

Nº 25

Edición
Año 2013

DUP&P

REVISTA DE DISEÑO URBANO Y PAISAJE



Universidad
Central

Facultad de Ingeniería
y Arquitectura

Escuela de Arquitectura y Paisaje

Centro de Estudios Arquitectónicos, Urbanísticos y del Paisaje - CEAUP

<http://dup.ucentral.cl>

EDITORIAL N°25

Editorial. El Proyecto Urbano en la Docencia
Alfonso Raposo M.

PRESENTACION DU&P N° 25. MAYO 2013.

---La práctica del diseño urbano que en el siglo pasado acompañó la acción pública del Estado republicano, en sus afanes de dar curso a expresiones modernizadoras del desarrollo urbano se encuentra hoy de regreso, pero para atender otros requerimientos. Su hibernación a partir de la década de los setenta, impuesta tras el aplastante triunfo militar de la revolución neoliberal ocurrida en nuestro país, llega a su fin hacia fines de siglo. Es ahora el Estado subsidiario dirigido por el gran empresariado quien se vale hoy del diseño urbano para crear el espacio requerido por las fuerzas de la economía globalizada y sus espectáculos del consumo.

---La ciudad neoliberal contemporánea, en el marco de sus estrategias de polarización y concentración de la riqueza, está experimentando intensos procesos de producción del espacio edilicio urbano, dominada ahora por el ímpetu oligopólico de los grandes consorcios empresariales. Ello se expresa en la creciente magnitud de la escala de los emprendimientos arquitectónico-urbanísticos con que se conforman las nuevas centralidades y expansiones del capitalismo globalizado en el espacio metropolitano: centros comerciales (malls, supermercados, home y streep centers), ciudades empresariales, centros de negocios, organizaciones financieras, de seguros y crediticias, complejos hospitalarios y clínicos, complejos deportivos y recreacionales, complejos hoteleros internacionales, parques, grandes conjuntos habitacionales, complejos cívicos y culturales comunales, campus universitarios, institutos profesionales y grandes colegios privados, etc.

---Su despliegue ha recurrido a la remodelación de las antiguas centralidades heredadas y zonas de edificación deterioradas al interior de la ciudad, en tanto se agotan las disponibilidades de fragmentos intersticiales de suelo urbano. Paralelamente se han ido creando nuevas centralidades asociadas a las expansiones de las periferias receptoras de los grandes proyectos inmobiliarios, en tanto los mega-proyectos residenciales se dispersan insuladamente hacia apartados exurbios. El conjunto de estas prácticas ha requerido el desarrollo de modalidades de intervención urbana que implican la utilización de procedimientos de gestión y planeamiento así como el desarrollo de concepciones de planes maestros y de diseño urbano que resuelvan la complejidad de las polisémicas articulaciones entre la diversidad del espacio público y espacio privado y las preexistencias que conforman las áreas a intervenir. Por su parte, en las vastas extensiones territoriales del espacio metropolitano habitadas por los grandes "consumariados" populares, la precariedad y hacinamiento del "existezminimum" parece irredimible. El espacio público y su interface con el espacio privado rara vez logra configurarse.

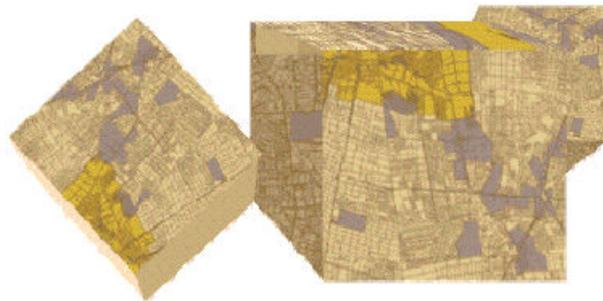
---Así, el olvidado concepto de "proyecto urbano" de la modernidad se encuentra de nuevo convocado para desempeños que si bien ya no se originan a partir de una racionalidad estructurante de la ciudad como conjunto, son requeridos para asegurar la coherencia del accionar, de la imagen y del paisaje del fragmento urbano así como su inserción en el mutante collage de la ciudad.

---Considerando este contexto, hemos convocado en este N° algunas señas de lo que se predica y práctica, al interior de las escuelas de arquitectura, en materia de proyecto de diseño urbano. Se ha seleccionado dos textos que consideramos reveladores de los aprendizajes estudiantiles en los Talleres de Arquitectura, cuando el requerimiento docente supera el nivel S (small) o M (medium) y alcanza, usando la escala de Rem Koolhaas, el nivel L, XL, o XXL. En estos casos ingresamos a la consideración analítica de una pieza o fragmento territorial de la ciudad, en que la "propositividad" que se pide constituir requiere organizarse como un Proyecto Urbano, a partir del desarrollo de la idea de un "master plan".

En el marco de lo que en el índice hemos denominado APRENDIZAJES, hemos incluido dos aportes. En el primero, el Profesor de Taller VIII de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Central, Arquitecto Felipe Sotta, nos presenta, con visión crítico-retrospectiva lo que fue su proyecto de Título, posiblemente uno de los primeros en que se propone, sin atenuantes, una tarea de escala XL. En el segundo aporte, el Profesor del Taller de V año de la Escuela de Arquitectura de la UTEM, Arquitecto Igor Rosenmann presenta el marco teórico conceptual con que sus estudiantes asumen las tareas de diseño urbano y los aprendizajes que realizan incursionando arquitectónicamente en la escala del gran fragmento territorial de la ciudad.

En el marco de lo que denominamos PRÁCTICAS del Diseño Urbano, hemos seleccionado tres textos que abordan aspectos centrales del quehacer en este campo. En el primer texto, el Arquitecto Francisco Azagra presenta un rápido y efectivo panorama de concepciones, proyectos y realizaciones contemporáneas que marcan las tendencias actuales en materia de diseño urbano. En el segundo texto, la Profesora e Investigadora de la Universidad del Zulia, adscrita al Departamento de Teoría y Práctica del Diseño, arquitecto Lourdes Peñaranda, pone de relieve el universo de conjugación de factores que se ponen en acción al abordar la concepción de la arquitectura del paisaje y de su rol estructural en la configuración de la ciudad. Finalmente el Docente de Taller VI de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Central, Arquitecto Leonardo Cortés, a partir de la experiencia de investigación desarrollada para el estudio de grandes proyectos urbanos, destaca la naturaleza social y política de la propositividad proyectual del diseño urbano y analiza la relación del proceso de proyecto con los intereses de las comunidades residentes, focalizando la atención en el conjunto de oportunidades que estas relaciones pueden brindar cuando se establecen dentro en un marco de reconocimiento, diálogo y participación.

UNIVERSIDAD CENTRAL
FACULTAD DE ARQUITECTURA, URBANISMO Y PAISAJE
CENTRO DE ESTUDIOS ARQUITECTÓNICOS, URBANÍSTICOS Y DEL PAISAJE



DU&P

DISEÑO URBANO Y PAISAJE

Felipe Sotta Benapres

**Guggenheim para Latinoamérica.
Ciudad de Santiago, Chile. “Trece años después”**

Revista Electrónica DU&P. Diseño Urbano y Paisaje Volumen X N°25

Centro de Estudios Arquitectónicos, Urbanísticos y del Paisaje.

Universidad Central de Chile

Santiago, Chile. Mayo 2013

**Guggenheim para Latinoamérica.
Ciudad de Santiago, Chile. “Trece años después”**
FELIPE SOTTA BENAPRÉS

RESUMEN

Revisión del proyecto de título del autor, a través de una mirada retrospectiva. Se explica la contextualización, realizada a través de la tematización de los principales ejes que circunscriben el ámbito de la obra. La estrategia de intervención implica hundir el edificio sin tensionar su relación con el Parque Bustamante donde se emplaza. Se relatan las posturas ante las diferentes partidas del proyecto, las que comparecen ante el autor luego de 13 años de pasada la realización de la propuesta. A la luz de las actuales discusiones respecto a la ciudad, desde la arquitectura y el urbanismo, los postulados del proyecto cobran relevancia. Se validan las ideas de ejes temáticos, se discute la normativa para fomentar la construcción de espacios subterráneos y se contempla el uso intensivo de cubiertas vegetales.

Palabras claves: Diseño urbano, Arquitectura, Museos, Memoria de proyecto.

ABSTRACT

Revised degree examination of the author, through a retrospective. It explains the contextualization conducted through theming the main axis circumscribe the scope of the project. The intervention strategy involves sinking the building without stressing the relationship with Bustamante Park where stands the building. Author's positions are related to the various items of the project, those who appear before the author after 13 years after the implementation of the proposal. According to current discussions regarding the city, from architecture and urbanism, project postulates become relevant. Theming axis are validated, discussed the rules to encourage the construction of underground spaces and provides for intensive green roofs.

Key Words: Urban Design, Architecture, Museums, degree examination.

INTRODUCCIÓN

“Agua del recuerdo voy a navegar”. Me he propuesto constituir una mirada retrospectiva de mi proyecto de título: traer a la memoria un largo proceso de concepción arquitectónico-urbanística cuya propuesta proyectual fue presentada hace ya trece años en la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Paisaje de la Universidad Central. Ha sido un ejercicio revelador. Se hace patente el dominio del impulso por sobre la reflexión, el despliegue de la demasía del propósito, sin los frenos que hubiese impuesto la cautela. No creo que hubiese podido explorar el trato con las escalas en el espacio XXL de otro modo. Ha sido bueno, no obstante, volver a recorrer los imaginarios y utopías espaciales en que por entonces me internaba con disolución.

MUSEO GUGGENHEIM PARA LATINOAMÉRICA

El proyecto se desarrolla el año 2000 enmarcado en la visita a México, Chile, Argentina y Brasil que realiza Thomas Krens director de la Fundación Guggenheim el año 1999, para dar comienzo al proceso de selección del país para ubicar la construcción del museo Guggenheim para Latinoamérica el sexto de su tipo en el mundo. México se adjudica la propuesta y la ubicación final será la ciudad de Guadalajara específicamente en el parque mirador Independencia, la Barranca de Huentitán, en la Zona Metropolitana de Guadalajara.¹ En junio de 2005 se anunció que TEN Arquitectos, el despacho de Enrique Norton (Ciudad de México, 1954), ganó el concurso para construir el prestigioso Museo. Entre los que se presentaron a propuesta están el multi premiado arquitecto francés Jean Nouvel y la firma estadounidense compuesta por Hani Reashid y Anne Couture. Un jurado conformado por Frank Gehry, arquitecto y autor del Museo Guggenheim de Bilbao, España; Thomas Krens, director de la Fundación Solomon R. Guggenheim, y Peter Noever, director de Museos für Angewandte Kunst de Viena, entre otros. Se prevé que su construcción tendrá un costo de 285 millones de dólares, el más caro entre los Guggenheim ya existentes, y será inaugurado en 2011. Oficialmente, el 26 de octubre de 2009, el nuevo director de Estrategia Global de la Fundación Solomon R. Guggenheim de Nueva York, Juan Ignacio Vidarte, informó que esa organización ha cancelado por completo el proyecto en Guadalajara, dejando el proyecto nuevamente abierto a una nueva locación.

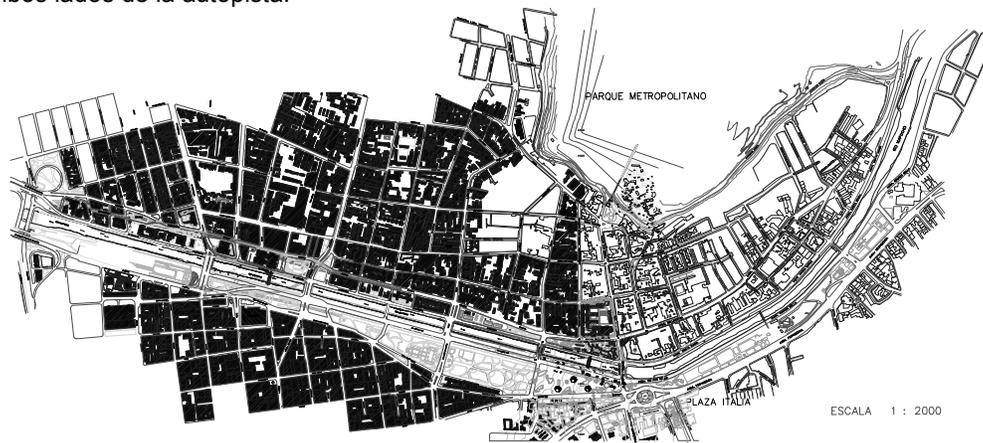


¹ <http://www.plataformaarquitectura.cl/2006/04/19/museo-guggenheim-para-quadalajara-mexico/>

Contexto urbano

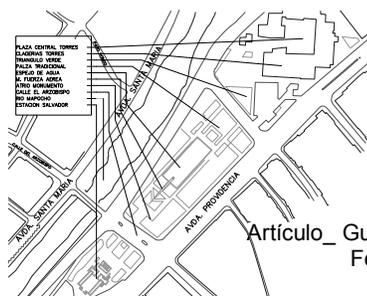
El Plan Maestro del momento plantea articular el Centro de Santiago con su entorno, superando las barreras existentes en los ejes Alameda Bernardo O' Higgins, la Norte-Sur y el Río Mapocho integrando las áreas adyacentes hacia; el sur, el poniente y el norte de la ciudad respectivamente. Estos ejes definen un triángulo que consolida el centro la ciudad determinando el área del casco urbano. La estrategia para lograr este objetivo es la tematización de los tres ejes estructurantes existentes, definiendo a la Alameda / Providencia como eje cívico, la Norte-Sur como eje judicial y Mapocho como eje Cultural. El eje Cívico, lo define la presencia de la Moneda, la incorporación de Bulnes, y la remodelación del edificio Diego Portales hoy Gabriela Mistral, el concurso de ideas para la Revitalización del barrio cívico convocado en 1995 es una muestra de las inquietudes del momento con el tema.

El eje Judicial, en donde se organizan los juzgados, es formalizado por medio del cierre del cielo de la autopista por losas que suturan la ciudad tejiendo con espacio público la unión de ambos lados de la autopista.

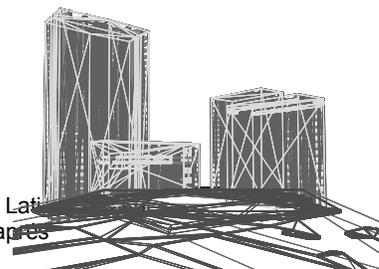


Y el eje Cultural, que junto a la compañía de los parques, Forestal y Balmaceda cierra el triángulo Urbano, en él se presentan dos edificios notables que marcan puntualmente zonas culturales, el primero la Estación Mapocho que constituye un hito por ser un centro cultural de grandes dimensiones y de gran relevancia urbana, y el segundo, el Museo de Bellas Artes que con su edificio neoclásico en medio del parque atrae a un gran número de personas con exposiciones y actividades en su entorno. Siguiendo el recorrido hacia el oriente por parque Balmaceda la actividad cesa cruzando plaza Italia, a pesar de la presencia de programas como el Museo de Tajamares y el café literario, estos últimos no alcanzan a tener el peso programático suficiente para mantener el flujo peatonal y el uso que presenta el Parque forestal hacia el oriente.

La determinación de la ubicación del "Museo Guggenheim para Latinoamérica" entre puente del arzobispo y torres de tajamar por el costado sur del río, refuerza el eje cultural como estrategia Urbana desde parque los Reyes hasta Providencia consolidando un nuevo punto de interés en la prolongación del vértice del triángulo urbano conformado por los tres ejes descritos.

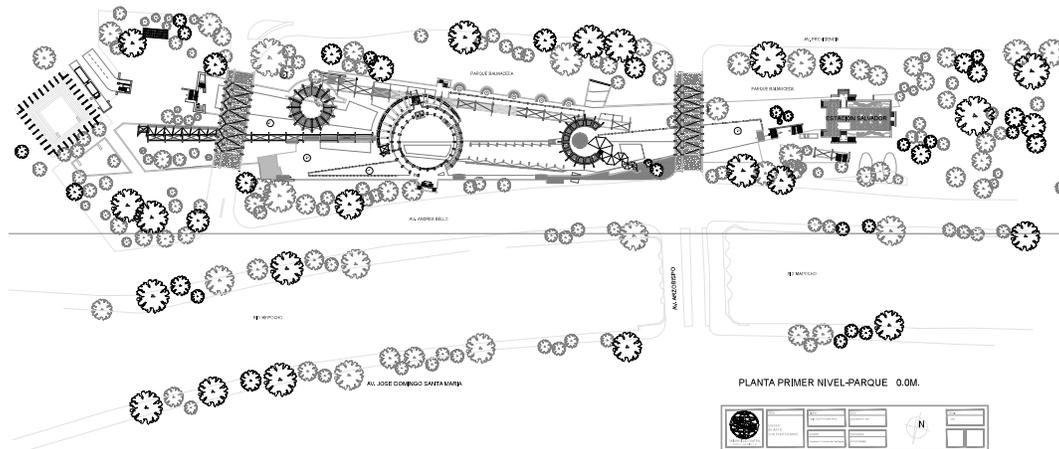


Artículo_ Guggenheim para Lat
Felipe Sotta Benavides



Estrategias de intervención.

La locación seleccionada presenta dos atributos concretos; la verticalidad de torres de tajamar y la transversalidad del espacio compuesto por la distancia entre las fachadas de providencia hacia el sur y las de Santa María hacia el norte al otro lado del río, estos son características predominantes de esta pieza Urbana y que la formalización del proyecto mantienen y potencian. La propuesta toma la estrategia de confinar el edificio al subsuelo, permitiendo la permanencia de la transversalidad del espacio urbano descrito, por otro lado, de la ausencia de protagonismo del partido general emerge sobre el terreno un solo volumen que indica la presencia del museo en el remate de Parque Balmaceda permitiendo la persistencia de la existente verticalidad de las torres de tajamar. El rescate de los atributos del lugar da origen entonces a la morfología del proyecto.



El partido general de la propuesta responde a dos requerimientos que impone el parque, el libre recorrido y permanencia condiciones del espacio público y el atributo de área verde y arborización propio del parque Balmaceda. Hundir el edificio multiplica en diferentes niveles la superficie de parque, permitiendo el traspaso de todo el proyecto de forma pública desde la estación del metro hasta las torres de tajamar. Este recorrido contempla lugares de exposición al aire libre en toda la superficie, además del traspaso del volumen principal que funciona como hall del proyecto dejando el acceso a este espacio como parte del recorrido del parque, lo anterior establece una fuerte relación del proyecto con el contexto urbano potenciándolo lo atributos preexistentes. Tanto la calle Eleodoro Yanes antes del puente arzobispo como la Rafael Cañas en los tramos que se encuentran con la superficie del proyecto son traspasadas por debajo para entregar continuidad peatonal en toda la intervención.

Exposición de la obra de arte. Acceso a la caja de expositora.

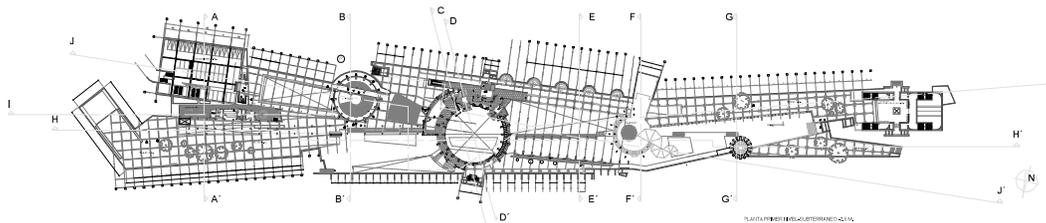
La arquitectura del edificio toma tres conceptos relevantes que han acompañado al museo en su recorrido evolutivo; la liberación de los objetos de arte de su contenedor, el ritual de acceso para la invitación a la contemplación y las condiciones espaciales de la exposición de la obra de arte. El edificio ha conjugado estos conceptos bajo sus propias perspectivas para crear su propio significado en el tiempo.

El primero es la abertura y liberación de los objetos de arte de su contenedor, deja la relación espacial arquitectónica que representa el lugar de exposición y reparte las obras de arte en la ciudad, en; exposiciones públicas, museos al aire libre y esculturas en los espacios urbanos, la obra de arte en si misma toma otro carácter, los objetos antes albergados en el museo se han liberado y ahora caracterizan e interactúan con el paisaje urbano. El edificio propone una perforación en el subsuelo construyendo un vacío, los distintos niveles abiertos y subterráneos propuestos, construyen infinidad de espacios de exposición como parte del programa que se

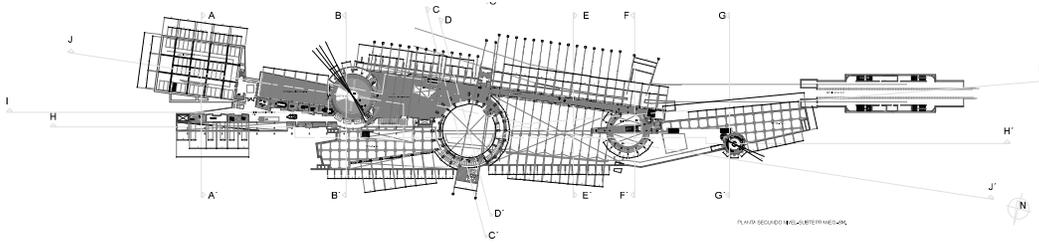
asoma al exterior, conformando el museo al aire libre integrado al paisaje del remate del parque Balmaceda.

El segundo punto a rescatar es la importancia del acceso, el ritual del ingreso que contiene la rememoración del significado inicial, de caja que va develando un saber secreto, el recuerdo de lo sagrado. El ingreso al artefacto arquitectónico, debe ayudar al visitante adquirir la actitud de contemplación pertinente para el encuentro con la obra de arte. Preámbulo que carecen las obras del exterior, donde la llegada del espectador trae la velocidad impuesta por la ciudad, y la vista pasajera es el precio que debe pagar la obra de arte por su liberación. "Los museos son el manifiesto de que la arquitectura es siempre la primera condición para la comprensión a la obra que alberga". El acceso abovedado que singulariza al edificio desde una vista a nivel de terreno, presenta una escala monumental característica de los templos, ya que por sus dimensiones y magnitud reducen al receptor invitándolo al recogimiento a lo largo del recorrido de acceso.

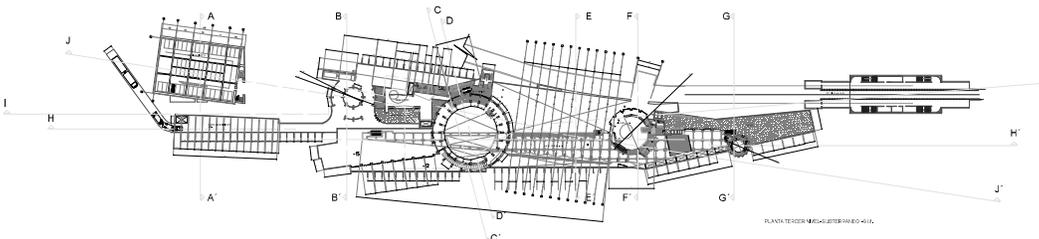
El tercer tema a tratar, es la relación obra de arte lugar de exposición. El proyecto contempla tres formas de exposición. La primera ya descrita, con la liberación de la obra en el exterior, esta forma está planteada entorno a todo el edificio en su exterior, fachadas interiores del vacío y grandes espacios de estancia limitados por muros contenedores a cielo libre. La segunda forma que recuerda los estáticos contenedores de principios de siglo XIX, donde el exceso en el diseño del contenedor protege con su redundante ornamentación al objeto expuesto. Esta forma de exponer no es llevada a tal extremo de conjugarse con la obra, pero si hace presente el espacio donde la obra debe lucir sus atributos sin poder desligarse del contexto. En el proyecto esto se ve claramente en la cúpula principal, donde el suelo y las plataformas que cruzan su espacio interior funcionan como telón de exposición, donde la magnificencia y alta resolución formal del espacio lo hacen inimitable. La tercera es la interpretación de la obra de arte como un objeto autónomo dentro del museo, desligado de su contexto, flotando en el vacío y presentado con una luz total y cegadora. Esta idea del museo blanco, neutro y transparente, se puede lograr a voluntad en casi todas las salas del edificio, ya que después de la cúpula central, las salas que la suceden, mantienen formas relativamente regulares y menos ensimismadas, además de mantener un cierre que les permite independencia de luz, temperatura y sonido. A esto se les suma la idea de planta libre para desatar en mayor medida de los espacios impuestos por la arquitectura a cada obra según sus requerimientos.



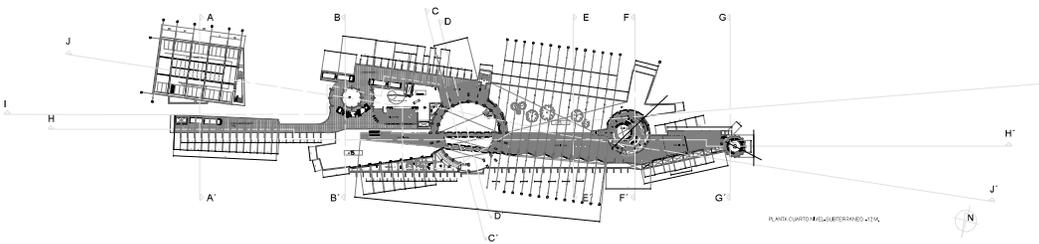
El edificio se estructura a partir de cuatro cilindros de diferentes jerarquías, que se diferencian en programa diámetro y volumetría. En una lectura de izquierda a derecha los programas son; Anfiteatro, acceso/sala de exposición, Plaza Dura/Biblioteca y aula de clases. Las circulaciones se ordenan a partir de la ubicación de estos volúmenes; circundándolos, estableciendo tenciones y en algunos caos traspasándolos, de este modo y bajo criterios funcionales se organizan las permanencias y circulaciones exteriores e interiores del edificio. La planta -1 muestra el nivel de acceso del proyecto recepción y terrazas exteriores que se hacen parte del parque. La ultima superficie del lado izquierdo es la conexión con Torres de Tajamar por medio del nivel más bajo de anfiteatro existente proyectado por Duhart.



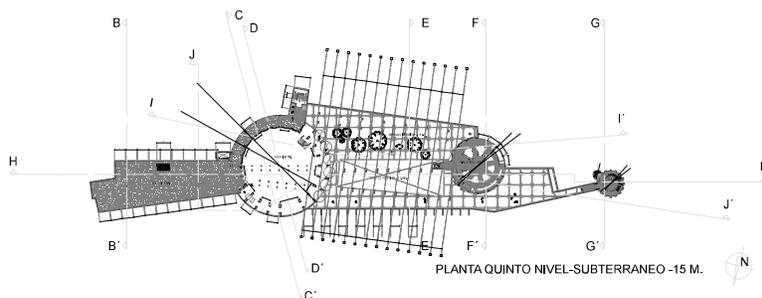
Estacionamientos subterráneos con acceso desde Providencia definen el acceso vehicular en el costado oriente del proyecto, la conexión directa con la estación de metro Salvador definen el acceso peatonal en el costado poniente. La llegada desde el parque al edificio es definido por una serie de accesos formalizados en escaleras, estos establecen una serie de alternativas de ingreso al lugar generando la relación con el contexto inmediato en todo el largo de la propuesta.



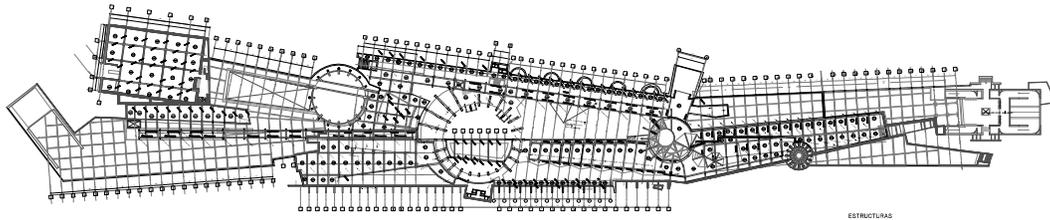
Aledaño a los estacionamientos se establece un área de restauración y recepción de obras de arte, las que contemplan el acceso de camiones al edificio y las circulaciones necesarias para dar cabida a las faenas de descarga y desmonte. El taller de restauración tiene vista y control de la circulación de esta zona del edificio ya que se ubica en el paso obligado de salida e ingreso de este sector. La planta -3, muestra como el proyecto se adapta a las dimensiones del parque y al trazado de la línea del metro.



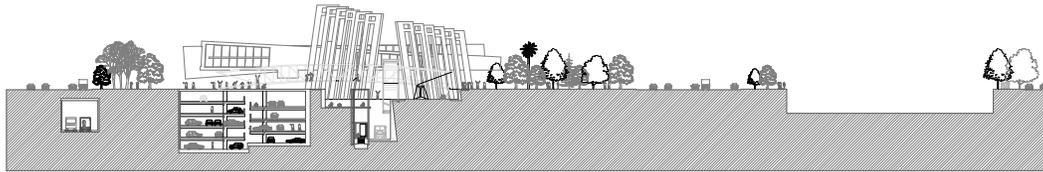
En el nivel -4 se establece un puente entre el cilindro principal de acceso salón de exposición y la biblioteca que permite la conexión oriente poniente en esta planta, además de establecer un techo al espacio abierto del último piso. En este nivel y en el anterior el edificio de estacionamientos se desvincula del resto de la superficie del museo obligando a subir al nivel -1 obligando el paso por boletería e independizando el área de descarga y restauración.



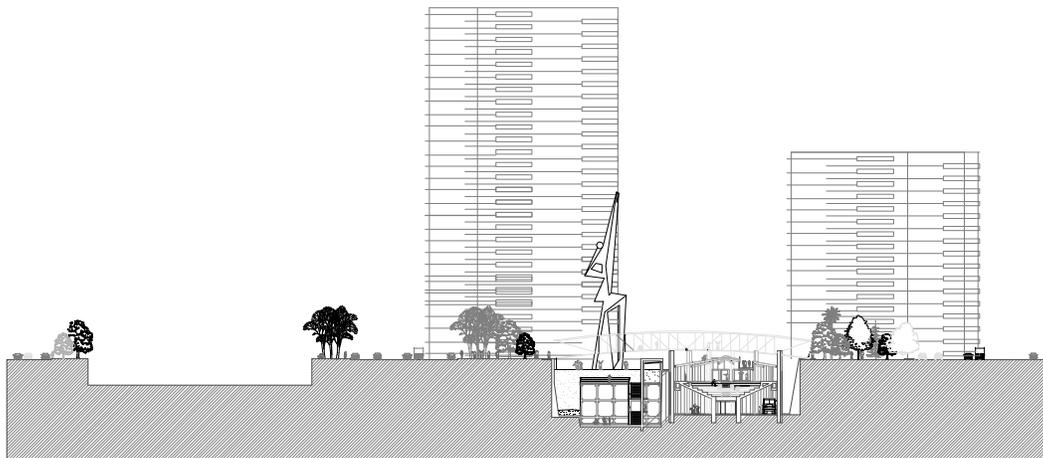
Los cilindros principales en su nivel más bajo conectan entre ellos por medio de un patio interior, este se presenta como la cota más baja del Parque Balmaceda, la abertura del cilindro principal con puertas pivotantes en este nivel, permite incorporar el salón principal al patio interior que se presenta techado por la conexión del nivel anterior.



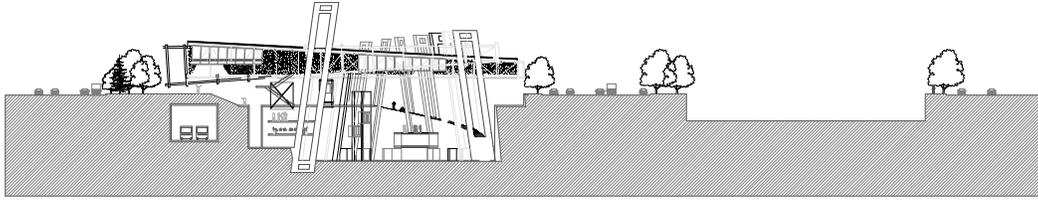
Estructuralmente se definió cada uno de los cilindros y a los estacionamientos como una unidad estructural independiente, en cuanto a las losas conectoras en el eje oriente poniente, se desarrollaron cuatro juntas de dilatación a lo largo del proyecto que permiten separar las cargas y regular la responsabilidad estructural por tramos.



En el corte norte sur A - A desde izquierda a derecha se grafica Av. Providencia, subterráneamente el metro línea 1, a continuación los estacionamientos subterráneos, los ascensores del cilindro principal, el Parque Balmaceda, Av. Andrés Bello, Río Mapocho y finalmente a la derecha Av. Santa María. El corte muestra el montacargas de la zona de restauración y el nivel hasta donde llegan los camiones.

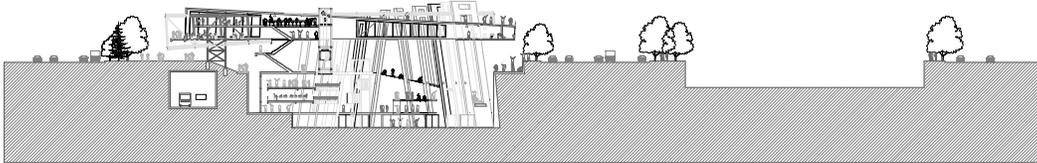


El corte norte sur B - B, muestra el interior del anfiteatro sus graderías y la solución del retorno de los camiones del área de recepción y restauración de obras de arte, a continuación de lo anterior una de las salas de cuádruple altura del recorrido interior, una escultura al aire libre y las torres de Tajamar como telón de fondo.



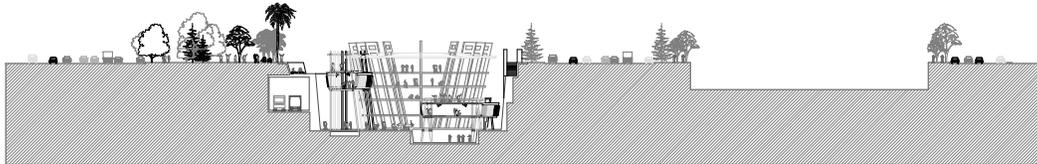
CORTE NORTE SUR C - C'

El corte norte sur c – c, muestra el interior del cilindro principal que es circundado por una escalera ascendente que conecta los cinco niveles de forma contemplativa, el volumen que se asienta sobre este espacio es la cafetería que se presenta con un volumen transversal en altura.



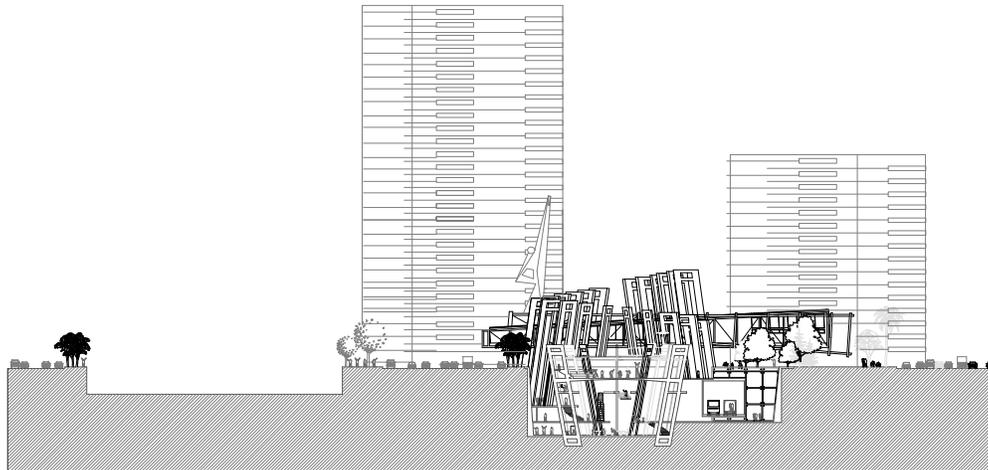
CORTE NORTE SUR D - D'

El corte norte sur d – d, muestra las conexiones verticales entre el cilindro principal y la cafetería las que se comunican por ascensores en todos sus pisos o por escaleras que conectan con los recorridos de exposición.



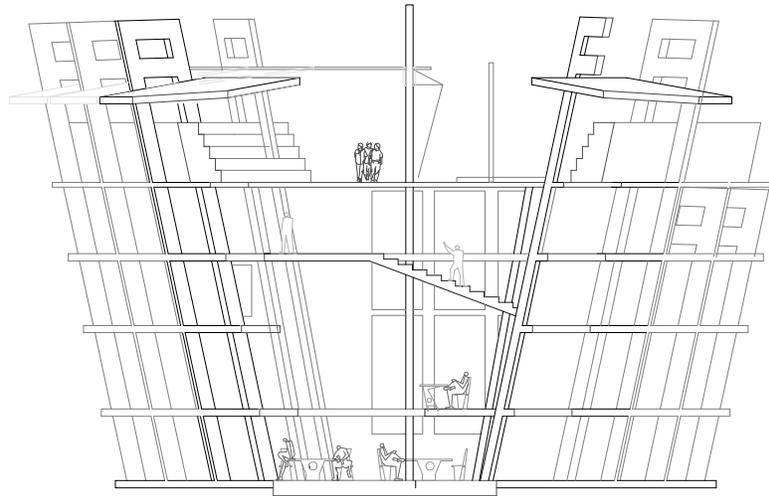
CORTE NORTE SUR E - E'

Desde el cilindro de la biblioteca emerge un vacío que permite tener una conexión visual del paso del tren subterráneo haciendo patente su presencia y cercanía con el emplazamiento en el subsuelo del edificio.

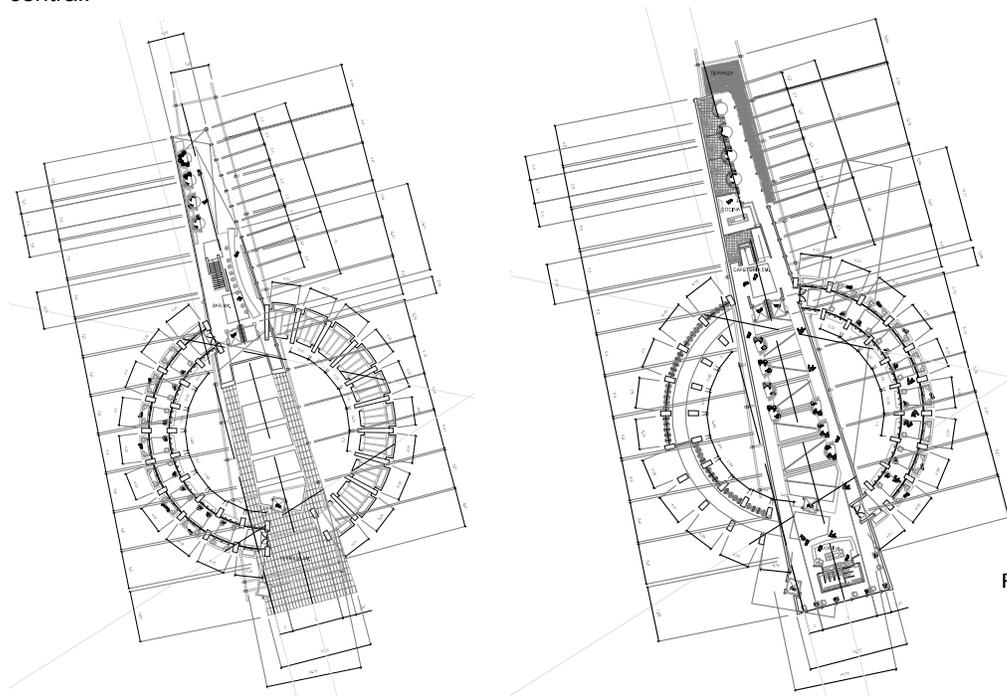


CORTE NORTE SUR F - F'

El corte norte –sur f - f, muestra los dos cilindros principales en elevación, ambos de formas cónicas opuestas. Atrás las torres de tajamar que destacan por la altura respecto a los volúmenes que emergen del edificio.

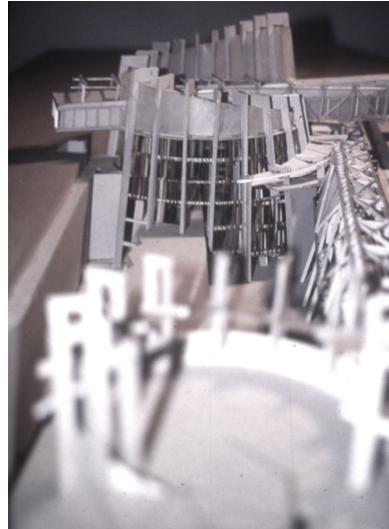
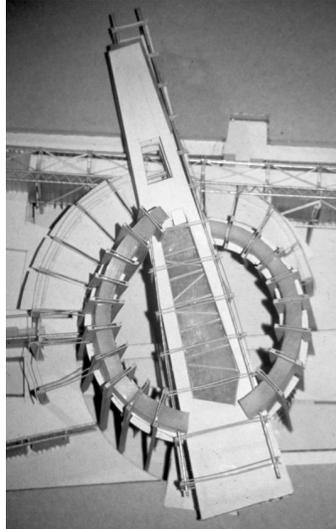


Este corte muestra la biblioteca por el interior, esta contiene un espacio de quintuple altura que es aterrizado por los niveles perimetrales que acogen el programa, los estantes de libros y la sala de computación funcionan como intermediarios con el exterior. En la cubierta del volumen se configura una plaza dura que acoge la actividad lúdica que se da en el atrio del MAC actual en el parque Forestal, esta cuenta con graderías techadas y una explanada central.



Sobre el cilindro principal levita un volumen axial que contiene el restorán/café/bar, la zona más pública del edificio la que sobresale de la cota 00 revelando sobre el parque la presencia del museo, desde aquí se presenta una vista panorámica hacia el parque Balmaceda y al vacío del resto del proyecto. En la planta baja se encuentran las cocinas al extremo norte y atravesando el cilindro por la mitad con zonas de mesas conecta con el lado sur que se angosta apuntando a Providencia. El cilindro remata en una curva ascendente donde el espesor del muro es habitable, este se compone de una circulación central y mesas en ambos lados, al formalizar la cubierta del cilindro con una curva ascendente ambos lados del volumen axial se resuelven en

diferentes niveles, dejando siempre la conectividad o el termino de los recorridos de ambos lados conectados a la circulación vertical. El segundo piso del volumen axial hacia el norte el edificio cuenta con una terraza exterior en toda su superficie que mira hacia el río Mapocho, en el lado sur el techo sube para permitir un segundo piso techado que alberga parte del restorán y el bar.



Trece Años Después.

El 21 de mayo del año 2011 se publicaron los resultados de la “Encuesta de Percepción del Ruido Ambiental, realizada por la Municipalidad de Santiago en toda la comuna, la medición con aparatos especializados indicó la zona aledaña a la Autopista Norte-Sur como el sector más ruidoso de la comuna.”² Con esto se renueva el debate sobre “el proyecto de la creación de una cubierta verde sobre la Autopista Central apoyada por la alcaldía actual”³. Las intervenciones y polémicos concursos del barrio cívico y la consolidación del GAM Centro Gabriela Mistral, el afianzamiento del café literario de providencia y otros proyectos venideros que están en debate, hacen pensar que la consolidación de los ejes cultural, judicial y cívico planteados por el plan maestro se están concretando en el tiempo.

Por otro lado, confinar el programa al subsuelo que adopta el proyecto del museo, en el año 2000 se consideraba descabellado, sin embargo el 22 de abril 2013 publicado en el mercurio aparece que “El Ministerio de Vivienda y Urbanismo inició el estudio para impulsar una normativa que permita fomentar la construcción de espacios privados y públicos en el subterráneo y en los techos de edificios.”⁴ Comenzando una discusión sobre la modificación de los alcances de los planes reguladores para normar estos temas.

Por otro lado el 3 de mayo del 2013 en la segunda se publicó que “*El plan para enfrentar el cambio climático de la ciudad de Santiago en los próximos años según el intendente, contempla 14 medidas. Entre ellas, la exigencia de una cantidad mínima de cobertura vegetal en las nuevas edificaciones, el manejo y la creación de áreas verdes a través de la*

² <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2011/05/21/ruido-en-comuna-de-santiago-reflota-idea-de-techar-carretera-norte-sur/>

³ <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2012/10/31/toha-anuncia-paseo-peatonal-y-apoyo-a-parque-sobre-la-autopista-central/>

⁴ <http://www.construhab.cl/destacados/vivienda-fomentar-azoteas/>

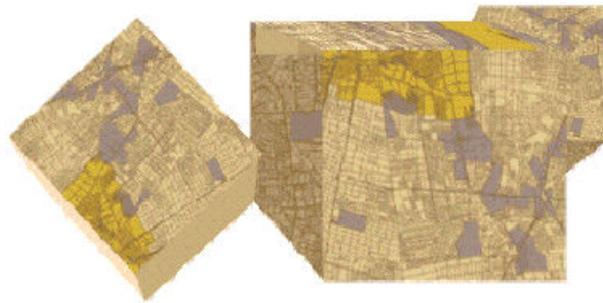
participación ciudadana y la implementación de techos verdes en las nuevas construcciones".⁵ Finalmente el descarte de Guadalajara como locación para el Guggenheim, deja a Latinoamérica nuevamente sin museo, renovando las conversaciones sobre la presencia de esta fundación en la zona.

El proyecto formulado el año 2000 tuvo su acogida en el marco de un ejercicio académico utópico y descabellado, sin embargo con una mirada trece años después, parece encajar en los temas urbanos y arquitectónicos de la ciudad actual.

En el desarrollo de esta propuesta me ha acompañado Jorge Gómez Ramos quien ha sido tutor de este título y de quien tengo los mejores recuerdos al principio como profesor y después como amigo. Gracias Maestro por la Arquitectura y la Antroposofía.

⁵ <http://www.lasegunda.com/Noticias/Nacional/2013/04/840955/estudio-asegura-que-santiago-sera-mas-arido-por-cambio-climatico-gobierno-anuncia-medidas>

UNIVERSIDAD CENTRAL
FACULTAD DE ARQUITECTURA, URBANISMO Y PAISAJE
CENTRO DE ESTUDIOS ARQUITECTÓNICOS, URBANÍSTICOS Y DEL PAISAJE



DU&P

DISEÑO URBANO Y PAISAJE

Igor Rosenmann

Enseñanza Consciente.
La arquitectura y el urbanismo que surge de la cultura y lo social.¹

Revista Electrónica DU&P. Diseño Urbano y Paisaje Volumen X N°25

Centro de Estudios Arquitectónicos, Urbanísticos y del Paisaje.

Universidad Central de Chile

Santiago, Chile. Mayo 2013

¹ Elaborado por Igor Rosenmann, Arquitecto U. de Chile, Candidato a Magíster (2013) en Desarrollo Urbano U.C. de Chile. Profesor Taller Urbano V año y Taller de Título en Escuela Arquitectura Universidad Tecnológica Metropolitana y docente ad-honorem en la Facultad de Arquitectura de la U. de Chile.

Enseñanza Consciente. La arquitectura y el urbanismo que surge de la cultura y lo social.

IGOR ROSENMAN

RESUMEN

Se realiza una discusión respecto a la producción de la arquitectura y el espacio urbano contemporáneo, dando cuenta de las actuales premisas con que la disciplina se desarrolla. Se discurre desde una proyectualidad basada en lo estético hacia lo ético, reconociendo las dimensiones inclusivas del sujeto y el arquitecto en su cultura, y la creación como acto colectivo.

Finalmente, el autor propone, desde el correlato de la enseñanza, una metodología dirigida a los estudiantes de taller de Diseño Urbano. Se distingue un perfil de arquitecto específico, capaz de gestionar su propio trabajo y con capacidad de vinculación interdisciplinaria. Además, debe ser capaz de trabajar en coordinación con el Estado en las distintas escalas urbanas como son la vivienda, el barrio y la ciudad.

Palabras claves: Diseño urbano, enseñanza, arquitectura, participación.

ABSTRACT

It makes a discussion on the production of architecture and contemporary urban space, realizing the current premises discipline develops. It runs from an aesthetic based projectuality to the ethical, recognizing the subject's and the architect inclusive dimensions in their culture, and creation as a collective act.

Finally, the author suggests, from the correlation of education, a methodology aimed at students Urban Design Workshop. It distinguishes a specific architect profile, able to manage their own work, capable of linking interdisciplinary. Also, must be able to work in coordination with the State in different urban scales such as housing, neighborhood and city.

Key Words: urban design, education, architecture, participation.

INTRODUCCIÓN

Este trabajo pone a la discusión una visión crítica y alternativa de la Arquitectura y el Urbanismo en Latinoamérica e intenta sintetizar una propuesta de trabajo de docencia que se ha desarrollado hace 15 años, tanto en el Taller de diseño de 4° año de la Universidad de Chile que partió dirigiendo el Profesor Jorge Lobos con equipo, como posteriormente en la Universidad Tecnológica Metropolitana con el Taller de 5° año, dirigido por los profesores Juan Honold e Igor Rosenmann, con una visión más urbana. Hoy solo existe el taller en la UTEM ejercido por el profesor Rosenmann con el profesor Pablo Fuentes y equipo. Este taller se genera con un trabajo de equipo sin jerarquía formal. En distintos periodos y universidades, entre 1996 y 2013 han participado como profesores y ayudantes Jorge Lobos, Fernando Dowling, Igor Rosenmann, Rodrigo Toro, Francisca Armstrong, Liliana Martínez y Paula Montero y Pablo Fuentes.

I.- EL MARCO SOPORTANTE

La idea es poner en la discusión una línea de pensamiento crítico con respecto al desarrollo y producción de la arquitectura contemporánea y su correlato en una metodología alternativa de la enseñanza. Para nosotros la arquitectura tiene una complejidad incierta, pocas veces comprendida y explicitada integralmente.

Los recientes avances de la teoría del conocimiento han demostrado que la cognición y la percepción humana *no puede entenderse apropiadamente sin el sentido común, el cual no es sino nuestra historia corporal y social, la inevitable conclusión es que el conocedor y lo conocido, sujeto y objeto, están en una relación de mutua especificación: surgen conjuntamente.* (Varela, Goodman, Dreyfus, 2000). **La arquitectura y el espacio urbano son entonces inevitablemente historia corporal, cultural y social, objeto-sujeto.** Esto ha demostrado algo fundamental para los que trabajamos con el espacio y el hábitat humano: que la percepción, la mentalidad, la cognición y **la experiencia humana está “encarnada”,** inscrita corporalmente, envuelta en el mundo...es decir su historicidad interactúa con el mundo inextricablemente ligada al cuerpo, a la cultura y a lo social de la humanidad. Es decir la mente, la percepción es indivisible del entorno, la experiencia humana está co-implicada históricamente, con el espacio. El espacio humano, **el hábitat, la arquitectura, el espacio urbano es un entreverado, no es objeto separado del cuerpo. Es el cuerpo, es la cultura, es lo social.**

Esta compleja condición entrevada podríamos desagregarla de la siguiente manera:

1.- la arquitectura y el urbanismo es cultural (social). Con este concepto se pretende avanzar en la formulación de un cuerpo teórico que se transforme en una herramienta útil para el diseño de propuestas urbanas y proyectos de arquitectura y motivados en los particulares procesos humanos de cada territorio. Desde este cuerpo teórico, el equipo docente del taller propone una metodología de enseñanza alternativa a las actuales. Esta condición es para nosotros la más fundamental de la arquitectura y el urbanismo reuniendo todas las otras siguientes. Ella identifica y se asocia individual y colectivamente con diferentes sub.-culturas nacionales o internacionales “territorializadas”.² El edificar algo habitable, trae consigo, formas,

²La noción de territorio es entendida aquí como relativa a un espacio vivido, tanto como un sistema percibido en el seno del cual el sujeto se “siente en casa”. El territorio es sinónimo de apropiación, de subjetivación cerrada sobre ella misma. (Félix Guattari, "Cartografías del deseo" de Francisco Zegers Editor, 1989).

estilos, imágenes, valores, que de una manera diversa y heterogénea, son o se transforman allí, como propias de un país, de una región, de una comuna, de un lugar, de su cultura en definitiva. La arquitectura y la ciudad permanecen, son públicas, por tanto socialmente se apropian y nos identifica independientemente de la multiplicidad de gustos individuales.

2.- En la arquitectura y el espacio urbano existe afecto, se instala una memoria social que se reproduce históricamente. La arquitectura y la ciudad portan códigos formales que emergen como un mundo de significados individuales, Imágenes espaciales que identifican y se asocian afectivamente, con diferentes vivencias/imágenes de **la vida habitada**.

3. La arquitectura en la ciudad es objeto-sujeto físicamente Interactuante, siempre forma parte y está relacionada con un sistema físico y morfológico "externo", coexistente, que la determina o la influye y le entrega "lugaridad" positiva o negativamente.

4.- La arquitectura y la ciudad está asociado al poder y al status social, La arquitectura es objeto-sujeto socio-político porque representa e interpreta, jerarquiza o desvaloriza a las distintas clases sociales y sus barrios. Una casa grande, con imagen pretérita de casona patronal de fundo chileno, ubicada en el barrio alto de Santiago por ejemplo, comporta notoriamente muchos significados subyacentes de proyección de poder, de dominio y de identificación de clase. El barrio alto en Santiago, su espacio urbano y su arquitectura, identifica a una clase dominante, con toda su heterogeneidad social, así como se identifican las clases populares con su "población", con su calle. En algunas de ellas, las connotaciones histórico-políticas son tan fuertes (intensas luchas políticas por la vivienda, tomas de terreno, arduas luchas por infraestructura, etc.) que la identificación popular del territorio urbano logra una apropiación ontológica. "**Ser**" de "La Victoria", de "La Pincoya" o de "La Legua", es muy distinto que ser de cualquier otro barrio de los sectores populares de Santiago.

Conjuntamente con todo esto, históricamente el espacio público urbano ha sido tanto un espacio de manifestación y expresión política del pueblo como de coerción y delimitación social de él. El espacio público urbano, en el desarrollo histórico de nuestro sistema social moderno, hoy dominado por el neoliberalismo, ha sido el lugar de expresión "libre" de la cultura pero contradictoriamente también ha sido un espacio de control, regulación, delimitación y segregación sociocultural de la vida.

5.- La arquitectura y la ciudad es objeto-sujeto construido por tanto forma parte de un proceso histórico de producción compleja, en el cual participan capitalistas de la construcción y muchas industrias con una extensa diversidad de insumos y variabilidad de tecnologías. Participan muchos trabajadores, técnicos y obreros de diversa calificación. Es un trabajo colectivo que entrega plus-valor a lo edificado y que en Chile y América Latina se realiza con mucho esfuerzo y explotación de mano de obra, ya que esta producción se hace mayoritariamente en forma artesanal. Este hecho incorpora lo imprevisto con mucha preponderancia. Es la cualidad de un proceso, que puede continuar, es un producto que se puede ejecutar, cambiar y transformar durante la vida. Comporta por tanto ese significado histórico, de lo construido en permanente cambio.

6.- La arquitectura es mercancía y así lo es también el suelo urbano. Por un lado, la arquitectura tiene valor de uso y valor de cambio, contiene plusvalía y se transa en el mercado como mercancía localizada en un lugar. Esto genera necesariamente un acceso desigual a él, de acuerdo a la estratificación social, en cuanto a dimensión, calidad constructiva, grado de sofisticación y localización urbana y calidad ambiental.

7.- El espacio es medio de producción, es decir, la ciudad en sí misma, con toda su arquitectura, sus calles, avenidas y autopistas, es un inmenso espacio que soporta y coadyuva todo tipo de intercambios. Se producen, se distribuyen, circulan y se mercadean millones de cosas, componentes y procedimientos macro y micro-sociales, técnicos-científicos, mass-mediáticos, etc. Esto que forma parte de un capitalismo mundial integrado, simultaneo, globalizado en el espacio urbano local.

II.- CAMBIOS EN LOS PROCESOS DE PRODUCCIÓN DEL PROYECTO

Estos conceptos derivan en un cuestionamiento de las formas de producción del proyecto, por la necesidad de obtener una arquitectura más cercana a un proceso de representación social que a la representación de una postura ideológica del objeto diseñado. En otras palabras debe estar más cercana a un proceso vital que intelectual, a un proceso que incluya lo ético más que a lo puramente estético.

Este cambio debería producirse en varias dimensiones:

1.- Sistema inclusivo del sujeto y el arquitecto como sujeto cultural.

Deberíamos modificar la forma de enfrentar el proyecto. El arquitecto debería transformarse más en articulador social o activista cultural, que en un mero creador de formas, que por alguna misteriosa y mágica razón, supuestamente, resuelven los problemas sociales. Cuestión que en los resultados de la arquitectura del siglo XX, queda demostrado que no necesariamente es así. Es más, en muchas ocasiones la arquitectura es productora de conflictos sociales más que de soluciones, esto ocurre especialmente en los países con menor desarrollo económico y donde el margen para esta tradicional forma de actuar del arquitecto, como creador y artista, es mucho menor y también menos necesaria. Debemos darnos cuenta que el accionar del arquitecto en la creación y construcción de la arquitectura y el espacio urbano en general es solo una parte de todo un proceso entreverado de redes de significados y acciones históricas, que definitivamente no las determina el arquitecto. No podemos seguir dogmatizando la arquitectura como una práctica de un "saber poder" en términos de Foucault, es decir como un accionar de exclusividad y desde el experto, sin integrar en todo el proceso la "experiencia vivida" tanto del sujeto-habitante como del sujeto-creador. Es imperioso heterogeneizar cualquier acto de arquitectura y su espacio público, pluralizarla y "multiplicarla".³

Lo que en principio pretendemos enfatizar, es la necesidad de una nueva forma de "hacer", en la práctica del arquitecto. Esto, desde su concepción inicial, con la participación activa del habitante y su historicidad espacial encarnada, pasando por las formas de expresión gráfica del proyecto, las determinaciones del entorno, de la memoria individual y colectiva, la historia del lugar, formas y espacios re-apropiados o re-territorializados, tecnologías alternativas junto a la alta tecnología, participación de los trabajadores de la construcción, hasta las transformaciones que hará el habitante de los espacios ya edificados.

Básicamente deberíamos intentar una mayor participación de los diversos sujetos en la acción proyectual con sistemas de análisis ya probados en su eficacia como las técnicas etnográficas y proyectos posibilistas⁴ más que de proyectos conclusos. Es necesario modificar el proceso de producción del proyecto incluyendo otras variables que posibiliten una más adecuada relación entre el producto final de la arquitectura con sus ocupantes. Esto quiere decir sistemas de creación abiertos, que sean capaces de responder y ser flexibles a los diversos problemas sociales. El arquitecto entonces, debe ser más bien un guía principal, consciente, lucido y sensible, de un amplio y participativo proceso de crear el habitar. Debemos buscar y crear nuevas metodologías de trabajo en las cuales podamos integrar real y conscientemente en todas las instancias del proceso al sujeto-habitante y sus significados, a otras disciplinas Inter-actuales tales como la Antropología, Psicología del ambiente, la sociología y otras. Con esto enriquecemos la arquitectura y el urbanismo y nos acercamos más a la realidad vivida y su historicidad permanente. Con esto el resultado formal se hace menos preciso, al considerar que la arquitectura y el urbanismo no sólo es un problema de forma física, sino también de forma social.

³ Viene del concepto de "multiplicidad" de Felix Guattari y Gilles Deleuze, significado más amplio que "diversidad". Algo que "deja de tener relación alguna con el Uno como sujeto o objeto, como realidad natural o espiritual, como imagen y mundo." Ver RIZOMA, Introducción op. cit.

⁴ AMPHOUX, Pascal. *Convocatoria European VI*, Editorial European, Comunidad Europea, Suiza, 2001.

2.- La creación como acto colectivo

A modo de ejemplo, el azar o la imperfección, son cuestiones que el arquitecto sólo valora en términos estéticos, pero difícilmente en su dimensión social, donde realmente se necesita la flexibilidad del sistema de creación.

Un sistema abierto hace que el autor, arquitecto o urbanista, en cierto modo no controle todo el proceso. Esto produce mucho temor en el creador, pues el mismo se auto confiere ciertas capacidades superiores de comprensión de la realidad que no son posibles de compartir con los ciudadanos comunes. Esta actitud enseñada en las escuelas de arquitectura, muchas obedece más al mantenimiento del status social del arquitecto, que a una búsqueda de contribuir en la solución de los problemas sociales. Este temor tiene que ver también, con la autoimpuesta necesidad de hacer un objeto de arte. Obviamente el control del objeto tiende a buscar una perfección inexistente. Se supone que al abrir el sistema se tendrán menos posibilidades de llegar a esa utópica perfección, por lo tanto el arquitecto vuelve endémicamente a su rutina privada y hermética de creación.

Con este cambio propuesto e posible considerar la imperfección como parte del sistema de creación y la inclusión de los sujetos como parte del azar que la mayoría de las obras tienen en sí misma.

¿Por qué hablar de un cambio en el método de producción del proyecto?. Esencialmente porque al incluir más radicalmente al sujeto o sujetos (colectivos) estamos incluyendo los procesos culturales de los cuales ellos son portadores y únicos depositarios. La cultura son los sujetos en movimiento y en la medida que podamos sumergirnos en ellos, estaremos tocando las fibras más íntimas de la cultura.

En estos sujetos también incluimos al arquitecto como expresión del proceso cultural y por lo tanto en la medida que más abramos el proyecto y más profesionales participen de él, evitaremos el autoritarismo despótico de la creación hermética y endógena del arquitecto.

3.- Un acercamiento a la sociología.

Actualmente nos encontramos con una arquitectura y un urbanismo que ha tenido un enorme desarrollo de las soluciones y variantes formales. Los algoritmos, teoría de fractales, teoría del caos, procesos matemáticos, y todo el apoyo de las nuevas tecnologías informáticas, dan cuenta de un gran desarrollo en el campo de las soluciones arquitectónicas y de planificación.

Nuestro problema es que no hemos tenido la misma capacidad para desarrollar la posibilidad de enunciar y enfrentar desde la disciplina los problemas sociales, no hemos creado o sabido utilizar sistemas para su análisis y descubrimiento. Por lo tanto nos encontramos con una disciplina absolutamente coja. Tiene un soporte muy desarrollado, el de las soluciones arquitectónicas, ligado al arte y la estética, y otro soporte minusválido ligado al enunciado de los problemas y la comprensión de los fenómenos sociales.

Aparece evidente la necesidad de poner a la altura ambos procesos y buscar una proximidad al mundo de la sociología o antropología, donde si han desarrollado sistemas de comprensión de la realidad. En otras palabras desarrollar los enunciados de problemas al mismo nivel que el desarrollo que han tenido las soluciones. En este caso cabe la posibilidad que la arquitectura ponga tanta atención a como producir el proyecto que al resultado final, el objeto.

Esto puede servir enormemente a la arquitectura, pues saca el problema de la mera forma, para llevarla al plano de las significaciones, de la cual obviamente la forma es el producto final, pero nos libera a los arquitectos de la reproducción formal como sinónimo de cultura.

III.- EL CORRELATO EN LA ENSEÑANZA

Todo esto implica por tanto, un cambio en los sistemas de enseñanza de la arquitectura y el urbanismo. Nos sirve de muy poco la enseñanza tradicional y academicista del arquitecto como diseñador de edificios y ligado exclusivamente al arte o planificador urbano tecnócrata y normativo. Debemos abrir el espectro a otras dinámicas de comprensión de lo arquitectónico y lo urbano, a otras lógicas de construcción de las ciudades, donde el arquitecto sea tanto un activista cultural y político, como un artista.

La enseñanza de la arquitectura no puede seguir desarrollándose en base a “temas”, a solucionar académicamente “objetos” emplazados a priori, sin vida, sin historia, sin sociedad, sin cuerpos. En los talleres universitarios de tercer año hacia arriba, más bien debemos pensar, investigar, descubrir problemas del sentido común, en el espacio habitado y por habitar, público y privado. Pensar la gestión de los procesos y posteriormente diseñar proyectos de arquitectura y propuestas urbanas que se transformen en hipótesis o propuestas posibles de comprobar en la realidad cultural y social. En el taller académico no importa entregar proyectos con soluciones definitivas y enfáticas sino más bien, propuestas contemporáneas discutibles, diversas, con ideas fuertes, profundas, con calidad urbano-arquitectónica, innovación técnica y de gestión social.

1.- La metodología de enseñanza del taller

El perfil del arquitecto que buscamos generar entonces es uno que va más allá del diseñador por encargo que corresponde a un porcentaje muy menor de lo que nuestra sociedad necesita. El arquitecto debe ser gestor de su propio trabajo, trabajar de forma interdisciplinaria en búsqueda de resolver los problemas de la ciudad contemporánea. Potenciar el interés en las problemáticas públicas. No generar arquitectos para una elite sino uno que genera ideas que afectan a grandes cantidades de personas. Trabajar en vivienda pública, en los barrios, en la ciudad. El arquitecto podría trabajar en proyectos públicos no necesariamente trabajando para el Estado, sino en coordinación con este.

Este espíritu ha definido una metodología de y que ha cambiado constantemente en la forma pero no en el fondo. La característica principal es que no se les da un encargo a resolver, sino un espacio urbano a trabajar (La región metropolitana solo porque que es donde vivimos) Se elige aleatoriamente y desprejuiciadamente (con lanzamientos de dardos sobre un el plano de Santiago por ejemplo) ya que entendemos que en cualquier lugar existen problemas importantes a resolver. El estudiante busca una situación a resolver pero no solo observando y buscando datos, sino también conversando con los habitantes que dan una visión social y subjetivas de los problemas. El lugar entrega constantemente información, no solo al comienzo del proyecto, el lugar debe ser visitado constantemente para confrontar el proyecto presentado con la realidad para nunca perder el sentido común de las propuestas. La creatividad es bajo estos aspectos: social, económica y cultural. Estos elementos fomentan la creatividad ya que van más allá de generar una forma estética. Los proyectos resuelven problemáticas reales con soluciones que podrían llevarse a cabo.

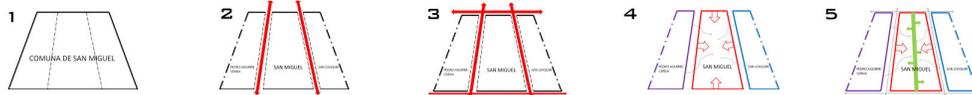
Buscamos generar el interés en los alumnos de trabajar en problemáticas sociales, que sea un coordinador, que entienda como los factores sociales y culturales afectan fuertemente a la arquitectura y la ciudad, conectar al alumno con la realidad, con las personas que habitan las ciudades, que no son figuras pegadas en un plano sino personas reales que necesitan de nuestra labor.

Se presentan dos ejemplos de trabajos académicos realizados en el taller de V año en la Escuela de arquitectura de la UTEM. Uno es un trabajo en el centro histórico de Santiago con una propuesta urbana integral para el área y el otro en un sector en el primer anillo periférico al centro histórico, parte de la comuna de San Miguel, San Joaquín y Pedro Aguirre Cerda con una propuesta urbana para la Población La Legua y el Hospital Barros Luco.

ANÁLISIS DE ANTECEDENTES URBANOS

HISTÓRICAMENTE LA COMUNA DE SAN MIGUEL ESTABA CONFORMADA COMO DISTRITO TOTAL, CON LA SUMA DE LAS ACTUALES PERIFERIAS DE LAS COMUNAS DE PEDRO AGUIRRE CERDA Y SAN JOAQUÍN. AMBAS EN SUS PLANES DE DESARROLLO COMUNAL ACTUALES, AFIRMAN QUE SON EL RESULTADO DE LAS PERIFERIAS DE OTRAS COMUNAS, EN LAS CUALES ESTÁ LA COMUNA DE SAN MIGUEL. A TRAVÉS DEL DESARROLLO URBANO QUE SE PRODUJO EN LA CIUDAD DE SANTIAGO, A NIVEL DE SUS EJES VIALES, ESTOS FUERON SUFRIENDO CAMBIOS EN SU EXTENSIÓN Y TIPO DE LOCOMOCIÓN QUE SOSTENÍAN. LA COMUNA DE SAN MIGUEL SE INDEPENDIZÓ EN EL AÑO 1987 DE LAS OTRAS DOS COMUNAS, ESTABLECIENDO COMO LÍMITES ORIENTE Y PONIENTE, LA AVENIDA SANTA ROSA Y LA PANAMERICANA Y NORTE Y SUR CARLOS VALDIVIA Y LO OVALLE. ESTOS DOS EJES VIALES CUMPLEN FUNCIONES DISTINTAS, SANTA ROSA FUNCIONA COMO EJE INTER COMUNAL, MIENTRAS QUE LA PANAMERICANA LA DE UN EJE INTER REGIONAL. SAN MIGUEL CONTUVO DESDE SUS INICIOS EL BARRIO EL LLANO, CONFORMADO POR GENTE ACOMODADA IMPLANTADA EN LA ZONA SUR DE SANTIAGO, FOMENTANDO UN PROCESO ECONÓMICO PROGRESIVO. SE MANTUVIERON SUS POBLACIONES HISTÓRICAS QUE CONFORMARON PAÑOS CON IDENTIDAD. LOS LÍMITES ENCAJONARON EL PROCESO DE DESARROLLO DE SAN MIGUEL, PRIVANDO DE ESTA ACTIVIDAD A SUS PERIFERIAS DE PEDRO AGUIRRE CERDA Y SAN JOAQUÍN. GENERANDO SEGREGACIÓN SOCIAL ENTRE ELLAS.

POSTULAMOS DENTRO DEL ANÁLISIS, QUE ESTAS DOS COMUNAS EN SUS PERIFERIAS, HACIA SAN MIGUEL, SON DEPENDIENTES DE ESTA, BASADO EN EL NIVEL DE FLUJO DE GENTE HACIA EL CENTRO DE EL LLANO.

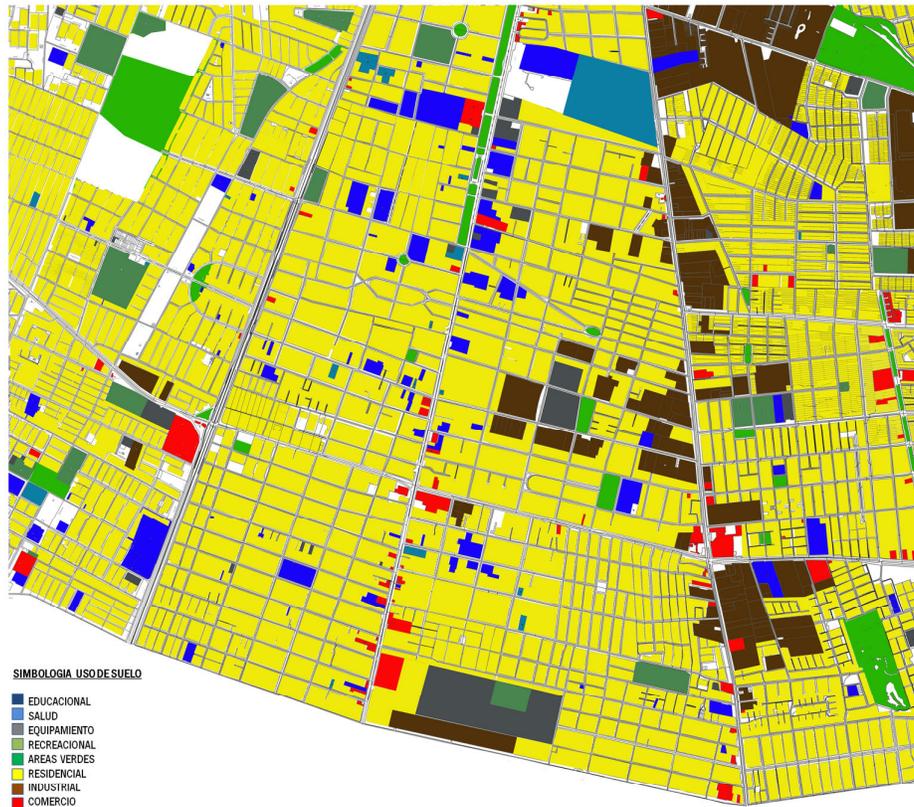


ANALIZAREMOS A NIVEL DE:

1 SERVICIOS: EN RELACIÓN AL FLUJO DE GENTE QUE ACCEDE AL SERVICIO, ESTABLECIENDO NODOS QUE SOBRESALEN SOBRE EL PAÑO EN GENERAL. SE RELACIONARÁ SEGÚN EL USO DE SUELO QUE SE ESTABLECE ALREDEDOR DE ESTOS NODOS.

2 ÁREAS VERDES: EN RELACIÓN CON LOS ESPACIOS VERDES PÚBLICOS QUE SE EMPLANAN EN EL CUADRANTE, GENERANDO UN ANÁLISIS DE PROXIMIDAD PARA LOS HABITANTES DEL SECTOR, RELACIONÁNDOLO CON EL USO DE SUELO PRESENTE EN EL ÁREA DE ESTUDIO.

3 CONECTIVIDAD: EN RELACIÓN AL TRANSPORTE PÚBLICO QUE UNE SERVICIOS Y ÁREAS VERDES EN RELACIÓN CON LAS COMUNAS DE PEDRO AGUIRRE CERDA Y SAN JOAQUÍN, ANALIZANDO SEGÚN EL USO DE SUELO POR DONDE SE TRANSCITA EN EL MEDIO DE LOCOMOCIÓN.



CUADRANTE 12

TALLER V ROSENMANN - FUENTES - BARLUDY - PARRA
 ALUMNOS: CATHERINE CORTEZ - TAMARA CATALÁN -
 CRISTOBAL BRAVO - FABIÁN BRAVO - FELIPE AGUILERA



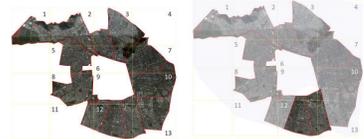
1

Fig. 1.- Trabajo de V año, Escuela de Arquitectura UTEM.
 Alumnos: Cortez, Catalán, Bravo, Bravo, Aguilera. Fuente: Autor.

SECCIONAL - SAN MIGUEL & SAN JOAQUIN.-



1.- UBICACIÓN.-



NUESTRA AREA DE TRABAJO ESTÁ INMERSA DENTRO DE LAS COMUNAS DE SAN MIGUEL Y SAN JOAQUÍN, AMBAS COLINDANTES ENTRE SÍ Y UBICADAS EN LA ZONA SUR DE LA COMUNA DE SANTIAGO. SUS LIMITES SON LA PANAMERICANA POR EL PONIENTE, VIGÜÑA MACKENA POR EL ORIENTE, EL CALLEJÓN LO OVALLE HACIA EL SUR Y CARLOS VALDOVINOS EN EL NORTE.

2.- DIAGNÓSTICO.-

EL SECCIONAL ESTÁ CONFORMADO POR 3 ZONAS:



COMO PROBLEMÁTICA MACRO, LOGRAMOS COMPRENDER QUE EXISTE SEGREGACIÓN ENTRE ESTAS ZONAS. ESTABLECIMOS 3 TIPOS DE SEGREGACIÓN:



1.- SEGREGACIÓN URBANA

SE ESTABLECEN GRANDES PROGRAMAS QUE CONVIVEN CON LAS DEMÁS TIPOLOGÍAS

INDUSTRIAS Y EL HOSPITAL BARROS LUCO BLOQUEAN LA INTERACCIÓN COMUNAL (PLANO 1)

2.- SEGREGACIÓN DE ESPACIOS VERDES

EXISTE UNA ACUMULACIÓN ZONIFICADA DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS EN EL SECCIONAL

DETERMINAN 3 NIVELES DE CRECIMIENTO URBANO (PLANO 1)

3.- SEGREGACIÓN SOCIOECONÓMICA

LOS EJES NORTE-SUR SON GENERADORES DE VACÍOS Y EXISTE DISCONTINUIDAD EN LOS EJES PONIENTE-ORIENTE

DETERMINAN 3 ZONAS SOCIOECONÓMICAS DE PONIENTE A ORIENTE (PLANO 2 y 3)

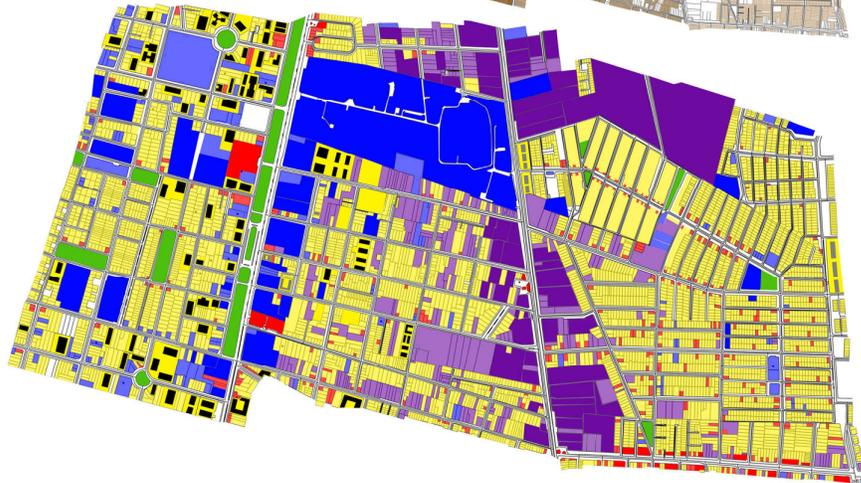
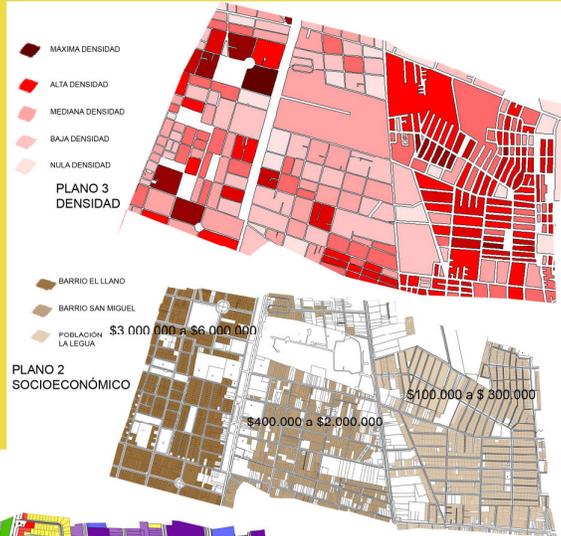
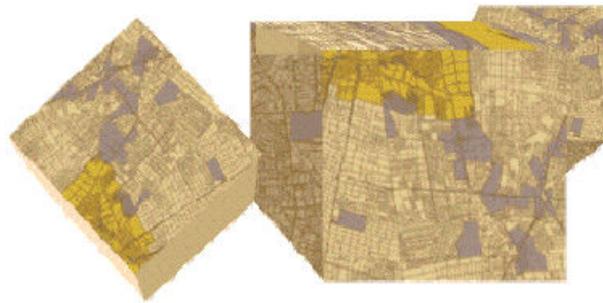


Fig. 2.- Trabajo de V año, Escuela de Arquitectura UTEM.
 Alumnos: Bravo, Bravo y Aguilera. Fuente: Autor.

UNIVERSIDAD CENTRAL
FACULTAD DE ARQUITECTURA, URBANISMO Y PAISAJE
CENTRO DE ESTUDIOS ARQUITECTÓNICOS, URBANÍSTICOS Y DEL PAISAJE



DU&P

DISEÑO URBANO Y PAISAJE

Francisco Azagra Parodi

**Repensar el paisaje urbano:
Desde la infraestructura en obsolescencia al corredor verde.¹**

Revista Electrónica DU&P. Diseño Urbano y Paisaje Volumen X N°25

Centro de Estudios Arquitectónicos, Urbanísticos y del Paisaje.

Universidad Central de Chile

Santiago, Chile. Mayo 2013

¹ Este artículo forma parte del proyecto de investigación del Master de Arquitectura en Diseño Urbano en la escuela de Bartlett, University College London. Londres, Reino Unido.

Artículo_Repensar el paisaje urbano
Francisco Azagra Parodi

**Repensar el paisaje urbano:
Desde la infraestructura en obsolescencia al corredor verde.**
FRANCISCO AZAGRA PARODI

RESUMEN

El presente artículo, aborda las tendencias proyectuales en el área del diseño urbano, a partir de la recuperación de las infraestructuras urbanas en obsolescencia y su capacidad de reinventarse como nuevos espacios de uso. Estas infraestructuras, usualmente asociadas a fajas ferroviarias, autopistas, canales de agua u otras condiciones geográficas; tienen la virtud de conectar la ciudad a gran escala; sin embargo, también son responsables de aislar y fragmentar diversos territorios que finalmente llegan al desuso y al deterioro. Es desde ahí que se han levantado diversos casos como el *High Line* de Nueva York, el río *Cheong Gye Cheon* de Seúl, o la reconversión del Muro de Berlín. Casos que componen una nueva red de corredores verdes que están cambiando la cara de las ciudades.

Palabras claves: Diseño urbano, conectividad, infraestructura urbana, regeneración urbana.

ABSTRACT

The present article is about projective tendencies in urban design areas, starting from the recovery of urban infrastructure in obsolescence and its ability to reinvent itself as new areas of use. These infrastructures usually are associated with railway systems, highways, water or other geographical situations. They are able to connect the city in a large scale, but they are also responsible for the isolating and fragmentation of several territories which finally come to disuse and deterioration. In this scenario have emerged several cases as the High Lines of New York, the Cheong Gye Cheon River in Seoul, or the conversion of the Berlin Wall. These are cases that make up a new network of green corridors which are changing the face of the cities.

Key Words: Urban design, connectivity, urban infrastructure, urban renewal

Hace ocho años atrás, visitando por primera vez el Museo de Arte Moderno de Nueva York, recuerdo una atractiva maqueta colgada en medio de una impecable sala blanca. Era el proyecto ganador del concurso High Line de Nueva York, un parque elevado sobre una vieja línea ferroviaria en la isla de Manhattan. Por entonces, mi primera mirada hacia una nueva forma de pensar el espacio público...

INTRODUCCIÓN

El crecimiento de las ciudades alrededor del mundo, ha estado siempre ligada al desarrollo de su infraestructura. Ello ha significado levantar edificaciones de gran envergadura e impacto para una mayor eficiencia y conectividad. Sin embargo, ello también ha producido obsolescencia y fragmentación territorial en diversas zonas que conforman su contexto inmediato, donde abunda la inseguridad, el deterioro y la carencia de un medio ambiente apto para la habitabilidad de los ciudadanos.

En este escenario, ha aparecido un cúmulo de proyectos asociados a fajas ferroviarias, autopistas, bordes fluviales e incluso muros y acueductos de ciudades amuralladas. Proyectos donde se ha visualizado la oportunidad de recuperación y reinserción de territorios que han permanecido como barreras urbanas localizadas en ejes claves de la ciudad. Así, las nuevas propuestas buscan transformar estas barreras, incorporando nuevos programas de uso, como plazas, parques, promenades y en general, corredores verdes y espacios públicos que guardan el sello de haber sido parte de otra historia.

Esta tendencia, ejemplificada en distintos casos de estudio, es la que abordará este artículo, desde el concepto de límite de ciudad y el reconocimiento de las distintas infraestructuras, hasta la definición de corredor verde y su importancia en la ciudad contemporánea. Los casos emblemáticos, se han escogido dentro del ámbito de la infraestructura ferroviaria, como el proyecto Promenade Plantée de París o el High Lines de Nueva York; la infraestructura vial como el Cheonggyecheon de Seúl; la transformación de bordes costeros como el Manhattan o el Brooklyn Waterfront Greenway; y la infraestructura defensiva y simbólica como es el caso de los Muros de Teodosio en Estambul o el Muro de Berlín.

Son indagaciones que nos harán reflexionar sobre las nuevas formas de producción del espacio público, o mejor dicho, la nueva forma de transformar el espacio público desde la obsolescencia. Considerando la escasez de suelo urbano y falta de voluntades de orden político-económico para aumentar un espacio público muy demandado por los ciudadanos en las diferentes urbes del planeta.

DESDE LOS LÍMITES DE LA CIUDAD A LAS GRANDES BARRERAS URBANAS

A través de la historia, diversos asentamientos han intentado poner límite a su territorio, con fines defensivos como las ciudades amuralladas o de ordenamiento territorial ilustrado en las ciudades post industriales. El desarrollo del Urbanismo, como disciplina, estableció la planificación de muchos territorios que vieron como límites, anillos o corredores industriales apoyados por las barreras de la infraestructura ferroviaria que por un tiempo representó el borde infranqueable de la ciudad.

No obstante, la lógica de expansión urbana ha significado traspasar estas barreras para alcanzar nuevos territorios. De ese modo, fueron apareciendo nuevos barrios residenciales, centros comerciales y nuevos subcentros que han desplazado la atención de los antiguos centros hacia el exterior. Pero con ello también fueron quedando los obstáculos que hoy configuran los vacíos urbanos caracterizados por la inseguridad, bajo uso y deterioro, bajo el concepto que Ignasi de Sola-Morales ha definido como los "Terrain Vagues"².

Para identificar estos terrain vagues en la ciudad contemporánea, es necesario comprender el significado de las viejas periferias que representan un número de situaciones evidentemente reconocibles en diversas partes del territorio. Ejemplos claros se aprecian en núcleos industriales en desuso asociada a la infraestructura del ferrocarril y posterior arribo de las

² Sola-Morales, I. 2003. *Territorios*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili
Artículo_Repensar el paisaje urbano
Francisco Azagra Parodi

autopistas; en canales, ríos y bordes costeros que por muchos años permanecieron sin un rol claro en la ciudad; o en construcciones simbólico-defensivas como muros o acueductos de ciudades amuralladas que aún se conservan en la memoria urbana. Son líneas trazadas al interior de ciudad que han creado diversas barreras fragmentando territorios claves de las crecientes urbes.

LA INFRAESTRUCTURA DEFENSIVA Y SIMBOLICA

Desde tiempos muy pretéritos, los muros, torres y otros paramentos han sido construidos como sistemas defensivos de diversos asentamientos humanos alrededor del mundo. El periodo que reconoce el mayor desarrollo de estas edificaciones, es la Edad Media donde aparecieron castillos, aldeas y feudos que hasta el día de hoy se pueden apreciar en algunos ejemplos que han conservado parte de su estructura en las ciudades. Otros ejemplos más contemporáneos, se han levantado como paramentos que han dividido territorios aparentemente consolidados. Estos casos se han dado luego de conflictos y guerras internas que han hecho insostenible la cohesión política bajo una sola administración y que han encontrado en el concepto del muro, una drástica y aparente solución.

Más allá del simbolismo o atractivo turístico de muchas de estas construcciones, también ha habido un costo para el desarrollo territorial, asociado a la dificultad de intervención patrimonial por parte de los planificadores urbanos y la autoridad. El caso de los viejos muros defensivos, puentes o acueductos que en otra época fueron los límites urbanos, hoy se convierten en un obstáculo por la falta de una visión prospectiva hacia nuevas soluciones entre el rescate patrimonial y el desarrollo sostenible.

Ciertamente, esta infraestructura tuvo tal impacto en el pasado que en la mayoría de los casos se definieron grandes áreas a su alrededor, con usos de suelo transitorios o muy susceptibles al cambio. Muchos de ellos, pasaron de ser áreas netamente rurales y agrícolas, a convivir con paños industriales, comerciales o de servicios de muy baja densidad que fueron definiendo los llamados cinturones verdes. La necesidad de extender los límites urbanos, dio lugar a nuevos barrios y al traspaso de estos cinturones verdes que quedaron intactamente sumergidos en medio de la ciudad; situación que hoy se valora como una excelente oportunidad para reinventar esos territorios e integrarlos a las nuevas demandas urbanas.

LA INFRAESTRUCTURA ASOCIADA A LOS CAUCES DE AGUA

Un segundo grupo, está íntimamente ligado con las fajas y bordes fluviales o marítimos, entendiendo la importancia del agua en el desarrollo de los asentamientos humanos a través de la historia. La lógica de instalarse alrededor de ríos, canales, arroyos, o bordes costeros, no solo generaba las condiciones

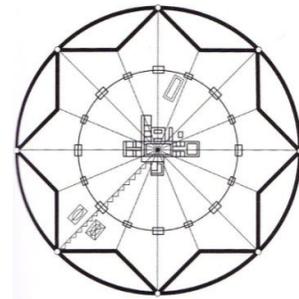


Imagen 1. Sforzinda. Esquema de ciudad de la edad media. 1464.
Fuente: Wall, E. and Waterman, T. 2010. *Urban Design*. Lausanne: AVA publishing SA. P. 27.



Imagen 2. Ciudad amurallada de Ávila, España.
Fuente:
<http://www.periodismoindependiente.es/sabiasque/las-murallas-de-avila/>

básicas de subsistencia, sino que también generaba el concepto de límite urbano y espacio de conectividad hacia nuevos territorios. Aprovechando este recurso, los bordes comenzaron un desarrollo progresivo hacia el intercambio, la productividad y finalmente, la instalación de puertos e industrias. Ello produjo un distanciamiento entre el ciudadano y su borde natural, generada por la constante degradación del medioambiente acuático.

En las últimas décadas, sin embargo, se ha generado una visión contraria a la que se venía dando hasta entonces. El desplazamiento de la industria hacia nuevos centros productivos, la diversificación del transporte, la introducción de nuevas tecnologías y la reducción del espacio necesario para las obras portuarias; produjo la liberación de muchos terrenos que estuvieron reservados a labores productivas. Estos territorios hoy entran en diversos concursos de diseño que promueven su redefinición como corredores de servicios, de recreación y cultura, pensando en el atractivo turístico que el agua genera en el contexto urbano.

LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA Y LA AUTOPISTA

El tercer grupo, podríamos reconocerlo sin dificultad desde el incipiente crecimiento del sector industrial. La aparición del tren como medio de transporte generó grandes beneficios a la actividad productiva de las urbes en expansión, moviendo las mercancías entre ciudades, zonas mineras, agrícolas, a puertos de desembarque. No obstante su implementación represento una de las barreras más evidentes que atravesaron las ciudades. Su puesta en marcha del tren a nivel de superficie, generó un fuerte impacto en la trama urbana, lo que impulso una búsqueda constante por introducir estructuras urbanas³ más eficientes y menos invasivas. Es así como aparecen los tramos a tajo abierto, las fajas elevadas y los trayectos subterráneos en las nuevas líneas trazadas que comienzan a desarrollarse especialmente al interior de las grandes ciudades asociadas al crecimiento de los trenes metropolitanos.

Por su parte, las autopistas van apareciendo lentamente en la primera mitad del siglo XX, reutilizando calles tradicionales de la ciudad o estructuras periféricas que comienzan a dar forma a una nueva vialidad estructurante. En la segunda mitad del siglo, el explosivo crecimiento del automóvil y la necesidad de interconectar las ciudades en expansión, derivó en enormes tramos de concreto a través de la ciudad y el campo; dejando bordes sin claro destino a su alrededor.

Bajo distintas perspectivas, la ciudad se ha visto fragmentada por diversas líneas de infraestructura que han quedado insertas en territorios claves de la ciudad. No obstante, pensar en la recuperación y transformación de estos territorios que han



Imagen 3. La ciudad neolítica de Catalhöyük. Anatolia, Turquía. Año 7000 AC.
Fuente: <http://www.foodandwine.hu/2009/09/22/etyeki-kezeslabosfesztival-2009/>



Imagen 4. Nudo vial en Seattle, Washington, US.
Fuente: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/c4/I-90_and_I-5_cloverleaf_seattle_washington.jpg

³ Munizaga Vigil, Gustavo. (2000). *Macroarquitectura. Tipologías y estrategias de desarrollo urbano*. México. Editorial Alfaomega.

mutado en el tiempo, parece enfocarnos hacia otras dimensiones urbanas, donde la obsolescencia es reemplazada por un espacio público de carácter verde. Según apunta Benton & Rennie⁴:

"El declive de la industria, especialmente en las áreas al interior de la ciudad está creando zonas en desuso bajo el legado industrial que ha traído consigo contaminación y degradación del suelo. La trayectoria desde las fábricas abandonadas a sitios eriazos, que luego pasan a ser áreas verdes, no es solo un proceso social, sino también una transformación ecológica "

¿POR QUÉ INCORPORAR CORREDORES VERDES AL INTERIOR DE LA CIUDAD?

La percepción de que hoy muchas familias elijan vivir en las afueras de la ciudad no es casualidad. Es sabido que el límite urbano-rural ofrece algunos territorios atractivos para el concepto de familia, con más espacios recreativos, áreas verdes y menor densidad. También es sabido, que la vegetación influencia positivamente las condiciones climáticas de un territorio determinado, no solo en el aspecto físico o estético sino también en el entorno psicológico que genera el aire limpio y su microclima.

En el lado opuesto, están los centros históricos de las ciudades, caracterizados por la densidad edilicia y la sobre congestión vehicular que día a día padecen. A ello se suma el bajo porcentaje de áreas verdes en una ecuación difícil de resolver, ya que el suelo es escaso y está al servicio de los intereses del mercado en edificaciones que poco o nada otorgan al medioambiente.

Bajo estas premisas, se nos presenta un gran desafío: **¿cómo introducir este medioambiente verde en el núcleo de las ciudades?**

Frente a la incapacidad de tener ciudades jardines por doquier, tal vez como habría imaginado el visionario Ebenezer Howard⁵ en la ciudad jardín, solo queda actuar sobre el espacio público, activo y estructural, a través de un conjunto de corredores verdes que reconfiguren el territorio urbano para brindar un medioambiente apto para la ciudadanía.

Aparece aquí, el concepto de corredor verde⁶ que tiene distintas acepciones en el campo biológico y territorial. Sin embargo, para efectos de este artículo, lo definiremos como: *"una estrecha franja de tierra que sirve de hábitat suficiente para mantener la vida silvestre, a menudo dentro de un entorno*

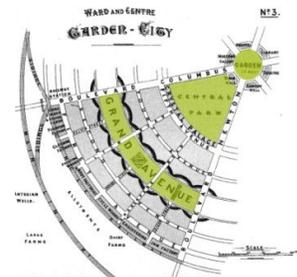


Imagen 5. Garden City Scheme, Ward and Centre by Ebenezer Howard.

Fuente: Howard, E. 2003. *To-Morrow, a peaceful path to real reform*. Oxon: Routledge.

⁴ Benton-Short, L.; Rennie, J. (2008). *Cities and Nature*. Abingdon: Routledge. p.151.

⁵ Howard, E. 2003. *To-Morrow, a peaceful path to real reform*. Oxon:Routledge

⁶ Planning Portal. UK Government's online planning and building regulations resource for England and Wales.

urbano. Corredores verdes comunes incluyen fajas ferroviarias, bordes ríos y bordes de carreteras”.

Esta definición, si bien simplifica un concepto bastante más amplio y variable, es capaz de generar un mapa mental de las diversas situaciones que se dan en las ciudades. A continuación, se presentan casos de estudio desde las líneas de infraestructura en desuso u obsolescencia, casos que han sido capaces de reinventarse como nuevos espacios ciudadanos alrededor del mundo.

LOS CASOS EMBLEMÁTICOS

Una de las tendencias que se ha estado dando en ciudades con mayor trayectoria ferroviaria, es el reciclaje de la infraestructura del tren para transformarlos en parques lineales.

El primer caso reconocible en esta materia, se encuentra en el *PROMENADE PLANTÉE* de París, un parque elevado de 4.7 km de largo, construido sobre la antigua línea Vincennes. Esta línea, que operó por más de un siglo en la capital francesa, cesó sus funciones a fines de los años 60. Veinte años más tarde, se plantea el proyecto de renovación urbana que propone la transformación de la vieja estructura ferroviaria en parque lineal, recorriendo un tramo que va desde la *Opera Bastille* hasta el *Boulevard Peripherique*. El parque se inaugura en el año 1993.

El segundo caso, es el del renombrado *HIGH LINES* de Nueva York. Otra antigua estructura elevada de 2.3 km sobre el lado oeste de Manhattan. Durante medio siglo, esta línea operó entre las calles 34 y Spring street, atravesando bloques y edificios industriales en el histórico barrio de Chelsea. A partir de los años 80 la línea quedó abandonada y pronta a ser demolida, lo que motivó a un grupo de vecinos y autoridades a rescatarla bajo la convocatoria de un concurso de diseño donde se proyectase como un nuevo espacio público para la ciudad.

Hoy, el parque opera casi en su totalidad, a través de una organización donde participan vecinos, inversionistas privados y gobiernos locales (*Friends of the High Line*), quienes están a cargo de la *administración, el manejo de costos de mantención y la proyección a futuro. El impacto que esto ha traído, ubica al High Lines*, como uno de grandes atractivos de Manhattan, y fuente de inspiración para nuevos proyectos que están en desarrollo en ciudades como Boston o Ciudad de México.



Imagen 6. Promende Plantée, París, Francia.
Fuente: Fotografía personal de Francisco Azagra.



Imagen 7. High Lines New York. Fuente:
<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2009/06/24/high-line-new-york-se-inaugura-un-proyectociudadano/>

Un caso particular es el del CHEONG GYE CHEON, un río de 5.6 km de extensión, ubicado en el centro de la ciudad de Seúl. Este caudal, que dividió la ciudad en dos partes, fue canalizado durante el siglo pasado, para construir sobre él, una carretera elevada con gran capacidad vehicular. Décadas más tarde, se demuele la autopista recuperando el río y dando paso a un nuevo parque fluvial de uso público.

Esta transformación, más allá del atractivo turístico, produjo un evidente proceso de regeneración urbana en el entorno inmediato al parque, tras lo cual, se construyeron nuevos edificios de vivienda, comercio y servicios.



Imagen 8. Parque Cheonggyecheon
Fuente:
<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2011/11/01/la-corriente-que-revitalizo-seul/>

Otra tendencia, que se ha venido desarrollando desde hace varias décadas, es el reciclaje del borde río y otros cauces de agua. Allí, se han creado zonas peatonales vinculadas con cultura, deportes, recreación y servicio. Pero también se ha levantado el sector financiero, bajo la creación de nuevos distritos de negocios, como los *London Docklands* en Londres, *Puerto Madero* en Buenos Aires, o *Docklands Victoria* en Melbourne.

El caso de Nueva York, una ciudad atravesada por ríos y cauces, tiene bastante experiencia a su haber. El *BATTERY PARK*, un polo verde ubicado junto al centro de negocios más importante de Manhattan, fue uno de los primeros ejemplos de transformación del borde río que fue devuelto a la ciudad en forma de parque urbano. Ello propició un largo camino de erradicación de la industria molesta para impulsar proyectos como el *Hudson River Park* y el *East River* en un sistema de ciclovías, paseos y zonas verdes que pretenden conectar todo el borde de la isla bajo el plan maestro denominado *MANHATTAN WATERFRONT GREENWAY*.

Paralelamente, justo al otro lado del *East River* de Nueva York, se encuentra otro ambicioso proyecto de recuperación de borde. Se trata del *BROOKLYN WATERFRONT GREENWAY*, un corredor verde de 9 kms a lo largo del río, que también busca cambiar la vieja cara de la industria, transformando sus muelles en plataformas de plaza, áreas deportivas o superficies de esparcimiento y entretenimiento. Tal como fue el caso del High Lines, estos proyectos se han desarrollado de la mano de la comunidad y otros actores que han creado una organización sin fines de lucro para su preservación y fomento.



Imagen 9. Battery Park en Manhattan. Nueva York. EE.UU.
Fuente:
http://en.wikipedia.org/wiki/Battery_Park

Imagen 10. Parque de Brooklyn Bridge en construcción. Fuente:
http://en.wikipedia.org/wiki/File:Brooklyn_Bridge_Park_day_finished_jeh.jpg



Otra experiencia destacable es el *OLYMPIC SCULPTURE PARK* en el borde costero de Seattle. Una zona industrial de 3.6 Hectáreas que operó hasta 1970 quedando desierta por décadas, hasta que el Museo de Artes de Seattle propuso un nuevo pulmón verde en el borde de la ciudad.

El resultado, fue un parque de esculturas al aire libre donde se entremezcla la infraestructura vial y ferroviaria con edificios culturales, anfiteatros y pabellones de exhibición. Todo esto sumergido entre las plataformas de áreas verdes que se conectan a través de puentes y corredores a lo largo del borde mar.

Este proyecto, que comenzó a operar en 2007, hoy ha consolidado gran parte de los terrenos baldíos alrededor del parque. Terrenos donde se han levantado edificios residenciales y de oficinas generando un nuevo polo de atracción para la ciudad.

Una última tendencia, si así la quisiéramos llamar, está asociada a la infraestructura defensiva y simbólica. El primer ejemplo es el de los *Muros de Estambul*.

El caso de Estambul, ciudad que fue capital de tres imperios, es la evidencia empírica de un antiguo asentamiento contenido bajo los muros medievales. Su construcción se remonta hacia el siglo V d.C., cuando el territorio abarcaba lo que hoy se conoce como la antigua península de Constantinopla. El crecimiento de la ciudad y la necesidad de conexión con otros territorios, produjo el abandono de esta barrera de 3.5 km de longitud, quedando inserta en medio de la ciudad. Hoy el muro es una fuente de inspiración para el desarrollo de proyectos tanto académicos como profesionales, sin embargo, las dificultades de intervención sobre el patrimonio, sumado a la falta de voluntad política y los costos asociados para su puesta en marcha; mantienen aún estas perspectivas en el papel.



Imagen 11. Olympic Sculpture Park, Borde costero de Seattle. Fuente: http://www.gsd.harvard.edu/news/weiss_manfredi_green_prize_4_07.html

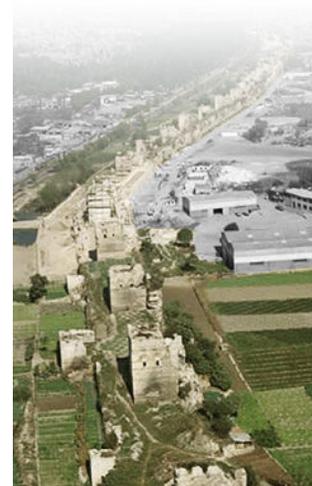


Imagen 12. Muros de Teodosio en Estambul, Turquía. Construido en el siglo V dC. Fuente: <http://www.whereist.com/?p=501>

Imagen 13. Proyecto Reutilización de los Muros de Teodosio en Estambul, Turquía. Fuente: http://issuu.com/pensarciudad/docs/plug_in_theodosian_wall



Por su parte, el *MURO DE BERLIN* es uno de los iconos más reconocidos en el contexto de la post guerra. Una franja que llegó a alcanzar una longitud de 140 kilómetros, desde su construcción en el año 1961. Durante casi 30 años el muro sufrió distintas modificaciones y ensanches para resguardar la división de las dos repúblicas alemanas. Hasta que en 1989, se derriba el muro luego de la proclamación de Alemania unificada.

El derribe del muro (o del complejo de muros), significó la liberación de terrenos localizados tanto al interior de la franja como en los terrenos adyacentes al muro. Estos eran en su mayoría sitios eriazos y áreas de protección que permitían distanciarse de los barrios residenciales.

Uno de los territorios que mejor da cuenta de ello es el barrio *Potsdamer Platz*, un conjunto de predios de 50 hectáreas que fue recuperado y transformado en uno de los centros financieros más importantes de Europa.

El resto de los territorios fue conformando nuevos parques, plazas y corredores verdes, en el marco de la creación de espacios públicos simbólicos. Asimismo, se conservaron algunos vestigios del antiguo muro donde quedaron grabados los murales con grafitis y mensajes, como testimonio vivo de la ciudad que marcó la historia.

REPENSAR NUESTRAS CIUDADES

Ya sabemos que las ciudades seguirán creciendo de forma exponencial en distintos puntos del globo. También sabemos que las plazas, parques y espacio público en general, tienen una larga tarea por conquistar el territorio urbano, debido a los altos costos de suelo, su construcción y consecuente mantención. Es por ello, que hoy debemos incentivar nuevas formas de producción del espacio público bajo conceptos como el del reciclaje urbano.

En ese sentido, la elección de los casos presentados, no sólo plantean recuperar infraestructuras obsoletas por un tema netamente medioambiental, sino que en ellos se refleja la participación ciudadana y la relación intersectorial (Comunidad Vecina – Sector Privado - Autoridades) como un tema clave en el desarrollo de las nuevas propuestas urbanas. Asimismo, se generan nuevos incentivos económicos tanto dentro de los nuevos proyectos que integran espacios de arriendo comercial y otros servicios, como en su entorno que inmediatamente se hace parte del proceso de regeneración.

De ese modo, la ciudad se encuentra una vez más con la posibilidad de recuperar un espacio perdido para los ciudadanos, un espacio en el que se pueda recorrer a pie o en bicicleta, un espacio demandado al interior de los centros urbanos y su creciente densificación, un espacio que unido a otros espacios verdes (naturales o reconvertidos), sean capaces de generar una red de corredores verdes que nos hablen de una nueva forma de vivir la ciudad.

Artículo_Repensar el paisaje urbano
Francisco Azagra Parodi



Imagen 14. El muro de Berlín
Fuente: http://www.slate.com/articles/news_and_politics/war_stories/2009/11/why_berlin_mattered.html

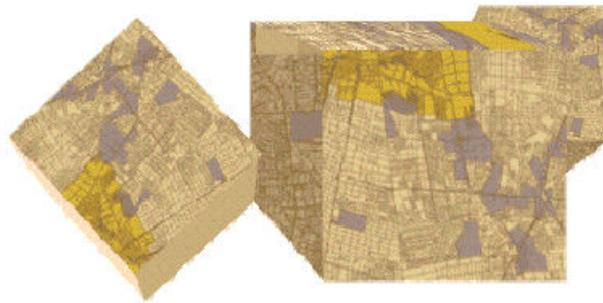


Imagen 15. Propuesta de ciudad ecológica en Hamburgo, Alemania.
Fuente: Ritchie, A., Thomas, R. 2009. Sustainable Urban Design an environmental approach. Oxon: Taylor & Francis edition.

BIBLIOGRAFÍA

- AZAGRA, F. 2011. ***Plug-in Theodosian Wall, transformation of structural barriers into sustainable corridors***. Memoria, March Urban Design 2010_11. University College London.
- BENTON, L. AND RENNIE, J. 2008. ***Cities and Nature***. Oxon. Routledge
- HOWARD, E. 2003. ***To-Morrow, a peaceful path to real reform***. Oxon. Routledge
- JACOBS, J. AND KEIL, R. 2003. ***Urban Political Ecology in Urban Geography***. Bellwether Publishing, Ltd.
- KRYSTALLIA, K. 2006. ***Vague parks: the politics of late twentieth century urban landscapes***. In Architectural Research Quarterly, 10 (3-4). pp. 255-262. Cambridge: Cambridge University Press.
- MOSTAFAVI, M. AND NAJLE, C. 2003. ***Landscape Urbanism: A Manual for the Machinic Landscape***. Londres. AA publications.
- MOSTAFAVI, M. AND DOHERTY, G. 2011. ***Ecological Urbanism***. Baden. Lars Müller Publishers.
- MUNIZAGA, G. 2000. ***Macroarquitectura. Tipologías y estrategias de desarrollo urbano***. México. Editorial Alfaomega.
- RITCHIE, A., THOMAS, R. 2009. ***Sustainable Urban Design an environmental approach***. Oxon: Taylor & Francis edition.
- SOLA-MORALES, I. 2003. ***Territorios***. Barcelona. Editorial Gustavo Gili.
- WALL, E. AND WATERMAN, T. 2010. ***Urban Design***. Lausanne: AVA publishing SA.

UNIVERSIDAD CENTRAL
FACULTAD DE ARQUITECTURA, URBANISMO Y PAISAJE
CENTRO DE ESTUDIOS ARQUITECTÓNICOS, URBANÍSTICOS Y DEL PAISAJE



DU&P

DISEÑO URBANO Y PAISAJE

Lourdes Peñaranda

El paisaje cultural como ilusión en el proceso de diseño

Revista Electrónica DU&P. Diseño Urbano y Paisaje Volumen X N°25

Centro de Estudios Arquitectónicos, Urbanísticos y del Paisaje.

Universidad Central de Chile

Santiago, Chile. Mayo 2013

El paisaje cultural como ilusión en el proceso de diseño

LOURDES PEÑARANDA

RESUMEN

Este trabajo es el resultado del análisis del proceso de diseño del paisaje contemporáneo a partir de diez aspectos recurrentes que, lejos de convertirse en estrategias y métodos, se dirigen hacia un diseño particularizado y esencialista basado en la materialidad alcanzada por la propia relatividad del sitio con el programa y el tipo de usuario, esto es el paisaje cultural. Estos aspectos apuntan hacia un diseño para el estímulo de todos sentidos, se trata de una aproximación fenomenológica que intenta sobrepasar, sin negarla, la facticidad del mundo exterior para volver a encontrarse, si se quiere ingenuamente, de nuevo con este mundo, con la ilusión de este mundo en toda la expansión posible de su especificidad material y espacial.

Los aspectos planteados hacen referencia directa al texto sobre la fenomenología de la arquitectura, realizado por Holl, Pallasma y Pérez Gómez, (2007), pero adaptándolo y extendiéndolo al ámbito del paisaje, utilizando específicamente ejemplos de propuestas internacionales. Estos aspectos se presentan a partir de la relación espacio-temporal sujeta a diversos procesos de transformación para concluir estableciendo que la transformación y los procesos de cambio son los que permiten el desarrollo de propuestas que hacen alusión al paisaje desde sus propios procesos cotidianos y se manifiestan a través de la ilusión multiplicada del objeto como paisaje.

Palabras claves: diseño del paisaje, fenomenología, diseño.

ABSTRACT

This work is the result of the analysis of the process of contemporary landscape design from ten appellants aspects which, far from turning into strategies and methods, go towards a distinguished design based on the materiality reached by the proper relativity of the place with the program and the type of user, this is the cultural landscape. These aspects point towards a design for the stimulus of all senses, it is a phenomenological approach that tries to exceed, without denying it, the facticity of the exterior world to reach back, sometimes ingenuously, again with this world, with the illusion of this world in its whole possible expansion of its material and spatial specificity.

The raised aspects do direct reference to the text on the phenomenology of architecture, by Holl, Pallasma and Pérez Gómez, (2007), but adapting it and extending it to landscape, using examples of international proposals to illustrate them. These aspects become present from the space-time relationship subjected to diverse transformation processes to end up by establishing that the transformation and the processes of change are those which allow the development of proposals that refer to landscape from its own daily processes and are evident across the multiplied illusion of the object as landscape.

Key Words: landscape design, phenomenology, design.

INTRODUCCIÓN

“El paisaje se modela y se remodela, se crea y se recrea, se restaura, se imita, se vuelve a establecer, organizar y originar”.

Jimena Martignoni

Usualmente, cuando se habla sobre los criterios a utilizar en el diseño del paisaje, nos encontramos con una serie de indicaciones y estrategias sobre como diseñar para controlar y manipular de manera correcta la experiencia del usuario, y generalmente estos planteamientos se apoyan, casi por entero, sólo en el sentido de la visión.

Sin embargo, lo que se intenta aquí, es dejar ventanas abiertas al pensamiento, al esbozar ciertos elementos o aspectos que se dirigen hacia una búsqueda de un diseño esencialista que se basa en una materialidad alcanzada por la propia relatividad del sitio con el programa y el tipo de usuario, esto es el paisaje cultural, lo cual va más allá de cualquier contención fundamentalista. Se trata de aspectos apuntan hacia un diseño para el estímulo de todos sentidos, una aproximación fenomenológica que intenta sobrepasar, sin negarla, la facticidad del mundo exterior para volver a encontrarse, si se quiere ingenuamente, de nuevo con este mundo, con la ilusión de este mundo en toda la expansión posible de su especificidad material y espacial.

Para el desarrollo de estos aspectos se toma como referencia el texto realizado por Holl, Pallasmaa y Pérez Gómez (2007), el cual se dirige directamente a la arquitectura, pero que adaptamos extendiéndolo al reino del paisaje ejemplificadas a través de propuestas internacionales de las últimas décadas, también se toma como referencia la clarividencia de Merleau-Ponty con respecto a la Fenomenología de la Percepción (1975: 1-463), y lo que Peter Weibel denomina estética en La era de la ausencia (1997: 101-121). Entendiendo que, la estética de la ausencia, no significa la estética de la desaparición, sino la estética de la desaparición del mundo tal y como lo conocemos. Por tanto, se realiza un análisis a partir de estos diez aspectos que se basan en la ilusión de los sentidos para alcanzar conocer ese nuevo mundo que se nos presenta día a día y a cada instante, estos son: Idea, Percepción, Forma, Espacio, Tiempo, Luz y Sombra, Agua, Sonido, Olor y lo Táctil.

Todos estos aspectos pueden reagruparse o interrelacionarse a su vez, tomando como estado a priori la relación espacio-temporal, una relación que como menciona Weibel (1997: 120-121), se ha superado psíquicamente por el colapso mediático de la misma,

*“En cualquier proceso de transformación algo desaparece y algo aparece. Se desvanece lo antiguo y surge lo nuevo.
Por consiguiente, la transformación genera ausencia. La estética de la ausencia acompaña a una era de ausencias. Esta estética será tanto más fundamental cuanto más radical sea la transformación, y no la desaparición del mundo, lo que constituye el objeto verdadero de la estética de la ausencia”.*

Estos procesos de transformación los vivimos día a día, segundo a segundo, los cuales son plasmados en el paisaje y en el mundo, a través de los cinco elementos fundamentales en la historia de la humanidad: aire, tierra, sol, agua, hombre, y estos elementos infieren directamente en los aspectos antes mencionados. Es esta transformación y son estos procesos de cambio, los que nos interesan para comprender el desarrollo del proceso de diseño del paisaje contemporáneo.

El sistema de los sentidos siempre ha estado relacionado con los elementos primarios, por ejemplo, durante el renacimiento, la visión estaba relacionada con el sol o la luz, el oído con el aire, el olfato con el vapor, el gusto con el agua y el tacto con la tierra. Al respecto Pallasmaa (2007: 36) comenta sobre la capacidad multisensorial de la arquitectura,

“Cada experiencia conmovedora en arquitectura es multisensorial; las cualidades de la materia, espacio y escala son medidas igualmente por el ojo, el oído, la nariz, la piel, la lengua, el esqueleto y los músculos. La arquitectura abarca 7 reinos de la experiencia sensorial los cuales interactúan y se fusionan unos con otros”. Y para la arquitectura del paisaje, esta capacidad multisensorial puede explotarse quizás con mayor fuerza, por las posibilidades de cambio que ofrece ese paisaje cultural.

Comprendiendo el paisaje como lo define Javier Maderuelo, quien profundiza en la terminología argumentando que (2005: 17),

“El paisaje es un constructo, una elaboración mental que los hombres realizamos a través de los fenómenos de la cultura. El paisaje, entendido como fenómeno cultural, es una convención que varía de una cultura a otra, esto nos obliga a hacer el esfuerzo de imaginar cómo es percibido el mundo en otras culturas, en otras épocas y en otros medios sociales diferentes al nuestro”.

Así, la arquitectura del paisaje es una disciplina que está íntimamente relacionada con los factores no sólo espaciales sino también temporales, lo cual involucra directamente al espectador quien deviene objeto y sujeto de la condición de la ilusión espacio-tiempo establecida por el diseño. Y entendiendo la ilusión, no como lo hacen los ideales convencionales basados en el engaño del trompe l’oeil, sino en su condición viviente de estar y existir, para lo cual es necesario salirse de lo ordinario, de lo acostumbrado, ya que lo espiritual constituye igualmente una rama de la realidad.

Esta particularidad se convierte en la principal tarea de la arquitectura del paisaje, crear un sentido del lugar que se encuentre íntimamente relacionado con el terreno original produciendo un significado importante para el usuario, un lugar en el que éste puede sentirse seguro, puede interactuar con otras personas y puede descubrir el paisaje revelado a través de una experiencia estética multisensorial particular que lo ilusiona.

IDEA: CIRCUNSTANCIAS / HISTORIA

Un concepto una idea que se derive del sitio o el programa, es necesario para el desarrollo del proyecto. Esta idea puede emerger de un hecho muy simple o puede conjugarse como la relación entre varios puntos o hechos de interés. Esta idea no necesariamente tiene que presentarse material o inmediatamente con el primer contacto con el sitio, es importante tener presente que estos insumos pueden ser encontrados también en el programa, en el usuario mismo y hasta en el pasado del lugar o en su condición actual, a manera de una metáfora germinadora. Se trata de aquello sabiamente establecido por Alison y Peter Smithson sobre Lo así hallado y lo hallado (2012: 93),

“Lo “así hallado”, donde el arte consiste en recoger, dar vuelta y poner cosas juntas... y lo “hallado”, donde el arte consiste en el proceso y en el ojo alerta...”

Merleau-Ponty al referirse al ‘cogito’, describe la experiencia de la verdad, no como el mundo exterior contándole sus secretos, sino como consciencia que se ignora en ese mundo exterior para afirmar su trascendencia, (1975: 404),

“Hay verdades y hay percepciones: no es que podamos nunca desplegar ante nosotros las razones de ninguna afirmación -sólo hay motivos, no tenemos más que un punto de presa en el tiempo y no una posesión del mismo-, sino porque

es esencial al tiempo el que se recoja a sí mismo a medida que se abandona y el que se contraiga en cosas visibles, en evidencias de primera vista. Toda consciencia es, en algún que otro grado, consciencia perceptiva. En lo que yo llamo mi razón y mis ideas de cada momento, si uno pudiera desarrollar todos sus presupuestos, siempre encontraría experiencias que no han sido explicitadas, aportaciones masivas del pasado y del presente, toda una 'historia sedimentada' que no afecta solamente la génesis de mi pensamiento, sino que determina su sentido”.

La idea, por tanto en el diseño del paisaje, varía notablemente dependiendo del sitio y el programa: la historia, las circunstancias y experiencias. Estas ideas no presentan límite alguno, y es una de las ventajas del diseño en la actualidad que se aleja cada vez más de los rigurosos preceptos pos y neo modernos. Es en la materialización y experimentación perceptual de estas ideas en las que la esencia y razón de ser del diseño se mantiene.

En la propuesta temporal Field de Pezo von Ellrichshausen en Ithaca, USA, se hace una referencia al uso histórico del suelo del lugar desde una perspectiva contemporánea, en la que la superposición de la cuadrícula de 3 x 3 compuesta por imperfectos puntos rojos creados con bolsas plásticas llenas de pastizales evoca la antigua territorialidad agrícola del lugar en la gran escala. Asimismo, en la experiencia y contacto cercano de la instalación, los puntos rojos poéticamente nos hablan de un pasado envuelto por las condiciones de desechabilidad actuales. Una propuesta que encuentra sus intenciones en el historia del lugar para revelar esa condición desde una perspectiva crítica.



Fig 1 – 2.- Field / Pezo von Ellrichshausen Arts Quad, Cornell University, Ithaca, New York, USA, 2009.
Fuente: <http://www.plataformaarquitectura.cl/2009/08/16/field-pezo-von-ellrichshausen/>

PERCEPCIÓN: PROPORCIÓN / ESCALA

La proporción y la escala son totalmente relativas al hombre. A través de la historia el diseño ha intentado siempre responder a esta relación, y es a través de la percepción que los órdenes y relaciones matemáticas se materializan. Es importante estimular al usuario para la percepción, ya que la costumbre al pensamiento objetivo nos presenta el mundo como ya hecho, ya vivido. Recordemos a Merleau- Ponty (1975: 222),

“De igual manera será preciso despertar la experiencia del mundo tal como se nos aparece en cuanto somos-del-mundo por nuestro cuerpo, en cuanto percibimos el mundo con nuestro cuerpo. Pero al tomar así nuevo contacto con el cuerpo y el mundo, también nos volvemos a encontrar a nosotros mismos, puesto que, si percibimos con nuestro cuerpo, el cuerpo es un yo natural y como el sujeto de la percepción”.

Este despertar se logra al cuestionar y desafiar las relaciones de proporción y escala en la actualidad y en la historia. Las relaciones proporcionales producen efectos armónicos, por lo que debemos establecer y esclarecer el tipo de armonías que imperaran en el diseño que realizamos.

Parque de Pedra Tosca se encuentra al norte de Cataluña en una zona de piedras basálticas formadas por la colada del volcán Croscat, una zona que sufrió una fuerte deforestación a principios del siglo XIX por la extracción de carbón y madera, posteriormente las piedras se extraen y se utilizaron para delimitar campos de cultivo. Así tenemos una configuración de caminos estrechos y zigzagueantes que van detonando la sorpresa a lo largo del recorrido, formados por cercas de acero terroso que permiten la contención de las rocas. Un paisaje topográfico que además de reflexionar sobre la geología y el paisaje de la zona y sus usos históricos, revaloriza sus características singulares al permitirnos a través de la topografía y el recorrido, visualizarlo desde fuera para apreciar su vastedad y sumergirnos en sus entrañas dejando que nos cobije para experimentar relaciones escalares múltiples.



Fig. 3, 4 y 5.- RCR Arquitectes, Parque de Pedra Tosca, Les Preses, España, 2004.
Fuente: <http://www.landazine.com/index.php/2010/12/pedra-tosca-park-by-rcr/>

FORMA: DESINTEGRACIÓN / TRANSGRESIÓN / COLOR

La forma física se concibe no como elementos estáticos que se concluyen en el papel y posteriormente con la inauguración de la obra construida, especialmente cuando se trabaja con material orgánico vivo, esta concepción de estaticidad resulta inadmisibile. La forma, está sujeta a cambios perceptibles que se producen a través del cambio que producen los fenómenos naturales con el paso del tiempo, la luz y sombra, transparencias, reflejos, colores variados, el movimiento y la vida misma.

Es importante concebir la forma física pensando en la paradoja de sus cualidades de desintegración física, de esta manera, se convierte en una nueva y extensa gama de posibilidades que transgrede a distintos planos y medios desafiando la experiencia física tradicional. Merleau-Ponty, (1975: 314), al referirse a las constancias perceptivas, comenta,

“Una forma, o una magnitud solamente aparente, es la que todavía no está situada en el sistema riguroso que forman conjuntamente los fenómenos de mi cuerpo. En cuanto se sitúa en él, encuentra su verdad, la deformación de la perspectiva ya no se sufre, sino que se comprende. La apariencia nada más es engañosa y es apariencia en sentido propio cuando es indeterminada”.

La luz nos permite percibir los colores, sus diferencias, sus opacidades, transparencias y brillo. Los colores crean estados psíquicos particulares en los seres humanos que pueden variar enormemente, por ende variará la forma dependiendo del tipo de luz. Distintas combinaciones

de colores crearán efectos de magnificación, reducción, extensión o desaparición de la forma. Cabe citar nuevamente a Merleau-Ponty (1975: 320),

“El prejuicio está en creer que se trata de diferentes disposiciones de una percepción del color en sí invariable, de diferentes formas dadas a una misma materia sensible. En realidad tenemos diferentes funciones del color en las que la pretendida materia desaparece absolutamente, como sea que la puesta en forma se obtiene por un cambio de las propiedades sensibles”.

El proyecto de la Bahía Oriental en Wellington, surge por la necesidad de controlar las aguas del puerto y brindar a los ciudadanos una zona de disfrute público que se encuentra entre la zona portuaria y las playas. El problema se resuelve con una barrera sumergida que permite reducir el impacto visual de separación y que se hace presente en la superficie con un juego de cubos recreativos que cambian de acuerdo a las mareas y donde las personas pueden sentarse, tomar el sol y mojarse cuando se contiene el agua. La multiplicidad de los cubos y el despliegue en horizontal y vertical, genera zonas más íntimas y zonas más amplias, zonas que brillan y zonas opacas, zonas verdes y zonas grises que cambian dependiendo de los cambios de las mareas.



Fig. 6, 7 y 8.- Isthmus Group, Oriental Bay, Wellington, Nueva Zelanda, 2003.
Fuente: <http://www.isthmus.co.nz/?action=project-detail&id=23>

EL ESPACIO: PERSPECTIVAS SECUENCIALES / VISUALES

La visión centralizada renacentista del mundo pierde su vigencia en un época de múltiples horizontes y puntos de fuga, de visiones fragmentadas e incompletas. Por tanto, la concepción del espacio contemporáneo contempla el movimiento, diferentes ángulos de visión y la experiencia secuencial visual parcial y superpuesta del mismo espacio.

El espacio no puede ser comprendido desde un sólo punto de vista aunque fuera en movimiento como lo hizo la modernidad, sino bajo múltiples, superpuestas e indefinidas posibilidades, lo que implica la imposibilidad de prevenir o anticipar completamente el tipo de experiencia posterior a la fase de diseño y construcción. Poder resumir todas estas visiones en una para lograr la comprensión del espacio es admitir que el sujeto puede ver distintas cosas de lo mismo, desde distintas posiciones. Es lo que Merleau-Ponty (1975: 258), reafirma cuando considera la experiencia del espacio,

“Así, pues, o bien reflexiono, vivo en las cosas y considero vagamente el espacio, ora como el medio de las cosas, ora como su atributo común, o bien reflexiono, recojo en su fuente el espacio, pienso actualmente las relaciones que hay debajo de este término, y me percato luego de que éstas solamente viven gracias a un sujeto que describe y que las lleva; paso del espacio espacializado al espacio espacializante”.

Lo que se intenta es hacer que el espectador pueda pasar de la primera categoría -en la que solo reconoce la posible multiplicidad del espacio, a la segunda categoría, poder llegar a descubrir su capacidad de describir el espacio incitada por el estímulo de la diferencia.

Los nueve espacios, nueve árboles de Robert Irwin, originalmente se realiza en el año 83 en la Plaza del Edificio de Seguridad Pública de Seattle, posteriormente demolida en el 2001 y reconstruida en el 2007 dentro del campus de la Universidad de Washington. Aquí lo escultural se obtiene al absorber todas las condiciones del contexto. Incluyendo lo fenomenológico y lo condicional producido por el público como aspecto de gran importancia y énfasis. Con esta obra se intenta crear un oasis dentro del contexto gris de la ciudad. Cercas de ciclón azules constituyen los espacios y las jardineras de los árboles son bancos en todos sus lados, los árboles rojos violetas se traducen en una especie de relación cinética con el tramado de la cerca azul al pasar.

Los espacios individuales nos hablan de lo público y lo privado, de lo individual y colectivo que puede ser alcanzado en los espacios públicos de la ciudad, a través de capas que se superponen dependiendo de la lejanía o cercanía de los espacios, las imágenes de las personas se hacen más definidas o más difusas e irreconocibles. Irving crea una serie de espacios totalmente iguales y repetitivos que se transforman en particulares y singulares a través de la posición de las visuales y las miradas de los espectadores y usuarios, multiplicando las perspectivas en actos secuenciales completamente indeterminados



Fig. 9, 10, 11 y 12.- Nueve Espacios, Nueve Árboles. Robert Irwin. Seattle. 1983, 2007.
Fuente: <http://www.topophilia.org/features/robert-irwins-9-spaces-9-trees>

EL TIEMPO: CAMBIO / PLAZOS

La experiencia arquitectónica y del paisaje requiere del tiempo vivido para poder ser posible. Sólo el tiempo gastado nos permite la experiencia del espacio. El tiempo se hace medible a través del estar consciente de las impresiones causadas por los cambios.

El material vegetal es particularmente sensible al cambio constante y progresivo, y al cambio alterno por plazos o períodos. Por tanto en el proceso de diseño y en la escogencia de los materiales, sean estos constructivos o vegetales, se toma muy en cuenta como será su evolución en el tiempo y las implicaciones espaciales a las que esta evolución conlleva. Para crear, este necesario estímulo en la conciencia, es necesario pensar durante el proceso de diseño, en el proceso de evolución de los materiales que conforman ese diseño. En otras palabras, pensar en el envejecimiento, crecimiento, floración, mutación, deterioro y muerte de estos materiales. La experiencia de estos cambios es lo que proporciona el carácter trascendente y particular a cada uno de los usuarios. Como lo expone Merleau- Ponty (1975: 419),

“Los ‘acontecimientos’ son fraccionados por un observador finito en la totalidad espacio temporal del mundo objetivo. Pero, si considero al mundo en sí mismo, no hay más que un solo ser indivisible y que no cambia. El cambio supone cierto lugar en que me sitúo y desde donde veo desfilar a las cosas; no hay acontecimientos sin un alguien a que le ocurren y cuya perspectiva finita funda la individualidad de los mismos”.



Fig. 13, 14, 15 y 16.- Diller & Scofidio + Renfo, Highline Park, New York, 2004-2012
Fuente: <http://www.archdaily.com/24362/the-new-york-high-line-officially-open>

El Highline es un parque que se desarrolla en la ciudad de Nueva York, sobre antiguos rieles de trenes que datan de 1930 y que funcionaron hasta 1960, donde se propone la pérdida de los límites entre lo natural y lo artificial. Un espacio público lineal que se inspira en la apropiación natural que por años tuvo la vegetación salvaje sobre las vías, apareciendo entre las fisuras de las líneas abandonadas. Caminos de concreto y bancas de madera en forma de listones que se adecuan a la linealidad de los rieles creando más fisuras para que las plantas surjan entre los elementos duros. Cuando el viento sopla el ambiente se llena del sonido y aromas de la naturaleza jugando con las hojas y ramas, cuando no hay viento surgen entonces nuevamente los sonidos propios de la ciudad.

Se trata de un proyecto que estimula la experiencia del cambio temporal sin obliterar su pasado, sino por el contrario expresándolo para atender también a esos plazos más inmediatos, la vivencia que no se presenta como algo ya dado, para poder así estimular la capacidad subjetiva y humana del juicio.

LA LUZ Y LA SOMBRA: DÍA Y NOCHE / ARTIFICIAL Y NATURAL

La fuerza de la arquitectura, las ciudades y el paisaje, radica en la variedad eterna que nos proporcionan las condiciones variables de luz y sombra. La luz y la sombra pueden crear ilusiones que cuestionan la naturaleza y las posibilidades del espacio. Así lo señala Merleau-Ponty (1975: 324),

*“La iluminación conduce mi mirada y me hace ver el objeto; eso significa, pues, que en cierto sentido, sabe y ve el objeto.
... Percibimos según la luz, tal como pensamos de acuerdo con el otro, en la comunicación verbal. Y tal como la comunicación supone (superándolo y enriqueciéndolo en el caso de una palabra nueva y auténtica) cierto montaje lingüístico, por el que un sentido habita dos vocablos, asimismo la percepción supone en nosotros un aparato capaz de responder a las solicitudes de la luz según su sentido) eso es, a la vez según su dirección y su significación, que no forman más que una sola cosa), de concentrar la visibilidad suelta, de acabar lo esbozado en el espectáculo”.*

La luz artificial igualmente nos presenta nuevas posibilidades de experimentación temporal que dan forma a los espacios, a la ciudad. Es importante establecer, como nuestros diseños se conjugarán con la luz natural y como albergarán la luz artificial para poder así concentrar nuestra mirada. Un mismo espacio puede ofrecernos múltiples apariencias durante el día y durante la noche. Igualmente, la incidencia de luz y sombra puede influir en la temperatura de distintas áreas, de esta manera podemos también ofrecer múltiples cualidades térmicas en una misma zona.

En el lugar para la exposición de orquídeas del Jardín Botánico de Medellín, estructuras modulares hexagonales se multiplican para crear los llamados flor-árbol, que componen una gran cubierta orgánica que se presenta como un gran bosque que genera un gran jardín a la sombra con aberturas centrales en los módulos que permiten recoger las aguas de lluvia así como controlar la temperatura y humedad del lugar en micro patios donde se unen lo biótico con lo estructural. Se trata de una cubierta tamizada que proporciona las cualidades lumínicas y ambientales que ofrece el follaje de los árboles, dialogando con la naturaleza durante el día y en su completo desafío durante la noche, al intensificar su presencia a través de la iluminación que dramatiza el espacio al tiempo que se desvanece con las transparencias al alzar la mirada al cielo.



Fig. 17, 18, 19 y 20.- Orquídeorama, Jardín Botánico de Medellín, JPRCR + Plan B, 2005-2006.
Fuente: <http://www.plataformaarquitectura.cl/2008/03/21/orquideorama-plan-b-arquitectos/>

EL AGUA: MAGNIFICACIÓN / REFLEJOS

La transformación de los rayos de luz a través de las características propias de la sustancia, es lo que hace que el agua sea uno de los elementos de mayor fuerza fenomenológica. Sus capacidades de cambio pueden experimentarse con la reflexión, la reproducción visual, la refracción, la condensación, la evaporación, el movimiento y la magnificación visual de los materiales. Estas cualidades hacen del agua, especialmente en el paisaje, uno de los elementos más versátiles dentro del campo de la estimulación perceptual. Las cualidades poéticas inmersas en el agua pueden hacernos más conscientes de los cambios impredecibles del tiempo que han quedado opacados por las exigencias y presiones de la vida cotidiana. Nuevamente nos valemos de Merleau-Ponty (1975-323),

“La iluminación y el reflejo no juegan, pues, su papel más que si se difuminan, como intermediarios discretos, y si conducen nuestra mirada en lugar de retenerla. Pero ¿qué hay que entender con ello? Cuando se me conduce, por un piso que no conozco, hacia el dueño de la casa, hay alguien que sabe en lugar mío; para él el desarrollo del espectáculo visual presenta un sentido, va hacia un objetivo, y me remito o me presto a este saber que yo no tengo. Cuando se me hace ver, en un paisaje, un detalle que no supe distinguir solo, hay alguien que ya vio, que ya sabe dónde hay que situarse y adónde hay que mirar para ver”.

En el proyecto de acondicionamiento de la antigua Fabrica Zulser, el reconocimiento de las sensaciones de caos, de ruido, de olor a acero engrasado y la austeridad de la zona de fábricas en Winterthur, se combina con los nuevos usos del espacio.

Las zonas se delimitan con una serie de abolladuras metálicas en el suelo recubiertas con polvo de acero corroído, las cuales se convierten en elementos volátiles que dependiendo del clima forman hermosos espejos de agua a través de los cuales se refleja e ilumina el espacio, para luego desaparecer con la evaporación.

La materialidad escogida potencia el cambio a través de la corrosión y la utilización de superficies metálicas produce misteriosos reflejos y profundidades que se van perdiendo según

el uso y tráfico dentro del lugar. Un grupo de árboles a manera de escultura verde surge del suelo sugiriendo que hay vida a pesar del abandono.



Fig. 21, 22, 23 y 24.- Katharina Sulzer Platz, Vetsc Nipokow Partner, Winterthur, Suiza, 2004.
Fuente: Sánchez Vidiella, Àlex, Atlas de arquitectura del paisaje, Loft, Barcelona, 2008.

SONIDO: MATERIALIDAD / EXPERIENCIA

El sonido también puede crear nociones de un espacio psicológico y físico, puede llenar el espacio como referencias hasta definirlo y demarcarlo como tal, a través de la experiencia continua, al ser absorbido por el cuerpo. Diferentes materiales constructivos, plantas y fauna producen diferentes sonidos en su encuentro con el viento, así como con su encuentro con otros materiales y nuestro propio cuerpo en movimiento.

Podemos crear ritmos sonoros con la caída del agua por ejemplo, o tras nuestro propio paso, al combinar materiales cada uno de ellos presenta espacialidades diferentes y particulares que dependen de sus distintos grados de opacidad y brillo. Sobre el sonido Merleau-Ponty nos dice (1975:341-342),

“Se dice que los sonidos o los colores pertenecen a un campo sensorial, porque unos sonidos una vez percibidos no pueden ser seguidos sino por otros sonidos, o por el silencio, que no es una nada acústica, sino la ausencia de sonidos, y que, pues, mantiene nuestra comunicación con el ser sonoro. Si reflexiono y, durante este tiempo, dejo de oír, en el momento en que vuelvo a tomar contacto con los sonidos, se me aparecen como ya ahí, encuentro un hilo que había soltado y que no está roto”.

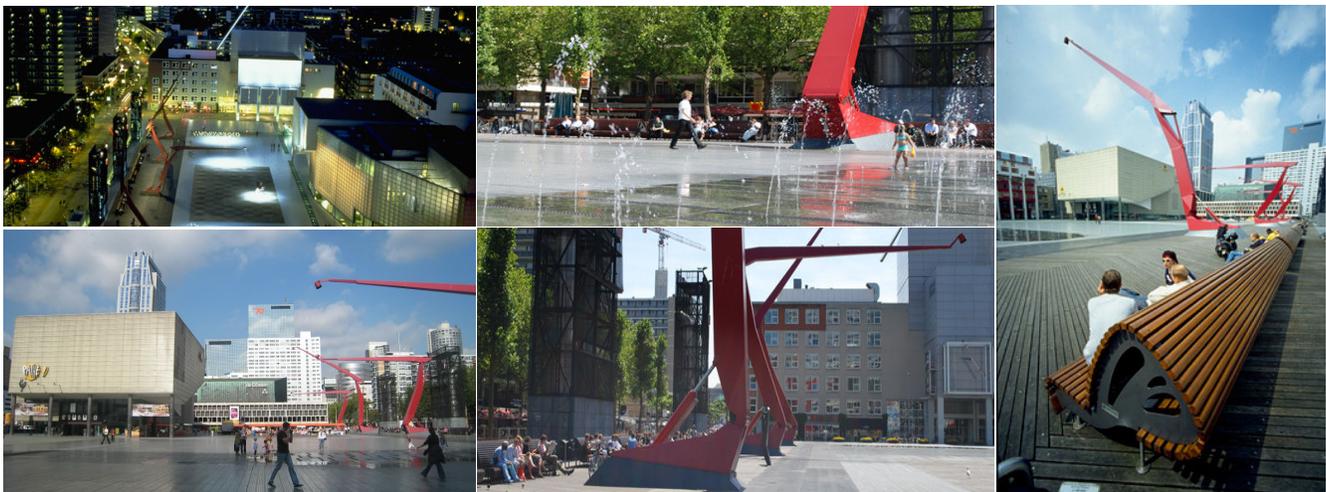


Fig 25 al 30.- West 8, Schouwburgplein, Rotterdam, Holanda, 1996.
Fuente: <http://architectureframed.blogspot.com/2010/12/schouwburgplein-1991-1996.html>

La plaza de West 8 en Rotterdam está cercada por un sin fin de edificios autónomos e independientes unos de otros. El espacio de la plaza por su pureza y parquedad aparente se constituye armónicamente en el marco de fondo que conecta y alberga cada una de las fuerza de estos edificios. Ubicada sobre un gran espacio de estacionamientos, los costos para la colocación de material verde se hacían muy altos para el presupuesto establecido.

Se intenta establecer una conexión del sitio a través de diferentes superficies de pavimento, que producen sensaciones totalmente diferentes unas de otras al desplazarse de un lado a otro de la plaza al parecer sin rumbo alguno, en algunos casos se puede ver hacia abajo y en otros las superficies opacas de madera y brillantes e iluminadas del metal se combinan en un evento sonoro que hace de la presencia de los transeúntes el evento principal y constitución esencial de la plaza. El desplazamiento constituye el espacio de la plaza.

Grandes elementos, torres interactivas se encuentran a la espera del intercambio con el público en las noches, donde un espectáculo de luces y sombras es producido por los mismos usuarios.

OLOR: TERRITORIALIDAD / DESPLAZAMIENTOS

El olor al igual que el sonido, ayuda a crear sensaciones sobre territorios aparentemente inmateriales, especialmente las plantas al igual que otros materiales, nos proporcionan estas posibilidades dimensionales. Las relaciones de cercanía frente a áreas con determinados olores pueden determinar territorios que van más allá de las limitaciones y/o accesibilidad física.

Estos territorios pueden además hacerse más complejos al conjugarse con la temporalidad en plazos que los períodos de floración de algunas plantas pueden ofrecernos. Además, el olor puede con la ayuda de los vientos desplazar territorialidades, lo que implica la posibilidad de otra inesperada e impredecible multiplicidad espacial. El paisaje se entiende entonces como objeto y organismo, y acudiendo nuevamente a Merleau-Ponty (1975-60),

“Un objeto es un organismo de colores, olores, sonidos, apariencias táctiles que se simbolizan y se modifican una a otra y se ajustan una a otra según una lógica real que la ciencia tiene por función explicitar y cuyo análisis está muy lejos de haber acabado”.

Las propuestas deben activar todos nuestros sentidos para que de esta manera puedan producirse nuevas revelaciones más allá de la obvia materialidad, para que se produzca el estímulo que hace que (1975:333), “pueda literalmente decirse que nuestros sentidos interrogan las cosas y que éstas responden”.



Fig. 31 – 34 Kathryn Gustafson, Jardines del imaginario, Terrason, Francia, 1995
Fuente: Amidon, Jane, Moving Horizons. The Landscape Architecture of Kathryn Gustafson and Partners, Birkhäuser, Basel, Berlin, Boston, 2005.

Los Jardines del imaginario de Gustafson conciertan un parque compuesto por fragmentos de jardines históricos pero que se plantean no a través de la recreación sino más bien del redescubrimiento.

La luz, el sonido, el color, la textura, el espacio, el movimiento y en especial las fragancias determinadas por el uso de la vegetación así como por diferentes grados de humedad alcanzados en el manejo diferenciado del agua en los diferentes fragmentos, surgen en cada uno de los jardines que apelan constantemente a nuestra imaginación. Todos los jardines responden a las características preexistentes del lugar y la topografía.

Se colocan plantas híbridas de exhibición botánica junto a las plantas nativas existentes para borrar los límites entre ellas, ya que la idea no es crear un catálogo de jardines históricos o un contraste entre lo natural y artificial sino por el contrario mostrar su posible coexistencia. Secuencias, vistas, puntos referenciales, nos van haciendo descubrir nuevos espacios que constantemente nos cuestionan sobre nuestra localización, dónde estamos?

LO TÁCTIL: DETALLES / EXPERIENCIA

La experiencia háptica se hace presente con la capacidad táctil del cuerpo. Las cualidades propias de los materiales deben ser reveladas, exaltadas, manipuladas o transformadas para aumentar la capacidad sensorial del usuario. Estimular este sentido corporal que nos hace experimentar diferentes sensaciones como la aspereza, suavidad, dureza y blandura, puede ofrecernos nuevas posibilidades de comprensión del espacio y de las formas, al hacer que el usuario se involucre hápticamente y no sólo ópticamente, con el diseño. El involucrarnos hápticamente nos hace más susceptibles a la experiencia subjetiva, más cercanos a una experiencia verdadera, como lo apunta Merleau-Ponty (1975: 330),

“En la experiencia visual, que empuja la objetivación más lejos que la experiencia táctil, podemos, cuando menos a primera vista, jactarnos de constituir el mundo, porque aquella nos presenta un espectáculo expuesto delante de nosotros a distancia, nos da la ilusión de estar presentes inmediatamente en todas partes y de no estar situados en ninguna. Pero la experiencia táctil se adhiere a la superficie de nuestro cuerpo, no podemos desplegarla delante de nosotros, no se vuelve por completo objeto. Correlativamente, como sujeto del tacto, no puedo jactarme de estar en todas partes y en ninguna, no puedo olvidar aquí, que es a través de mi cuerpo que voy al mundo, la experiencia táctil se hace ‘precediéndome’, y no centrada en mí. No soy yo quien toco, es mi cuerpo; cuando toco, no pienso algo diverso, mis manos vuelven a encontrar cierto estilo que forma parte de sus posibilidades motrices, y esto es lo que se quiere decir cuando se habla de un campo perceptivo: no puedo tocar eficazmente más que si el fenómeno encuentra un eco en mí, si concuerda con cierta naturaleza de mi consciencia, si el órgano que va a su encuentro está con él sincronizado. La unidad y la identidad del fenómeno táctil no se realizan por una síntesis de reconocimiento en el concepto, están fundadas en la unidad e identidad del cuerpo como objeto sinérgico”.

Propiciar el encuentro de estos ecos es necesario en el diseño para estimular el verdadero campo perceptivo y extender sus posibilidades en la experiencia.



Fig. 35, 36 y 37.- Parque de los Pies Descalzos, Jorge Perez, Giovanna Spera, Ana Elvira Vélez, Felipe Uribe, Medellín, Colombia, 1999.

Fuente: <http://medellin2009.wordpress.com/2009/10/04/dia-31/>

El Parque de los pies descalzos, como su nombre lo indica, propone despojarnos literal y metafóricamente de nuestros atavíos para sumergirnos en una experiencia totalmente lúdica de encuentro con todos nuestros sentidos y en especial para estimular esa experiencia táctil del cuerpo con el espacio. En las diferentes áreas del parque, diferentes experiencias a través de materiales como el agua, arena, piedras, vegetación y sonidos vienen a estimular esa anhelada experiencia háptica, que en este caso se produce tanto para nuestro cuerpo como para nuestra mente, al permitir a través del estímulo del contacto, relajarnos para activar nuestra imaginación.

CONCLUSIÓN

“Encuentros en lugares de reconocimientos es ver algo de lo que el cuerpo no es todavía capaz de ver, solo como siempre son estados del alma o mente que van más allá de lo consciente : Eso es, usando la palabra de Spinoza, lo que Deleuze llama afectos.”

John Rajchman

La arquitectura del paisaje asume su posición emergente, en el intento por comprender no la racionalidad del mundo: el mundo ya dado, sino un intento por descifrar su irracionalidad: su potencial de transformación. Hace que este mundo se manifieste, se haga notorio, común a todos, hasta llegar a conciliar diferentes aficiones en un mismo lugar que posteriormente produzcan nuevos y constantes cuestionamientos dentro de la sociedad. Este estado es alcanzado al crear una afectación del individuo por el estímulo perceptual y fenomenológico. Ese estímulo que nos permite dialogar con la vida, estímulo que nace y se nutre de la vida misma, al tiempo que la cuestiona y la libera de los avatares de la cotidianidad.

El paisaje desarrollado bajo estos criterios, se constituye en una forma de reivindicación urbana y conciliación con una posible vida social, al transgredir más allá de la concepción de espacio tratado como simples amenidades funcionales. Es a través de la exaltación de las exclusiones e inclusiones de los fenómenos que se producen día a día, y no a través de su negación e intento de eliminación que se logra una mejor comprensión de la esencia del ser y del hacer en el proceso de diseño; al propiciar la posibilidad de que el espacio, pueda obtener y rescatar otros significados. Merleau-Ponty (1975: 457), define la relación de ser, su conciencia y la percepción de las cosas presentadas como situación en el paisaje, como la vía para poder obtener un propósito, un horizonte de sentido,

“Reconocemos, pues, alrededor de nuestras iniciativas y de este proyecto rigurosamente individual que nosotros somos, una zona de existencia generalizada y de proyectos ya hechos, significaciones que se arrastran entre nosotros y la cosas y que nos califican como hombre, como burgués o como obrero. La generalidad interviene ya, nuestra presencia a nosotros mismos está

ya mediatizada por ella, cesamos de ser pura consciencia, desde que la constelación natural o social cesa de ser un eso informulado y se cristaliza en una situación, desde que tiene un sentido, eso es, desde que nosotros existimos. Todas las cosas se nos aparecen a través de un medium que la generalidad colora con su cualidad fundamental; este pedazo de madera no es ni un agregado de colores y datos táctiles, ni siquiera su Gestalt total, sino que emana del mismo como esencia leñosa, estos 'datos sensibles' modulan cierto tema o ilustran cierto estilo que es la misma madera y que hacen, alrededor de este pedazo y de la percepción que del mismo tengo, un horizonte de sentido. El mundo natural, tal como lo hemos visto, no es nada más que el lugar de todos los temas y de todos los estilos posibles”.

Vivimos en un tiempo de transición, de paso de un mundo atado todavía a las viejas costumbres, pero en la vía hacia la terminación de un mundo cada vez más invisible, virtualizado y desconocido. Como comenta Weibel, (1997: 106) “Solo desaparecen las formas históricas de manifestación de las cosas del arte, del tiempo, del paisaje, de la sociedad, pero no el mundo en sí mismo”. Y continúa más adelante, (1997: 113), “No es que desapareciera el mundo; lo que desapareció fue únicamente el mundo y la realidad que conocíamos: el mundo antiguo. Se desmanteló nuestra confianza; de ahí nuestra consternación”.

Es, por esto, imposible establecer las condiciones que rigen ese nuevo mundo desmantelado, pero por los momentos, cuando nos encontramos dentro esa expansión de tiempo de cambio brusco y total en todos los aspectos, de cambio definitivo del mundo mecánico al electrónico y virtual, se detectan soluciones de diseño que abogan por el cambio, que se adecuan al espacio-tiempo transitorio en el que vivimos definido por el paisaje cultural específico del lugar en su ilusión multiplicada como paisaje.

BIBLIOGRAFÍA

AMIDON, JANE, **Moving Horizons. The Landscape Architecture of Kathryn Gustafson and Partners**, Birkhäuser, Basel, Berlin, Boston, 2005.

HOLL, S., PALLASMAA, J., PÉREZ-GÓMEZ, A., (2007), **Questions of Perception. Phenomenology of Architecture**, Princeton Architectural Press, New York.

IRWIN, ROBERT (1985), **Being and Circumstance**, The Lapis Press, Larkspur.

MADERUELO, JAVIER (2005), **El paisaje. Génesis de un concepto**, Abada Editores, Madrid.

MARTIGNONI, JIMENA (2008), **El paisaje como materia prima**, Gustavo Gili, Barcelona.

MERLEAU-PONTY, MAURICE (1975), **Fenomenología de la Percepción**, Península, Barcelona.

MUNFORD, LEWIS (1961), **La Ciudad en la Historia**, Ediciones infinito, Buenos Aires.

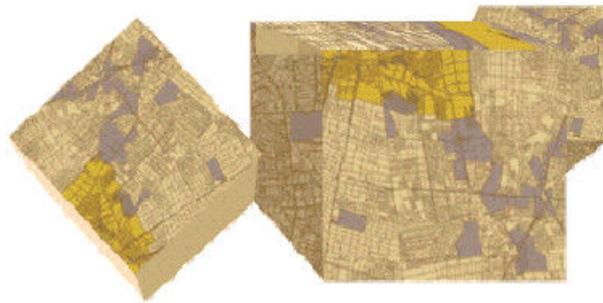
RAJCHMAN, JOHN (1993), *Out of the Fold*, En **Folding in Architecture**, Architectura Design Magazin, VCH Publishers, London, pp. 61-63.

SÁNCHEZ VIDIELLA, ÀLEX, **Atlas de arquitectura del paisaje**, Loft, Barcelona, 2008.

Smithson A., Y Smithson P., (2012), *Lo “así hallado” y lo “hallado”*, en **Lo ordinario**, Walker, Enrique (ed.), Gustavo Gili, Barcelona, pp. 93-100.

WEIBEL, PETER (1997), *La Era de la Ausencia*, en **Arte en la Era de la Electrónica**, ACC L'Angelot, Barcelona, pp. 101-121.

UNIVERSIDAD CENTRAL
FACULTAD DE ARQUITECTURA, URBANISMO Y PAISAJE
CENTRO DE ESTUDIOS ARQUITECTÓNICOS, URBANÍSTICOS Y DEL PAISAJE



DU&P

DISEÑO URBANO Y PAISAJE

Leonardo Cortés Estay

Más allá de la mitigación de impactos. Oportunidades ante un diálogo ciudadano frente a proyectos de diseño de infraestructura vial¹

Revista Electrónica DU&P. Diseño Urbano y Paisaje Volumen X N°25

Centro de Estudios Arquitectónicos, Urbanísticos y del Paisaje.

Universidad Central de Chile

Santiago, Chile. Mayo 2013

¹ Este artículo se inscribe en el marco de la investigación Grandes Artefactos Urbanos: Estudio activo del paisaje urbano y propuestas de diseño urbano en la generación de nuevas infraestructuras asociadas a la red de autopistas urbanas. Equipo de investigación: Marcelo Reyes Busch, Vladimir Pereda Feliú, Leonardo Cortés Estay, Reinaldo Cifuentes Calderón, Daniela Boccardo Apablaza, Andrés Bustos Araya y Luis Gajardo Guevara. Universidad Central de Chile, Centro de Estudios Arquitectónicos, Urbanísticos y del Paisaje, CEAUP.

**Más allá de la mitigación de impactos.
Oportunidades ante un diálogo ciudadano frente a proyectos de
diseño de infraestructura vial**
LEONARDO CORTÉS ESTAY

RESUMEN

La implementación de proyectos de infraestructura vial experimentada en la ciudad de Santiago de Chile ha generado externalidades negativas que afectan en diversos grados los barrios por los que atraviesan. Si bien, no son el origen de estas problemáticas, no logran contribuir al desarrollo de los territorios. Actualmente, la industria de las concesiones y el Estado disminuyen los impactos de la infraestructura a través de la lógica de las mitigaciones. Proyectos que aprovechen el espacio aéreo de la autopista, sumados a una activa participación de la comunidad en la definición programática en estos, se vislumbran como posibles perspectivas para un desarrollo urbano que afecte positivamente a las comunidades, de la mano de la infraestructura vial de escala metropolitana.

Palabras claves: Desarrollo urbano, participación ciudadana, desarrollo local, diseño urbano.

ABSTRACT

The implementation of road infrastructure projects experienced in the city of Santiago, Chile has generated negative externalities in varying degrees affect the neighborhoods that traverse. While they are not the source of these problems, fail to contribute to the development of the territories. Currently, concessions industry and state reduce the impacts of infrastructure through the logic of the mitigations. Projects that use the airspace of the highway, added to the active participation of the community in these programmatic definition, are seen as potential prospects for urban development positively affecting communities hand of the road infrastructure of metropolitan scale.

Key Words: Urban Design, connectivity, urban infrastructure, urban regeneration.

INTRODUCCIÓN

Este artículo comprende un esfuerzo por presentar los resultados y conclusiones de un ejercicio investigativo, en el ámbito de la participación ciudadana frente a los proyectos de infraestructura vial. Reconociendo cierto territorio teórico dentro del cual se enmarca el concepto de participación ciudadana, se establecerá un paralelo entre algunos elementos de las escalas de participación ciudadana (Arnstein, 1969; Gramberger, 2001) y los resultados de un ejercicio de encuestas y focus group, cuyo objetivo principal fue el reconocer elementos programáticos emergentes a nivel local, además de detectar niveles de satisfacción y demandas frente a las actuales obras de infraestructura urbana que cruzan los territorios urbanos.

La producción del espacio urbano contemporáneo, tiene como a uno de sus más reconocibles componentes, a la autopista en su versión urbana. Este “artefacto de la modernidad” ha destacado en el discurso urbanístico, en el desarrollo inmobiliario y la sociedad civil. Ya sea por sus cualidades estructurales en el crecimiento de las ciudades para los primeros, por la capacidad de habilitar suelos para uso urbano, mejorando su plusvalía y de esta forma posibilitar negocios inmobiliarios para los segundos o por ser una fuente de externalidades negativas como el ruido, la contaminación del aire, la segregación de barrios y afectar la calidad de estos para los últimos.

Una concordancia posible entre estos actores del desarrollo urbano, es que la autopista ha adquirido gran relevancia, articulando posiciones a favor y en contra en los discursos presentes en la opinión pública. A pesar de este ámbito de confrontación, el parque automotriz sigue en aumento y la presencia de autopistas urbanas se asume como una presencia de largo aliento en nuestro paisaje cotidiano. La palabra autopista ha logrado establecer un imaginario propio y como tal, se ha cargado de connotaciones, las cuales, han permitido articular acciones de resistencia a su implementación, modificaciones a los trazados originales o una mayor presencia de obras de mitigación de sus externalidades.

¿Cuál ha sido la experiencia ciudadana frente a las obras de infraestructura vial que han adquirido una fuerte presencia en los últimos 10 años? Lo primero que se debe indicar, es que no existe un marco institucional que vincule la participación ciudadana con la planificación e implementación de las autopistas urbanas. Sin embargo, conflictos puntuales han provocado la articulación de movimientos ciudadanos, cuyos impactos en estos proyectos no son despreciables. Sin embargo, y de acuerdo a Poduje (2008), la capacidad de lograr modificaciones por parte de los movimientos ciudadanos, está altamente relacionada, al nivel de vinculación de sus integrantes a quienes toman las decisiones. Según el mismo autor, un 66% de los ciudadanos que conforman este tipo de movimiento social, corresponde al estrato ABC1 y su nivel de éxito es de alrededor de un 50%.

Estos datos nos permiten reconocer una situación altamente desigual respecto a la capacidad de las comunidades, de atender y enfrentar las amenazas para sus barrios y calidad de vida. La ausencia de un marco institucional que formalice la participación ciudadana, la deja a expensas de un actuar reaccionario, frente a las propuestas (o imposiciones) y una incapacidad por parte del total de la población afectada, de actuar en instancias que consideren su posición frente a determinados proyectos.

Este carácter reactivo frente a las propuestas del Estado, no solo puntualiza el nivel de intervención de las comunidades a un ámbito de acciones mitigantes de las externalidades negativas que una autopista produce a escala local, sino que, contribuye a instalar un imaginario dentro de las empresas concesionarias de autopistas, de que sus políticas de responsabilidad social empresarial, deben enfocarse a los espacios residuales de esta, como área de acción para paisajismo, mejoras leves en el espacio público o acciones focalizadas en algunas comunidades.



Fig. 1. Parque Domingo Tocornal, Puente Alto, a un costado de la Autopista Acceso Sur. "Esta es una de las medidas de mitigación derivadas de la construcción y operación de esta carretera urbana... Ahí, se construirán cuatro canchas de tenis y dos de futbolito de 45 x 20 metros cada una y de pasto sintético. Además, habrá un sector con máquinas para hacer ejercicios y juegos infantiles, que beneficiarán a 15 mil vecinos." (La Tercera, 19 Junio, 2012).



Fig. 2. Autopista Central con Américo Vespucio Sur. Paisajismo y diseño de áreas verdes en los nudos frente a grandes zonas obsoletas en su entorno ¿Áreas verdes sin usuarios? (Googlemaps, 2013).

Todas estas acciones, no mejoran de forma sustancial los grados de vulnerabilidad de muchos de los sectores por los cuales la autopista atraviesa. ¿Es posible concebir, a través de estrategias de diseño urbano, que las autopistas se transformen en espacios de oportunidad a nivel local y metropolitano, posibilitando una mejora sustancial en las áreas que afectan?

De acuerdo a las conclusiones de la investigación Grandes Artefactos Urbanos: Estudio activo del paisaje urbano y propuestas de diseño urbano en la generación de nuevas infraestructuras asociadas a la red de autopistas urbanas (Reyes, Pereda, Cortés, 2012), la intervención de

esta infraestructura, a través de proyectos de diseño urbano en su espacio aéreo, posibilitaría la introducción de programa cuyo alcance sea a nivel metropolitano (terminales de buses, bodegaje, bomberos, etc.) o a nivel local (servicios, comercio de menor escala, espacio público, áreas verdes, etc.).

Sin embargo, estos programas deben ser reconocidos, consensuados y discutidos con la comunidad, activando mecanismos de participación ciudadana. Este cambio de visión, frente a la posibilidad de implementar programas urbanos de mayor envergadura, implica un transcurso desde las lógicas de la mitigación de impactos, a la de creación de oportunidades.

En la experiencia chilena de la última década, la falta de visión respecto al diseño funcional de las autopistas ha propiciado la percepción de cierta resistencia ciudadana frente a estos proyectos (Pereda, Cortés, 2011), construyéndose un imaginario proporcionado por la propia autopista, mediante expresiones materiales de muy mala calidad, las cuales ejemplifican el tipo de deterioro que la infraestructura generaría para el entorno barrial. Fotomontajes, caricaturas y fotografías reales otorgan una visualidad catastrófica. Sin embargo, los argumentos en contra de la autopista, si bien, exaltados desde la visualidad, provienen de críticas ajustadas a la realidad, donde la segregación espacial de los barrios, la congestión y la pérdida de calidad de vida son argumentos veraces de una realidad contemporánea.



Fig. 3. Oposición a la autopista elevada en Vespucio. Fotografía Vladimir Pereda.



Fig. 4. Fotomontaje del sitio Plataforma Urbana.

La implementación de autopistas en un contexto urbano ha sido realizada desde una perspectiva asimétrica en cuanto a los conocimientos y capacidades que poseen los promotores de estas iniciativas (el Estado y la inversión privada), frente a los principales afectados, las comunidades, quienes han perdido cuotas de beneficio local, en aras de una mejora en la conectividad a nivel metropolitano. Es precisamente esta asimetría de poder, así como de participación la que se advierte como un factor negativizante, en cuanto invisibiliza la posibilidad de desarrollo local, a partir de infraestructura metropolitana.

ESCALAS Y ESPACIOS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA.

Una primera aproximación al concepto de participación ciudadana, de acuerdo a Arnstein (1969) implica entenderla como redistribución del poder, el cual es traspasado en parte, a quienes se encuentran excluidos de las instancias de toma de decisiones. Dentro de este marco, el ciudadano, como individuo activo de su comunidad, puede delegar estas responsabilidades a las autoridades, decididas de forma consensuada (participación indirecta), o bien, formar parte activa en la toma de decisiones. Esta forma de relación entre los miembros de una comunidad requiere de la existencia de un espacio en donde se constituya lo público (Mujica, s/f).

Sin embargo, dentro de un contexto contemporáneo de globalización de los mercados, y alta participación de lo privado en la construcción de ciudad, este espacio (institucional, por ejemplo) desde el cual se constituya la participación ciudadana, tiende a difuminarse. Como resultado, las planificaciones e implementaciones de las autopistas urbanas, nacen y se desarrollan en el seno de un diálogo entre las autoridades de gobierno y la empresa privada, excluyendo a la ciudadanía de una posible participación activa en ámbitos de la planificación urbana.

Para Arnstein existe una escala subdividida en 8 etapas, que va desde la no participación hasta el empoderamiento de las comunidades. De acuerdo a Alenda esta puede descomponerse en tres categorías generales como son la de "Imposición" (instrumentalización o clientelismo); "Desarrollo de Capital Social" y "Empoderamiento" (Alenda, 2003).

Si bien, de esta forma se tiende a simplificar la escala en sus factores más predominantes (imponer, desarrollar o empoderar), existen esfuerzos similares que tienden a sintetizar la relación entre Gobiernos y Ciudadanos (en un contexto democrático) y a pesar de que muchos de estos se enfocan a una escala nacional, en la cual se desarrollan políticas públicas, cabe mencionar que la esfera de acción de la participación ciudadana no se agota ahí, si no que se encuentra presente tanto en la creación de políticas como en el consumo de espacio público (Gramberger, 2001). La OECD ha redefinido estos niveles de participación en "Información"; "Consulta"; "Participación Activa" el cual incluye importantes procesos de diálogo.

Contextualizando la discusión, frente a los proyectos de infraestructura vial, se reconoce que estos obedecen a directrices desarrolladas desde la planificación del sistema de transporte en el seno del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones y del Ministerio de Obras Públicas. Esta planificación obedece a criterios técnicos que se enfrentan, en sus dimensiones locales, con la comunidad afectada por los trazados viales. Es en esta escala donde se propone un enfoque participativo cuando la autopista se vuelve oportunidad de desarrollo, a través de proyectos de diseño urbano que no solo revertan la segregación espacial causada por la autopista, si no que alberguen programas cuyo potencial sea capaz de fomentar actividades productivas y otorgar espacios públicos de calidad.

Este espacio de oportunidad tiene un carácter local, y para garantizar los beneficios hacia las comunidades, desde la perspectiva de la participación ciudadana, solo puede implementarse a partir de un diálogo horizontal, reconocido bajo el concepto de "Asociación", de acuerdo a la interpretación que Vargas (2010) hace de Arnstein, donde la información es retroalimentada y los intercambios son bidireccionales, compartiendo responsabilidades bajo estructuras formales.

Mayores grados de participación, a nivel de "Empoderamiento" (Arnstein, 1969) o "Participación Activa" (Gramberger, 2001) no son desechados a priori, pero sus consideraciones requieren reflexión en torno al ámbito de planificación general de la autopista y la articulación de por lo menos los tres actores que sostienen el desarrollo de la infraestructura vial en el último decenio: Estado, Sociedad Civil y Empresa Privada, a través del sistema de Concesiones.

Por otro lado, existe consenso en que el nivel local es el espacio que mejor representa la participación, constituyendo un espacio de encuentro entre ciudadanos y representantes (Fernández, 2006). Sin embargo, una obra de infraestructura vial se encuentra más allá de la dimensión local, asume un tamaño metropolitano, por otro lado, muchos de sus impactos son a nivel local. Esta dualidad de los proyectos, nos puede dar luces respecto a cuales son las escalas y mecanismos de participación ciudadana que podrían implementarse, pues si bien, es materia pública, el trazado en su dimensión metropolitana, lo es también su impacto, en escala local. Actualmente, la implementación de autopistas, obedece a una visión instrumental de la planificación, donde “Se trata de procesos de participación conducidos ‘de arriba hacia abajo’, donde el Estado invita a los ciudadanos a sumarse a su gestión dentro de márgenes predefinidos” (Fernández, 2006). Es efectivamente, esta visión, la que nos insta a realizar una aproximación, desde el diálogo, con las comunidades afectadas actualmente por la autopista urbana, frente a las que se plantea un hipotético diseño sobre el espacio aéreo de la autopista urbana. Los resultados de esta, se indican a continuación.

CASO DE ESTUDIO: NUDO PÉRGOLA DE LAS FLORES. MÁS ALLÁ DE LA MITIGACIÓN

Durante la investigación Grandes Artefactos Urbanos: Estudio activo del paisaje urbano y propuestas de diseño urbano en la generación de nuevas infraestructuras asociadas a la red de autopistas urbanas (Reyes, Pereda, Cortés, 2012), se tomó como caso de estudio el proyecto de una infraestructura aérea sobre la intersección entre la Autopista Américo Vespucio Sur y la Autopista Central (Santiago de Chile).

El anteproyecto realizado busca vincular los espacios segregados físicamente por las autopistas, entregando soporte a la actividad relacionada con el cementerio (floristerías, cementerio y marmolerías), además de otras propuestas programáticas hechas por el equipo investigador, y aquellas que resultaron del diálogo con representantes del sector circundante a la intervención, mediante la técnica del Focus Group.



Fig. 5. Ficha de ubicación de nudo vial y entorno. Elementos relevantes: Sector residencial segregado comuna de Cerrillos y terminal Pesquero y Cementerio Metropolitano en comuna de Lo Espejo. Fuente: Pereda, 2012.



Fig. 6. Segregación espacial a partir de la autopista. Fuente: Francisco Pereda, 2012.



Fig. 7. Esquema de elementos significativos del entorno. Fuente: Pereda, 2012.
Fig. 8. Esquema de programas clave de la propuesta. Fuente: Pereda, 2012.



Fig. 9 - 10. Proyecto de infraestructura sobre el nudo vial. Fuente: Pereda y Mira, 2012.



Fig 11. Estructura que recibe los diversos programas propuestos y pista elevada. Fuente: Pereda, 2012.

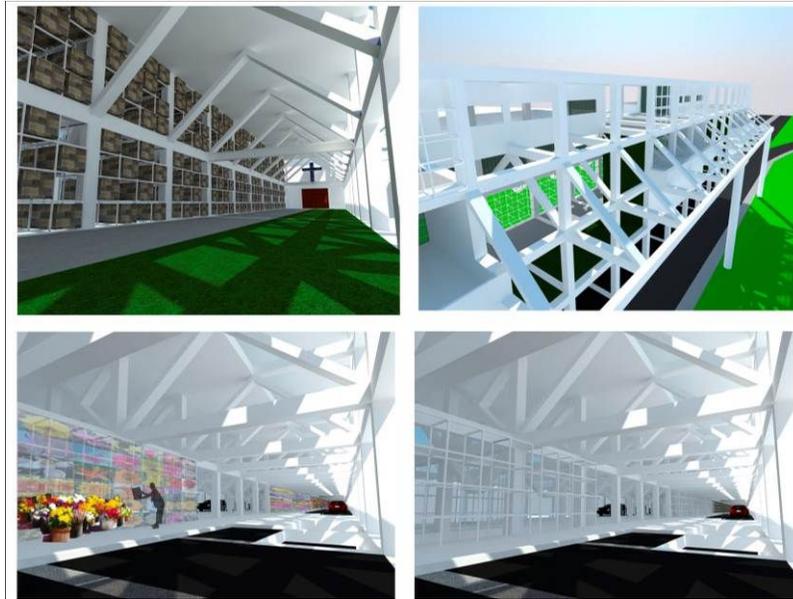


Fig 12 - 15. Espacios destinados a capilla, nichos y florerías. Espacios vacíos para recibir otros programas. Fuente: Pereda, 2012.

El proyecto presentado para este emplazamiento busca potenciar y hacer presente las actividades rituales relacionadas con los entierros y memoria de los muertos. Además se busca proporcionar usos de los cuales el barrio presenta evidentes carencias. Estos son: Pérgola de las Flores; Parque productivo especializado en especies florales; ampliación del cementerio para urnas de cenizas, cinerario y capilla; Servicios asociados al cementerio tales como oficinas, funerarias y marmolerías; Tranvía liviano aéreo que conecta los sectores con las líneas de metro; Estacionamientos. Los programas propuestos por los vecinos son: Barrio rojo como solución a la inseguridad asociada a la presencia de prostitución en el sector; Servicios bancarios, de seguro social y médicos locales; Áreas de esparcimiento.

Los programas propuestos por el equipo de investigación y por parte de los vecinos entrevistados, reconociendo los elementos y relaciones significativas del entorno, buscan generar espacios que potencien las actividades productivas y reduzcan la segregación, estableciéndose como puentes entre las áreas segregadas. La propuesta aprovecha el espacio aéreo sin uso de la autopista para generar mejoras significativas en el entorno urbano. Estas mejoras van más allá de la mitigación, cuya finalidad es la reducción de externalidades negativas, apuntando a la generación de oportunidades y disminución de la vulnerabilidad de los barrios comprometidos.

INSTANCIAS DE PARTICIPACIÓN. DETECCIÓN DE OPORTUNIDADES

Durante la investigación Grandes Artefactos Urbanos se realizó un ejercicio de Focus Group y pre-test en base a encuestas que se distribuyeron a vecinos del entorno al proyecto señalado anteriormente. Si bien, el método de encuesta permitió la detección de carencias, preferencias, intensidades de uso y percepción de los espacios comunales, es durante el Focus Group que se conversó con integrantes de la comunidad respecto a propuestas de diseño y programas para el nudo Pégola de las Flores. A pesar de presentar ciertas definiciones formales respecto al proyecto que se mostró a los representantes de la comunidad, se buscó percibir la receptividad de esta hacia el proyecto y explorar la posibilidad de generar un diálogo desde el cual reconocer carencias y programas susceptibles a ser incorporados en la propuesta, cuyo planteamiento obedezca a necesidades detectadas por la misma comunidad. Esta experiencia se sintetizará a continuación:

En términos generales, la dinámica consistió en la presentación inicial de antecedentes, por parte de los investigadores del proyecto, acerca de diversas experiencias internacionales, relacionadas con la implementación de estrategias de conectividad urbana entre espacios poblados que fueron escindidos por la construcción de autopistas, generando importantes consecuencias negativas en la experiencia vital cotidiana de los habitantes de aquellos sectores, los que fueron superados a través de la implementación de diversas estrategias.

Junto con lo anterior, se expusieron ciertas ideas acerca de cursos de acción específicos en orden a alcanzar la superación de los efectos negativos que la construcción de las autopistas mencionadas produjo en el sector en cuestión.

Dicha exposición presentó como principales ideas la construcción de niveles espaciales en altura sobre el área de intersección Vespucio Sur-Autopista Central en el que se pudiera generar un punto de unión entre los sectores que quedaron separados producto de la construcción de las autopistas urbanas mencionadas, aprovechando el espacio aéreo de la autopista e incorporando equipamiento urbano inexistente en la zona, de modo en que se logre mejorar las condiciones de vida de los habitantes.

Un análisis del discurso de los habitantes participantes del Focus Group se puede agrupar en torno a las siguientes categorías: a.- Carencias del área urbana aledaña; b.- Organizaciones sociales locales; c.- Potenciales obstáculos a la implementación de un proyecto de diseño urbano; d.- Ideas de mejoramiento urbano de los habitantes del sector.

a.- Carencias del área urbana aledaña:

a.1.- Relacionados con la presencia de la autopista:

- Segregación por parte de la autopista, redundando en poca accesibilidad a servicios concentrados en el sector del 25 de Gran Avenida.
- Responsabilidad en el mantenimiento de pasarelas, áreas verdes e iluminación, la cual se reparte entre la municipalidad y los concesionarios de la autopista, incumpliendo ambas instituciones, el mantenimiento óptimo de esta infraestructura.
- Existencia de áreas verdes inaccesibles proporcionadas por la concesionaria de la autopista, pero que sin embargo, al ubicarse en los tréboles de la red vial, son de muy difícil acceso por parte de usuarios del entorno.

a.2.- Carencias del entorno:

- Carencia de espacios públicos para el uso de la comunidad.
- Carencia de infraestructura de carácter recreativo y deportivo. Consecuencia de esto, no hay control social de los espacios, propiciando la participación de la población en actividades delictuales.
- Iluminación y gestión de la basura asociada al Cementerio Metropolitano y Metrotren, contribuyendo a la obsolescencia de estos espacios, los que, descuidados, son percibidos con desconfianza por la comunidad.

b.- Organizaciones sociales locales:

Se detecta una escasa organización y presencia de junta de vecinos y otras organizaciones sociales, centrándose las primeras casi exclusivamente, en la entrega de regalos de navidad para niños del sector.

c.- Potenciales obstáculos a la implementación del plan de mejoramiento urbano:

Carencia de flujos de información, a través de organizaciones sociales locales. De acuerdo al ítem anterior, la falta de redes sociales, redundan en la falta de contactos y flujos de información.

d.- Ideas de mejoramiento urbano de los habitantes del sector:

Aprovechamiento del espacio proyectado por el equipo de investigación para la ubicación de parques y espacios recreativos.

Habilitación de huertos familiares.

Canchas e infraestructura deportiva.

Sistemas de reciclaje de basura e incentivos asociados a este.

Recuperación de los espacios obsoletos.

Miradores.

Algunas conclusiones del equipo de investigación apuntan a que la generación de espacios y el potencial de cobijar nuevos espacios de interacción social entre personas que quedaron separadas por las autopistas facilitarían, al mismo tiempo, el enriquecimiento del tejido social que, a decir de los vecinos, se encontraría debilitado.

Una segunda conclusión respecto a la experiencia es la necesidad de detectar potenciales líderes comunitarios, a la vez que reforzar las aparentemente debilitadas redes sociales para la inclusión activa de la comunidad en el proyecto, con lo que se lograría el sentido de pertenencia necesario que redunde en su compromiso para con la mantención y uso efectivo de los espacios habilitados, posibilitando una suerte de re significación espacial por parte de la comunidad.

CONCLUSIONES

Frente a la experiencia de autopistas urbanas en Chile, existe un magro panorama respecto a la implementación de programas anexos, los que, por lo general, solo se remiten a obras de mitigación, áreas verdes, y a veces, canchas deportivas, radicándose como práctica inscrita en el concepto de Responsabilidad Social Empresarial. Esta visión resta posibilidades de construir o proyectar programas novedosos en el espacio de la autopista, desde los cuales contribuir al desarrollo de oportunidades para las comunidades locales. Sin embargo, se vislumbra como posibilidad, que la participación activa de la población, en las propuestas programáticas y a la vez, con soluciones arquitectónicas cuyo componente estético posee mayor grado de logro, contribuyen a una mejor percepción hacia la obra de infraestructura. Se avanza en la construcción de espacios socialmente apropiados e identitarios con valores positivos.

El pre - test y focus group realizado a una muestra de población próxima al nudo Pégola de las Flores (Comuna de Lo Espejo) demuestra un cambio en la valoración a este tipo de obras, la cual considera propuestas novedosas y atractivas, consultando programas propuestos por la población y demandas que estos tienen para sus entornos (y que pueden ser implementados a través del proyecto GAU).

Si bien, el caso arrojó un conjunto de demandas específicas para este sector, como es infraestructura pública, mejora de la aislación y fragmentación urbana, calidad ambiental y seguridad, entre otras, también arrojó propuestas no contempladas como huertos urbanos, miradores, propuestas que se hagan cargo de la problemática de la percepción de seguridad, además de valorar las ideas de florerías para el cementerio.

Bajo este aspecto, se considera que un nivel base de participación ciudadana, frente a proyectos cuyas características locales y metropolitanas sean similares a las presentadas en el artículo, es el que corresponde al de "Asociación" (de acuerdo a Arnstein), tendiendo hacia el "Empoderamiento" o a la "Participación Activa" en términos de la OECD. Esta perspectiva permite considerar que los proyectos de infraestructura vial deben pasar desde el estatus de la Mitigación, al de la Creación de Oportunidades. Sin embargo, en muchos casos, la construcción de capital social, el fortalecimiento de redes y de interlocutores válidos por parte de la comunidad, requiere estrategias de "Desarrollo de Capital Social".

Los resultados recabados en la investigación demandan estudiar en profundidad las formas de participación ciudadana en las distintas etapas de diseño e implementación de las autopistas urbanas, siendo consideradas un espacio ventajoso para mejorar la relación ciudadanía - autopista, y cambiar la percepción que se tiene de estas, en forma positiva.

BIBLIOGRAFÍA

ALENDIA, STÉPHANIE (2003). **Evaluación de la participación ciudadana en las experiencias de desarrollo integral del Programa Ciudadanía y Gestión Local.** Serie Seminarios y Conferencias. CEPAL.

ARNSTEIN, SHERRY (1969) **A ladder of citizen participation.** AIP Journal, 216-224.

FERNÁNDEZ, IGNACIA (2006). **Participación ciudadana en el nivel local: Desafíos para la construcción de una ciudadanía activa.** En Foco. Expansiva.

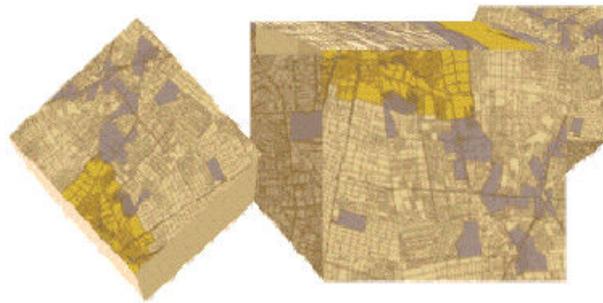
GRAMBERGER, MARC (2001). **Citizens as Partners. OECD Handbook on information, consultation and public participation in policy-making.** OECD, Governance.

MUJICA, PEDRO (s/f). **La participación ciudadana en relación con la gestión pública. Corporación Participa.** Disponible en: http://www.bcn.cl/carpeta_temas/temas_portada.2005-10-25.4785762907/folder.2005-10-25.3074147462/23%20pedro%20mujica%20exp%20documento%20p%20ciudadana.pdf

PEREDA, CORTÉS (2011). **Autopistas elevadas y resistencia ciudadana: Imaginarios e intolerancia en torno a las obras de infraestructura vial.** Revista Diseño Urbano & Paisaje, Volumen VIII, N°21, Abril 2011.

VARGAS, MARCO (2010) **Niveles de participación ciudadana en las políticas públicas: Una propuesta para el estudio de mecanismos institucionales de participación.** Revista Académica de Investigación TLATEMOANI n°2, Junio 2010.

UNIVERSIDAD CENTRAL
FACULTAD DE ARQUITECTURA, URBANISMO Y PAISAJE
CENTRO DE ESTUDIOS ARQUITECTÓNICOS, URBANÍSTICOS Y DEL PAISAJE



DU&P

DISEÑO URBANO Y PAISAJE

Centro de Estudios Arquitectónicos, Urbanísticos y del Paisaje

Informe. Concurso CEAUP 2013

Revista Electrónica DU&P. Diseño Urbano y Paisaje Volumen X N°25

Centro de Estudios Arquitectónicos, Urbanísticos y del Paisaje.

Universidad Central de Chile

Santiago, Chile. Mayo 2013

Informe. Concurso CEAUP 2013 ALFONSO RAPOSO MOYANO

Luego del Concurso Interno realizado en la Facultad a fines de marzo del presente año, para cubrir los cargos de investigación por media jornada, en el Centro de Estudios Arquitectónicos, Urbanísticos y del Paisaje CEAUP, el elenco de investigadores adscritos quedó constituido del siguiente modo:

Dr. Javier Alejandro Figueroa Ortiz.

Licenciado en Ciencias con mención en Biología, Facultad de Ciencias, Universidad de Chile. Doctorado en Ciencias con mención en Botánica, Facultad de Ciencias, Universidad de Chile. Docente de la Escuela de Arquitectura del Paisaje, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Paisaje FAUP de la Universidad Central de Chile.

Dra. © Francisca Paula Ianiszewski Buxton.

Ecóloga Paisajista, Escuela de Ecología y Paisaje, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Paisaje de la Universidad Central de Chile. Dra. ©, en Gestión Ambiental, Paisaje y Geografía de la Universidad de Barcelona.

Dr. Vladimir Pereda Feliú

Arquitecto, Universidad de Chile. Doctorado en Arquitectura y Patrimonio Cultural Ambiental de la Universidad de Sevilla. Docente de la Escuela de Arquitectura de la Facultad de Arquitectura. Urbanismo y Paisaje FAUP de la Universidad Central de Chile.

Mg. José Domingo Solis Opazo

Arquitecto, Escuela de Arquitectura, Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile. Magister en Artes con mención en Teoría e Historia del Arte, Universidad de Chile. Docente y Coordinador de la línea de Teoría e Historia de la Arquitectura, Escuela de Arquitectura, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Paisaje FAUP de la Universidad Central de Chile.

Dr. Marco Antonio Valencia Palacios.

Licenciado en Historia, Facultad de Filosofía y Humanidades, Universidad de Chile. Licenciado en Sociología, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Chile. Doctorado en Arquitectura y Patrimonio Cultural - Ambiental de la Universidad de Sevilla. Docente en las Escuelas de Arquitectura de las Universidades Central de Chile, de Santiago y Tecnológica Metropolitana.

Dra. © Ana María Olga Wegmann Saquel

Profesor de Estado en Historia y Geografía. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Chile. Magister en Historia, Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Chile. Dra ©, en Geografía, Paisaje y Medio Ambiente, Universidad de Barcelona. Docente de la Escuela de Arquitectura del Paisaje, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Paisaje FAUP de la Universidad Central de Chile.

Las tareas comprometidas por los adscritos, como plan de trabajo 2013-2014, comprenden principalmente, tanto la participación en el desarrollo de proyectos de investigación, como la gestión de sus líneas temáticas de investigación. Esta gestión comprende tareas en materia de: preparación de nuevos proyectos, desarrollo de vinculaciones externas para trabajos en red, preparación de publicaciones y efectuación de actividades de difusión interna y externa de avances y hallazgos de investigación. Esto incluye la elaboración de textos para libros y para la presentación de artículos en revistas académicas y a través de ponencias en seminarios y congresos. Complementariamente el elenco de investigadores de CEAUP ha incluido en su plan de trabajo actividades de extensión interna para el estudiantado UCEN y horas para atender a los estudiantes de pregrado de las escuelas de nuestra Facultad en materia de orientación académica.

Se adjunta a continuación un listado de los principales proyectos en preparación y en desarrollo, en que participan los investigadores adscritos:

Investigadores	Nombre del Proyecto
Javier Figueroa	Proyecto Principal. “Caracterizando la diversidad, abundancia y distribución de la flora urbana en Santiago de Chile: bases ecológicas y botánicas para la comprensión de los procesos de urbanización” Proyecto Concurso VRA 2013 con fondo asignado. Co-investigadores: S. Teillier FAUP UCEN; A. Arredondo FACED, S. Castro USACH
Francisca Ianiszewski	Proyecto Principal: “Factores de medio ambiente urbano, en el sentido de apropiación del espacio público y bienes comunes. Estudio caso Población Santa Adriana Comuna de Lo Espejo Stgo.” . Formulación S2 2012. Incorporado al PRI-CEAP 2013. Ejecución S1 y S2 2013. Redes y agentes vinculadas al proyecto: Angélica González Cid FACSO Contacto gestores Programa Mi Barrio, Seremi MINVU R.M. Proyecto complementario: a) “Sustentabilidad Urbana. Sistemas Integrados de Biotecnologías y Energías Alternativas Combinadas para Viviendas Sociales Sustentables. Estudio Campamento Pablo Neruda, Puerto Varas, región de Los Lagos.” . Formulación de Proyecto para futuro FONDEF 2014. Investigadores: Orlando Mella, Manuel Novoa, Angélica González Cid, Fca. Ianiszewski b) “Herramientas de Paisaje para la Sustentabilidad. Estudio de campo en Petorca, Región de Valparaíso” Avance de Tesis Doctoral
Vladimir Pereda	Proyecto Principal: “Corrientes de pensamiento FAUP 1982- 2012 y su incidencia en el aprendizaje y en las investigaciones de la arquitectura. El caso de la Escuela de Arquitectura de la UCEN 1982 -2012” Programa Regular de Investigación PRI - CEAUP 2013. Consultor externo: Mario P. Sobarzo M.

José Domingo Solís	<p>Proyecto Principal: “Paisajes del cotidiano doméstico aspiracional. Mitología neoliberal del Santiago posmetropolitano.” <i>Proyecto presentado a VRA 2012 con asignación de fondo. Primer Informe aprobado. Desarrollo informe final: S-1. 2013</i></p>
Marco Valencia	<p>Proyecto Principal (S1) “Estrategias de revitalización de espacios públicos en las unidades habitacionales. Una exploración en torno la noción de bienes común urbano. El caso de las unidades vecinales de CORMU.” <i>Formulación S2-2012. Incorporado al Programa Regular de Investigación PRI – CEAUP. Ejecución S2- 2012 S1-2013.</i></p> <p>Proyecto Principal (S2) “Desastres urbanos y ciudades resilientes. Hacia la construcción de ciudadanía territorial. Estudio de caso de cuatro comunidades en las regiones VI y RM. <i>Formulación S2-2012. Presentado VRA 2013, sin Asignación de Fondo. Incorporado al Programa Regular de Investigación PRI-CEAUP: Ejecución S2 -2013 y S1- 2014.</i></p> <p><i>Redes institucionales vinculadas al proyecto:</i> Participación en el Proyecto. “Construcción de Ciudadanía Territorial en Chile: desde los aprendizajes colectivos pos terremoto hacia la incidencia ciudadana en la construcción del territorio” <i>Proyecto concertado con la Coordinación Nacional de la Fundación Hábitat para la Humanidad. Financiado por la Delegación de la Unión Europea en Chile y coordinado por la Fundación de Viviendas HPH, Chile)Coordinación con CEAUP: Marco Valencia</i></p>
Ana María Wegmann	<p>Proyecto Principal: “Efectos del proceso de Reforma Agraria en el paisaje de la comuna de Pirque, y su proyección al año 2010” <i>Proyecto presentado a VRA, sin asignación de fondo. Incorporado al Programa Regular de Investigación PRI - CEAUP 2013</i></p>

Alfonso Raposo Moyano
 Director de CEAUP
 Santiago 9 de Mayo 2013