectos. Esta actitud proyectual siguió vigente durante los años cincuenta y sesenta, en particular para los conjuntos

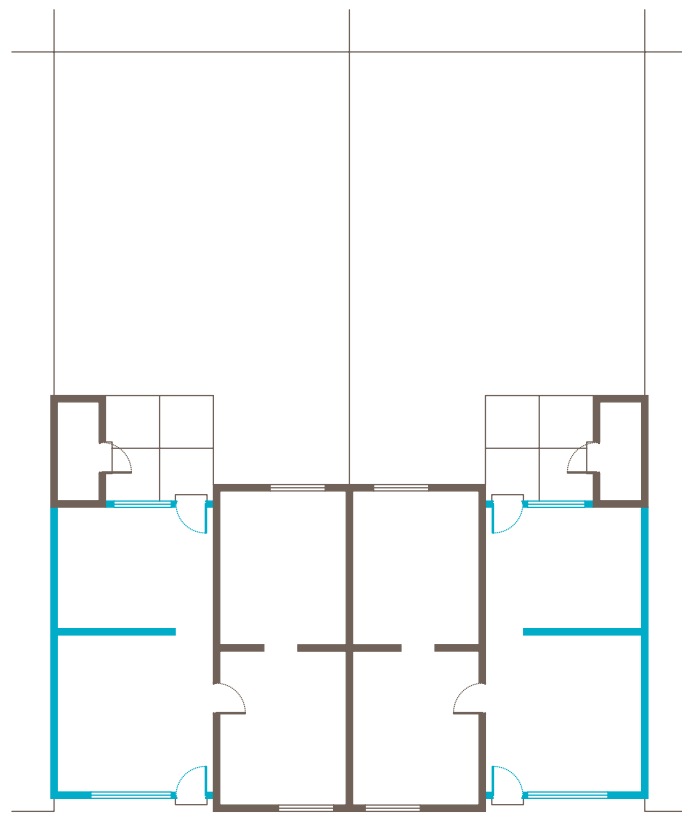
⁵ Etapas de desarrollo progresivo en varios programas habitacionales

a. Población San Gregorio.

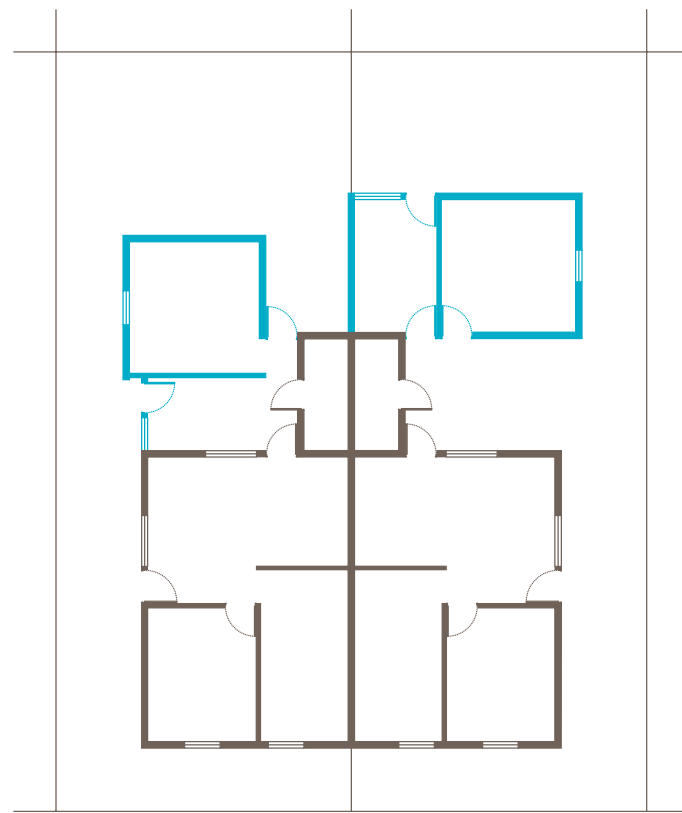
b. Población Caro, sec. C, D, E.

c. Población Caro, sec. F.

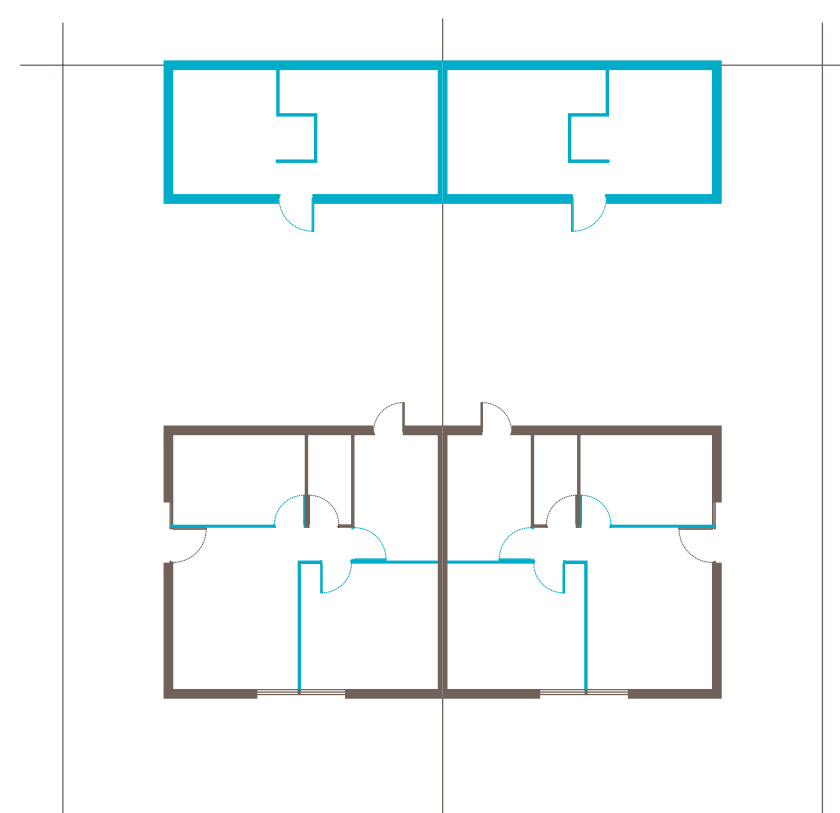
d. Operación Sitio (1965-1966)



Tipo 622



Tipo 104



Tipo 132

<Algunos ejemplos de viviendas ampliables utilizadas por la CORVI.

de clase media y alta. Paralelamente se comenzaron a explorar otras aproximaciones, sobre todo para los sectores de escasos recursos. A la base había una necesidad política de abaratar los costos y masificar los programas habitacionales a fin de contener las crecientes presiones sociales, no obstante, en el ámbito de la cultura técnica esto provocó un cuestionamiento de las prácticas convencionales de diseño. Arquitectos y urbanistas empezaron a preguntarse cómo respondían los usuarios a sus proyectos; cómo era posible diseñar viviendas más abiertas al aporte de los propietarios; cuáles tenían que ser los ámbitos definidos por los profesionales y cuáles podían ser dejados a los habitantes.

Tales innovaciones en el campo del diseño pudieron tomar forma en un contexto histórico y social preciso. Esto nos recuerda que la participación no concierne solamente un campo técnico y metodológico, sino que es una cuestión política, con distintas aproximaciones ideológicas. Varios autores han puesto énfasis en los principios que han orientado las políticas de vivienda de los distintos gobiernos. Sin desconocer estos matices, hay que destacar una continuidad en la experiencia desarrollada a lo largo del período considerado, que va más allá de la

inercia de los saberes técnicos y la praxis proyectual que se construyeron y radicaron en instituciones como la Corvi. Existieron algunos elementos de continuidad, siendo el principal, la propiedad de un predio. El sitio propio fue la demanda principal de los pobladores, la unidad fundamental de las soluciones progresivas y la condición para instaurar procesos de autoconstrucción dirigida. El predio se entendió como el detonante de todas las formas de participación. Existía la convicción que, al volverse propietarias, las familias eran capaces de encontrar recursos inesperados. En este sentido, más que la vivienda, el verdadero dispositivo de integración fue el sitio propio, no solo en la construcción del hábitat, sino también para fomentar la incorporación a la sociedad urbana y moderna.

NOTAS AL PIE

1. Este artículo es producto de la investigación de postdoctorado "Entre espontaneidad y planificación. La construcción de los barrios populares de Santiago", realizada entre 2012 y 2014. La investigación ha sido financiada por Conicyt/Fondecyt (proyecto n° 3130586) y patrocinada por la Pontificia Universidad Católica de Chile. Investigador responsable: Emanuel Giannotti; profesor patrocinante: Hugo Mondragón L.
2. Varios trabajos de historia oral han sido elaborados en los últimos años, a partir de algunas experiencias pioneras realizadas por asociaciones como SUR o ECO.
3. A mediados de 2014, el autor entrevistó a René Urbina, Hans Fox, Eliana Israel, Patricio Balbotín, Roberto Argandoña y Silvia Leiva.

4. Algunos ejemplos son: Raposo, 1962; Mac Donald, 1972, 1983.
5. Véase: Revista de la Construcción, 1963. Además: CChC, 1958; Collados, 1963; Minvu, 1972; Suárez, 1983.

REFERENCIAS

- Aravena, T. & Escobar, A. (1969). *La auto-construcción dirigida en Chile*. Tesis para optar al título de licenciado en arquitectura, Pontificia Universidad Católica.
- Avello, D.; Rosenfeld, A.; Rodríguez, A. & Matta, P. (1989). *Constructores de ciudad: nueve historias del primer concurso "Historia de las Poblaciones"*. Santiago de Chile: Editorial Sur.
- Cámara Chilena de la Construcción. (1958). *Los programas de esfuerzo y ayuda mutua o de autoconstrucción en Chile*. Trabajo presentado en la Segunda Reunión Interamericana en Vivienda y Planeamiento, noviembre, Lima.
- Castillo, F. & San Martín, E. (1979). Bases para la elaboración de un plan habitacional con participación de la comunidad organizada. En H. Pereira, Humberto (Ed.) *La vivienda popular en América Latina* (pp. 99-111). Caracas: FONDACOMUN-ILDIS.
- Centro Interdisciplinario de Desarrollo Urbano, CIDU. (1967). *Reconocimiento y bases para un programa de desarrollo urbano: sector Manuel Rodríguez*. Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica.
- Cofré, B. (2007). *Campamento Nueva La Habana. El MIR y el movimiento de pobladores 1970-1973*. Concepción: Escaparate.
- Collados, M. (1963). La autoconstrucción: un camino equivocado para Chile. *Revista de la Construcción*, (18), pp. 16-17.
- Corporación de la Vivienda. (1960). *Chile - 1960*. Santiago de Chile: Corporación de la Vivienda.
- Corporación de la Vivienda. (1967). ¡Esta es su casa! Manual de la unidad familiar: cómo terminarla, ampliarla y conservarla. Santiago: Corporación de la Vivienda.
- De Ramón, A. (1990). La población informal. Poblamiento de la periferia de Santiago de Chile. 1920-1970. *EURE, Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*, 16(50), 5-17.
- Espinoza, V. (1988). *Para una historia de los pobres de la ciudad*. Santiago: Editorial Sur.

- Fadda, G. & Ducci, M. E. (1993). Políticas de desarrollo urbano y vivienda en Chile: interrelaciones y efectos. En: L. Bravo & C. Martínez (Eds.), *Chile: 50 años de vivienda social. 1943-1993*, (pp. 75-111). Valparaíso: Universidad de Valparaíso.
- Forray, R. (2007). Participación. Compartir los poderes de decisión y acción sobre la ciudad". En: J.M. Castillo & R. Hidalgo (Eds.). 1906/2006: *cien años de política de vivienda en Chile*, (pp. 130-149). Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica.
- Frankenhoff, C. (1969). *Hacia una política habitacional popular. El caso de Chile*. Santiago de Chile: CIDU, Pontificia Universidad Católica.
- Garcés, M. (2002). *Tomando su sitio. El movimiento de pobladores de Santiago, 1957-1970*. Santiago de Chile: LOM.
- Giannotti, E. (2011). *Sapere tecnico e cultura cattolica. Politiche della casa e della città in Chile, 1957-1970*. Tesis para obtener el grado de doctor en Urbanismo, Universidad IUAV de Venecia.
- Giannotti, E. (2014). Una ciudad de propietarios. El caso de la Población la Victoria. *AUS*, (15), pp. 40-45.
- Gómez, L. (1958). *Auto-Construcción y ayuda mutua*. Seminario de vivienda, urbanismo y planeación, Universidad de Chile.
- González, I. & Morales, B. (1958). *Análisis arquitectónica y urbanística de la Población "San Gregorio"*. Seminario de vivienda, urbanismo y planeación, Universidad de Chile.
- Gorelik, A. (2008). La aldea en la ciudad. Ecos urbanos de un debate antropológico. *Revista del museo de antropología*, 1(1), 73-96.
- Hogar de Cristo. (1968). *Más casas para América Latina*. Santiago de Chile: Hogar de Cristo.
- Icaza, A. M., Mecochea, A., Rodríguez, A. & Rosenfeld, A. (1991). Programas de vivienda, participación de pobladores y técnicos: estudios de caso 1959-1987, Santiago - Chile. En: R. Rueda & Valderrama, M. (Eds.), *La asesoría técnica en los procesos habitacionales populares de América Latina*, (pp. 215-260). Medellín: CEHAP.
- Livingston, R. (1985). *El método*. Buenos Aires: Urraca.

- Loyola, M. (1989). *Los pobladores de Santiago, 1952-1964. Su fase de incorporación a la vida nacional*. Tesis para obtener el grado de licenciatura en historia, Pontificia Universidad Católica.
- Mac Donald, J. (1972). *Evaluación de la vivienda 132-A*. Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica.
- Mac Donald, J. (Ed.). (1983). *Vivienda social. Reflexiones y experiencias*. Santiago de Chile: Corporación de Promoción Universitaria, CPU.
- Mac Donald, J. (1987). *Vivienda progresiva*. Santiago de Chile: Corporación de Promoción Universitaria, CPU.
- Martner, C. & Raposo, A. (1971). *Vivienda dinámica*. Santiago de Chile: Universidad de Chile.
- Millas, O. (1993). *La alborada democrática en Chile. Memorias, 1957-1991*. Santiago de Chile: Editorial CESOC.
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo. (1967). *Un ejemplo de labor municipal: La Reina*. Santiago de Chile: Ministerio de Vivienda y Urbanismo.
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo. (1972). *Política habitacional del gobierno popular: programa 1972*. Santiago de Chile: Ministerio de Vivienda y Urbanismo.
- Petermann, A. (2006). ¿Quién extendió a Santiago? Una breve historia del límite urbano, 1953-1994. En: A. Galetovic (Ed.), *Santiago. Dónde estamos y hacia dónde vamos*, (pp. 205-230). Santiago de Chile: Centro de Estudios Públicos.
- Raposo, A. (1962). *La familia habitante y su vivienda. Análisis experimental en población San Gregorio*. Seminario de vivienda, urbanismo y planeación, Universidad de Chile.
- Romero, G. & Mesías, R. (2004). *La participación en el diseño urbano y arquitectónico en la producción social del hábitat*. México DF: CYTED.
- Rubio, G. & González, C. (1993). El usuario: su participación en la provisión de su vivienda. En: L. Bravo & C. Martínez (Eds.). *Chile: 50 años de vivienda social. 1943-1993*. Valparaíso: Universidad de Valparaíso.
- San Martín, E. (1988). El programa de autoconstrucción de La Reina (Santiago de Chile). *Dana*, (26), pp. 69-79.

- San Martín, E. (1992). *La arquitectura de la periferia de Santiago: experiencias y propuestas*. Santiago de Chile: Andrés Bello.
- Sanoff, H. (1999). *Community, Participacion, Methods in Design and Planning*. Toronto-Nueva York: Wiley.
- Suárez, M. (1983). *Programas de vivienda progresiva en la política habitacional chilena. Período 1965-1970*. En: J. Mac Donald (Ed.), *Vivienda social. Reflexiones y experiencias*, (pp. 181-197). Santiago de Chile: Corporación de Promoción Universitaria, CPU.
- Van der Rest, J. (1973). Una angustia del tercer mundo. La vivienda para todos. *Mensaje*, 22(222), 429-437.
- Vergara, F. & Palmer, M. (1990). *El lote 9 x 18 en la encrucijada habitacional de hoy*. Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica.
- El foro del mes. La autoconstrucción: anverso y reverso de su aplicación en Chile. (1963). *Revista de la Construcción*, (17), pp.16-22.
- La vivienda racionalizada 132 (1967). *Revista de la Construcción*, (56), pp. 34-48.
- Nuevo sistema construir más casas, a bajo costo y rapidez. *La Nación*, 28 09 1966, p.4.

Emmanuel Giannotti Arquitecto y Doctor en Urbanismo por la Universidad IUAV de Venecia. Actualmente es profesor en la Universidad de Chile. Anteriormente ha enseñado en las universidades de Venecia y Turín y ha trabajado en la oficina Secchi-Viganò, siguiendo proyectos urbanos en varios países europeos. En los últimos años se ha ocupado de la vivienda social y el desarrollo urbano en América Latina.

Emanuel Giannotti Architect and Doctor in Urbanism from Università Iuav di Venezia. At present, he is a professor at the University of Chile. Previously, he had taught at the universities of Venice and Turin. Giannotti has also worked in urban projects at Secchi-Viganò in several European countries. In recent years, he has been responsible for social housing and urban development in Latin America.

POLAROID URBANA

HERRAMIENTA FENOMÉNICA PARA EL LEVANTAMIENTO Y MANEJO SISTEMÁTICO DE INFORMACIÓN EN FORMA DE PERSONAS¹

[URBAN POLAROID: PHENOMENIC TOOL TO SYSTEMATICALLY COLLECT AND MANAGE PEOPLE-RELATED INFORMATION]

CLAUDIO ARANEDA*

*
Claudio Araneda
Académico Universidad del Bío-Bío
Facultad de Arquitectura, Construcción y Diseño
Concepción, Chile

Resumen: Cuando Lewis Mumford caracterizó el trabajo de Jane Jacobs como “remedios caseros para el cáncer urbano” (Miller, 1986) no solo encarnó la opinión erudita del académico ilustrado de la época, sino que, al mismo tiempo, el estado anímico de toda una generación de planificadores urbanos acostumbrados a buscar el conocimiento urbano en el estudio de la ciudad ya construida, sea en estado de ruina o bien en casos contemporáneos. Esta aproximación de corte arqueológico al urbanismo ha evolucionado, vía Space Syntax, en un corpus metodológico altamente sofisticado a la vez que exitoso para el estudio de la ciudad y de la forma cómo la habitamos.

En este *paper*, denominamos al linaje de pensamiento que busca el conocimiento urbano en la ciudad o espacio urbano ya construido como el linaje de Lynch. Argumentamos que existe otro linaje de pensamiento urbano que, siendo igualmente diferenciable, ha permanecido en estado de subdesarrollo metodológico. Este no comienza su búsqueda de conocimiento urbano en el estudio de la percepción del espacio urbano o ciudad ya construida, sino que en el análisis de esa otra manifestación espacial altamente diferenciada que son los seres humanos y cómo estos interactúan entre sí, es decir, tiene como objeto de estudio la interacción de los seres humanos en el espacio urbano. Denominamos a este linaje de pensamiento urbano el linaje de Jacobs. En el siguiente análisis introducimos rudimentos metodológicos inéditos para su desarrollo y consolidación. Su argumento central conecta con la crítica fundamental realizada por Hillier a la atávica tendencia histórica del urbanismo a prescribir dogmáticamente. Conecta al mismo tiempo con la crítica realizada por Carlo Ratti al trabajo de Hillier respecto del salto de fe implícito en las predicciones de Space Syntax basadas en el mapa axial.

Palabras clave: Fenómeno urbano, fenomenología, Space Syntax, Polaroid.

Abstract: *When Lewis Mumford described Jane Jacobs’ work as “home remedies to fight urban cancer” (Miller, 1986) he incarnated not only the learned professor’s scholarly opinion, but also the mood of an entire generation of urban planners used to pursuit urban knowledge in the study of the previously built city regardless its proper or improper condition in contemporary situations. This archeological-like approach to urbanism has evolved, via Space Syntax, to turn into a highly sophisticated yet successful methodological corpus for the study of the city and the way we inhabit it. We refer to the urban thinking lineage that seeks urban knowledge in the city or previously built urban space as Lynch’s lineage.*

Having said that, we claim there is another urban thinking lineage that, despite being equally differentiable, has remained in a methodological underdevelopment condition. This lineage does not start its pursuit of urban knowledge in the study of an urban space perception or built city but in the study of that spatial manifestation clearly different represented by human beings and the way they interact among each other. Thus, this lineage’s purpose of study is the interaction of human beings in urban space. We refer to this urban thinking lineage as Jacobs’ lineage. This paper introduces methodological rudiments innovative to their development and consolidation. Its central argument is consistent with essential Hillier’s criticism to the atavistic historical tendency of urbanism to prescribe dogmatically. It is, simultaneously, consistent with Carlo Ratti’s criticism to Hillier’s work regarding the faith leap in Space Syntax’s predictions based on the axial map.

Keywords: *Urban phenomenon, Phenomenology, Space Syntax, Polaroid.*

DISTINGUIENDO EL LINAJE DE LYNCH DEL LINAJE DE JACOBS

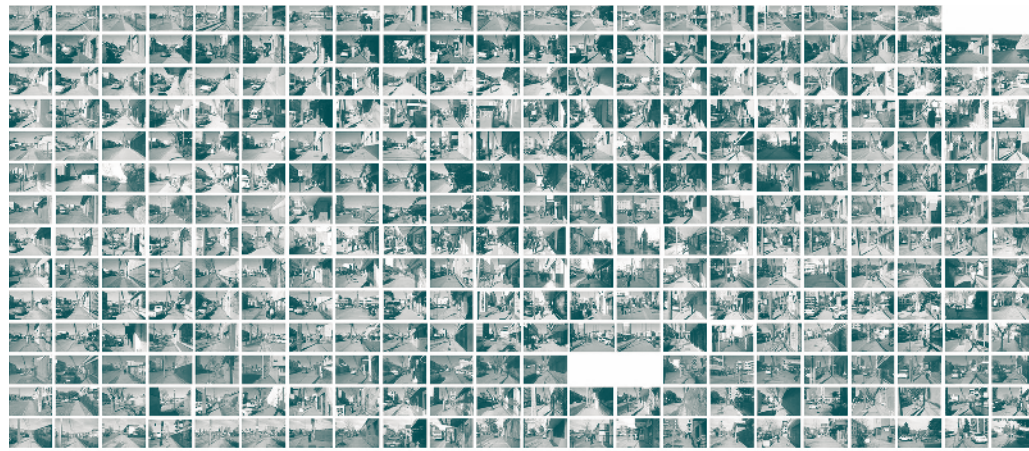
Escrito desde el punto de vista de un peatón sensible al fenómeno de la comunicación cara a cara (es decir, al fenómeno de percibir otro ser humano), el manifiesto de Jacobs (1961) *Vida y muerte de las grandes ciudades americanas* fue un ataque abierto y frontal contra la postura antiurbana promovida por prominentes figuras del urbanismo premoderno y moderno, tales como Ebenezer Howard y Le Corbusier. Al decir de Luhmann, posturas antiautopoiéticas que abogaban por la ruralización del universo urbano y la urbanización del universo rural respectivamente. Ambos, unidos por la confianza ciega en los entonces emergentes nuevos medios de transporte como solución a buena parte de los males urbanos. Esta alternativa fue ampliamente difundida por el empresario del transporte y promulgador de la *Ciudad Lineal*, Arturo Soria y Matta, la que por entonces ya contaba con dos alabados precedentes: el ensanche de Barcelona y la reconstrucción de París, de los cuales nuestra Gran Avenida en Santiago es descendiente directo. Una escuela de pensamiento urbano que al menos en los Estados Unidos de América se había convertido en la predilecta tanto de planificadores de corte académico como de especuladores inmobiliarios. Fueron precisamente las consecuencias antiurbanas de esta escuela de pensamiento las que Jane Jacobs detectó en las intervenciones económicamente informadas del empresario inmobiliario Robert Moses en Manhattan. De cara a esto, el foco de atención de Jacobs fue siempre la gente. Específicamente, *la percepción de gente*, con lo que puso en relieve uno de los aspectos más basales de la condición humana y ciertamente urbana: la gente tiende a querer estar y caminar donde hay gente y tiende a evitar estar y caminar donde no la hay. En esta misma línea argumental, Gehl (2010a) se ha referido a la gente como la “atracción urbana número uno” (p. 237). Eventualmente, esto derivó en

la introducción de la noción *ojos en la calle*, que ha tenido un profundo impacto en aspectos connaturalmente urbanos como seguridad y circulación peatonal y que ha significado el comienzo del advenimiento del paradigma de ciudad sostenible, el que de estar inicialmente estrechamente ligado al desarrollo tecnológico ha pasado a ser sinónimo de urbanismo centrado en la gente (Hall, 1969; Newman, 1972; Garretón, 1975; Whyte, 1980; Appleyard, 1981; Jacobs, 1993; Lawson, 2001; Gehl, 2001, 2010b, 2103; Hirt & Zahm, 2012; Goldsmith & Elizabeth, 2010). Textual: “ha de haber siempre ojos que miren a la calle, ojos pertenecientes a personas a las que podríamos considerar propietarios naturales de la calle” (Jacobs, 1961, p. 35). Resulta evidente que Jacobs no hablaba ni técnica (cámaras) ni metafóricamente, sino literalmente de ojos humanos. En suma, hablaba de “copresencia” en el sentido de Hillier (1996, p. 141). Por lo que, si bien es un hecho cierto que sus observaciones carecieron de respaldo analítico sistemático, su marco metodológico general y por sobre todo su objeto de estudio fueron inequívocos: percepción de gente mientras se camina por la ciudad. Resulta evidente así que el método por ella usado fue el mismo usado por Lynch: las navegaciones peatonales urbanas. Su objeto de estudio central sin embargo fue otro.

En efecto, el objeto de estudio de Lynch fue siempre “la imagen de la ciudad” (1960), específicamente la percepción de patrones o constantes espaciales presentes durante nuestras navegaciones urbanas, una aproximación cuya vigencia queda de manifiesto en prolíficas investigaciones recientes (Morello & Ratti, 2008; Offenhuber & Ratti, 2012). Ha sido precisamente el linaje de Lynch el que ha experimentado los avances más dramáticos en las últimas décadas. Este linaje intrínsecamente arqueológico se centra en el estudio de nuestra percepción

del espacio —habitado o en estado de ruina— desde un punto de vista topológico y/o morfológico, dependiendo del énfasis puesto. Un germen representativo de este linaje lo constituye el paradigmático trabajo llevado a cabo por el Space Syntax Lab en Londres y todo lo que desde ahí ha brotado. Su creador, Bill Hillier, logró desarrollar con éxito una herramienta simple y precisa para el complejo y hasta entonces poco sistemático estudio de trazados urbanos, descubriendo en el camino una estrecha y consistente relación entre configuración topológica del plano urbano y los patrones de circulación peatonal y tráfico vehicular (Hillier, 1996). El carácter intrínsecamente fenomenológico de su proceder (Hillier diría no discursivo) respecto de la estructura urbana le han conferido un carácter cuasi irrefutable a sus descubrimientos, estableciendo un nuevo estándar no solo en metodologías de análisis urbano sino también en representación gráfica.

Otra veta prolífica de este linaje lo constituye el trabajo iniciado y dirigido por Carlo Ratti en el Senseable Lab del MIT. Ratti y su equipo se han especializado en el análisis de data urbana proveniente de las señales emitidas por los millones de dispositivos electromagnéticos (principalmente teléfonos) dispuestos y transportados por la ciudad. Resulta interesante constatar que ha sido precisamente Ratti, probablemente el crítico más efectivo del Hillier a la fecha, quien ha llevado el desarrollo metodológico y las aplicaciones del trabajo por él iniciado hasta sus últimas consecuencias lógicas por medio del desarrollo de lo que denominó como Digital Elevation Models (DEMs); representaciones digitales tridimensionales livianas (*rasterizadas*) de la ciudad que buscan complementar el reductivo carácter bidimensional propio del análisis sintáctico espacial (Ratti, 2005). Una suerte de Space Syntax tridimensional que incorpora sofisticadas



simulaciones de movimiento de peatones e isovistas, entre otras variables. En paralelo, Ratti y asociados han desarrollado sofisticadas técnicas de rastreo de señales telefónicas que proporcionan una nueva lectura de los patrones de presencia de gente en la ciudad en tiempo real, lo que dio a luz la noción de *wikicity* (Calabrese, KloECKl & Ratti, 2008, Calabrese, F; Colonna, M.; Lovisolo, P.; Parata, D. & Ratti, R. 2011; Calabrese, Ferrari & Blondel, 2014). Por otro lado, los esfuerzos de Alasdair Turner y Michael Batty's en CASA (Centre for Advanced Spatial Analysis), ambos colaboradores de Hillier, han sido pioneros en el desarrollo de sofisticados modelos basados en agentes (ABM) para el estudio de los patrones de uso y movimiento del espacio urbano por parte de los peatones (Batty, Jiang & Thurstain-Goodwin, 1998). Es decir, en CASA no solo la ciudad ha sido reducida a un plano; la gente ha sido reducida a *bits*.

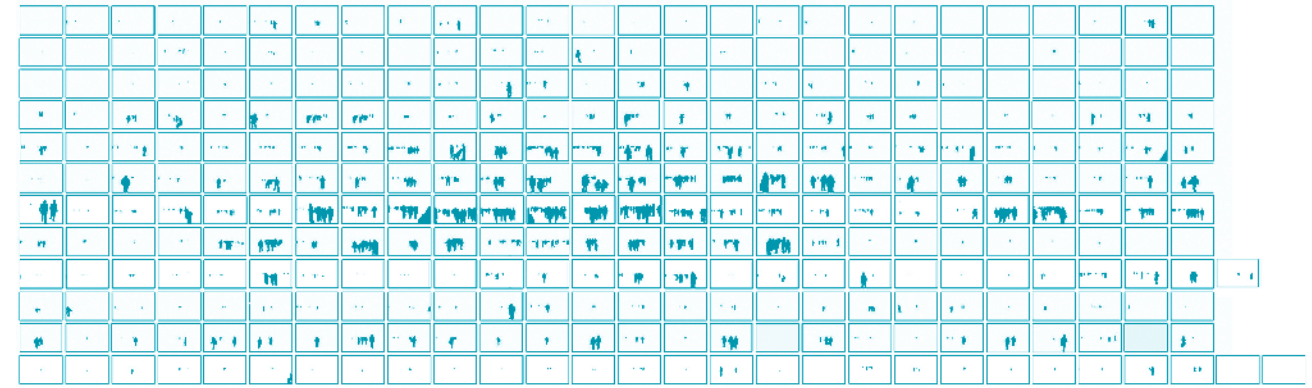
GENTE: EL ESLABÓN DÉBIL EN ANÁLISIS URBANO

Todos los casos arriba mencionados se inscriben en el paradigma del diseño basado en evidencia promulgado por Hillier. Todos comparten el siguiente rasgo metodológico: cuando de registrar, procesar y diagramar información en forma de señales telefónicas electromagnéticas o en forma de topología y morfología urbana se ha tratado, han proce-

dido con el máximo rigor científico fenoménico. Es decir, han extraído el conocimiento de una relación directa y respetuosa con el objeto de estudio que los ocupa y no han escatimado esfuerzo alguno en desarrollar medios adecuados para la correcta representación, traducción y comunicación de esta información. Prueba fehaciente de esto es el impresionante y abultado portafolio de evidencia construido por investigadores vinculados al Space Syntax Lab.² En contraste, cuando de registrar, procesar y diagramar información en forma de personas se ha tratado, se han comportado de forma extrañamente laxa y complaciente. En efecto, no es que el linaje de Lynch no se interese en personas así como el linaje de Jacobs no es indiferente al espacio urbano. Lo que ocurre es que el linaje de Lynch, sintomáticamente, no despliega el mismo respeto por la gente como objeto de estudio. Por el contrario, desde siempre lo ha reducido a información “otra que la forma humana”. A menudo, el proceso de registro se reduce a conteos de personas y este a su vez a tablas y gráficos de modo que ni el proceso de observación directa ni la información en forma de personas propiamente tal logra ser visualizado. Como resultado, las predicciones vinculadas con los patrones de presencia y comportamiento de la gente en la calle han permanecido vulnerables pues no proceden de la observación directa

△ Figura 1. Filmstrip fotográfico de navegaciones transversales (arriba) y longitudinales (abajo).

▷ Figura 2. Filmstrips rasterizados con información en forma de personas.



sino de especulaciones —muchas de ellas derivadas a priori— de modelos computacionales. Si hemos de concordar con Hillier en que el *zeitgeist* de la época en análisis urbano es el conocimiento basado en evidencia, entonces, técnicas igualmente precisas y sofisticadas para un estudio fenoménico de la información en forma de personas han de ser desarrolladas. Con este objetivo, esta investigación propone una nueva forma de registro organizado de los patrones de conducta de nuestro campo visual (fotográficamente abstraído) en relación con la percepción de información en forma de personas. Lo llamamos polaroid o instantánea urbana.

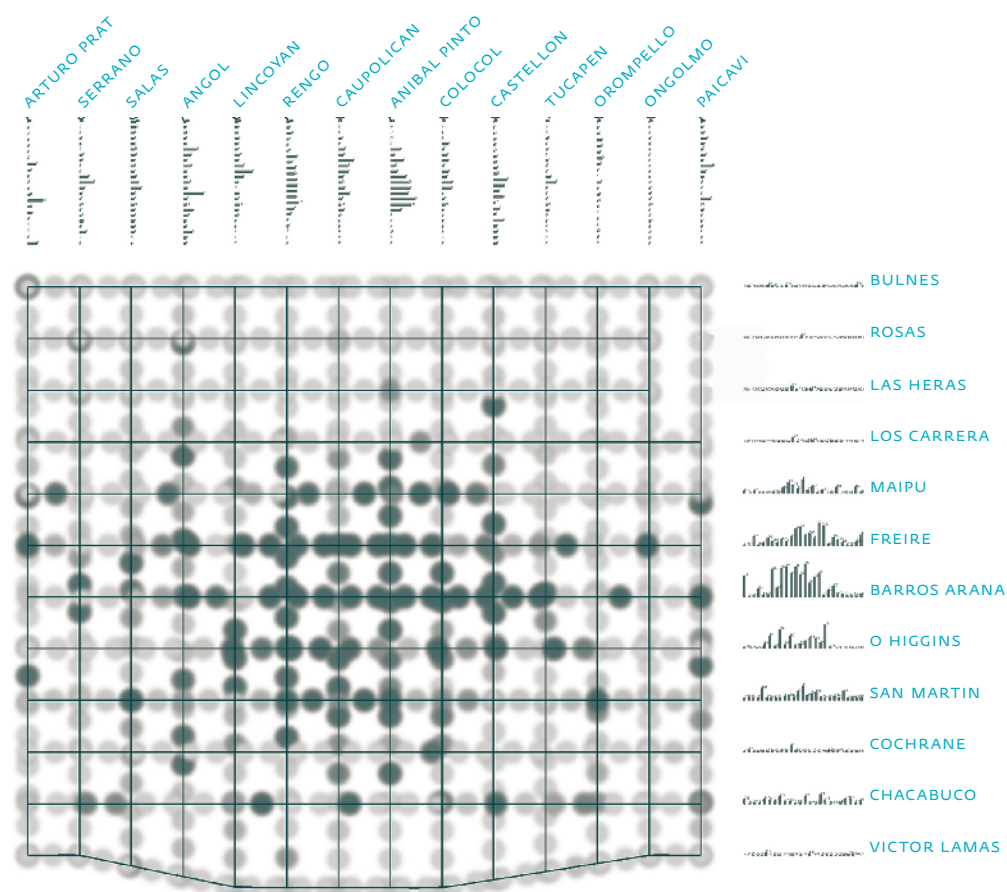
POLAROID URBANA (UN ESBOZO METODOLÓGICO)

Aceptando de entrada que todo registro de una experiencia es una reducción de ella, proponemos lo siguiente: así como los cálculos efectuados por medio del mapa axial dependen de la distancia de cada línea respecto de todas la otras líneas del área bajo escrutinio, la obtención de lecturas precisas de los patrones de presencia de gente en las calles requiere capturar el estado de nuestro campo visual respecto de la percepción de personas en todas las calles contenidas dentro del mismo perímetro de forma simultánea. El principio metodológico es simple. Escójase un punto “x” en medio del

espacio peatonal (vereda o paseo peatonal según corresponda) y tómesese una foto a nivel de observador con apertura de obturador 50 mm (campo visual aproximado), nivelada en función del horizonte y en dirección paralela al eje axial de la calle en cuestión. Tómesese, por ejemplo, la misma foto cada dos horas durante una ventana de tiempo que va de 8.00h a 18.00h³ y por un período de un mes y obtendremos como resultado el patrón aproximado de comportamiento de nuestro campo visual (fotográficamente abstraído) para ese período de tiempo. Acto seguido, píntese o rasterícese en cada foto toda la información discernible en forma de personas y calcúlese el porcentaje de información en forma de personas respecto del total del *frame*. Esto arrojará la cantidad continua (no discreta) de información en forma de personas presentes en el campo visual fotográficamente abstraído. Realícese el mismo procedimiento a todas las fotos tomadas durante el mes y obtendremos el promedio de información en forma de gente presente en nuestro campo visual fotográficamente abstraído en ese punto de la ciudad para el mismo período. Realícese simultáneamente el mismo procedimiento y en la misma ventana de tiempo en varios puntos de la misma calle y obtendremos el promedio de presencia de información en forma de gente para esa calle. Finalmente, realícese el mismo proceso en todas las calles de una ciudad

determinada y obtendremos una idea de los patrones de presencia de información en forma de gente en nuestro campo visual, fotográficamente abstraído en esa ciudad para la misma ventana de tiempo.

Ahora bien, realizar una polaroid de una calle o una ciudad en base a fotografía —como fue el caso de nuestro caso piloto— puede distorsionar con facilidad los resultados por la sencilla razón de que la fotografía es un registro discreto y los patrones de personas cambian de un segundo a otro'. Para evitar esta distorsión establecimos que, en la medida de lo posible, las capturas no debían cortar las personas de modo de mantenerlas siempre a distancia para que aparezcan siempre de cuerpo entero. Ahora bien, si la intensidad necesaria para validar el estudio de una calle es de, por ejemplo, 30 fotografías tomadas a distancias equivalentes, esto significa que, si se ha de generar una polaroid o instantánea de esta calle en el sentido estricto de la idea, se requieren 30 personas o 30 cámaras fijas haciendo clic exactamente al mismo tiempo y bajo el mismo formato. Supongamos ahora que el número total de calles dentro del área escogida es de 20 y el número de tomas por calle se mantiene igual a 20, la cantidad de tomas simultáneas necesarias para obtener la instantánea urbana de esa área ¡sube a 600! Resulta evidente que una polaroid



urbana basada en fotografía simultánea presenta considerables problemas técnicos, logísticos y económicos derivados por un lado de la dificultad de apostar cámaras fijas y a nivel de observador en el espacio urbano sin poner en riesgo su integridad y, por otro, de la considerable cantidad de personas necesarias para efectuar una sola instantánea. Por este motivo consideramos que un registro más exacto a la vez que fértil será aquel que derive de una rasterización del total de *frames* de un registro de video tomado a lo largo del espacio calle a analizar, pues lo que en el registro fotográfico (discreto) implica distorsión, en el registro de video (continuo) es absorbido como una variable más.

No está de más decir, la consistencia de esta aproximación dependerá exclusivamente de la cantidad de viajes realizados por día, mes y año para cada calle bajo observación, lo que a largo plazo constituirá un nuevo y valioso banco de data urbana.

CASO DE ESTUDIO PILOTO (CONCEPCIÓN)

Para el caso piloto utilizamos navegaciones peatonales. El área seleccionada contuvo 26 calles (equivalentes al número de estudiantes del curso participante del proyecto), cuyo centro geométrico aproximado fue la Plaza de Armas. Todas fueron recorridas de

forma lineal de un extremo a otro por un miembro de la *patrulla* de registro.

Todos los viajes comenzaron a la misma hora (12:30h). El itinerario fue hecho por el centro de las áreas peatonales, vereda o paseo peatonal según sea el caso. Una suerte de *Google pavement view* a nivel de observador. El resultado: un número “n” de *frames* o capturas por calle. En este caso, por razones de representación y visualización gráfica, utilizamos una intensidad baja de dos fotos por cuadra. Organizados en formato de *filmstrip*, este registro crudo y no editado muestra el estado general del comportamiento de nuestro campo visual durante los viajes urbanos (Fig. 1). Aplicando gráfica ráster, procedemos a transformar toda la información en forma de personas en superficies coloreada por foto (Fig. 2). Esto revela cuánta superficie de nuestro campo visual (fotográficamente abstraído) está poblada de información en forma de personas.

Comparando el área coloreada con el área total del *frame*, obtenemos el porcentaje de información en forma de gente para ese *frame* en particular. La misma operación para todos los *frames* de una misma calle arroja como resultado el porcentaje promedio de información en forma de personas para esa calle. Finalmente, la misma operación para

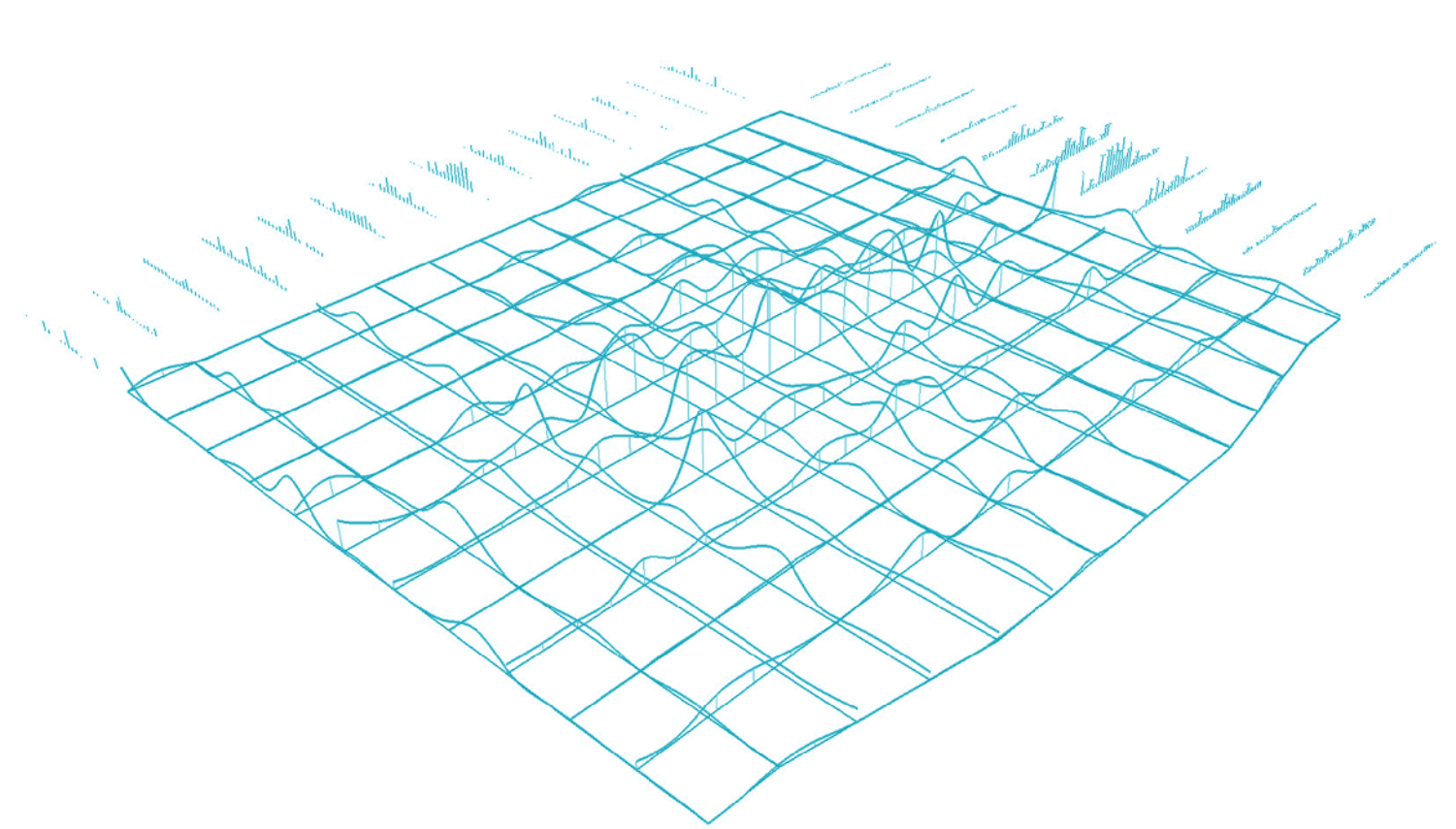
todas las calles del área analizada da como resultado el promedio de información en forma de personas, a esa hora y ese día para esta ciudad en particular.

Este mismo procedimiento puede ser extrapolado a la información en forma de espacio urbano y en forma de naturaleza. Las tres en conjunto arrojan como resultado una instantánea urbana del campo visual arquetípico. Esto, sin embargo, escapa al alcance de este breve artículo.

CONCLUSIONES

A diferencia de las técnicas asociadas a los procedimientos de sintaxis espacial —las que predicen dónde existe mayor *probabilidad* de circulación peatonal y transporte urbano— la metodología aquí expuesta revela *ipso facto* dónde la gente se encuentra de forma efectiva. Es decir, al comenzar por la inmersión experiencial y proceder luego a la generación de data abstracta, la instantánea urbana tiene el potencial de reducir a cero la especulación o salto de fe implícito en la mayoría de las herramientas de análisis desarrolladas por los representantes del linaje de Lynch con respecto al comportamiento y patrones de presencia de gente en las calles de una determinada ciudad. Con todo, resulta sintomático que la representación planimétrica resultante de la polaroid exhiba una cierta similitud cualitativa con el mapa axial utilizado por Space Syntax (Fig. 2), procedimiento que si fuese aplicado a la misma área por nosotros analizada revelaría que las calles que exhiben mayores índices de información en forma de gente son al mismo tiempo las más integradas desde el punto de vista sintáctico espacial. Esta coincidencia, sin embargo, ha probado no ser constante (Ratti, 2004).

En efecto, un mapa axial del gran Concepción revelaría más integradas a las calles Los Carrera y Paicaví, avenidas de transporte vehicular por excelencia, lo que confirma que la precisión de los análisis sintácticos espaciales es directamente proporcional al tamaño del área analizada. Mientras más grande es el área a analizar, más exactas son las predicciones relativas a la circulación vehicular y más vulnerables se tornan las relativas a circulación peatonal. Por el contrario, mientras más local el área de análisis, mayor la precisión respecto de patrones de circulación peatonal. Es precisamente para calibrar este tipo de predicciones donde la polaroid urbana podría prestar uno de sus servicios investigativos más útiles. Esto, además de un amplio espectro de potenciales aplicaciones en áreas tales como seguridad ciudadana, planificación urbana, turismo, publicidad, *retail*, las que se encuentran siendo actualmente exploradas. Si hemos de extraer una conclusión general, diremos por el momento que no todo está escrito en análisis urbano.



◁ Figura 3. Sintaxis bidimensional de los patrones de presencia de gente en nuestro campo visual.

△ Figura 4. Sintaxis tridimensional de los patrones de presencia de gente en nuestro campo visual.

NOTAS AL PIE

- Este trabajo constituye parte de los resultados del Proyecto Fondecyt de Iniciación n° 1110450.
- Habría que agregar aquí las herramientas de corte arqueológico para registrar y mapear comportamiento tales como *Pocket Observer*, *Outdoor Explorer*, *What I See* y *People Watcher*. Todas comparten el mismo rasgo: mapean comportamiento humano pero los seres humanos observados no son visualizados sino que reducidos a *loggs*.
- Ventana de tiempo recomendada por el manual de observación de Space Syntax (Vaughan, 2001).
- Por ejemplo, supongamos que en una calle poco transitada, una persona se divisa a la distancia. Si realizamos una captura en ese instante, el *frame* podrá exhibir un 5 % de información en forma de persona. Sin embargo, si realizamos la misma captura 20 o 30 segundos después, en el momento exacto en que la cabeza de la personas en cuestión se encuentra muy próxima a nosotros y a punto de pasar por nuestro lado, existe la posibilidad de que el *frame* exhiba más de un 60 % de información en forma de personas.

REFERENCIAS

- Appleyard, D. (1981). *Liveable Streets*. Berkeley: University of California Press.
- Batty, M.; Jiang, B. & Thurstain-Goodwin, M. (1998). 'Local movement: agent-based models of pedestrian flow', WP 4, Centre for Advanced Spatial Analysis, University College London. Recuperado el 16 de octubre del 2014, de <http://eprints.ucl.ac.uk/225/>
- Calabrese, F.; KloECKl, K. & Ratti, C. (2008). WikiCity: Real-Time Location-Sensitive. En: M. Foth, (Ed.), *Handbook of research on urban informatics: the practice and promise of the real-time city*. USA: Information Science Publishing.

- Calabrese, F.; Colonna, M.; Lovisolo, P.; Parata, D. & Ratti, R. (2011). Real-Time Urban Monitoring Using Cell Phones: a Case Study in Rome. *IEEE Transactions on Intelligent Transportation Systems*, 12(1), 141-151.
- Calabrese, F. Ferrari, L. & Blondel, V. (2014). Urban Sensing Using Mobile Phones Network Data: A Survey of Research. *ACM Computing Surveys*.
- Garretón, J. (1975). *Una teoría cibernética de la ciudad y su sistema*. Buenos Aires: Ediciones Nueva Visión.
- Gehl, J. (2001). *Life Between Buildings. Using Public Space*. Copenhagen: The Danish Architectural Press.
- Gehl, J. (2010a). For you Jane. En: S. Goldsmiths & L. Elizabeth (Eds.), *What We See. Advancing the Observations of Jane Jacobs* (pp. 234-241). Oakland CA: New Village Press.
- Gehl, J. (2010b). *Cities for People*. Washington: Island Press.
- Gehl, J. (2013). *How to Study Public Life*. Washington: Island Press.
- Goldsmiths, S. & Elizabeth, L. (Eds.). (2010). *What We See. Advancing the Observations of Jane Jacobs*. Oakland, CA: New Village Press.
- Hall, E. (1969). *The Hidden Dimension*. Nueva York: Anchor Books Editions.
- Hertzberger, H. (1991). *Lessons for Students in Architecture*. Rotterdam: 010 Uitgeverij.
- Hillier, B. (1996). *Space is the Machine*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Hirt, S. & Zahm, D. (2012). *The Urban Wisdom of Jane Jacobs*. Oxfordshire: Routledge.
- Jacobs, A. (1993). *Great Streets*. Cambridge Mass: MIT Press.
- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities. The Failure of Town Planning*. Harmondsworth: Penguin Books.
- Lawson, B. (2001). *The Language of Space*. Oxford: The Architectural Press.
- Lynch, K. (1960). *The Image of the City*. Cambridge MA: MIT Press.
- Morello, E. & Ratti, C. (2008). A Digital Image of the City: 3-D Isovisits and a Tribute to Kevin Lynch. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 36(5), 837- 853.
- Miller, D. (Ed.) (1986). *The Lewis Mumford Reader*. Nueva York: Pantheon Books.

- Newman, O. (1972). *Defensible Space: Crime prevention through urban design*. Nueva York: Macmillan.
- Offenhuber, D. & Ratti, C. (2012). Reading the City — Reconsidering Kevin Lynch's Notion of Legibility in the Digital Age. En Z. Berzina; B. Junge; W. Westerveld & C. Zwick (Eds.), *The Digital Turn - Design in the Era of Interactive Technologies*. Zürich: Park Books.
- Ratti, C. (2004). Space Syntax: some inconsistencies. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 31(4), 487-499.
- Ratti, C. (2005). The lineage of the line: space syntax parameters from the analysis of urban DEMs. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 32(4), 547- 566.
- Grajewski T. (2001 unpublished revised edition: L. Vaughan) *Space Syntax Observation Manual*. London: UCL Bartlett and Space Syntax Limited.
- Whyte, W. (1980). *The Social Life of Small Urban Spaces*. Nueva York: Project for public places.

Claudio Araneda Arquitecto titulado en la Universidad del Bío-Bío, Concepción, Chile el año 1997, instancia en donde obtiene el premio Rodolfo Oyarzún Phillipi al mejor proyecto de título. Becado por el Consejo Británico de Chile (beca Chevening), realiza estudios de doctorado en la Architectural Association, School of Architecture, Londres, Inglaterra, donde obtuvo el grado de doctor el año 2008. Ha sido posdoctor Conicyt, investigador Fondecyt y actualmente dirige el Magíster en Didáctica Projectual (Madpro) ofrecido por la Universidad del Bío-Bío, en donde además dicta los cursos de Taller de Proyecto 2 y Fundamentos de la Arquitectura 1.

Claudio Araneda graduated as an Architect from Bio Bio University, Concepción, Chile in 1997. He was granted the Rodolfo Oyarzun Phillipi award for the best thesis project. He was also awarded the Chevening scholarship granted by the British Council of Chile to study a doctor's degree at the Architectural Association, School of Architecture, London, England where he earns his doctor's degree in 2008. He has been Conicyt postdoctor, Findecyt researcher and currently heads the Master's degree program in Design Didactics (MADPRO) taught at the Bio Bio University where he is also a professor of the subjects Project Workshop 2 and Architecture Foundations 1.

HACER CIUDAD:

PROBLEMAS Y DESAFÍOS DE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL DE SANTIAGO

[MAKING CITIES: PROBLEMS AND CHALLENGES OF PUBLIC PARTICIPATION IN TERRITORIAL PLANNING IN SANTIAGO]

GERALDINE HERRMANN*

*
Géraldine Herrmann
Académica Universidad Diego Portales
Facultad de Arquitectura, Arte y Diseño
Escuela de Arquitectura
Santiago, Chile

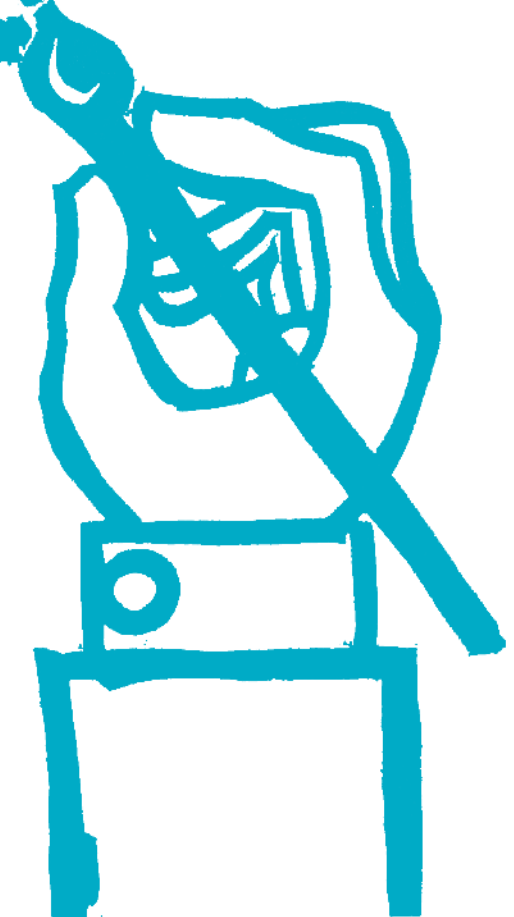
Resumen: El modelo de planificación urbana integrada sostiene que es fundamental que la ciudadanía participe activamente en los procesos de planificación del territorio. Este artículo analiza y caracteriza la participación de la población en la planificación urbana de la ciudad Santiago durante el siglo 21, mostrando que los procesos de participación ciudadana han sido principalmente de carácter informativo, consultivo y de validación, careciendo de una modalidad gestonaria, es decir, una efectiva participación de la comunidad en la toma de decisiones de políticas públicas. Para superar este problema es necesaria en Chile la introducción y creación de nuevos instrumentos de planificación urbana participativa.

Palabras clave: Participación ciudadana, planificación urbana, instrumentos de planificación.

Abstract: The model of integrated urban planning indicates that urban planning requires active public participation. This paper analyses and characterizes public participation in urban planning in the city of Santiago, showing that public participation processes have been informative and consultive, lacking an active participation of its citizens. The development of new participatory planning tools is needed to overcome these problems in Chile and to enable citizen empowerment through participatory planning.

Keywords: Public participation, urban planning, planning tools.

je participe
tu participes
il participe
nous participons
vous participerez
ils profitent



Je participe, ils profitent: Atelier Populaire. Afiche de serigrafía.
45 x 56 cms, París 1968.



EL PARADIGMA DE LA PLANIFICACIÓN URBANA PARTICIPATIVA

El modelo de planificación urbana integrada sostiene que la ciudadanía debe participar activamente en este tipo de procesos. Hacerlo resultaría clave por varias razones: en primer lugar, los habitantes cuyo territorio será planificado tienen derecho a hacerlo por ser los principales afectados con las futuras intervenciones territoriales; asimismo, los residentes y usuarios poseen un conocimiento detallado acerca de su propio hábitat y pueden aportar información y realizar valiosas contribuciones al proceso de planificación; por último, se ha observado que la implementación de proyectos urbanos es más factible cuando la población ha colaborado y participado activamente en la planificación de su territorio. Cuando esta percibe el plan regulador como resultado de un trabajo colectivo y consensuado habría mayor identificación y adhesión hacia el proyecto.

La idea de que los ciudadanos deben participar de forma directa y activa en la toma de decisiones públicas no es exclusiva del paradigma contemporáneo de la planificación urbana integrada, sino que nace junto con los movimientos sociales de los años sesenta. Davidoff (1965) argumenta que una única agencia planificadora no puede representar los intereses de una sociedad divergente, pluralista y en conflicto, por lo cual la planificación debe ser inclusiva (*advocacy planning*).

Posteriormente en los años noventa, el modelo de planificación comunicativa plantea que la planificación debe ser entendida como la facilitación de un diálogo público para definir asuntos y prioridades comunales. Se enfatiza en que los ciudadanos deben priorizar proyectos de planificación mediante discusiones y debates, y que el desafío de la planificación —y del planificador— es articular un consenso en un mundo de culturas múltiples y divergentes. Este

◀Escalera de participación
(Elaborado por la autora en base a Arnstein, 1969).

modelo pospositivista cuestiona la planificación racional *de arriba hacia abajo* y destaca la componente local, ya que el contexto social y político de una comunidad origina y moldea las políticas públicas (Fainstein, 2000; Healey, 1996). En esta misma línea, Friedmann (1993) argumenta a favor de una planificación no euclidiana, es decir, basada no en un modelo deductivo racional, sino en una planificación descentralizada practicada a escala regional y local, fundada en la participación de la población afectada. Este modelo de planificación valida el conocimiento del ciudadano común y promueve el aprendizaje mutuo entre el planificador experto y la población afectada. De este modo, el conocimiento generado a partir de los procesos de planificación sería el producto de la combinación de *expertise* (peritaje) y experiencia, lo que Friedmann (1993) denomina como “transacción intersubjetiva entre planificadores y la comunidad participante”.¹

Las sociedades contemporáneas globalizadas se caracterizan —al menos en su mayoría— por ser más complejas, plurales y fragmentadas y por tener ciudadanos de opiniones divergentes con intereses en competencia y conflicto, lo que hace necesaria la negociación y búsqueda de una solución consensuada entre sus distintos miembros. Por esta razón, la participación de la ciudadanía no debería limitarse hoy a la expresión de una preferencia ejecutiva mediante el ejercicio de voto en una elección, sino que debe ser entendida como un mecanismo mediante el cual la población tiene una incidencia real en las políticas públicas que la afectan (Herrmann & Van Klaveren, 2014). El Estado democrático debe entonces crear y facilitar las condiciones para que la participación sea el método que permita considerar y ponderar la opinión de cada ciudadano en los asuntos que le competen a escala nacional, regional y —sobre todo— a escala local.

CATEGORÍAS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA: PARTICIPACIÓN SIMBÓLICA DE LA CIUDADANÍA EN LA PLANIFICACIÓN URBANA DE LA CIUDAD DE SANTIAGO
Pero, ¿cómo es la participación ciudadana en la planificación urbana en Chile hoy y específicamente en la ciudad de Santiago?

Arnstein (1969) desarrolla una tipología de la participación definiendo categorías que van de menor a mayor. Propone una escala de participación con tres categorías, que a su vez se dividen en niveles o peldaños. La primera es la de no-participación, la cual incluye los niveles de manipulación y terapia. El objetivo de esta categoría es educar a los participantes sosteniéndose una visión paternalista acerca de la participación. La segunda categoría, aquella de *tokenismo* o simbolismo, comprende los niveles de información, consulta y apaciguamiento. En sus tres niveles los ciudadanos son escuchados, pero no tienen el poder necesario para que sus opiniones y visiones sean tomadas en cuenta. Esta categoría les permite informarse y opinar, pero no posibilita una efectiva participación de la comunidad en la toma de decisiones. La tercera categoría es la de poder ciudadano y es aquella de mayor participación, incluye los niveles de partenariados, delegación de poder y control ciudadano. En esta categoría los ciudadanos no solo son escuchados, sino que tienen poder de negociación y una incidencia real en la toma de decisiones de políticas públicas.

En 1994, esta clasificación es recogida por el Banco Mundial que identifica cuatro niveles de participación que son, en el espectro más bajo, difusión de información (comunicación de una vía) y consultación (comunicación de doble vía), y en el espectro más alto, colaboración (control compartido sobre decisiones y recursos) y empoderamiento (transferencia de control sobre decisiones y recursos).

En Chile, y en Latinoamérica en general, predomina en la planificación urbana la participación simbólica o *tokenismo* (Arnstein) o de información y consultación (Banco Mundial). Si bien transparentar la gestión pública e informar a los ciudadanos acerca de los planes propuestos es un primer paso importante en todo proceso de participación ciudadana, la participación de carácter informativo y consultivo no permite a la población tener una incidencia en la toma de decisiones de políticas públicas. En la práctica, las personas tienen poca o nula oportunidad para influenciar el plan o programa diseñado *para su beneficio*, en especial cuando la información es provista en una etapa final de planificación (Arnstein, 1969). Así, en muchas ocasiones, la participación se constituye en un proceso tedioso o un ritual vacío (*meetingitis* y *projectitis*), con considerables costos de oportunidad para la comunidad participante. La participación simbólica se caracteriza por un flujo unilateral de información desde el sector público hacia los ciudadanos, sin que estos tengan un poder de negociación real. Un buen ejemplo es la participación de la ciudadanía en Chile en la elaboración o modificación de planes reguladores comunales. Los ciudadanos son informados y consultados, pero no tienen el poder para influenciar la toma de decisiones e incidir en la formulación de estos.

Las herramientas más utilizadas en la participación informativa son la difusión a través de Internet, radio, diarios, afiches, folletos y exhibiciones públicas, mientras que en el caso de la participación consultiva los instrumentos más recurrentes son las encuestas, los talleres, las *charrettes* y reuniones públicas, etc. Sin embargo, muchas veces estos ejercicios participativos constituyen solamente un *tickboxing exercise* que cumple con los requisitos formales, pero donde el éxito no se mide sobre la base de las mejoras logradas mediante un acuerdo, sino a partir de la cantidad de personas que acudieron a un determinado evento. Otro problema es que en muchas ocasiones el sector público utiliza un lenguaje altamente técnico y documentos



excesivamente extensos, lo que desincentiva la participación de la población.

Cabe destacar, sin embargo, que las tres categorías de participación —no participación, participación simbólica y poder ciudadano— están hoy presentes y coexisten en Latinoamérica. Así, en general, en sistemas autoritarios o dictaduras no se permite que la participación se exprese más allá de un reducido grupo. Por otra parte, se encuentran en Latinoamérica ejemplos de procesos participativos de poder ciudadano, como son los presupuestos participativos iniciados en los años noventa en Porto Alegre, Brasil o el Programa Integral de Recuperación de Asentamientos Informales en Rosario, Argentina. En este mismo sentido, un caso paradigmático chileno es el programa de recuperación de barrios Quiero Mi Barrio (desde 2006), cuyo objeti-

vo es la recuperación de espacios públicos deteriorados junto con el fortalecimiento del capital social de los barrios. Otros ejemplos de interés son el Taller de Acción Comunitaria (TAC) en el Cerro Cordillera, Valparaíso (desde 1989) y la Participación para el Desarrollo Ambientalmente Sustentable y la Integración Social en el Espacio Público de la Comuna de la Reina, Santiago (2004-2008).

EL SURGIMIENTO DE ORGANIZACIONES CIUDADANAS EN LA CIUDAD DE SANTIAGO: PARTICIPACIÓN REACTIVA Y RECHAZO A PROYECTOS URBANOS DE ALTO IMPACTO A fines de los años noventa surgen en Chile las denominadas organizaciones ciudadanas, las que se forman para canalizar la oposición de la población frente a proyectos urbanos de alto impacto como son autopistas urbanas y edificación en altura. Este

△ Planificación participativa (Archivo personal).

tipo de participación, clasificable como participación reactiva se caracteriza por articular la resistencia ciudadana en torno a proyectos NIMBY (*Not In My Backyard* o “No en mi patio trasero”). Estas organizaciones sociales pueden ser tanto de carácter territorial (como por ejemplo el movimiento *No a la Costanera Norte*) o de carácter funcional (como por ejemplo el movimiento *Furiosos Ciclistas*). De hecho, entre los años 1997 y 2008 se crearon más de 30 organizaciones ciudadanas, las cuales se formaron en un 50 % de los casos para objetar planes reguladores que proponían un aumento de la altura de edificación o la llegada de nuevos centros comerciales, y en un 31 % de los casos para oponerse a proyectos de infraestructura de transporte como autopistas urbanas y corredores de transporte público del Transantiago (Poduje, 2008). Otra tendencia creciente es el rechazo de los movimientos ciudadanos a proyectos inmobiliarios que mediante el instrumento de fusión predial o conjunto armónico obtienen un aumento considerable en las alturas de edificación (ley General de Urbanismo y Construcciones, artículos 107 y 109), impactando negativamente las edificaciones aledañas de barrios de menor altura.

Sin embargo, la Encuesta Santiago Cómo Vamos (2013) muestra que el porcentaje de la población que participa en estas denominadas organizaciones ciudadanas es aún muy bajo, siendo en el año 2012 en Santiago de solamente un 3,1 %² (Herrmann & Van Klaveren, 2014). Asimismo, estas agrupaciones se componen mayoritariamente por personas de clase alta (GSE ABC1=66%) y media (GSE C2=16%) —con capacidad de influencia directa sobre los políticos y la prensa— observándose, no obstante, en los últimos años un aumento en la participación de las clases socioeconómicamente más vulnerables (GSE D y E=19%) como, por ejemplo, en el movimiento ciudadano de rechazo a la autopista Acceso Sur en las comunas de La Pintana y La Granja (Poduje, 2008). Cabe destacar que en muchos casos los movimientos ciudadanos han logrado parar o modificar planes, mitigando significativamente las externalidades negativas de los proyectos propuestos y aumentando considerablemente su costo inicial³. Asimismo, algunos movimientos han permanecido en el tiempo, abogando por un diseño urbano de mayor calidad, como el movimiento *No a la Costanera Norte*, que dio origen a *Ciudad Viva*, una de las principales organizaciones comunitarias de la ciudad de Santiago.

DESAFÍOS PARA LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN LA PLANIFICACIÓN URBANA EN LA CIUDAD DE SANTIAGO: HACIA NUEVOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN PARTICIPATIVA.

Se observa hoy en Chile una participación simbólica de la población en la elaboración de planes territoriales —como son por ejemplo los planes reguladores comunales— así como una participación reactiva de organizaciones sociales que canalizan la oposición a nuevos proyectos de alto impacto como son las carreteras urbanas y la edificación en altura. Asimismo, no existe en Chile una estructura legal vinculante que regule los procesos de participación ciudadana en la planificación urbana. Los únicos instrumentos existentes son la Ley de Juntas de Vecinos (ley 16.880 y ley 20.500), la participación ciudadana en el sistema de evaluación de impacto ambiental (ley sobre Bases Generales del Medio Ambiente, ley 19.300) y la participación ciudadana en la aprobación de planes reguladores comunales (ley General de Urbanismo y Construcciones, Artículo 43). No obstante, hasta hoy las organizaciones de vecinos no han recuperado el rol y la influencia que ejercían antes de la dictadura, la participación ciudadana está únicamente prevista por ley para los estudios de impacto ambiental⁴ y no para las declaraciones de impacto ambiental⁴ y la participación de la comunidad en la aprobación de planes reguladores comunales es de carácter informativo y simbólico.

Sin embargo, la literatura académica internacional y el modelo de planificación urbana integrada resaltan la importancia de la participación de la población en la planificación de su territorio. En Chile se deben, en consecuencia, por un lado, introducir y adaptar instrumentos de planificación participativa foráneos, como son los presupuestos participativos y plebiscitos, pero también, por otro lado, crear y diseñar nuevos instrumentos de planificación participativa de carácter vinculante y local (versión doméstica local). Asimismo, la población necesita articularse a través de organizaciones sociales con el objetivo de influenciar la elaboración e implementación de políticas públicas, en especial a escala local y de barrio. Es por esto que el Estado debe fortalecer las organizaciones sociales territoriales y, en particular, a las juntas de vecinos, que deberían jugar un rol clave en la planificación territorial. De esta manera, grupos organizados pueden intervenir en la toma de decisiones de políticas públicas que afectan directamente su entorno, sus intereses y su vida cotidiana.

NOTAS AL PIE

1. Friedmann basa este concepto en la comunicación transactiva, en la cual distintas fuentes transmiten mensajes simultáneamente entre sí.
2. Esta cifra incluye organizaciones juveniles, indígenas y de adulto mayor.
3. En el caso del nudo Estoril los costos aumentaron en 19 millones de dólares.
4. Además, las observaciones expuestas por la población no son vinculantes y solamente deben ser ponderadas por la autoridad.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Abuauad, R. & Milnes, T. (2008). Nudo Estoril. De la obra de infraestructura al proyecto urbano. *Revista ARQ*, (60) 59-61.
- Arnstein, S. (1969). A Ladder of Citizen Participation. *Journal of the American Institute of Planners*, 35(4) 216- 222.
- Davidoff, P. (1965). Advocacy and Pluralism in Planning. *Journal of the American Institute of Planners*, 31, 331- 338.
- Fainstein, S. (2000). New Directions in Planning Theory. *Urban Affairs Review*, 35(4), 451-78.
- Friedmann, J. (1993). Toward a Non-Euclidian Mode of Planning. *Journal of the American Institute of Planners*, 59(4), 482- 485.
- Healey, P. (1996). The Communicative Turn in Planning Theory and its Implications for Spatial Strategy Formation. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 23, 217-34.
- Herrmann, C. y van Klaveren, A. (2014). *Planificación urbana y participación ciudadana en Chile: disminución de la participación de la población en organizaciones sociales durante los últimos 13 años*. Artículo en arbitraje en revista EURE.
- Poduje, I. (2008). Participación ciudadana en proyectos de infraestructura y planes reguladores. *Temas de la Agenda Pública PUC*, (22).
- “Santiago Cómo Vamos 2013”. Encuesta Ciudadana a la Percepción a la Gestión y Calidad de Vida de Santiago. Elaboración de la encuesta Mesa Técnica: Ciudad Viva, Avina, Laboratorio de Ciudad y Territorio LCT UDP, ICSC UDP. Organizaciones sociales: PROACCESO, SUR, FEMUC, CIUDADANO INTELIGENTE, PULSO, ACCION.

CONCEPCIONES DE ESPACIO Y CIUDAD: APROXIMACIONES A LA OBRA DE ARTUR LESCHER

[CONCEPTIONS OF SPACE AND CITY: APPROACHES TO ARTHUR LESCHER'S WORK]

PÍA CORDERO*

* Pía Cordero
Académica Universidad Diego Portales
Facultad de Medicina
Centro de Estudios de Fenomenología y Psiquiatría
Santiago, Chile

Resumen: Este ensayo instaura vínculos teóricos y estéticos entre las reflexiones filosóficas de Martin Heidegger y Henri Lefebvre, referidas al espacio y la ciudad, y la obra del artista brasileño Artur Lescher, quien trabaja a partir del territorio y las condiciones de la ciudad como soporte. Desde una perspectiva ontológica Heidegger reflexiona acerca del arte y su condición simbólica, el habitar y el espacio. De manera opuesta, Lefebvre afirma que el espacio responde a la planificación de la ciudad, afirmando su carácter ideológico. Tensionando ambas posturas, la obra de Lescher se desplaza en ambos focos, desde la instalación escultórica a la intervención urbana, problematizando el habitar y la planificación de la experiencia del hombre en la ciudad.

Palabras clave: Espacio, ciudad, arte, Lescher A.

Abstract: This essay establishes theoretical and aesthetic links among the philosophic reflections by Martin Heidegger and Henri Lefebvre in connection to the space and city and the works by the Brazilian artist Artur Lescher who works from the territory and conditions of the city as a support. From an ontological view, Heidegger reflects upon art and its symbolic condition, dwelling and space. On the contrary, Lefebvre states that space responds to the city planning supporting its ideological character. Considering both standpoints, Lecher's work moves along both foci from sculpture installation to human intervention proposing problems in the dwelling and planning of the man's experience in the city.

Keywords: Space, city, art, Lescher A.



Montaje de la obra Elipse, por Artur Lescher, Miami, 2014.

La dimensión simbólica de la ciudad en las coordenadas del quehacer artístico, nos lleva a pensar el binomio arte y público. Desde la hermenéutica y la teoría social, Martin Heidegger y Henri Lefebvre, respectivamente, reflexionan acerca de las relaciones que dan cuerpo a aquello llamado público. Problematizando las vivencias del espacio y de la ciudad, sus visiones promueven una comprensión del arte público como aquel fenómeno que irrumpe en la cotidianeidad. Irrupción que en el caso de Heidegger desasosiega la existencia del hombre y en el de Lefebvre la condiciona. Para contrastar ambas reflexiones se hace pertinente destacar la figura del artista brasileño Artur Lescher, quien desde una poética del tránsito y de la invisibilidad, mediante el reflejo de las imágenes y el trabajo con los ritmos, manipula la experiencia del espacio en la ciudad. Demostrando las tensiones de la planificación y del habitar, el espacio de la ciudad aparece jerarquizado y homogeneizado, anulando la espontaneidad de la experiencia vivida. Refiriéndose a las dinámicas de la ciudad contemporánea y sus consecuencias, afirma Lefebvre (2013): “la primacía especulativa de lo concebido sobre lo vivido que hace desaparecer, con la vida, la misma práctica y eso hace poca justicia al ‘inconsciente’ de la experiencia vivida *per se*” (p. 93). Siguiendo a este pensador, lo público no obedece a la utopía de la libertad y del libre tránsito, al contrario, deviene como permanente conflicto entre el habitar y la planificación mercantil e institucional de la vida. Entonces, ¿es

acaso la contradicción habitar-planificación el elemento esencial para pensar el arte en el espacio de la ciudad?

Bajo la idea de que las intervenciones artísticas en la ciudad deben problematizar la experiencia del espectador y abarcar lo inestable e invisible del ambiente de la ciudad, el artista paulista Artur Lescher (Brasil, 1962), desde la arquitectura, la escultura y el dibujo, inserta sus creaciones en el tejido urbano. Bajo la influencia del constructivismo ruso, el movimiento concreto paulista y neoconcreto carioca — que criticaba el exceso de racionalidad de los paulistas— el trabajo del artista problematiza a partir de la ciudad la expansión del arte, la percepción y la recuperación del rol de la materialidad de la obra. A partir de la experiencia vivida¹ en la ciudad realiza su obra *Elipses*. Emplazadas en diversos contextos latinoamericanos, el Campus de la Universidad de *Cruzeiro do Sul* en Brasil, el Museo de Arte Latinoamericano de Buenos Aires, y exhibidas en lugares como Perú y Miami, estas instalaciones se componen de un conjunto de elipses, fabricadas en resina de poliéster de perfecto acabado, cuyas superficies al igual que un espejo reflejan el entorno en donde están emplazadas. En Argentina la instalación se llama *Teus olhos* [Tus ojos], porque alude a la transformación de la obra a partir de los diversos puntos de vista desde los cuales se puede observar. Las formas elípticas se completan con el cuerpo del espectador, que se desplaza percibiendo de manera distinta las elipses, generando

nuevos reflejos y relaciones visuales con el entorno. En este sentido los elementos perceptivos asociados al movimiento, a la fricción y a la adherencia al medio inmediato constituyen la estrategia estética de aprehensión de la forma construida y de su entorno.² La obra es referencia al mundo, surge y se arraiga en su morfología —en contraste con las impresiones alienantes de la ciudad—, es inmanencia que alude y depende de las características geográficas en las que está inmersa.

Las *Elipses* de Lescher, en consonancia al *Op art* que problematiza aspectos cinéticos de la percepción mediante la repetición y la perspectiva, obligan al tránsito y al recorrido. Sus superficies espejadas reflejan los hitos de la ciudad y a nosotros mismos, extendiendo nuestra mirada a aquello que no es posible observar. La obra como referente geográfico hace patente la relación del espacio que su superficie refleja y de la mirada de quien la observa. Dimensión simbólica que remite señalando el lugar donde está emplazada, el movimiento de los transeúntes en la ciudad, los cambios del clima, etc.³ En su ensayo del año 1951, *Construir, habitar y pensar*, Heidegger afirma que la obra construida es referencia al mundo en el cual habita el hombre. El habitar no tiene relación con permanecer en una construcción, sino que, por el contrario, con la apertura y comparación de lo que haciendo sitio origina la posibilidad de referirse al espacio. Heidegger recurriendo a la definición griega de límite, *πέρας*, que explica el espacio desde aquello



◁ Obra *Elipse*, por Ruy Teixeira, Brasil, 2014.

▷ Montaje de la obra *Elipse*, por Artur Lescher, Miami, 2014.

▷▷ Obra *Elipse*, por André Otero, Brasil, 2014.

Pía Cordero Licenciada en Filosofía y candidata a Magíster en Teoría e Historia del Arte de la Universidad de Chile. Coordina el Proyecto América Latina Pensamiento Estético, siendo compiladora de la publicación "Actas ALPE: Pensamiento Estético Interdisciplinario". También, escribe e investiga para diversos medios sobre arte contemporáneo y filosofía del arte. Es académica de la Universidad Diego Portales y colaboradora del Centro de Estudios de Fenomenología y Psiquiatría de la misma universidad.

Pía Cordero Bachelor's degree in Philosophy and Master's degree in History of Art from the University of Chile. Cordero coordinates the Project Latin America Aesthetic Thinking, is in charge of the publication compilation, "Minutes ALPE: Interdisciplinary Aesthetic Thinking". Pía Cordero also writes and does research for various contemporary art and philosophy of art media. She works as a professor at the Diego Portales University and collaborates with the Study Center of Phenomenology and Psychiatry at the same university.

que se emplaza o aparece, piensa el espacio como aquello que entra en sus límites y posibilita cercanías y distancias —consideración opuesta a la abstracción de un pensamiento que enuncia el espacio como extensión bajo relaciones analítico-algebraicas—. En este sentido, las *Elipses* hacen habitar al hombre en el mundo sostenido y proyectado por sus espejos. Éxtasis y acaecimiento del hombre que, antes de ser el cuerpo que es, se arroja a la vivencia de su corporalidad', posibilidad de espaciar "aguantando distancias y cercanías".

En la idea de generar crisis en los sistemas establecidos y desestabilizar la percepción colectiva de los fenómenos de la ciudad, para la muestra ARTE Cidade 2 (1994), Artur Lescher presentó una intervención, la cual consistía en apagar y encender las luces de la red de iluminación pública de una gran avenida en São Paulo. La obra refiere a los ritmos que nos condiciona, como el encendido y apagado de las luces de las avenidas. La obra se insertaba en el entramado de la ciudad generando quiebres en las expectativas de los ciudadanos, quienes seguramente no eran conscientes de percibir una intervención artística sino un problema técnico. En este contexto, adquieren importancia las observaciones de Henri Lefebvre, para quien el espacio no es neutro ni indiferenciado, sino es producto del entramado de relacio-

nes que planifican y determinan la vida del hombre. Visión ideológica que cobrará importancia en el quehacer del movimiento situacionista, cuya actitud de reacción ante el capitalismo, confrontará el arte con la vida en la ciudad, mediante la fusión de experiencias psicológicas y territoriales. En estos lineamientos, en ocasión de la 7ª Bienal del Mercosur (2009), Lescher desarrolló una curatoría que reflexionaba acerca de la ciudad como un plano de ocupación, de uso de fuerzas y de pulsiones. Para trabajar la introducción de la obra en el espacio de la ciudad se inspiró en la barricada. Elaborada bajo el azar y la improvisación, con materiales la mayoría de las veces de desecho, destaca por cercar y desviar el flujo de la urbe. La barricada para el artista es referente de la obra situada en la ciudad, desde los problemas que emergen a partir de su emplazamiento: la materialidad y el poder de lo efímero, su condición de temporalidad, su referencia al entorno y a las condiciones sociales. En sus intervenciones urbanas, Lescher tensiona la dimensión lúdica y de control del espacio, por ejemplo, mediante el trabajo con el alumbrado público de la ciudad de São Paulo, manifestación del poder económico y político que somete a la urbe. Más aún, el espacio social que problematiza la obra de Lescher, con sus ritmos, fuerzas y pulsiones hace presente la dicotomía espacial de la ciudad: las contradicciones entre

el habitar y el hábitat. Si el habitar mienta la residencia del hombre en el mundo, desde la experiencia espacio temporal, que posibilita la coexistencia y el cohabitar, el hábitat refiere a la desmedida funcionalización de la vida moderna. Respecto al hábitat, la reducción y la segregación espacial, comenta Lefebvre (2013):

Esas fronteras no sólo separan los niveles— local, regional, nacional y mundial— sino que distinguen aquellas zonas en que la gente debe reducirse a su "más simple expresión", a su "mínimo denominador común" para sobrevivir; y las zonas donde es posible desplegarse confortablemente, disponer de tiempo y espacio, de lujos esenciales (p. 352).

El hábitat se caracteriza esencialmente por el límite, que delimita y planifica el acontecer vital del hombre, condicionado por factores ideológicos.

A modo de conclusión, podemos afirmar con Lefebvre que la planificación del espacio se constituye en soporte de la experiencia del hombre en la ciudad y de las relaciones sociales. Al respecto afirma:

En el cuerpo mismo, considerado espacialmente, las sucesivas capas de sentidos (del olfato a la vista, tratados como diferencias en un campo diferencial) prefiguran las capas del espacio

social y sus conexiones. El cuerpo pasivo (los sentidos) y el cuerpo activo (el trabajo) se conjugan en el espacio. El análisis de los ritmos debe servir a la necesaria e inevitable restitución del cuerpo total (p. 435).

Cabe destacar que las intervenciones de Lescher, poéticas invisibles del ritmo urbano, problematizan la relación del cuerpo pasivo y del cuerpo activo conjugados en el espacio, que deviene lugar de convergencia del entramado mercantil, tecnocrático y sociopolítico que nos gobierna. En este sentido el espacio no es neutro, porque sirve a objetivos específicos y en su máxima abstracción provee de discursos de verdad que lo interpretan de manera fragmenta: la ecología, la demografía y el urbanismo. Contrastando la afirmación de Lefebvre en las coordenadas del pensar de Heidegger, afirmamos, a modo de segunda conclusión, que el soporte de las relaciones sociales, el espacio, es anónimo e indiferenciado. Precisamente hay experiencias individuales y colectivas, porque existe la necesidad de romper la indiferenciación espacial. Cuando Heidegger se refiere al modo de ser del hombre (*Dasein*) en la cotidianidad, lo describe como absorto en sus ocupaciones, disolviéndose en el modo de ser con los otros. En este contexto, introduce el concepto de 'publicidad', que refiere al coestar de los hombres en dependencia e impropiedad. En la cotidianidad,



el sí mismo del hombre se encuentra diluido o absorbido en la impropiedad de lo público. De ahí, que la tarea del arte en el espacio de la ciudad sea diferenciar el anonimato del espacio. Por este motivo, el trabajo de Lescher, en su dimensión objetiva e ilusoria, se encarga de recuperar la experiencia inmediata y el imaginario del ciudadano, mediante el trabajo con el espacio concreto de la ciudad y la adición de contenidos simbólicos y referenciales.

NOTAS AL PIE

1. Sobre la experiencia o cuerpo vivido afirma Heidegger: "El hombre no tiene ningún cuerpo ni es cuerpo alguno, sino que vive su propio cuerpo-vivo (*Leib*). [...] El hombre vive en tanto habita corporalmente (*leibt*) y, de esta manera está introducido en lo abierto del espacio, y por este hecho de (introducirse) de antemano ya se mantiene en relación con los congéneres y con las cosas". En Heidegger, 2003, p. 85.
2. Respecto de la relación tactilidad-temporalidad, afirma Kenneth Frampton: "los elementos táctiles efectúan el deseo transvanguardista de retornar a la atemporalidad del pasado prehistórico, para recuperar esta dimensión de un presente eterno por fuera de las pesadillas de la historia y las compulsiones del progreso instrumental. [...] categoría mítica a través de la cual ingresar a un mundo donde la "presencia" de las cosas facilite la aparición y experiencia de los hombres". En Frampton, 1990, p. 3.
3. Acerca del signo y su relación con el espacio comenta Heidegger: "Apela a un estar en el mundo específicamente "espacial", y no puede ser verdaderamente "comprendido" como signo si nos limitamos a mirarlo y constatarlo como una cosa señaladora que estuviera allí. Ni siquiera si seguimos con la vista la dirección a que apunta la flecha y miramos hacia algo que se encuentra en la zona señalada por ella, comparecerá verdaderamente el signo". En Heidegger, 1997, p. 107.

4. El "aguantar" y "atravesar" espacios está formulado en el poema *Dicotomía incruenta* del escritor argentino Oliverio Girondo (1891-1967): *Siempre llega mi mano / más tarde que otra mano que se mezcla a la mía / y forman una mano. Cuando voy a sentarme / advierto que mi cuerpo / se sienta en otro cuerpo que acaba de sentarse / adonde yo me siento. Y en el preciso instante / de entrar en una casa, / descubra que ya estaba / antes de haber llegado. Por eso es muy posible que no asista a mi entierro, / y que mientras me rieguen de lugares comunes, / ya me encuentre en la tumba, / vestido de esqueleto, / bostezando los tópicos y los llantos fingidos.* En Girondo, 1998, p. 84.
5. Sobre la indiferencia de la publicidad afirma Heidegger: "Ella regula primeramente toda interpretación del mundo y del *Dasein*, y tiene en todo razón. Y esto no ocurre por una particular y primaria relación de ser con las "cosas", ni porque ella disponga de una transparencia del *Dasein* hecha explícitamente propia, sino precisamente porque no va "al fondo de las cosas", porque es insensible a todas las diferencias de nivel y autenticidad. La publicidad oscurece todas las cosas y presenta lo así encubierto como cosa sabida y accesible a cualquiera". En: Heidegger, 1997, p. 151.

REFERENCIAS

- Frampton, K. (1990). Llamado al orden. En defensa de la tectónica. *Architectural Design*, 60, 19-25.
- Girondo, O. (1998). *Persuasión de los días en la masmédula*. Argentina: Losada.
- Heidegger, M. (1994). *Construir, habitar y pensar*. Barcelona: Ediciones del Serbal.
- Heidegger, M. (1997). *Ser y tiempo*. Santiago de Chile: Editorial Universitaria.
- Heidegger, M. (2003). *Observaciones relativas al arte, la plástica, el espacio*. Pamplona: Cátedra.
- Lefebvre, H. (2013). *La producción de espacio*. Madrid: Capitán Swing.
- Cordero, P. "Re: Reportaje" Mensaje a Artur Lescher. 15 de julio del 2014.

EL MODELO DE CIUDAD LINEAL COMO PROYECTO URBANO:

LA AVENIDA PEDRO DE VALDIVIA Y SU ROL EN LA TRANSFORMACIÓN DE SANTIAGO, 1895¹

[LINEAR CITY MODEL AS URBAN PROJECT: PEDRO DE VALDIVIA AVENUE AND ITS ROLE IN THE TRANSFORMATION OF SANTIAGO, 1895]

ROMY HECHT · CAMILA MEDINA²

¹
Romy Hecht Marchant
Académica Pontificia Universidad Católica de Chile
Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos
Escuela de Arquitectura
Santiago, Chile

²
Camila Medina Novoa
Académica Pontificia Universidad Católica de Chile
Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos
Escuela de Arquitectura
Santiago, Chile

Resumen: Hoy la Avenida Pedro de Valdivia se presenta como una calle más dentro de la trama urbana de la ciudad de Santiago de Chile. Sin embargo, su trazado original, diseñado y ejecutado en 1895, se estableció como un modelo de gestión para urbanizar la periferia agrícola, con 147 sitios destinados a la construcción de casas quinta capaces de apoyar la consolidación de la avenida como espacio abierto gracias a la apertura pública de sus jardines. Bajo la figura de una infraestructura territorial capaz de potenciar la comunicación y el desarrollo de la ciudad hacia el sur, la sociedad de desarrollo inmobiliario Población Providencia aseguraría no sólo un financiamiento sostenible del proyecto en el tiempo gracias a la venta de los loteos configuradores del espacio de la avenida central, sino también al establecimiento de una imagen objetivo que proponía el crecimiento urbano a partir de la inclusión de la “naturalaleza” en la construcción de la ciudad. Se establece con ello un modelo de gestión privada a partir de un beneficio público explícito: acceder a la posibilidad de vida urbana en un entorno natural formalizado, como si aún se estuviera en el campo.

Este artículo discute cómo un conjunto de actores privados logró materializar un proyecto urbano usualmente vinculado al modelo de ciudad-jardín, pero restablecido aquí como un modelo de ciudad lineal, erigiendo como resultado a la Avenida Pedro de Valdivia como un paradigma de transformación urbana para la periferia suroriente de la ciudad de Santiago.

Palabras clave: Avenida Pedro de Valdivia, ciudad lineal , ciudad-jardín, infraestructura.

Abstract: *These days Pedro de Valdivia Avenue appears simply as one more street in Santiago’s urban layout. Nevertheless, its original layout, designed and implemented in 1895, was set up as a management model to urbanize the agricultural periphery with 147 pieces of land for construction of country houses capable of supporting the avenue’s consolidation as an open space by means of their gardens’ public opening. Based on the idea of a territorial infrastructure capable of supporting the city’s communication and development towards the South, the real estate company “Población Providencia” could assure not only a sustainable funding for the project as a result of the selling of plots of land that configure the space of central avenue, but also the establishing of a target image proposing urban growth from the inclusion of ‘nature’ in the construction of the city. Thus, a private management model is set from an explicit public benefit: accessing to the possibility of urban life in a formalized natural environment similar to life in the countryside.*

This article approaches how a set of private participants could materialize an urban project usually connected to the garden city model, but rebuilt here as a model of a linear city, resulting in the erection of Pedro de Valdivia Avenue as a paradigm of urban transformation for the southeast periphery of Santiago city.

Keywords: *Pedro de Valdivia Avenue, linear city, garden city, infrastructure.*

Romy Hecht Marchant Arquitecta y Magíster en Arquitectura, Pontificia Universidad Católica de Chile, 1998; Ph.D en Historia y Teoría de la Arquitectura, Princeton University, 2009. Profesora Asociada de la Escuela de Arquitectura de la PUC en cursos de pregrado y posgrado en Historia y Teoría del Paisaje y Territorio. Ha sido profesora invitada en el Programa de Arquitectura del Paisaje de la Universidad de Harvard. Ha participado en conferencias en las universidades de Princeton, Harvard, Columbia y Rice (USA), además de la Pontificia Universidad Católica de Chile. Sus ensayos han sido publicados en *Retorno al Paisaje* (Evren) y revistas como *Harvard Design Magazine*, *ARQ* (Chile), *CA* (Journal del Colegio de Arquitectos de Chile) y *New Architecture* (China). El año 2012, junto a Danilo Martić, tradujo al castellano *The Necessity for Ruins and other Essays* de John B. Jackson (Santiago, Ediciones ARQ).

Camila Medina Novoa Arquitecta y Magíster en Arquitectura del Paisaje, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2014. Profesora Instructora del curso mínimo Ciudad y Paisaje III (2014), impartido en la misma universidad y dirigido por Romy Hecht, con la cual ha trabajado entre los años 2012 y 2014 en el Proyecto Fondecyt N°110332: Urbanismo desde el paisaje: lectura de doce piezas urbanas en proceso, Santiago 1910 vs 2010. A su vez ha sido ayudante en el curso de posgrado Laboratorio del Paisaje impartido por Alejandra Bosch (2011) y el curso de pregrado Taller de Proyecto de Ejercitación (2014), dirigido por el Profesor Danilo Martić.

Romy Hetch Marchant *Architect and Master in Architecture from the Pontifical Catholic University of Chile, 1998; PhD in History and Theory of Architecture, Princeton University, 2009. Associate Professor at the School of Architecture of the Pontifical Catholic University of Chile for undergraduate and postgraduate courses in History and Landscape and Territory Theory. She has been a visiting Professor at the Architecture of Landscape Program of Harvard University. Hetch has been an active participant in lectures at the universities of Princeton, Harvard, Columbia and Rice (USA) as well as the Pontifical Catholic University of Chile. Her essays have been published in Retorno al Paisaje (Evren) and journals such as Harvard Design Magazine, ARQ (Chile), CA (Journal from the Association of Architects of Chile) and New Architecture (China). In 2012, together with Danilo Martić, she translated into Spanish “The Necessity for Ruins and other Essays” by John B. Jackson (Santiago, Ediciones ARQ).*

Camila Medina Nova *Architect and Master in Architecture of Landscape, Pontifical Catholic University of Chile, 2014. Instructor Professor of the minimum course City and Landscape III (2014) taught by the same university and headed by Romy Hetch with whom she has worked from 2012 to 2014 in the Fondecyt Project N° 110332 Urbanism from Landscape: Reading of Twelve Urban Pieces in Process, Santiago 1910 vs 2010. She has been an assistant in the Postgraduate course Laboratory of Landscape taught by Alejandra Bosch (2011) and the undergraduate course Workshop of Training Project (2014) headed by the Professor Danilo Martić.*

EL TRAZADO DE UNA IDEA

En el año 1895, y por encargo del Directorio de la Sociedad Población Providencia, presidida por el parlamentario y diplomático de reconocida trayectoria Joaquín Fernández Blanco, el ingeniero José Manuel Figueroa trazó la Gran Avenida Pedro de Valdivia y su propuesta de urbanización contigua (Fig.1), la cual cruzaba el valle prácticamente sin interrupciones en una extensión de 3,5 km desde el Camino de la Providencia al norte, hasta el Camino de Ñuñoa por el sur.³ La división predial se caracterizó por sus paños de forma alargada de una superficie promedio de 8,400 m², cuyos bordes más angostos enfrentaban a la avenida, configurada por una calle central de 10 m de ancho y aceras de 6,80 m divididas a su vez en dos secciones de 3,50 m y 3,30 m definidas por dos hileras densas de árboles frondosos. Exactamente en la mitad del trazado, y a la altura de la actual Avenida Francisco Bilbao, se proyectó el segundo espacio público articulador de la urbanización: una plaza caracterizada por superficies de prado sinuosas, enmarcada por aceras peatonales y emplazada en el sitio que hasta antes de su formalización “era el punto donde se celebraba la tradicional fiesta criolla de la trilla con caballos de las propiedades rurales originales de la zona” (Bannen & Chateau, 2007, p. 35).³

A diferencia de otras conexiones viales entre el centro histórico y la periferia agrícola que se establecieron y consolidaron como vías para el traslado de productos, la avenida Pedro de Valdivia destaca porque su objetivo fue articular la construcción de las primeras casas quinta del lugar las que, como su nombre lo indica, correspondían a viviendas aisladas rodeadas de espacios abiertos, “de árboles y de flores, de cantos de pájaros y de rumores de brisas”. Como franja bordeada por antejardines con vegetación, la avenida Pedro de Valdivia se configuró como el espacio público que une y ordena el proyecto de loteo y con el tiempo, han sido precisamente esos antejardines los que han permitido que la avenida mantenga su fisionomía de villas secuenciales de carácter público—independiente de la persistencia o no del programa residencial— con unas aceras de dimensiones considerablemente mayores al mínimo normado en la actualidad (2 m), además de una arborización de altura importante debido a su antigüedad.

Pese a que los trabajos para la construcción de la avenida Pedro de Valdivia se iniciaron en 1895, esta solo comenzó a figurar en planos de Santiago a partir de 1916, cuando el encuadre de la ciudad capital se desmarcó del centro impuesto por el triángulo fundacional, en gran parte debido al crecimiento explosivo que experimentó la ciudad y la población, que superaría el medio millón

de habitantes hacia 1920.⁴ Esto obligó a considerar al territorio de Santiago como uno más extenso que el correspondiente al encuadre del anillo de circunvalación, provocándose también que las nuevas áreas residenciales fueran habitadas por estratos socioeconómicos distintos, donde los niveles medios pudieron acceder a viviendas gracias a los sistemas de crédito que se habían implementado a partir de 1856 con la creación de la Caja de Crédito Hipotecaria, precursora del Banco del Estado.⁵

El principal contraste entre la nueva urbanización y las construcciones del centro histórico de Santiago fue el abandono de la fachada continua y la inclusión de los jardines dentro del predio y en torno a la vivienda, acción que tradicionalmente se ha analizado con un énfasis estético y asociado a la transferencia de ideas del modelo de ciudad-jardín, propuesta sajona de renovación arquitectónico-urbana del periodista y urbanista Sir Ebenezer Howard.⁶ Establecida como respuesta a los problemas derivados de la industrialización, tales como el hacinamiento y la falta de higiene en la ciudad, la ciudad-jardín fue una forma de urbanización articulada por amplias vías y compuesta por viviendas aisladas rodeadas por vegetación cuya baja densidad logró infundir los beneficios de vivir en la ciudad-campo, el sitio ideal propuesto por Howard (Fig. 3), que condensaría los beneficios de vivir apegado a la *naturaleza* en viviendas de bajo costo que contaban al mismo tiempo con las ventajas de la condición urbana: fácil accesibilidad al lugar de trabajo a través de un sistema eficiente de transporte público, la posibilidad de desarrollar una vida en comunidad, y contar con redes de irrigación, alcantarillado y gas, entre otros (Howard, 1965; Fishman, 1977; Macfadyen, 1933).

Varias de las características de esta ciudad-jardín, delineadas por Howard entre los años 1889 y 1892, fueron aprehendidas por el arquitecto chileno Josué Smith Solar quien, con motivo de su visita a la Exposición Universal de París de 1889, pudo observar de primera fuente las nuevas formas urbanas desarrolladas en Europa, particularmente en Inglaterra.⁷ Tras su regreso a Chile Smith Solar diseñó numerosas viviendas a partir de los principios asimilados durante su paso por el viejo continente y su periodo de estudio y trabajo en Estados Unidos, tales como las formas, aspecto y materialidad de la vivienda unifamiliar y las posibilidades de configurar con su emplazamiento aislado un lote ajardinado.⁸ Entre sus viviendas en la Avenida Pedro de Valdivia destacan precisamente las edificaciones de Smith Solar, como la realizada para Don Ramón García que sería comprada por Carlos Larraín Claro

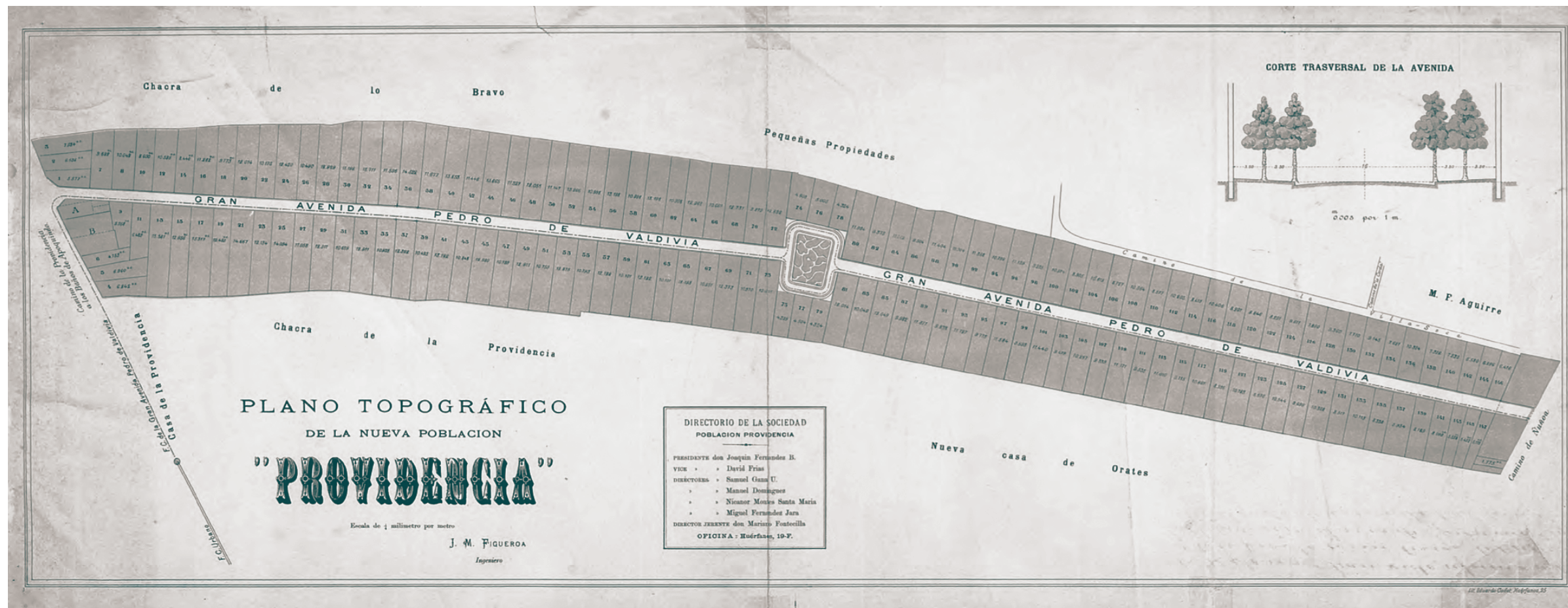


Figura 1: "Plano Topográfico de la Nueva Población 'PROVIDENCIA' [J.M. Figueroa Injenerio]" (1895). En Archivo Visual de Santiago (<www.archivovisual.cl> 2014)

(Fig. 2), y la vivienda que construyó para él mismo, la cual se transformaría en un pabellón de acceso de la Municipalidad de Providencia (Pérez de Arce, 2009). Tal como se establece en la revista *Selecta* de abril de 1910, a la fecha ya se habían materializado en la avenida una serie de chalets "de estilo suizo, holandés y americano [...] tan artísticos y pintorescos como los de los señores Horacio Fabres, Carlos Larraín Claro, Roberto y Abraham del Río, y tantos otros".⁹

Letchworth, reconocida como la primera ciudad-jardín diseñada por Unwin & Parker en 1903, se construyó a 55 km de Londres, en el condado de Hertfordshire, ocho años después de la avenida Pedro de Valdivia. En su planimetría se puede distinguir una avenida y plaza central que emergen como la columna vertebral de los espacios abiertos, una organización de las construcciones en el perímetro de la manzana, lo que permitía liberar su interior, y una trama de calles rectas y curvas que conforman un tejido claramente delimitado (Fig. 4). Fue precisamente esta distinción del proyecto a partir de una trama de vialidad la que aleja al modelo de la propuesta de la Población Providencia, cuya característica principal es

aprovechar la funcionalidad de una conexión vial directa para potenciar y amplificar el espacio abierto y público del loteo. Frente a esta situación surge como referente otro modelo de urbanización contemporáneo a la avenida, cuyas características formales a nivel de lote se asemejan a los de ciudades-jardín como Letchworth, pero que a escala de proyecto urbano se asocian de manera más directa con el proyecto de Figueroa: la ciudad lineal, ideada por el español Arturo Soria y Mata y cuyo lema aludía a los elementos mínimos para configurar el predio habitacional: "Para cada familia una casa; en cada casa una huerta y un jardín" (Carvajal, 2012 [1909], p. 78).

CIUDAD-JARDÍN VERSUS CIUDAD LINEAL

La Compañía Madrileña de Urbanización, creada por el mismo Arturo Soria y Mata, inició sus labores en el año 1894 con la construcción de la Ciudad Lineal de Madrid, un proyecto de urbanización emplazado a unos 6 km del centro histórico. Pese a su emplazamiento periférico, tras la aprobación del ferrocarril-tranvía de circunvalación, gestionado y concesionado por el propio Soria y Mata, el proyecto se emplazó sobre preexistencias agrícolas, mayoritariamente

pequeños poblados y áreas abundantes en bosques, huertos y cursos de agua.¹⁰

La estructura de esta urbanización se basaba en la articulación de un conjunto residencial a partir de una vía principal de 40 m de ancho, trazada como elemento de conexión entre dos incipientes áreas urbanas. La vía estaría bordeada por manzanas rectangulares de 100 m x 200 m, donde la organización de las viviendas sería de manera independiente y aislada con el fin de asegurar la ventilación y la ozonización, todas estrategias diseñadas en clara respuesta a las críticas condiciones de higiene privada y pública a la que estaban sometidos los obreros en la capital española.

Otra característica de este proyecto era la condición lineal a la cual alude su nombre, que respondía a la posibilidad de establecer un sistema eficiente de conexión peatonal y ferroviaria, que resultaba en un importante ahorro no solo en términos de tiempos de desplazamiento, sino también de infraestructuras construidas. Así, la línea recta y continua sería la más eficiente para recorrer la ciudad gracias a su "economía considerable de tiempo y trabajo," además de apoyar

la simplificación de las trazas "de todas las necesidades urbanas, cuya satisfacción depende del enlace de unas casas con otras por medio de tubos de varias clases" (Carvajal, p. 60). Consecuentemente, el modelo emerge en Madrid como un "experimento sociológico y económico compuesto de una calle ancha central recorrida por tranvías eléctricos, alumbrada con potentes focos, hermoseada y sombreada por 4 ó 6 filas de árboles, canalizada toda a lo largo con abundante agua y enriquecida, alegrada y poblada por una población que viva en casa propia adquirida lentamente a fuerza de laboriosidad y ahorro (Carvajal, p. 71).

En Chile, y pese a que la construcción de la avenida Pedro de Valdivia se inició en 1895 con características análogas a las exhibidas por la ciudad lineal, el principal promotor del modelo madrileño fue el ingeniero y arquitecto chileno Carlos Carvajal Miranda quien, durante el Primer Congreso Científico Panamericano desarrollado en Santiago entre diciembre de 1908 y enero de 1909, tuvo la oportunidad de exponer su investigación e ideas sobre la urbanización lineal y potencial aplicabilidad al contexto local (J. Figueroa, 2009).

En su libro *Arquitectura racional de las futuras ciudades como solución práctica del problema de la habitación barata al alcance de todas las fortunas*, Carvajal destaca el ideal higienista derivado de la industrialización, que en su opinión constituía una respuesta idónea al hacinamiento y falta de salubridad en residencias obreras, situación presente en Santiago en conventillos y sectores empobrecidos. Carvajal establece que la ventilación y las buenas condiciones de salud en general eran el fundamento de la organización de las viviendas aisladas, mientras que la higiene a la que se aspiraba era aquella del campo, de espacios abiertos donde abundaba la vegetación, donde el habitante podía estar sumergido en un baño de aire puro, oxigenado y perfumado.

A su vez, Carvajal establece que las ciudades lineales no debían ser el resultado de donaciones ni de beneficios estatales, sino de la acción de "compañías anónimas que estimulan... el interés del comprador y de los accionistas" (Carvajal, p. 21). La decisión de 1894 de realizar el loteo de Pedro de Valdivia fue de hecho una iniciativa de privados, el Directorio de Accionistas de la Sociedad Población Providencia que en su primera sesión, registrada el 31 de diciembre de ese año, acordó "abrir la gran avenida... y en el centro formar una plaza," además de definir "cuotas y pagos de la chacra." A la fecha el directorio aparecía conformado por David Frías, vicepresidente; Joaquín Fernández, asistente; y Mariano Fontecilla, director subrogante. En sesiones posteriores y hasta el término de sus funciones, registradas al 3 de diciembre de 1897, el Directorio no solo materializaría el plano de loteo de la población, sino que también gestionaría el arreglo de veredas y empedrado de la avenida, además de discutir "la conveniencia de hacer el reparto de aguas para riego de terrenos," la posibilidad de construir una iglesia y una escuela, de establecer el precio de venta de los terrenos y de elaborar un listado de posibles concesiones privadas hasta, finalmente, "entrega[r] a la Municipalidad... la avenida..., a fin de instalar policía".¹¹

de conexión lineal, establecida en el caso local por la avenida Pedro de Valdivia.

Al observar la sección modelo de la ciudad lineal, se puede identificar una serie de elementos que presentan a la calle no solo como un lugar de movilidad y transporte, sino también como un espacio diseñado para la realización de eventos públicos. A ambos lados se dispusieron árboles y al centro un tranvía, además de faroles y kioscos de seguridad y servicios que aseguraban su uso continuo a distintas horas del día. A la par, el vacío entre las construcciones define una secuencia de paseos peatonales, de ciclistas y carruajes, yuxtapuestos a infraestructuras de alcantarillado, recolección de aguas lluvia, agua potable, calefacción, electricidad y teléfono, sobre y bajo el nivel del suelo.

En relación con la sección descrita, en el caso local el ferrocarril y las infraestructuras eléctricas participaron de forma efectiva en la activación y consolidación de la avenida y de la expansión de la ciudad en general. En 1903 el empresario Fidel Oteiza elevó una solicitud formal a las autoridades municipales para establecer una línea de tranvías en la avenida, que hasta ese momento operaba con un ferrocarril de sangre, o de tracción animal, entre la Fábrica de Cerveza de Andrés Ebner y Valentín Köch y las avenidas Providencia y Pedro de Valdivia, lo que fue finalmente autorizado en la sesión ordinaria del Consejo Municipal del 3 de agosto de 1908.¹²

Hacia 1905 la Población Providencia emergía ya como un barrio consolidado que agrupaba a la mayor parte de los habitantes de la comuna homónima, que para esa fecha llegaba a las nueve mil personas.¹³ Ya se había ejecutado el empedrado, el trazado y cruce de aceras de las acequias de regadío y los vecinos se habían comprometido a financiar la construcción del alumbrado público, siempre que el municipio costeara los gastos de la iluminación.¹⁴ Así, hacia 1916 la avenida se consolidaba como parte de la estructura de la ciudad primero gracias a su condición lineal, la cual no solo se asociaba a los modos de organizar la urbanización en los bordes de una nueva calle, sino también a los mecanismos de conexión entre preexistencias y, segundo, gracias a la organización de las viviendas en los lotes, establecidas de manera aislada y definiendo un jardín circundante con el fin de ofrecer una vida más cercana a la naturaleza. Si a ambas condiciones se suma su alejamiento del centro histórico, su carácter de polo de desarrollo urbano de gestión privada, entonces no solo es posible comprobar la transferencia de ideas desde el caso madrileño, sino también establecer su configuración y composición como un sitio

complejo, de yuxtaposición entre infraestructuras, hileras de árboles y actividades propias de un espacio público, como el paseo, el estar y el transporte.

LA AVENIDA, PROYECTO URBANO Y ESCENARIOS DE TRANSFORMACIÓN

Cuando en 1895 José Manuel Figueroa trazó su propuesta de urbanización desde el Camino de la Providencia en las cercanías del Río Mapocho hasta el Camino de Ñuñoa, por el cual se desviaba el Canal San Miguel proveniente del oriente, avanzó con su dibujo sobre potreros de alfalfa y trigo candeal, por

chacras y hortalizas, no con el afán de borrar la condición productiva del territorio sino todo lo contrario, lo hizo con la intención de develarla, haciendo emerger a la avenida Pedro de Valdivia como un sistema integrado a su estructura agrícola sustentadora.

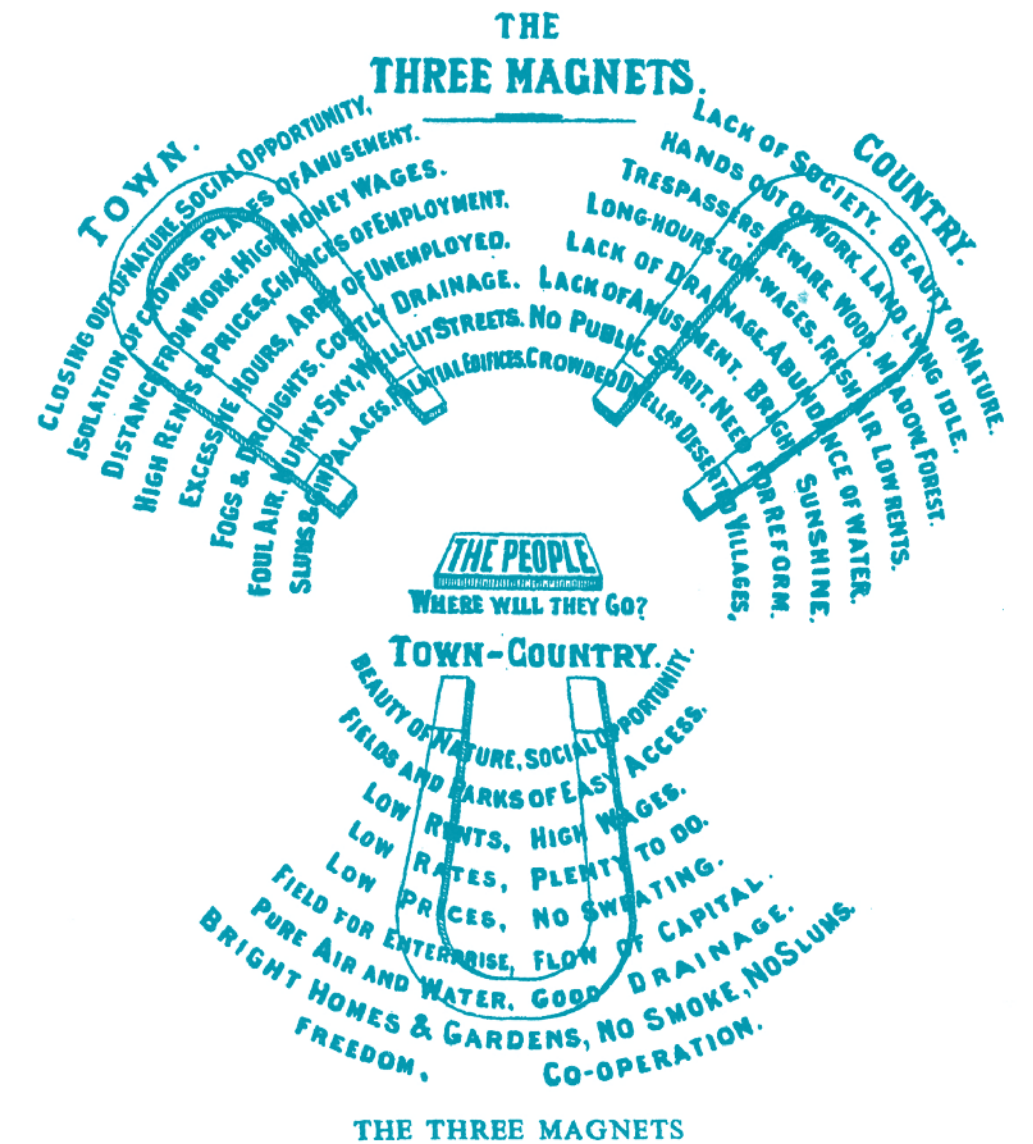
A lo largo del sendero lineal con el ancho de una gran calle bordeada de superficies alargadas pero de frente variable, con plantaciones de árboles jóvenes emulando una alameda definida por especies urbanas usadas en ciudades europeas, y con jardines privados desbordantes sobre los cerramientos de los predios, Figueroa pareció avizorar en esta vía para carruajes y tranvías la posibilidad

de configurar un paseo capaz de calmar las opresiones del centro histórico sobrepoblado y de ofrecer a una ciudadanía desbordada una cercanía real al paisaje agrícola y con ello, a las bondades de la naturaleza.

Implícita pero directamente, más que una población —entendida en el sentido tradicional como un conjunto de edificios y espacios de una ciudad, Figueroa delineó un paisaje complejo, donde el perfil de la calle —aquel sistema dinámico que integra a la acera, antejardines, cerramientos, arborización, pavimentos e infraestructura— responde, hasta hoy, a las transformaciones de los elementos vivos que lo componen.

Si bien Carvajal Miranda no estableció en 1908 una analogía comparativa entre el modelo madrileño y la ya construida Gran Avenida Pedro de Valdivia, y pese a que no existe evidencia de alguna comunicación entre Figueroa o los miembros activos del directorio con los exponentes españoles, la Avenida Pedro de Valdivia emerge en 1895 como la construcción de una visión urbana compartida, cuya planificación e imagen inicial le dio una estructura inamovible pese a las múltiples transformaciones, estilos arquitectónicos importados y actores involucrados en el proceso de construcción y habitación. Gracias a la visión de la Sociedad de la Población Providencia, se financió un proyecto capaz de atraer a compradores que podían acceder a créditos de apoyo, mediante la configuración de una avenida de calidad, innovadora en su contexto y que hacía un uso óptimo de sus condiciones de localización de modo aumentar los beneficios de la comunidad. Al incluirse dentro de la urbanización al jardín y al paseo, diseñando una calle más allá de sus posibilidades de movilidad, como un boulevard, como un *allée* sombreado por árboles diferentes a los del paisaje del campo, pero regados por las canalizaciones de agua existentes adaptadas, se construyó un espacio urbano memorable, perdurable y único.¹⁵

Hoy en día en las ciudades, el habitante es capaz de reconocer el valor patrimonial o cultural de ciertos edificios que por su antigüedad, distinción de su entorno y/o publicidad han sido asimilados como piezas o barrios únicos y de interés por respetar y/o preservar. Sin embargo, como explica el fundador y presidente de la Fundación del Paisaje Cultural Charles A. Birnbaum (2013), no ocurre lo mismo con el paisaje en el ámbito urbano, debido a que este suele entenderse como aquella superficie para rellenar el vacío, como los retazos, como lo que quedó de las construcciones y no como pieza fundamental. Esta situación es clara en la Avenida Pedro de Valdivia, basta con revisar la bibliografía existente para visualizar la



△ Figura 3: Ebenezer Howard, Los Tres Imanes. En: *Garden Cities of To-Morrow* Cambridge, (1977) [1946] Mass.: The MIT Press, p.46

▷ Pag. Siguiente. Figura 4: Plano de Letchwork (1933). En Macfayden D. (1933) *Sir Ebenezer Howard and the Town Planning Movement*. Manchester: Manchester University Press, p.114

carencia de conocimiento de la importancia del proyecto de la avenida como expositora de modelos contemporáneos a su construcción —la ciudad-jardín de Ebenezer Howard, la ciudad lineal de Arturo Soria y la ciudad parque de Germán Bannen— que aunque en el ámbito académico pueden discutirse, no forman parte de la cultura general del habitante o visitante de Santiago.

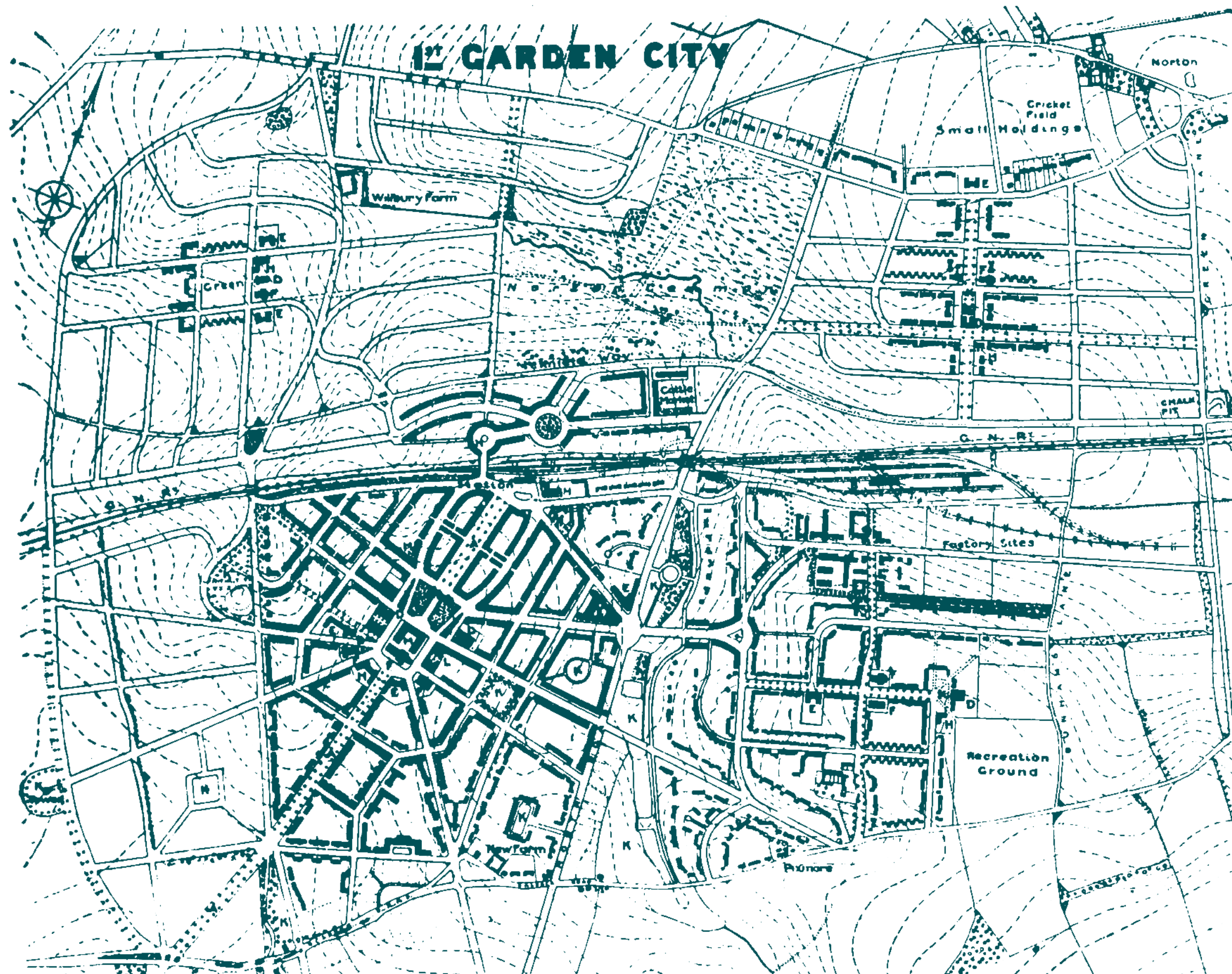
Sobre la base de estas reflexiones, se reconoce la dificultad que implica normar aspectos de paisaje, porque suponen exigencias administrativas no solo en su construcción sino también en su mantención en el tiempo. Si bien queda para los promotores urbanos y legisladores la pregunta acerca

de cómo exigir condiciones mínimas para un sistema que involucra elementos vivos en constante transformación, este artículo ha expuesto cómo la Avenida Pedro de Valdivia ha materializado una respuesta posible: lo que se diseña y pone a prueba es una articulación de arborización, pavimentos, infraestructuras y cerramientos que permiten la expresión sana del paisaje dentro del ambiente hostil y ajeno que representa la ciudad actual para los elementos vivos que componen la acera y con ello, el perfil de la calle.



▽ Figura 2: Casa Larraín Bravo de Josué Smith Solar (1899). En: Pérez de Arce, M. (2009). *Smith Solar e Smith Miller/Arquitectos*, Santiago de Chile: Ediciones Universidad Finis Terrae, p. 64

PLAN OF ESTATE



NOTAS AL PIE

1. Este artículo es producto del Proyecto Fondecyt de Inicio N° 11110332, "Urbanismo desde el Paisaje: Lectura de Doce Piezas Urbanas en Proceso. Santiago 1910 vs 2010", Romy Hecht, investigador responsable (sin coinvestigadores) y del trabajo de la tesista del proyecto Camila Medina, titulado *Diseño del paisaje de la acera de la Avenida Pedro de Valdivia: calles como quebradas de una topografía artificial* para optar al título de Arquitecto y al grado de Magister en Arquitectura del Paisaje, Escuela de Arquitectura, Pontificia Universidad Católica de Chile (enero 2014).
2. Específicamente, la urbanización incluía dos macro lotes perpendiculares al Camino de la Providencia [identificados en el plano como A y B], 73 al norte de la plaza central con superficies entre los 4.563 m² y 12.852 m² [identificados con los Nos 1 al 73], seis que enfrentaban a la plaza simétricamente [identificados con los Nos 74 al 79], 67 al sur de la plaza con superficies entre los 4.100 m² y 12.076 m² [identificados con los Nos 80 al 147] y un macro lote subdividido contiguo al Camino de Nuñoa, sin numeración. Ver Figura 1.
3. El primer proyecto de transformación a la plaza se aprobó por Decreto Alcaldicio del 13 de diciembre de 1929 para la ejecución de una "obra gruesa de concreto armado de una fuente y graderías de piedra de acceso a la terraza y a la fuente..." Luego de un período de reconstrucción, mantención y habilitación de infraestructura, el siguiente cambio de relevancia ocurrió con los Decretos del 07 y 24 de febrero de 1977 para ejecutar la apertura de la plaza en su centro y la construcción de un puente peatonal y así evitar que la congestión automovilística siguiera afectando al sector, a los que siguieron los que anunciaban la adjudicación de la propuesta pública para la elaboración del "proyecto de arquitectura, paisajismo y espacialidades" a la oficina Iglesias Prat (10 de febrero de 1999) y la contratación de Francisco Gazitúa para "la provisión de ocho esculturas para la obra 'Fuente Escultórica de los Enamorados en la Plaza Pedro de Valdivia' (28 de abril de 1999). Ver *Actas Sesiones Municipales Ilustre Municipalidad de Providencia* (Santiago, Archivo Histórico Ilustre Municipalidad de Providencia). En el año 2013 la plaza comenzó un nuevo proceso de transformación con la construcción de la línea 6 de metro y de la estación Inés de Suárez en el sitio.
4. En 1895 la población de Santiago era de 265.403 habitantes, pasando a los 507.296 en 1920, mientras que ese mismo año la población urbana de la comuna de Providencia alcanzaba los 24.379 habitantes.
5. De hecho, no resulta casualidad tampoco que Fernández Blanco, presidente del Directorio que gestionó la creación de la Población Providencia, se convirtiera "después de 1896" en Consejero de la Caja Hipotecaria en cuestión. Entre 1897 y 1900 Fernández fue Intendente de Santiago y posteriormente Intendente de Valparaíso y Ministro de Chile en España (V. Figueroa, 1929, p. 151).
6. El principal trabajo en relación con la inserción del modelo de Howard en el ámbito local es el de M. Palmer, (1987). *La ciudad jardín como modelo de crecimiento urbano: Santiago 1935 - 1960*. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile.
7. La biografía más completa de Smith Solar corresponde a la de M. Pérez de Arce, 2009. Ver especialmente, p.15-27.
8. El modelo transferido es particularmente visible en la arquitectura de Teophilus Chandler, mentor de Smith Solar durante la realización del Máster en Arquitectura en Filadelfia. En: Pérez de Arce, 2009, p.16.
9. Un hito significativo en la profusión de estas construcciones fue el concurso organizado entre 1906 y 1907 por revista *Zig - Zag* para el sorteo de un chalet diseñado por Alberto Cruz Montt y emplazado en la Avenida Pedro de Valdivia N° 2264. Ver *Zig - Zag* Vol.01:28 (25 Ago. 1905), Vol.01:49 (14 Ene. 1906), Vol.03:98 (06 Ene. 1907) y N° 2424 (08 Sept. 1951), p.38.
10. Esta y las subsecuentes descripciones de la primera ciudad lineal española basadas en Carvajal, 2012 [1909], p.78-97.
11. Ver *Actas Sesiones Municipales Ilustre Municipalidad de Providencia* del 18 de marzo de 1895; 24 de marzo, 7 de abril y 4 de agosto de 1896; 25 de mayo y 3 de diciembre de 1897. Cabe destacar que los miembros del Directorio variaron

- en los tres años de sesión, pero el registro oficial en el plano de la Población Providencia establece a Joaquín Fernández B. como presidente; a David Frías como vicepresidente; a Samuel Gana U., Manuel Domínguez, Nicanor Morales Santa María y Miguel Fernández Jara como directores; y a Mariano Fontecilla como director gerente. Ver Figura 1.
12. Ver "Actas de Sesión Ordinaria" del 06 de agosto y 17 de agosto de 1903, 11 de julio de 1904, 07 de mayo de 1905 y 3 de agosto de 1908. En relación con la fábrica ver Pereira, 1977.
13. Proyección a partir de los resultados del censo de 1907 que establece un total de 8.463 habitantes urbanos y 2.522 rurales para la Subdelegación Providencia. Ver Dirección General de Estadísticas, 1908, p. 422.
14. Ver "Actas de Sesión Ordinaria" de la Ilustre Municipalidad de Providencia del 11 de mayo de 1900 y 01 de febrero de 1904 y "Actas de Sesión Extraordinaria" del 03 de febrero de 1905.
15. Los "árboles del campo" suelen asociarse a los *Populus spp.* (álamos), sobre todo si se encuentran dispuestos en hilera. En la Avenida Pedro de Valdivia se plantaron en cambio *Platanus spp.* (plátanos), el denominado "árbol urbano por excelencia," pues debido a su arquitectura de copa fue usado para la arborización de boulevares en Francia e Inglaterra, junto con el *Ulmus spp.* (olmos). Sobre las especies usadas en la confección de ciudades europeas. Ver Lawrence, 2006.

REFERENCIAS

- Actas Sesiones Municipales Ilustre Municipalidad de Providencia*. Santiago de Chile: Archivo Histórico Ilustre Municipalidad de Providencia.
- Figueroa V. (1929). "Fernández Blanco, Joaquín," *Diccionario Histórico, Biográfico y Bibliográfico de Chile*, Tomo III. Santiago de Chile: Balcells & Co.
- (2010). "Chalets modernos: el chalet de Don Ricardo Lyon." *Selecta* Vol. 2(1) (Abr. 1910), p.32-33.
- Binbaum, C. (2013). "Why Not Cultural Systems?" *Harvard Design Magazine*, 36, p.82-88.
- Carvajal, C. (2012). *Arquitectura racional de las futuras ciudades como solución práctica del problema de la habitación barata al alcance de todas las fortunas*. Santiago: Cámara Chilena de la Construcción, Pontificia Universidad Católica de Chile, Biblioteca Nacional.
- Dirección General de Estadística (1908). *Censo de la Población de la República de Chile Levantado el 28 de Noviembre de 1907*. Santiago de Chile: Dirección General de Estadística.
- Dirección General de Estadística. (1921). *Censo de la Población de la República de Chile Levantado el 15 de Diciembre de 1920*. Santiago de Chile: Dirección General de Estadística. Santiago: Dirección General de Estadística, 1921, p.43, 104.
- Figueroa, J. (2009). La ciudad lineal del centenario: los cien años de la utopía lineal. *Revista de Urbanismo* 0(20), doi:10.5354/0717-5051.2009.4
- Fishman, R. (1977). *Urban Utopias in the Twentieth Century: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, and Le Corbusier*. Nueva York: Basic Books.
- Howard, E. (1965, [1898]). *Garden Cities of To-Morrow*. Cambridge, Mass.: M.I.T Press.
- "La Vida Luminosa," *Sucesos* (09 Ago. 1917).
- Lawrence, H. (2006). *City Trees: A Historical Geography from the Renaissance through the Nineteenth Century*. Virginia: University of Virginia Press.
- Macfadyen, D. (1933). *Sir Ebenezer Howard and the Town Planning Movement*. Manchester: Manchester University Press.
- Pedro Bannen, P. L. y & Francisco Chateau, F. (eds.) (2007). *La Ciudad de Providencia en la obra de Germán Bannen: la arquitectura como construcción de un territorio*. (Santiago de Chile: Ediciones ARQ, 2007), p.35.
- Pereira, E. (1977). *Apuntes para la Historia de la Cocina Chilena*. Santiago de Chile: Editorial Universitaria.
- Pérez de Arce, M. (2009). *Smith Solar o Smith Miller/Arquitectos*. Santiago de Chile: Ediciones Universidad Finis Terrae.

DE LA CIUDAD A LA HABITACIÓN: PASAJES DE J-K. HUYSMANS

[FROM THE CITY TO THE ROOM: J-K HUYSMANS' LANDSCAPES]

MACARENA GARCÍA^o

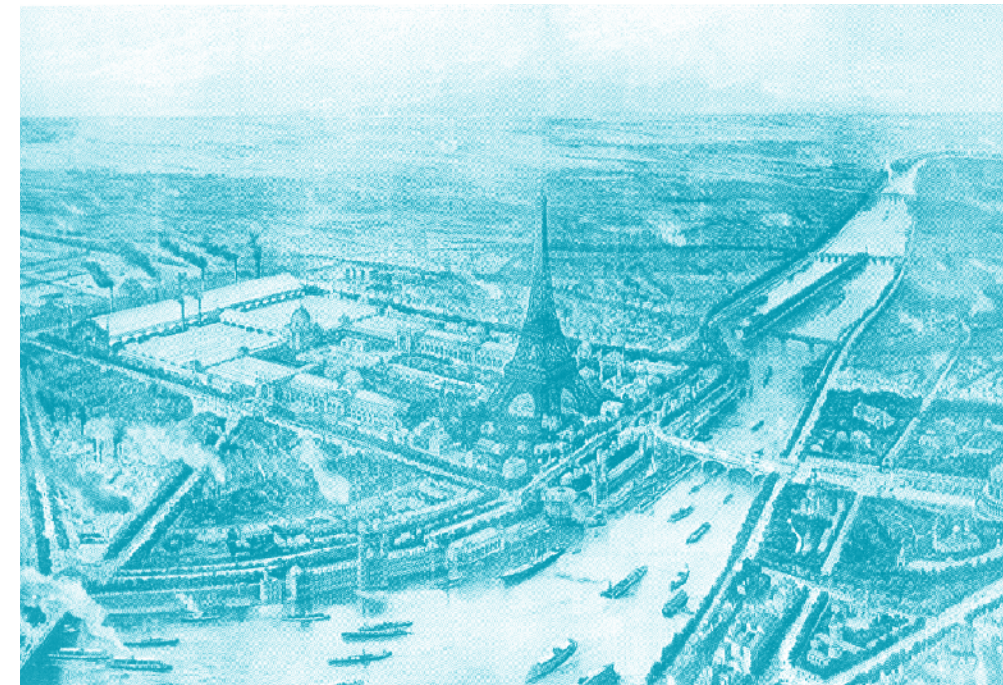
^o
Macarena García
Académica Pontificia Universidad Católica de Valparaíso
Instituto de Arte
Viña del Mar, Chile

Resumen: El presente ensayo ofrece una lectura de la obra de J-K. Huysmans (1848-1907), particularmente de la experiencia de la ciudad moderna en tres de sus libros: *Croquis parisiens*, un conjunto de breves crónicas publicadas en 1881, que centran la mirada en pequeños cuadros, rincones empobrecidos y tipos miserables de París; la novela *À vau- l'eau*, publicada en 1882, y la más conocida: *À Rebours* (1884), emblema de la literatura decadentista de fines del siglo XIX. Tomando como contrapunto algunos tópicos y problemas estéticos que aparecen en la obra de Baudelaire —considerado por Walter Benjamin el primero en experimentar poéticamente las transformaciones urbanas que trajo consigo la Modernidad—, se busca elucidar la significación que en Huysmans adquiere la contraposición entre la ciudad, como experiencia del afuera, y la habitación, como experiencia del adentro, de un repliegue hacia el interior.

Palabras clave: París, Modernidad, interior, exterior.

Abstract: *This essay gives a reading of J-K Huysmans' works (1848-1907), particularly of the modern city experience in three of Huysmans' books: Croquis parisiens, a set of short chronicles published in 1881 focusing on small pictures, impoverished spaces and miserable people from Paris. The novel À vau-l'eau published in 1882 and the most remarkable, À Rebours (1884), symbol of the decaying literature by the late XIX century. By taking as a counterpoint some aesthetic topics and issues present in Baudelaire's works -considered by Walter Benjamin the first writer who poetically experienced the urban transformations produced by Modernity- intending to elucidate the significance Huysmans gives to the contraposition between city, as the experience of the exterior, and dwelling, as the experience of the interior, of an internal retreat.*

Keywords: Paris, Modernity, interior, exterior.



Vista de París, 1889.

La mirada que Joris-Karl Huysmans dirigió al París de fines del siglo XIX es la mirada de un decadentista en una época decadente, de un hombre que conserva, de cara a su tiempo, una incurable nostalgia hacia los bellos sueños de sus antepasados y que juzga, con una mirada lúcida, la miseria irremediable que se avecina.

Esa mirada se refleja muy agudamente en sus escritos sobre arte, caracterizados por una inigualable perspicacia a la hora de criticar la falta de gusto estético que invadiera la ciudad de entonces. Con ocasión de la inauguración de la Exposición Universal de 1889 en París, acusó a los arquitectos de levantar “monumentos estrafalarios cuyas partes, tomadas prestadas a todas las edades, constituyen, en su conjunto, las más serviles parodias que se puedan ver” (Huysmans, 2002, p. 217), calificando la contrucción de la Torre Eiffel como el punto cúlmine de la *prostitución utilitarista* y la aberración estética que trajo consigo

la nueva ideología, una que únicamente celebraba “el final de todos los oficios” y “el servicio divino de la alta Banca”, invitando a todos sus fieles a las “misas de la finanza, a las vísperas de la especulación, a las fiestas litúrgicas del Capital” (p. 221).

Esta ciudad que se transforma a la velocidad de la industria, “más deprisa que el corazón del hombre”, como escribió Baudelaire, y cuyas formas de habitabilidad pensó Walter Benjamin (2011) a partir de la arquitectura de los pasajes, sirve de trasfondo a cada una de las novelas de Huysmans, configurando un tipo de mirada que puede clasificarse en tres momentos: un primer conjunto que adhiere a pies juntillas a las premisas de la novela naturalista promovida por Émile Zola (1972), para quien el medio social modifica sin cesar los fenómenos en una interacción dinámica entre el hombre y su medioambiente; un segundo conjunto que desvía el camino de la escuela naturalista y que hace de la experiencia de la ciudad

moderna el lugar desde donde arrancan las peripecias subjetivas, imposibilitada ya cualquier forma de relación dinámica entre el individuo y su entorno; un tercer conjunto, finalmente, en el que Huysmans incursiona en un extraño demonismo, para terminar componiendo cantos cristianos de dudosa calidad.

En lo que sigue, me detengo especialmente en el segundo conjunto mencionado, que se compone de textos como *Croquis Parisiens*, de 1881, un conjunto de crónicas urbanas publicadas originalmente en periódicos de la época; la novela *À vau-l'eau*, de 1882, y la novela *À Rebours*, publicada en 1884 y considerada su obra maestra.

En *Croquis Parisiens* la mirada se posa en *tipos de París* como el panadero, el peluquero o el castañero; en algunos rincones, restaurantes populares, por ejemplo, así como también en cabarets y teatros locales donde se despliega lo mejor y lo peor del arte. En todos los casos, el paisaje despierta en quien observa extrañas reminiscencias —“Y de repente me encuentro pensando en el gran puerto de Amberes donde, entre un alboroto parecido, se oye el *all right* de los marinos ingleses que se hacen a la mar” — (Huysmans, 2010, p. 66), produciendo un goce ambivalente que oscila entre la fascinación y el espanto: “Lo verdaderamente admirable y único, es la impronta callejera de este teatro. Resulta feo a la vez que soberbio, es de gusto ultrajante y a la vez exquisito” (p. 70). Se trata de una mirada similar a la que describe Baudelaire (2001) en *El pintor de la vida moderna* en relación con los croquis de costumbres de Constantine Guys, esto es, la mirada del paseante y filósofo a la vez, dibujante de todo cuanto en la ciudad acontece de manera fugaz, pero capaz de captar en ella lo que permanece eterno; una mirada indisoluble de la idea de multitud que expresamente celebró Baudelaire al declarar el gozo de la muchedumbre como el verdadero arte del *flâneur*, de aquel que experimenta, al introducirse en la masa, una suerte de ebriedad acompañada de fantasías tan peculiares como complacerse al ver pasar

a un transeúnte cualquiera y reconocer en su aspecto el fondo de su alma (Benjamin, 2011), pero que sin embargo enfrenta, tantas veces, la caída de su semblante, dejando relucir de manera oscilante la angustia que tan bien oculta tras su insignia. Así en más de una ocasión el cronista de estos *Croquis* sucumbe a un deseo de alejarse de la ciudad o de encontrar en ella los rincones más apacibles, anhelando una conciliación, aunque sea mínima, para el desajuste entre la fantasía y la realidad. Apenas encubierta, su voz revela una dimensión aberrante del París que lo rodea, manifiesta en la sensación de aislamiento y precariedad a la que queda sometido el artista en un medio que restringe todo recurso a la fantasía, toda posibilidad, incluso, de huida; acaba el paseante evocando la tristeza del retorno a la ciudad, a la pestilencia de sus calles, a “la desazón espiritual del alojamiento frío por la ausencia, la dificultad de centrarse sobre sí mismo en los días que siguen, de sustraerse a la insufrible distracción de la cháchara eyaculada por una muchedumbre a la que no hay forma de callar” (p. 122).

Esa “desazón espiritual” va a constituirse como el *pathos* esencial de la novela que le sigue, *À vau-l'eau* (*Aguas Abajo*), que narra la tragedia de un funcionario público que vegeta en un mundo donde todo le decepciona y cuya única salida cree poder encontrar en la reclusión en su propio cuarto.

Se trata de un soltero, Monsieur Folantin, al que nadie espera en casa y que por lo mismo se ve en la necesidad de buscar en la ciudad, noche tras noche, un lugar donde comer. La novela entera huele a comida: se inicia con la voz de un camarero que recomienda al protagonista el queso roquefort de la casa, que resulta al cabo una decepción, y el olor de “esa especie de espuma blanquecina con pespuntos violáceos” (Huysmans, 2010, p. 15) permanece flotando en el aire, símbolo acaso de un estado anímico que va del dolor de la soledad al aburrimiento y del desinterés por antiguos goces experimentados a una sensación de asco, asco por la comida, pero sobre todo, asco por la compañía que le brinda la ciudad, transformada en un “Chicago siniestro”, tras la invasión de cervecerías y cafés en reemplazo de los antiguos centros, los anticuarios y el comercio de verdadera calidad:

Realmente la comida y el vino resultaban miserables, pero aún más miserable que ambos era la compañía que le daba al diente; los sirvientes que servían los platos eran escuálidos, y las flacas mujeres ostentaban acusadas y secas facciones y una mirada hostil (p. 38).

De esta clase de melancolía, y a propósito del señor Folantin, Yves Hersant (2005) ha

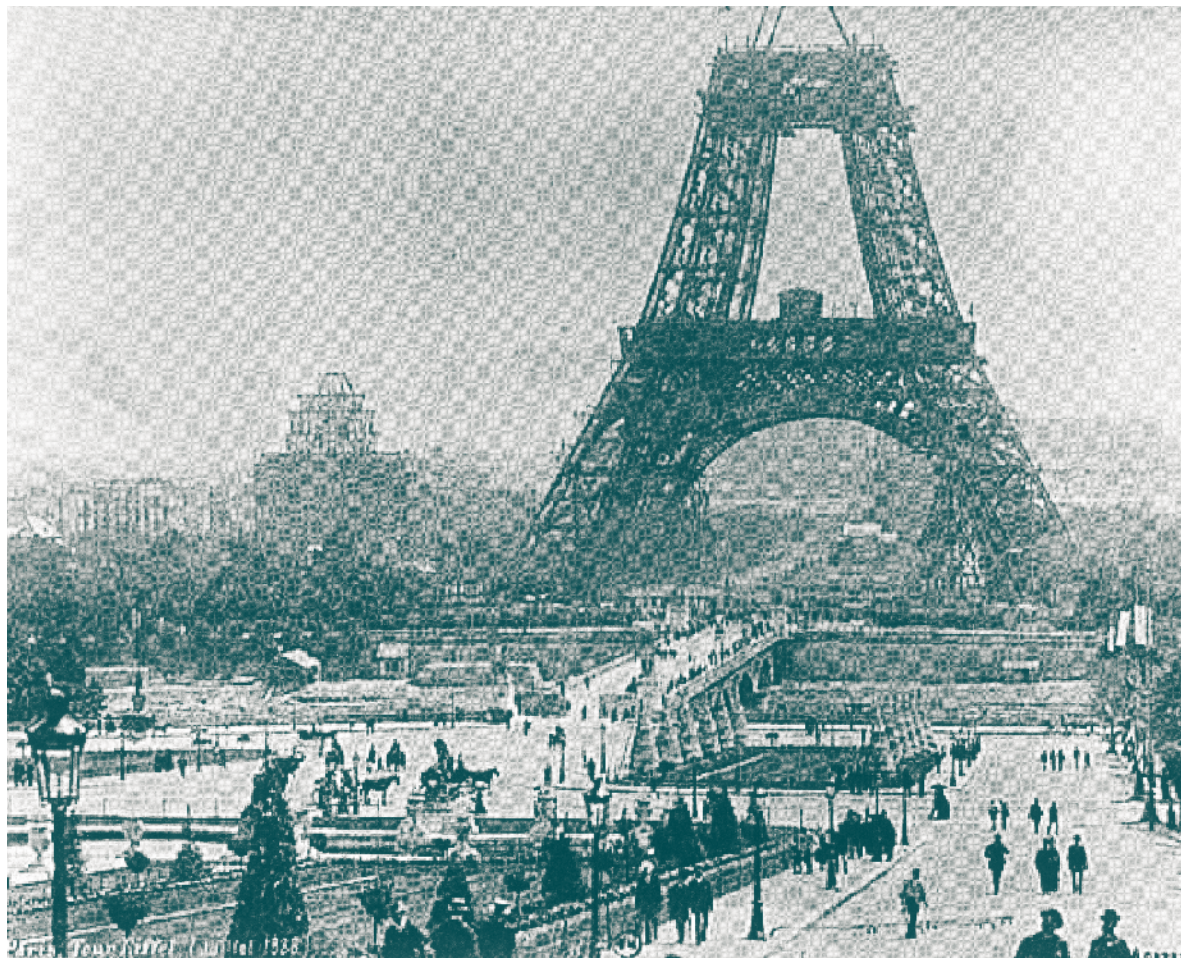


Passage Choiseul en París, foto de 1908.

resaltado su carácter “visceral” (p. 403), en sintonía con *La náusea* que décadas después escribió Jean Paul Sartre, así como con la figura del *spleen* baudeleriano, versión urbana de una disposición anímica ligada indisolublemente a las condiciones de la vida moderna, que de acuerdo con Benjamin (2012) se expresa esencialmente en la experiencia de un tiempo cosificado, que carece de memoria y cuya percepción se encuentra dolorosamente aguzada. En *À vau-l'eau*, en efecto, la experiencia cotidiana se expone, en su desnudez, como pura repetición: presa de una tristeza que “ni al día siguiente, ni al otro se disipó”, e incapaz de reaccionar contra el cielo lluvioso que le aplastaba, Mr. Folantin “iba a la oficina, la abandonaba, comía y se iba a la cama a las nueve, para retomar, al día siguiente, una rutina semejante” (Huysmans, 2010, p. 25). Hasta que llega el momento en que el personaje se decide a revertir la situación y recluirse en su habitación, transformar su propio cuarto en un lugar gozoso, pero sobre todo autosuficiente, propicio para la satisfacción de todas sus necesidades, tanto físicas como espirituales; consigue por ejemplo que alguien pueda llevarle el alimento, adquiere la música necesaria para esperar que caiga la noche, decora, compra cortinas nuevas,

tapices, en fin, todo lo necesario para pasar directo de la oficina a la habitación y prescindir así de todo contacto con la ciudad. Sin embargo, como es de esperar, Monsieur Folantin fracasa en su cometido: retirado en su habitación, siente el peso de la soledad, disipándose poco a poco el goce de la música, por ejemplo, que antaño le deparara sensaciones que ahora confiesa perdidas; peor aún, lo que falla es una cuestión práctica: la comida que debe llegar no llega, y si lo hace llega estropeada, retornando de esa manera el afuera, nuevamente, la sensación nauseabunda de la que huyó. Intenta solucionarlo procurándose él mismo frugales cenas a base de huevo duro con sal, pero al poco tiempo su cuerpo, tan lamentablemente alimentado, acaba pregonando de hambre. La única conclusión posible para una historia como esta acaba siendo la revelación de un pesimismo profundo:

Comprendió [Folantin] la inutilidad de los cambios de ruta, la esterilidad de todo ímpetu o esfuerzo. Era preciso abandonarse aguas abajo. Llevaba razón Schopenhauer —se dijo—; como un péndulo, la vida del hombre oscila entre el dolor y el hastío. De modo que no vale la pena que se intente acelerar o retrasar la marcha; solo cabe cruzarse de brazos e intentar dormir (p. 57).



Construcción de la Torre Eiffel, julio de 1888.

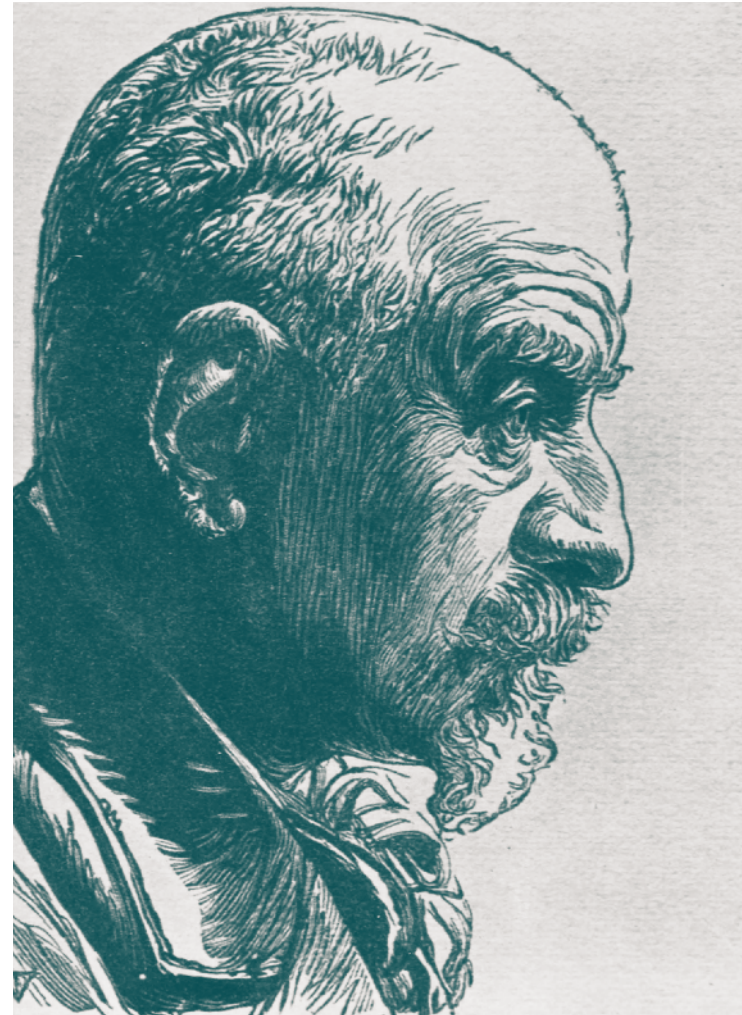
La novela *À Rebours*, que consagra al artista en su medio, hace de esa visión schopenhaueriana del mundo un punto de partida. Es la historia del conde Floressas Des Esseintes, último eslabón de una noble familia en decadencia y cuya relación con el mundo de “afuera” no es otra que el más decidido rechazo:

Su desprecio por la humanidad en general fue en aumento —dice un párrafo inicial—, llegando finalmente a la conclusión de que el mundo está poblado en su mayor parte por imbéciles y por bribones; estableciendo también de forma clara que no había abrigar esperanza alguna de encontrar en el prójimo aspiraciones y aversiones semejantes a las propias, así como tampoco existía ninguna posibilidad de encontrar un espíritu fraternal que, al igual que él, se complaciera en una vida de asidua decadencia. (Huysmans, 1980, p. 42-43).

Des Esseintes, que significa “hombre de la casa” en holandés, retoma el proyecto de Mr. Folantin de internarse en un espacio interior y cerrar de manera definitiva ventanas y puertas a la realidad exterior, solo que esta vez el personaje dispone de una inmensa fortuna invertida toda en la compra de una mansión en las afueras de

París, en la contratación de servidumbre suficiente para mantenerla y en acicalarla a su manera, llevando al paroxismo la adición decimonónica por los interiores, que concebía la vivienda, decía Benjamin (2012), como un verdadero estuche en el que el ser humano se insertaba, encastrado junto a sus instrumentos como en una aterciopelada caja de compás. Los capítulos se vuelcan de lleno a describir uno a uno los cortinajes que escoge, los tapices, los cuadros de Gustave Moreau y Odilon Redon, entre otros de los artistas contemporáneos más apreciados por Huysmans; asimismo, los perfumes que lo deleitarán, la piedras preciosas, las flores, las luces, los licores que degustará, los muebles, de acuerdo con una sofisticada combinación de sobriedad y voluptuosidad: toda una verdadera filosofía de la decoración como la que había descrito Edgar Allan Poe en su *Filosofy of Furniture* como la gran especialidad del mundo inglés. Nada de vidrios ni de espejos, nada resplandeciente, como sugería Poe:¹ todo debía ser puesto, exclusivamente, al servicio de la imaginación.

En este verdadero paraíso artificial hay espacio, además, para la más erudita colección de vestigios de la cultura. Huysmans dedica capítulos enteros a la literatura



△ Aguafuerte de Forain y Raffaelli para edición de *Croquis parisiens* (París, Vaton, 1880).

△△ Aguafuerte de Forain y Raffaelli para edición de *Croquis parisiens* (París, Vaton, 1880).

▷ Retrato de Joris Karl Huysmans. Extraído de *Pages choisies* J. K. Huysmans; introducción de Lucien Descaves (Dent, Dutton in París, New York, 1913).

▷▷ Des Esseintes, Litografía de Odilon Redon para edición de *À Rebours*, 1888 s/d.

Macarena García Moggia Becaria del Doctorado de la Facultad de Artes de la Universidad de Chile. Magíster en Estudios Comparados en Arte, Literatura y Pensamiento Contemporáneo por la Universidad Pompeu Fabra, Barcelona, España. Ha impartido cursos de Arte y Psicoanálisis en las universidades Andrés Bello, Alberto Hurtado y Católica de Valparaíso. Ha sido becaria del Fondo del Libro (2009) y de Conicyt (2011-2013). Actualmente se desempeña como profesora de Taller de Teoría en la Escuela de Arte de la Universidad Arcis y como investigadora del Instituto de Arte de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso.

Macarena García Moggia Master's degree in *Compared Studies in Art, Literature and Contemporary Thinking at the Pompeu Fabra University, Barcelona, Spain*. She is currently studying a *Doctorate in Philosophy with a minor in Aesthetics and Theory of Art at the University of Chile*. *García Moggia has taken courses of Art and Psychoanalysis at the universities Andrés Bello, Alberto Hurtado and Catholic from Valparaíso*. She has been awarded *Fund of the Book (2009) and Conicyt (2011-2013) scholarships*. She heads the magazine *Itsmo, Literature and Psychoanalysis*. Currently, she works as a professor for the *Workshop of Theory at the School of Art of Arcis University* and as an associate researcher at the *Central Seminary of Research at the Pontifical Catholic University of Valparaíso*.

romana y el *Satiricón*, consciente del vínculo que podía establecerse entre la decadencia del mundo latino y su propia época; a la literatura mística y sus más grandes exponentes, y a la literatura contemporánea: Verlaine y Flaubert, por ejemplo, de cuya novela *Bouvard et Pécuchet* toma posiblemente el estilo acumulativo de estas páginas; pero sobre todo Baudelaire y Mallarmé, autor este último de la famosa y hermética *Prose pour Des Esseintes*, escrita dos años después de publicada la novela en homenaje a la profunda y refinada sensibilidad estética de este conde de la decadencia. Baudelaire, a quien describe como el poeta que sondeó en las llagas causadas por la saciedad y el desprecio de las almas en ruina, “a las que el presente tortura, el pasado repugna y el futuro asusta y desespera” (Huysmans, 1980, p. 177), es nuevamente una pieza clave: Des Esseintes se identifica plenamente con la figura del *dandy*, aquel hombre rico, ocioso e incluso hastiado cuya principal ocupación es organizar la belleza a su alrededor y que hace del culto a sí mismo y a sus ideas una apuesta estoica, transformando en el acto

todo estado natural de las cosas, incluido el tiempo presente, en un mundo puramente artificial con pretensiones de absoluto (Baudelaire, 2001).

Ante un porvenir que se ve envuelto en basura, la salida no puede ser sino un retorno al pasado, una oportunidad para la bizarrería y la delicuescencia en los estilos, para el refinamiento de la lengua y de todos los saberes fuertes que se necesitan en el palacio de un aburrido.

Des Essaintes, en ese sentido, representa menos un síntoma de su época, como es el caso de Monsieur Folantin, que una transfiguración de la misma en la ostentación y el gusto por lo decadente, en la creación paciente y laboriosa de una estética a partir de todo aquello que en el presente se va a pique.

Las tres obras revisadas sondean en los caminos que encuentra el individuo, en la Modernidad, para rehabilitar una clase de experiencia interior que lo proteja de los dolores y frustraciones morales de la *objetividad*

allá afuera, expulsado de una ciudad que se somete, aparentemente complacida, a los imperativos de la nueva ideología del progreso. De esa búsqueda de interioridad, como experiencia ilimitada, perfecta, absoluta, la habitación de Des Esseintes funciona como alegoría: de un pasaje al interior, como contraparte de la decadencia de la ciudad en el exterior; de un intento de traspasar el presente y renacer en los valores de antaño; de una transformación, finalmente, de la experiencia de la temporalidad urbana en una experiencia *sagrada*, conducente a los pies de la cruz².

Habrà que tener presente, no obstante, que la historia de esa habitación es finalmente la historia de un fracaso: como en *La chambre double* de Baudelaire, llega el momento en que el tiempo retorna, amenazante, y el conde se ve forzado a volver a la ciudad que odia porque está enfermo y peligra de muerte. Sucumbe ante el peso de la neurosis del mismo modo en que lo hace la tortuga recamada en oro y piedras preciosas que adquirió para deleitarse al verla deslizarse

sobre la alfombra que decoraba su salón, y, desmoronada ya toda esperanza de encontrar la redención en la soledad, termina clamando al cielo piedad.

En esa línea, postulo que una novela como *À Rebours*, que aparece como la consumación de lo que en obras anteriores venía maceándose, representa una puesta en crisis de un tipo de experiencia muy propiamente decimonónica, que establece una separación radical entre la ciudad y la habitación, esto es, entre la vida interior —conocida, limitada, burguesa— y la realidad exterior, con su caos y dinamismo y su velocidad de percepción más o menos vertiginosa.

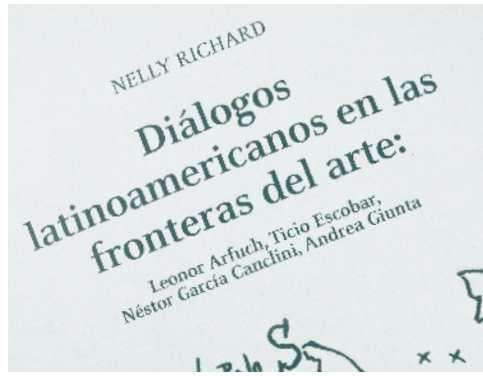
Una justificación estética y revolucionaria de esa crisis podrá encontrarse algunos años más tarde en el proyecto surrealista, que concibió “la realidad interior y la realidad exterior como dos elementos potencialmente convergentes, en proceso de convertirse en uno solo” (Breton, 2013, p. 14).

NOTAS AL PIE

1. Mario Praz reparó en este vínculo en *La filosofía dell'arredamento*: “En esta pieza de Poe, la secreta recámara interna de los sueños del poeta, está ya, *in nuce*, el departamento de Des Esseintes, el exangüe Usher francés que Huysmans nos presenta en *À Rebours*”. Citado en Chiuminatto, P. & Alberdi, B. (2012). *La habitación ideal*. Santiago: Orjikh, p. 67.
2. De acuerdo con Barney d'Aureville, “En *À Rebours*, Huysmans hace una nosografía de una sociedad podrida de materialismo, para conducirnos a los pies de la cruz”. Citado en Brunel, P. (1985). *La légende des fins de siècle*. En Huysmans. París: Éds. de l'Herne, p. 15.

REFERENCIAS

- Baudelaire, C. (2001). *El pintor de la vida moderna* (trad. Alfonso Iommi y Bruno Cuneo). *Pensar y Poetizar*, (1), 49-86.
- Benjamin, W. (2011). *París, Capitale du XIX siècle*. París: Allia.
- Benjamin, W. (2012). *El París de Baudelaire*. Buenos Aires: Eterna Cadencia.
- Breton, A. (2013). *¿Qué es el surrealismo?* Madrid: Casimiro.
- Hersant, Y. (2005). *Mélancolies. De l'antiquité au XX siècle*. París: Robert Laffonts.
- Huysmans, J.-K. (1980). *Contra Natura*. Barcelona: Tusquets.
- Huysmans, J.-K. (2002). *El arte moderno / Algunos*. Madrid: Tecnos/Alianza.
- Huysmans, J.-K. (2010). *Agua grises*. Madrid: Cuatro ediciones.
- Zola, E. (1972). La novela experimental. En *El Naturalismo*. Barcelona: Península.



DIÁLOGOS LATINOAMERICANOS EN LAS FRONTERAS DEL ARTE:

LEONOR ARFUCH, TICIO ESCOBAR, NÉSTOR GARCÍA CANCLINI, ANDREA GIUNTA.

Nelly Richard

Ediciones Universidad Diego Portales

ISBN 978-956-314-104-7

214 págs.

En este libro, Nelly Richard contrapone un debate entre el concepto de frontera con el de latinoamericano, considerando el fondo de la discusión al mundo global. Para esto, la ensayista convoca a la reflexión de cuatro voces expertas del mundo del arte.

La autora expresa que la globalización intercultural se expresa con la mezcla y reciclaje de fragmentos de cultura e identidades que circulan, por las redes simbólicas y comunicativas de la economía-mundo y sus redes mediáticas; y en este sentido, la vigencia de ambos conceptos centrales del texto parecen disminuir, esfumarse o bien, tomar otras apariencias.

Un lúcido aporte hace esta publicación hoy, cuando la dispersión de la creación visual pareciera conformar vastas constelaciones de imágenes que carecen de límites y soportes. Una imperante situación que obliga a plantear más reescrituras de la historia y la teoría del arte.



NI TAN ELEFANTE, NI TAN BLANCO

ARQUITECTURA, URBANISMO

Y POLÍTICA DEL ESTADIO NACIONAL

Valentina Rozas Krause

RIL Editores

ISBN 978-956-01-0064-1

340 págs.

Por distintos frentes del simbólico recinto deportivo de Santiago, esta publicación construye y reconstruye su historia.

El texto nos conduce desde los trascendentales actos, deportivos, sociales y políticos hasta el punto de quiebre más doloroso y emblemático del Estadio Nacional, en su función de campo de prisión, tortura y muerte.

De esta manera, la autora propone un discurso donde la arquitectura dialoga con la historia. Un edificio, como un fragmento de ciudad, es la materia construida que devela razones, ideales, traspiés y futuros colectivos.

Un rico material documental concreta un necesitado e indispensable estudio cultural.



MATERIA ARQUITECTURA # 9

Mario Marchant, director.

Ediciones Universidad San Sebastián

ISBN: 0718-7033

124 págs.

La realización del número 9 de esta revista de arquitectura mantiene la continuidad visual y puntual de altos contenidos, un destacable esfuerzo de publicación en Latinoamérica. Además, conserva la frescura de que, en cada nuevo número, un editor invitado construye un pequeño microcosmos de ideas.

En esta ocasión, bajo Alejandra Celedón se concentró en las Formas en disputa y reunió un conjunto de reflexiones Greg Lynn, Eeva-Lisa Pelkonen, Thomas Weaver, Daniel Concha, Arturo Revilla, entre otros, aportan al concepto de forma. La composición como una escritura, la vertiginosa traza digital, las geometrías, las tecnologías materiales, la formación, delinean un horizonte de miradas sobre un concepto inherente que pertenece a la modernidad, sin discusión.



¿QUIÉN SE PREOCUPA POR LAS CIUDADES CHILENAS?

Francisco Díaz, Alejandro de Castro (Eds.)

Ediciones ARQ

ISBN 978-1-941332-05-4

222 págs.

Este texto reúne distintas voces reflexionando sobre el pasado, presente y futuro de las ciudades chilenas.

A primera vista, la edición bilingüe se presenta como el resultado de un encuentro entre la Pontificia Universidad Católica y la Universidad de Columbia. "Proyectos urbanos", "Espacio público" y "Arquitectura" son los tres capítulos que conforman las perspectivas de un discurso variado sobre un mismo foco. Saskia Sassen, Stan Allen, Iñaki Ábalos, Mark Wigley (entre los foráneos) disputan ideas con académicos locales en distintos formatos.

Las masivas manifestaciones callejeras o las catástrofes naturales pintan a Chile, un país con un 90 % de población urbana. Esta imagen requiere con suma urgencia tener soluciones urbanas a futuro. Este libro plantea, desde una pregunta abierta, nuevos y más interrogantes que indefectiblemente, parecen orientarnos a una sensata solución: el compromiso colectivo.