

**Nº 22**

Edición  
**Agosto**  
Año 2011

# DUP

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°22

Experiencias y expectativas.  
ALFONSO RAPOSO M.

La pluralidad de las miradas sobre los acontecimientos que hacen el ser, el estar, el hacer y el tener de la vida en la ciudad, puede ser dispuestas en ese vasto territorio comprendido entre el "espacio de experiencia" y el "espacio de expectativas"<sup>1</sup> En la presente edición hemos reunido cinco textos que miran hacia ese territorio. Cuando examinamos desde nuestro presente ese "espacio de experiencia", que se encuentra en permanente reelaboración, encontramos un paisaje complejo. En él está desde luego la memoria y por cierto la historia. Pero también están, los discursos teóricos pronunciados, con sus elementos conceptuales y los tejidos de relaciones inter-discursivas que se fueron configurando a la luz de los regímenes epocales de sentido y de verdad. Por cierto están los adversarios de la historicidad quienes sostienen que ya basta de escarbar en el "espacio de experiencia". Hay que habitar la vida del presente con miras a la construcción del futuro. En la presente edición nos hemos esforzado para presentar reflexiones que contemplan los tres momentos cronológicos.

1. Comenzamos con una exploración de la historia conceptual sociológica de fines del siglo XIX. Los profesores Jorge Vergara Vidal <sup>2</sup> y Marco Valencia encuentran en el pensamiento de Emile Durkheim un concepto clave para responder preguntas de hoy. Reconocen un tema sociológico rezagado: ¿cómo se va constituyendo la substancia normativa de la urdiembre social de una aglomeración urbana? ¿cómo es, que se va configurando la constitución de lo urbano en el contexto de la expansión de la vida de la ciudad? Con el concepto de "agregación normativa" del pensamiento durkheimiano se rescata y esboza una línea de trabajo que promete ser fecunda.

2. En el marco de la vastedad de las preguntas anteriores podríamos situar preguntas peculiares y circunscritas. Hemos tomado una: ¿Es posible reconocer las rutas por las cuales ciertas expresiones específicas de la cultura llegan a constituirse en lo urbano, alcanzando configuración en el espacio de experiencia territorial de la ciudad. El Profesor Raúl Olguín Hevia <sup>3</sup> nos ofrece una convincente visión del reconocimiento de este proceso para el caso de ciertas especies de música popular transculturada en Santiago entre 1980 y el 2011.

3. Sin abandonar el marco de la pregunta inicial, pongamos por ahora la atención en el presente. El proceso de constitución agregada del plexo socio-territorial de lo urbano, es consustancial con los procesos de producción del espacio material y sus prácticas tecno-económicas de proyectualidad arquitectónica, urbanística, infraestructural y de paisaje. El conjunto de estos procesos, al igual que todos los procesos del sistema socio-cultural tiene un marco jurídico-normativo que establece regulaciones y controles. En el contexto neoliberal actual, despejado de "interferencias" de planificación urbana pública, la

formación del área metropolitana es crecientemente el resultado de los emprendimientos de los agentes económicos privados. La multiplicidad de sus iniciativas y su conjugación con las fuerzas monopólicas emergentes encuentran aún barreras normativas de contención de sus decisiones de inversión y localización en el espacio territorial de la ciudad. La Profesora Francisca Ianiszewsky ofrece un análisis de las circunstancias que gestan el perfil intersticial legislativo de las regulaciones en estas materias.

4. Ingresando ya al "espacio de expectativas", surge una visión de la vitalidad de una metrópolis, que incrementa su impulso expansivo, en que las tasas de motorización continúan su crecimiento exponencial al amparo de nuevas tecnologías sustentables y la industria de las vías urbanas concesionadas se acrecienta. El profesor Vladimir Pereda nos presenta cinco miradas de futuro respecto de las soluciones a problemas de infraestructura vial en el contexto del desarrollo urbano metropolitano y de la vida en ciudad del futuro.

5. El espacio de expectativas, suele tener que constituirse en marcos de condiciones teñidas de tensa espera, en que la mayor parte de lo que se necesita está confiado al futuro. Tal ha sido el caso del tiempo transcurrido desde la catastrófica experiencia del F27 en Chile, con sus urgencias inmediatas y prorrogadas. Los profesores Carlos Durán Migliardi <sup>4</sup> y Marco Valencia y focalizan su atención en el proceso de conformación y reconformación de las expectativas y las esperas que marcan el accionar del Plan de Reconstrucción y sus acciones futuras, para el caso de las comunas de Talca y Constitución en, destacando el contexto en que se trazan las pugnas de intereses entre los agentes de mercado, las empresas, los agentes técnicos de la gestión pública y los actores sociales de las comunidades locales.

Invitamos a nuestros lectores a comentar estos trabajos y a proponernos otros textos que nos ayuden a pensar y comprender la vida urbana y el "donde" arquitectónico y urbanístico que la conforma, con miras y a concebir maneras de mejorarla.

1. Hemos tomado prestados estos conceptos de Koselleck, Reinhart: "Futuro del Pasado. Para una semántica de los tiempos históricos. Paidós, Barcelona 1993.

2. Profesor de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Tecnológica Metropolitana UTEM. Magister en Sociología.

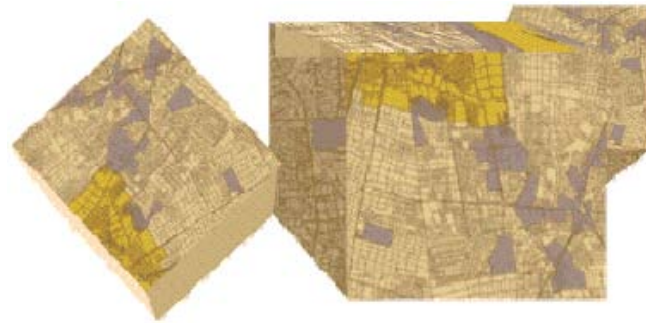
3. Profesor de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Tecnológica Metropolitana. Licenciado en Historia

4. El profesor Carlos Durán Magliardi, Doctor en Investigación en Ciencias sociales con Mención en Ciencia Política FLACSO (Sede México), es Director de la Escuela de Ciencias Políticas de la Universidad ARCIS y Docente de la Facultad de Ciencias Políticas y Administración Pública de la UCEN.

**UNIVERSIDAD CENTRAL**

**FACULTAD DE ARQUITECTURA, URBANISMO Y PAISAJE**

CENTRO DE ESTUDIOS ARQUITECTÓNICOS, URBANÍSTICOS Y DEL PAISAJE



**DU&P**

**DISEÑO URBANO Y PAISAJE**

Jorge Vergara Vidal

Marco Valencia Palacios

**La agregación normativa. Una perspectiva durkheimiana para el estudio de la ciudad**

Revista Electrónica DU&P. Diseño Urbano y Paisaje Volumen VIII N°22

Centro de Estudios Arquitectónicos, Urbanísticos y del Paisaje.

Universidad Central de Chile

Santiago, Chile. 2011

## LA AGREGACIÓN NORMATIVA. UNA PERSPECTIVA DURKHEIMIANA PARA EL ESTUDIO DE LA CIUDAD

JORGE VERGARA VIDAL

MARCO VALENCIA PALACIOS

### RESUMEN

El presente artículo explora el aporte de la sociología de Emile Durkheim a los estudios de la ciudad. La perspectiva durkheimiana otorga a los objetos de la ciudad la cualidad de hechos sociales materiales, y obliga un necesario cuestionamiento sobre la formas de solidaridad que las relaciones entre estos objetos implican. Por otra parte, el esbozo de la ciudad como un fenómeno de agregaciones colabora con la comprensión de las dinámicas normativas que la ciudad evoca desde su materialidad.

**Palabras claves:** Estudios urbanos, Durkheim, Ciudad, Normatividad, Agregación.

### ABSTRACT

This paper deals with the contribution of Emile Durkheim to the studying of the cities. Mainly, it focuses on Durkheim's ideas that define to the city and its characteristics as social facts, whose effect more visible is the creation of social solidarity. This perspective permits to identify those critical processes that are involved in the production of solidarity, principally those that are linked to the social integration. In addition, the paper establishes that a definition of the city and its elements, from a sociological perspective, permits to understand the city as a phenomenon whose main characteristics are the emergency of normative dynamics that organize the relationships between its elements.

**Keywords:** Urban studies; Durkheim, City, Normativity, Aggregation

## PRESENTACIÓN

Es curiosa, pero no del todo injustificada, la constante ausencia de Durkheim de los temas urbanos. Durkheim no fue un autor particularmente influyente en la clásica Escuela de Chicago, por ejemplo. A pesar de que era un autor conocido por sus integrantes<sup>1</sup> (Park, 1904) y de la presencia en Chicago de un discípulo cercano como Maurice Halbwachs<sup>2</sup> (Farfán, 2004), no encontramos rasgos significativos de su influencia en las series de tesis doctorales que dieron renombre a esa Escuela (Picó y Serra, 2010). Algo de esta prescindencia se explica por el hecho de que a diferencia de Engel, Weber o Simmel, Durkheim no trató el tema de la ciudad en un sentido específico y sistemático. Pero ello no implica que el problema urbano esté del todo ausente en su obra; por el contrario, consideraciones sobre la ciudad se encuentran en casi todos sus textos más significativos y en algunos artículos (Durkheim, 1889, 1903). De hecho, el análisis de estos diversos fragmentos nos ofrece una mirada metodológica sobre la ciudad, en la cual el universo de los objetos urbanos adquiere una modalidad operatoria cuyo despliegue incide en la orientación de la acción de los individuos. La mirada durkheimiana nos presenta al objeto plástico de la ciudad como una modalidad capaz de recepcionar elementos dispares y hasta antagónicos, abriendo la puerta a una mejor comprensión de la forma como las grandes agrupaciones urbanas resuelven el problema de la solidaridad social.

La perspectiva durkheimiana contiene aspectos no del todo considerados por otros autores que se ocuparon del tema de la ciudad. Permite apreciar una dinámica de agregación de componentes que rescata el valioso aporte de la parte en la conformación del todo. El modelo agregatorio, implícito en los textos de Durkheim, no sólo facilita la comprensión del objeto ciudad, también permite ahondar en la dinámica normativa que la ecología urbana constata pero no necesariamente explica (Picó y Serra, 2010).

El objetivo que estas líneas procuran es describir el basamento operatorio de esta modalidad implícita en la perspectiva durkheimiana y explorar las aplicaciones de esto en los estudios sobre la ciudad. Sostenemos, que tal como ocurre en el caso de la sociología del Estado, en la obra de Durkheim existen los fundamentos para la sociología de la ciudad. Renunciar a su búsqueda, como señala Rodríguez Zúñiga, “implica olvidar un cimiento esencial de la sociología durkheimiana: encontrar desde la sociología, elevada al rango de ciencia, las soluciones capaces de corregir la crisis política, económica e ideológica que Durkheim descubrió en la sociedad en que estaba inserto; se trata, pues, de un proyecto rigurosamente político, sin el cual se escapa buena parte de la obra de Durkheim” (Rodríguez Zúñiga, 1989: 197).

### I. LA FORMA AGREGADA. EL HECHO SOCIAL, SU MATERIALIDAD Y SU OPERATORIA

Emile Durkheim dedicó no pocos esfuerzos en establecer y discutir sobre la especificidad de lo social respecto a otros objetos de estudio. Por tanto no es casual que la concepción del hecho

---

<sup>1</sup> Botón de muestra es la tesis doctoral de Robert E. Park “La masa y el público. Una investigación metodológica y sociológica”, publicada en Alemania en 1904, donde Durkheim es citado sólo una vez y ni siquiera es considerado a la hora de la definición de “hecho social”, a pesar de que el texto citado es un texto de 1874 que constituye un antecedente de las Reglas del Método Sociológico.

<sup>2</sup> Halbwachs fue profesor invitado del departamento de Sociología de la Universidad de Chicago en 1930, pero había sido incluido antes en el consejo de redacción del American Journal of Sociology, la revista de Albion Small. (Farfán, 2004)

social no sólo contenga la clave de la epistemología durkheimiana sino también constituya el centro de su propuesta metodológica. Para Durkheim, “un hecho social es toda manera de hacer, establecida o no, susceptible de ejercer sobre el individuo una coacción exterior; o también, el es general en la extensión de una sociedad determinada teniendo al mismo tiempo una existencia propia, independiente de sus manifestaciones individuales” (Durkheim, 1895: 51-52). A partir de esta definición, podríamos entender que el hecho social es algo inmaterial: un modo de hacer es algo concreto en la práctica, constituye una indicación coactiva de la misma, por tanto resulta anterior y distinta a la práctica social misma.

Puede ser, por cierto, una externalidad inmaterial, pero también puede cristalizarse en materia; como el mismo Durkheim señala: “En primer lugar, no es cierto que la sociedad sólo está compuesta de individuos; comprende también cosas materiales que juegan un papel esencial en la vida común. El hecho social se materializa en ocasiones hasta convertirse en un elemento del mundo exterior. Por ejemplo, un determinado tipo de arquitectura es un fenómeno social; ahora bien, este tipo está encarnado en parte en las casas, en los edificios de toda clase que una vez construidos, se convierten en realidades autónomas, independientes de los individuos. Lo mismo sucede con las vías de comunicación y transporte, con los instrumentos y las máquinas empleados en la industria o en la vida privada que son la expresión del estado de la técnica en cada momento de la historia, de la lengua escrita, etc. La vida social, que está de este modo como cristalizada y fijada sobre soportes materiales, se encuentra por eso mismo exteriorizada y actúa sobre nosotros desde afuera”<sup>3</sup> (Durkheim, 1897: 427).

Siguiendo lo anterior, la vida social cristalizada, fijada sobre soportes materiales (arquitecturas, vías de comunicación y transportes) no es otra cosa que un hecho social materializado. Vale decir, la ciudad, pues no llamamos de otra forma al conjunto de arquitecturas y vías, es un hecho social. Esta indicación es central para la aplicación de una perspectiva durkheimiana al estudio de los objetos plásticos y planos que contiene la ciudad. En primer lugar, porque aplicada a ésta la definición de hecho social, la expone como un fenómeno normativo material que opera exteriormente sobre la práctica de los individuos<sup>4</sup>. En segundo lugar, porque permite aplicar a la ciudad y a sus arquitecturas una dinámica que podemos asociar a la conjunción de los hechos sociales: un modo agregativo.

Desde esta perspectiva la ciudad no sólo es un conjunto de arquitecturas, sino un tipo de asociación de discursos y disposiciones normativas materiales agregadas<sup>5</sup>. El hecho social se produce por asociación, esta agrupación y combinación lo produce como algo distinto a la suma de las partes, como un todo<sup>6</sup>. De este modo la ciudad resulta un producto distinto, y nuevo, de la agregación de las distintas arquitecturas y vías que contiene, sin que ello impida considerar cada arquitectura y vía como un hecho social en sí mismo, una materialización específica de la vida social.

---

<sup>3</sup> Durkheim está discutiendo aquí la tesis de Gabriel Tarde, expresada en su artículo “La Sociología elemental”, de que “si prescindimos del individuo, lo social no es nada” (Durkheim, 1897: 423)

<sup>4</sup> Puesto que, como señala Giddens, la concepción de Durkheim sobre los hechos sociales como fenómenos morales, implica que en su esencia, los hechos sociales son fenómenos normativos. (Giddens, 2008: 118-119).

<sup>5</sup> El énfasis en el concepto de agregación, por sobre el de asociación, proviene (ante el uso indistinto de los vocablos en distintas partes de la obra de Durkheim) de la frase “la vie des grandes agglomérations sociales es tout aussi naturelle que celle des petits agrégats”, expresada por Durkheim al discutir la idea de comunidad y sociedad en Tönnies.

<sup>6</sup> El hecho social sólo se produce cuando han sido transformadas por la asociación [las conciencias individuales], puesto que es únicamente en ese momento cuando se manifiesta.(...) Cuando las conciencias, en lugar de permanecer aisladas las unas de las otras, se agrupan y se combinan, algo nuevo tiene lugar en el mundo” (Durkheim, 1897: 423).

La posibilidad de considerar a su vez el todo y las partes en el contexto del análisis de lo urbano deviene del mecanismo de asociación que permite la operación anterior. Recogimos el vocablo *agregación* justamente porque enuncia una suma en la que las partes no están necesariamente subsumidas en el todo. El que se trate de *agregados* nos permite concebir tanto a la ciudad como a sus partes como hechos normativos simultáneos, sin subsumir la arquitectura en la ciudad, en tanto una forma de asociación agregada.

Esta idea de suma, ya está presente al discutir la obra de Ferdinand Tönnies, *Gemeinschaft und Gesellschaft*. Durkheim explica el concepto de *Gemeinschaft* como un “agregado de conciencias tan fuertemente aglutinados que ninguna puede moverse independientemente de las otras”, este *agregado* es la comunidad, nos dirá. La imagen que Durkheim quiere instalar es la de *agrupamiento*, en el caso de la comunidad: “el tipo más perfecto de la especie de agrupamiento que estamos analizando es la familia y la familia es al mismo tiempo el germen”. La ciudad también será vista como un tipo de agrupamiento, de otro orden: “pero nosotros conocemos otro modo de agrupamiento, aquel que podemos observar en las grandes ciudades y grandes sociedades contemporáneas. Es allí donde hay que observar, casi en estado de pureza, lo que M. Tönnies llama la *Gesellschaft*”. Durkheim pondrá distancia de la noción de *Gesellschaft* de Tönnies en la medida que bajo esta perspectiva “ella sería esencialmente un agregado mecánico; todo aquello que todavía le resta de vida verdaderamente colectiva resultaría no de la espontaneidad interna, sino del impulso exterior del Estado”. Como sabemos, Durkheim invertirá la nociones de Tönnies, aduciendo a la *comunidad* el carácter mecánico y a la sociedad el carácter *orgánico*, pero no se alejara de la noción de una organicidad de agregados: “Ahora bien, yo creo que la vida de las grandes aglomeraciones sociales es tan natural como aquella de los pequeños agregados. Ella no es ni menos orgánica ni menos interna. Más allá de los movimientos puramente individuales, hay en nuestras sociedades contemporáneas una actividad propiamente colectiva que es tan natural como aquella de las sociedades menos extendidas de antaño”.

Como vemos, Durkheim repite una serie de conceptos agregatorios: *aglutinación*, *aglomeración*, *agrupamientos*, *agregados*; por sobre palabras de uso similar como *elementos* o *componentes*. Se distingue con esto la suma de la combinación. Esta imagen operatoria es retomada en textos posteriores, esta vez al tratar de caracterizar la forma en que se articulan las asociaciones en un todo<sup>7</sup>.

En concordancia con Tönnies, el tema de la familia será reconsiderado como grupo primigenio de las asociaciones, sobre cuyo modelo se desarrollaran otras formas de asociación<sup>8</sup>. Pero

---

<sup>7</sup>En “Ville, États et confédérations en Grèce”, por ejemplo Durkheim señala “Une fois qu'ils se furent fixés sur le sol, un double mouvement se produisit : d'abord, les grandes nations de l'origine se désintégrèrent, se dispersèrent en une multitude de petits villages faiblement reliés les uns aux autres ; puis, ces villages se concentrèrent, s'intégrèrent de manière à former des groupes plus vastes qui, sans reproduire exactement ceux d'autrefois, ne laissaient pas de s'en rapprocher. Ce mouvement de concentration a pris plusieurs formes différentes. Le syncrisme est la plus simple de ces formes (...) Le syncrisme est une réunion de groupes élémentaires qui s'agrègent les uns aux autres et s'absorbent (ou sont absorbés) dans un seul et même État”. (Durkheim, 1902: 4)

<sup>8</sup>“La familia no es únicamente –ni esencialmente– un grupo de consanguíneos. Es un grupo de individuos que se hayan unidos en el seno de la sociedad política por una comunidad particularmente estrecha de ideas, sentimientos e intereses. (...) conocemos el papel moral que ha desempeñado la familia en la historia de la moral, la poderosa vida moral que se ha constituido en el seno del grupo formado de este modo ¿porqué habría de ser distinta aquella que ha de producir el grupo profesional? (...) La familia es un grupo que abarca la totalidad de la existencia; nada se le escapa; todo repercute en ella. Es una miniatura de la sociedad política. (...) Al principio, mientras el intercambio está poco desarrollado, la vida del agricultor no lo aleja de su hogar. Se alimenta de lo que produce. La familia es, al mismo tiempo, un grupo profesional” (Durkheim, 1912: 88). Un desarrollo similar se encuentra en Principios de Sociología de Tönnies, publicado en 1931, donde la idea de clan (sippe) es considerada una agrupación diferente a la familiar. (Tönnies, 1931: 126-127)

más allá de establecer un relato evolutivo de los grupos, Durkheim evidencia una dinámica de agregación. Esto se evidencia al nominar al resultado de este proceso como un *agregado total*: “La organización de los grupos parciales, clanes, familias, etc., no ha precedido a la organización del agregado total que resulta de su reunión. De donde no debe concluirse que la primera haya nacido de la segunda. La verdad es que son solidarias (...) y se condicionan mutuamente. Las partes no se han organizado primero para formar luego un todo organizado a su imagen, sino que el todo y las partes se han organizado al mismo tiempo” (Durkheim, 1912: 109). Si la conformación del agregado total es simultánea y solidaria, ello es posible porque no hay subsunción de la partes en el todo, no hay combinación. A diferencia de Tönnies, Durkheim establece que es la solidaridad la que hace posible la conformación de la sociedad (*Gesellschaft*). Esta solidaridad sólo es posible si es que existen elementos capaces de ser agregados cooperativamente y de condicionarse mutuamente.

Sin embargo, la suposición de un modelo agregativo durkheimiano tiene un riesgo latente: la cercanía con otro modelo agregativo, esta vez de corte tardiano. La perspectiva durkheimiana respecto a la asociación (agregación) se aclara al revisar la relación entre componentes y resultados: “la sociedad no comprende más fuerzas activas que las de los individuos; sólo que los individuos, al unirse, forman una entidad psíquica de una especie nueva, y que por consiguiente tiene una manera propia de pensar y de sentir” (Durkheim, 1987:422). Indudablemente, las propiedades elementales de las que procede el hecho social están contenidas en general en las conciencias particulares. Pero el hecho social “sólo se produce cuando han sido transformadas por la asociación, puesto que es únicamente en ese momento cuando se manifiesta” (Durkheim, 1987:422-423). Lo anterior no sólo nos enfoca en el resultado de la asociación, además nos indica la posterior irrelevancia de los componentes respecto de ésta: los componentes no contienen la asociación. Como ya hemos visto, esto es producto de la simultánea solidaridad de los elementos que dan pie a un agregado nuevo y colectivo.

Sin embargo, la posibilidad de que en algún momento, la familia haya constituido una miniatura de la sociedad política (Durkheim, 1912: 88), nos lleva a la pregunta acerca de cuanto del agregado total está explicado en las cualidades de sus componentes. ¿Cuánto de la ciudad está representado en sus barrios o comunidades urbanas, cuánto en sus casas y edificios? Allí es donde topamos con Tarde, quien parte de un punto epistemológico inverso al de Durkheim<sup>9</sup>. Desde la perspectiva tardiana, la agregación sería una forma adaptativa, de esta forma el colectivo nunca podría ser totalmente depositado en una imagen final, pues el proceso adaptativo es constante<sup>10</sup>. Si en Durkheim el agregado total es un concreción, en Tarde es un proceso progresivo y constante.

Para Tarde, “un agregado cualquiera es un compuesto de seres adaptados, sea simultáneamente los unos a los otros o en unión a una función común. Agregado significa adaptado. Pero, además, diversos agregados que tienen analogía simultáneamente, pueden estar co-adaptados, lo que constituye un adaptado de grado superior. Pueden distinguirse una infinidad de grados en la <<adaptación>> pero para mayor sencillez distingamos solamente dos. La adaptación de primer grado es la que presenta los elementos del sistema que se considera; la adaptación de segundo grado es la que nos une a los sistemas que les rodean, a lo que se llama con una palabra muy vaga, su medio. La conciliación para sí difiere mucho, en todo orden de hechos, de la conciliación para el prójimo, como la repetición por sí (costumbre) difiere de la repetición para el prójimo (herencia, imitación) como la oposición consigo mismo

---

<sup>9</sup> Su debate, al respecto, con Gabriel Tarde, uno de los principales sociólogos franceses de su época, no sólo se extiende a lo largo de su obra (Durkheim, 1893, 1897, 1912), sino también hasta los últimos años de la vida de este último. De hecho, el último encuentro se produce en un debate en la Ecole des Hautes Etudes Sociales en 1903.

<sup>10</sup> Para Tarde, la agregación es una de las tipologías de la adaptación, que cumple el papel de la síntesis hegeliana en la triada conformada por la repetición, la oposición y la adaptación. (Tarde, 1897)



(vacilación, duda) de la oposición ajena (lucha, concurrencia)” (Tarde, 1897: 90). A diferencia de lo que plantea Tarde en este sentido<sup>11</sup>, para Durkheim, la agregación no es un fenómeno de adaptación sino de agregación solidaria. La diferencia epistemológica es obvia, y fue sostenida férreamente por ambos autores. La adaptación no es un fenómeno externo, pero la mutualidad tampoco lo es necesariamente.

Contra la idea del hecho social instalado y funcionando, de “factores que existen independientemente de las personas humanas y [que] las gobiernan despóticamente al proyectar sobre ellas su sombra opresiva”, la pregunta tardiana es “cómo se han construido?, “y por quién sino por hombres y esfuerzos humanos? (...) “Todo es ahí de origen individual, no solamente los materiales, sino los planos de detalle y de conjunto” (Tarde, 1897: 110-111). En este aspecto Tarde nos recuerda el papel asignado por Tönnies a la voluntad y desde lo cual categorías como *comunidad* y *sociedad* constituyen “relaciones de unión” entre “la acción recíproca entre voluntad esencial y comunidad, y entre la voluntad de arbitrio y la sociedad” (Tönnies, 1931: 31).

La perspectiva de Tarde apuesta a buscar explicación allí donde Durkheim, se niega a buscarla, en la dinámica de los aportes individuales (micro sociales) a los fenómenos sociales. Para Tarde, “el detalle de los hechos humanos sólo encierra adaptaciones sorprendentes, que allí está el principio de las armonías, menos perceptibles en un dominio más vasto, y que cuanto más se eleva uno de un grupo social pequeño y muy unido, de una familia, escuela, taller, iglesia, convento o regimiento, a la ciudad, a la provincia, a la nación, la solidaridad es menos perfecta y sorprendente. Generalmente hay más lógica en una frase que en un discurso, y que en una serie o un grupo de ellos, en un rito especial que en todo un credo” (Tarde, 1898: 97-98). Bruno Latour ve, en esta perspectiva, que lo grande (estados, organizaciones, mercados, ciudades) no es sólo una amplificación de lo pequeño, sino también un simplificación de lo pequeño: “lo micro está hecho de un proliferación de entidades (...) que simplemente ofrece uno de sus aspectos, una “fachada de sí mismas”, para componer un todo provisorio” (Latour, 2008, 341).

La imagen utilizada por Latour es de extrema utilidad. Sin duda, una perspectiva de la ciudad puede ser una agregación de fachadas, o una asociación de fachadas. De soluciones urbanas que sólo nos muestran una parte de sí mismas, pero cuya complejidad y diferencia interna nos permiten considerar también como parte del fenómeno urbano los interiores invisibles a los ojos. Por cierto, no podemos construir la imagen de una ciudad a partir de sus espacios internos. Pero tampoco podemos desconocer que la distribución de los espacios internos también nos hablan de la ciudad. Este vasto territorio interior, al decir de Latour, aporta lo necesario para que lo visible funcione, del mismo modo como la ciudad es continuamente aportada desde el campo para su funcionamiento.

De este modo podemos apreciar, que la perspectiva durkheimiana no es una perspectiva de fuentes sino de expresiones. En este sentido no yerra ni carece de profundidad, simplemente es específica a un aspecto de lo urbano: su aspecto sólido, en el decir de Bauman. Aquí es donde podemos explicar con claridad que la perspectiva durkheimiana es, ante todo, positivista, analítica, no comprensiva en un sentido weberiano. Como señala Giddens, la concepción exteriorista de Durkheim, constituyó un intento de teorizar acerca del “nexo entre la acción y las propiedades de las colectividades sociales”.

---

<sup>11</sup>Del progreso intrínseco es del que queremos hablar, es decir, de la tendencia que una invención o una adaptación social dada, demuestran a complicarse y aumentar adaptándose a otra invención o adaptación, y producir de esta suerte una nueva adaptación que, por nuevos encuentros y lógicas alianzas del mismo género, la conducirán a un sistema más elevado; y así sucesivamente” (Tarde, 1897: 102).

Aparte de las explícitas y documentadas diferencias entre las perspectivas agregativas de Durkheim y Tarde, la mutua cercanía con Tönnies nos permite valorar ambos aportes como no necesariamente antagónicos. Ya sea la ciudad un fenómeno agregado por solidaridad y mutualidad o un fenómeno agregado producto de la adaptación, la modalidad de la operatoria resulta ser similar. La perspectiva de la ciudad como agregación, ya sea solidaria o adaptativa, nos permite una mejor comprensión de su cualidad plástica, de la construcción de sus armonías y disonancias y de sus antagonías. En ambos casos, desde esta perspectiva, la ciudad se nos ofrece como una metodología (Nisbet, 1966:115 ss), una operatoria cuyo sentido podemos suponer en el concepto de solidaridad. Una perspectiva agregatoria releva entonces el sentido performativo de la solidaridad durkheimiana.

Si bien en un principio Durkheim postula la solidaridad orgánica como producto de la división social del trabajo, uno años más tarde esa idea es revisada en el prólogo a la segunda prefacio la segunda edición de su tesis doctoral (Durkheim, 1983; Habermas, 1992; Giddens, 2008). Esta revisión opondrá a la anterior idea de diferenciación sistémica, un modelo de agregaciones nucleares que, partiendo de la familia, culmina en los grupos profesionales en tanto espacio productores de normatividad. Para Habermas, Durkheim no explica el mecanismo capaz de generar esta nueva acepción de solidaridad orgánica salvo la indicación de que <<en el tránsito desde una forma mecánica a la forma orgánica de solidaridad ve una tendencia [de la civilización] a hacerse más racional>> (Habermas, 1992: 122). Sin embargo, el mecanismo que es posible deducir en Durkheim es el de la agregación.

Otro aspecto asociado a la noción agregatoria es que esta distingue elementos agregados (arquitecturas y vías) a la vez que obliga a considerar el espacio en el que se agregan y el espacio que queda fuera de la agregación de los objetos. No se trata, bajo ningún aspecto, de residualidad, ésta corresponde a una consideración del espacio interno del objeto. Más bien podemos definir éste espacio como intersticial, entendiendo que se encuentra entre los objetos. El espacio intersticial se constituye a partir de otra clase de objetos de cualidad intermedia entre los imaginarios nómades (vías) y sedentarios (arquitecturas) de la ciudad. Hablamos de los terrenos baldíos, callejones, aceras y plazas en el caso de una ciudad que ostentan una cualidad mixta. Si bien no es nuestro interés dedicarnos específicamente a estos espacios no podemos dejar de hacer notar la especificidad de estos espacios, pues constituyen además los espacios desde donde se aprecia y vive el discurso normativo de los agregados.

## II. LA NORMATIVIDAD AGREGADA

Lo anterior nos describe cierto aspecto general de la operatoria de los hechos sociales materializados. A partir de eso podemos suponer como se relacionan entre sí para operar externamente sobre la práctica de los individuos. Pero definir la forma de la externalidad no es nada si no se considera su contenido. A esto que ya fue definido como normativo, lo cual es la cualidad intrínseca de los hechos sociales durkheimianos, debemos agregar que la operatoria de agrupación no es diferente a la operatoria de la producción normativa, pues los elementos considerados en ambos aspectos son los mismos. De esta manera, la ciudad se nos presenta como un conglomerado de agregados normativos operando externamente sobre la acción (performatividad) de los individuos.

Esta idea de la operación de una externalidad coactiva también podemos encontrarla en Weber, con algunos bemoles, en la idea de dominación no legítima<sup>12</sup>. Si es posible asociar la

---

<sup>12</sup>El planteamiento weberiano sobre tema de la ciudad como una forma de dominación no legítima tiene aspectos no resueltos partiendo desde la misma posibilidad de existencia de una dominación no legítima. De hecho, Weber no define específicamente de qué considera en este concepto. Para Abellán, el origen de esto se encuentra en la edición de Johannes Winckelmann, la cuarta edición alemana de Economía y

Artículo\_ La agregación normativa. Una perspectiva Durkheimiana para el estudio de la ciudad.

Jorge Vergara Vidal – Marco Valencia Palacios

ciudad con la idea weberiana de una dominación no legítima ello implicaría, la existencia de una forma de orden no validado, es decir, no explícitamente aceptado<sup>13</sup>, lo cual sólo puede ser asociado a la ciudad en tanto objeto material y plástico, puesto que el orden de las leyes y ordenanzas es legítimo y está garantizado estatalmente<sup>14</sup>. La escasa especificidad en Weber respecto a este aspecto<sup>15</sup> colabora con la perspectiva durkheimiana en la medida en que el mandato emanado por el objeto ciudad resulta obligatorio a los individuos (Durkheim, 1897), de esta forma la dominación no legítima coincide con este aspecto de la ciudad en tanto hecho social. Si la legitimidad weberiana de un orden descansa en la creencia social de su legitimidad (Abellán, 2004: 64), la no legitimidad del objeto ciudad, en tanto orden, descansa en que no se cree que sea un orden, a pesar de que lo sea, y ello ocurre en parte porque, en términos weberianos, se trata de un orden no garantizado, por tanto no orienta la acción en representación de su validez (Weber, 1922: 25). Si, a pesar de lo anterior, se considera que la ciudad expresa un mandato y supone una obediencia, como ya dijimos, esto sólo puede estar referido a la forma plástica de la ciudad, arquitectura y vías, tal como lo sostiene Durkheim.

La diferencia en este punto es que la perspectiva weberiana es unívoca, toda la ciudad, todo el objeto plástico, expresa un mandato de acción; en cambio la perspectiva durkheimiana es múltívoca, cada agregado expresa y contiene normatividad, lo que también está presente en el agregado total. De esta forma, nos encontramos frente a una perspectiva normativa continua, en el caso weberiano, ya una perspectiva normativa discontinua en el caso durkheimiano. Ambas perspectivas coinciden en reconocer la existencia de normatividad accional en los objetos plásticos de la ciudad, pero es la perspectiva durkheimiana la que nos aportará más luces sobre la forma de su funcionamiento normativo y/o coactivo específico.

Como hemos propuesto, el sentido performativo de lo normativo es agregatorio y este mecanismo permite el tránsito entre los modelos de solidaridad orgánica y solidaridad mecánica. Dicho de otro modo, la agregación normativa permite el tránsito y funcionamiento simultáneo de modelos de comunidad y sociedad. El fundamento de este modelo es

---

Sociedad, la cual es la base de la edición española de 1944 dirigida por Medina Echavarría que es la de uso común en Latinoamérica. Para la edición de 1922, Marianne Weber había incluido el texto <<Die nichtlegitime Herrschaft. Typologie des Städte>> (El poder no legítimo. Tipología de las ciudades) en el apartado Die Stadt, escrito en 1914, bajo la consideración que ésta se refería a un tipo de comunidad, no un tipo de dominación. Al preparar Winckelmann su edición, entendió el título del artículo de Weber como conectado por dos puntos, de forma que la tipología de las ciudades era un ejemplo de la dominación no legítima, de modo que ubicó el texto dentro del apartado sobre los tipos de dominación (Abellán, 2004: 57-58). Corregir esa ubicación permite, según Abellán, resolver el porqué el texto weberiano prácticamente no toca el tema de la dominación no legítima en el apartado sobre la tipología de ciudades.

<sup>13</sup> Para Weber, “un orden legítimo es, básicamente un orden aceptado” (Weber, 1922: 25), y en ese sentido “la legalidad opera como un tipo de legitimidad” (Ibid.: 29)

<sup>14</sup> Siguiendo el argumento weberiano acerca de la legitimidad de la dominación, la posibilidad de una dominación no legítima sólo cabe a aquella carente de aceptación y legalidad. Para Abellán, en el texto de Weber esto sólo cabe en un caso de usurpación del poder legítimo, es decir, en el caso en que “un tipo de poder que se organiza contra un poder legítimo (...) contra un poder ya institucionalizado, establecido” (...) “estaríamos ante un tipo de poder no incluido en la tipología de poder institucionalizado, y en esa forma nueva, distinta, la estructura sería distinta, en el sentido de que se estaría construyendo un tipo de poder procedente desde abajo” (Abellán, 2004: 59). Para Abellán, este caso se trataría de una dominación carismática, pero con una interpretación antiautoritaria del carisma, es decir, que lo que varía es la presentación del gobernante ante los gobernados” (Ibid.: 59). Pero esto no se condice con el contenido del apartado de Economía y Sociedad. Ramos Torre coincide con al noción de “usurpación” para el caso de la posibilidad de existencia de una dominación no legítima (Ramos Torre, 2001).

<sup>15</sup> Weber no se pronuncia claramente en torno al concepto, sólo señala que la ciudad denomina ante todo una localidad, un asentamiento cerrado más que disperso, producto, principalmente de la cercanía de las casas y de la vecindad de sus habitantes. A lo cual agrega que “se puede intentar definir de diversos modos la ciudad”, nos dice Weber al comienzo de su larga “Al realizar el análisis del proceso hay que separar los fenómenos jurídico-formales, sociológicos y políticos decisivos; cosa que no siempre ha ocurrido en la pugna de las “teorías” que tratan de explicar el fenómeno ciudad” (Weber, 1922:966)

necesariamente coactivo, requiere de la presencia de una autoridad normativa, de una personalidad capaz de operar la sanción pues, siguiendo a Durkheim, tanto los hechos morales como los jurídicos consisten en reglas de conductas sancionadas (Durkheim, 1912: 65). Tal como Durkheim señala, “si bien es verdad que las funciones sociales buscan espontáneamente adaptarse unas a otras (...) esta forma de adaptación no se convierte en regla de conducta como un grupo no la consagra con su autoridad. Una regla, en efecto no es sólo una manera de actuar habitual; es ante todo, una manera de actuar obligatoria, es decir, sustraída, en cierta medida, al libre arbitrio individual” (Durkheim, 1893: 5).

A diferencia de la autoridad weberiana, que está centrada en los individuos depositarios de la ley, la tradición o el carisma; la autoridad normativa durkheimiana está alojada en lo colectivo, para efecto nuestro, en el sentido colectivo del agregado. Operado de esta forma, ni la diferencia entre solidaridad orgánica y solidaridad mecánica, ni entre las familias y los grupos profesionales, pueden entenderse sólo desde una clave evolutiva pues eso requeriría una constante: la univocidad de la autoridad normativa. Un modelo de agregación, en cambio, puede sustentar la presencia de autoridad normativa en forma múltiple y escalar de manera simultánea. Siguiendo a Durkheim, “la organización de los grupos parciales, clanes, familias, etc., no ha precedido a la organización del agregado total que resulta de su reunión. De donde no debe concluirse que la primera haya nacido de la segunda. La verdad es que son solidarias (...) y se condicionan mutuamente. Las partes no se han organizado primero para formar luego un todo organizado a su imagen, sino que el todo y las partes se han organizado al mismo tiempo” (Durkheim, 1912: 109)

Esta presencia múltiple de la capacidad de regular la conducta (autoridad) conlleva a una noción corpuscular de la agregación: “dado que las sociedades políticas implican la existencia de una autoridad y esta autoridad no aparece más que allí donde las sociedades comprenden una pluralidad de sociedades elementales, las sociedades políticas son necesariamente policelulares o polisegmentarias” (Durkheim, 1912: 109). Si bien se extrae de lo anterior la necesidad de diversidad elemental para que surja la autoridad, lo que implicaría la univocidad en la autoridad en oposición a la diversidad, no se puede dejar de considerar que los elementos a agrupar son también considerados “sociedades”, por tanto deben tener en su seno también autoridades. Eso mantiene la vigencia de las unidades en un modelo de agrupaciones corpusculares. La existencia de “sociedades elementales” implica, en este sentido, la existencia de unidades cuya vigencia está dada por normatividad. El mecanismo de la vigencia normativa es para Durkheim la mutualidad entre el establecimiento de la norma y su obediencia<sup>16</sup>; en un sentido weberiano hablaríamos de legitimidad (Weber, 1922). Para Durkheim ello sólo puede ser asegurado por la existencia de lo colectivo; a su vez, lo colectivo sólo permanece en la medida de la vigencia normativa. La constitución corpuscular, de células o segmentos agrupables, no tiene otra forma que la de colectivos normativos.

Ni colectivos ni normas funcionan sin la presencia de la autoridad normativa. Durkheim expreso esto en la figura de autoridad moral: “Ahora bien, sólo una sociedad constituida goza de la supremacía moral y material indispensable para crear la ley a los individuos, pues la única personalidad moral que se encuentra por encima de las personalidades particulares, es la forma de la colectividad” (Durkheim, 1893: 5-6). De este modo, lo colectivo, articulado como autoridad moral no sólo regula sino a su vez, da forma y mantiene la regulación normativa.

Sin embargo esta capacidad de la colectividad sólo es vigente en la medida de su continuidad y permanencia (Durkheim, 1893: 6). De ahí que la pregunta obvia sea qué pasa si la colectividad es debilitada, la respuesta dentro del discurso durkheimiano es también algo obvio: vacío

---

<sup>16</sup> “Las causas de las que ha resultado el establecimiento de la regla, y las causas que hacen que esta impere sobre un número más o menos grande de conciencias, sin ser exactamente las mismas se controlan y establecen mutuamente” (Durkheim, 1912: 65)

normativo, anomia, desadecuación o más bien, desregulación de la práctica. El proceso anómico es dinámico, aparece y desaparece pues la conformación colectiva, o de lo colectivo, es constante. Al tratarse de unidades normativas agregadas, la noción colectiva puede ser afectada en el todo o en las partes. El deterioro normativo deviene en el deterioro del agregado. En términos de la ciudad esto se traduce en el deterioro de inmuebles o zonas. Se transforman en agregados anómicos. Si para Durkheim, “para que la anomia termine es preciso pues, que exista, que se forme un grupo en el cual pueda constituirse el sistema de reglas que por el momento falta” (Durkheim, 1893: 6), en un contexto urbano tenemos como aplicación de esto la renovación urbana o la recuperación de la arquitectura.

Esto corrobora la noción de un modelo agregatorio. La solidaridad durkheimiana es necesariamente cooperativa<sup>17</sup> (Habermas, 1992), por lo menos en términos normativos, entre sus distintos agregados. Para Habermas la ciudad no representa ni un colectivo ni una comunidad, en la medida en que no representa una unidad de lo colectivo en el sentido en que lo representa el Estado, en tanto “unidad de una comunidad de comunicación, [como] un consenso alcanzado comunicativamente en el seno de la opinión pública” (Habermas, 1992: 118). Podemos sostener lo dicho por Habermas, el agregado total puede no ser una comunidad ni un colectivo, pero eso no implica que no sea producto de estos. La ciudad, desde la perspectiva durkheimiana, carece de una legitimidad política unitaria en el mismo punto y por las mismas razones en que Weber la considera una forma de dominación no legítima. Su conformación no es unívoca, pero eso no le quita, en absoluto, peso normativo.

La agregación normativa es dinámica, depende de conformaciones colectivas, que sabemos, son siempre cambiantes. Como sostiene Durkheim, “la asociación no se establece de golpe y no produce de golpe sus efectos; necesita tiempo para eso y hay, por consiguiente, momentos en que la realidad se muestra indecisa. De modo que se puede pasar sin transición de un orden de hechos a otro; pero ésta no es una razón para no distinguirlos. Dicho de otro modo, no habría nada de nuevo en el mundo si se pensase que no hay distintos órdenes y que la evolución es continua”(Durkheim, 1897:426).

De esta manera la forma operatoria de los hechos sociales materializados, color con la vigencia de su contenido. La agrupación, la colectividad y su asociación agregada, son centrales para la conformación de un escenario normativo sobre el que se desarrolle la vida social. “La vida en común es atrayente al mismo tiempo que coercitiva” nos dirá Durkheim, los individuos se asocian no sólo por la comunidad de intereses sino “por tener el placer de comunicarse, de constituir una unidad con la variedad, en suma, por llevar juntos una misma vida moral” (Durkheim, 1893: 18). Esta noción se puede transpolar a las agregaciones territoriales menores de la ciudad.

Para Durkheim, las unidades territoriales son justamente, la continuación ampliada de la unidad normativa básica, de la agrupación familiar. En tanto ampliación heredan su idea normativa. “En su origen, la sociedad está organizada sobre la base de la familia; formada por la reunión de un determinado número de sociedades más pequeñas, los clanes, en los que todos sus miembros eran o se consideran parientes. Esta organización no parece que se haya mantenido pura mucho tiempo. Muy pronto la familia deja de ser una división política para convertirse en el centro de la vida privada. A la antigua agrupación doméstica la sustituye entonces la agrupación territorial” (Durkheim, 1897: 534). Al tomar forma la agrupación territorial podemos apreciar con mayor claridad no un modelo genético de ciudad sino un modelo dinámico de la agregación normativa. “Para nosotros, nuestra sociedad es básicamente un territorio definido,

---

<sup>17</sup> Consensualmente normativa, desde el punto de vista de Habermas. “Mientras que las sociedades primitivas se integran a través de un consenso normativo básico, en las sociedades desarrolladas la integración se cumple a través de la conexión sistémica de ámbitos de acción funcionalmente especificados”. (Habermas, 1992: 163)

desde que ha dejado de ser esencialmente una religión, un cuerpo de tradiciones o el culto de una dinastía particular” (Durkheim, 1912: 107).

### III. LA AGREGACIÓN NORMATIVA COMO APLICACIÓN

En orden a lo que hemos sostenido anteriormente, más que una explicación histórica de la conformación de ciudades lo que tenemos delante es una dinámica de agrupamiento, no secuencial, que colabora con la vigencia normativa de la forma social. Durkheim supone que, en la medida en que avance la historia, la base territorial se irá borrando, los lazos que unen a los individuos con sus territorios, barrios y ciudades se irán haciendo más débiles (Durkheim, 1893: 33). Esto implica que la base material de lo normativo puede cambiar al modificarse las nociones materiales de lugar y agrupamiento. La localidad, noción con que Weber define a la ciudad, puede tornarse cada vez más inmaterial. La historia contemporánea nos dice que en algo tiene razón. La globalización es justamente un proceso que va haciendo tenues los lazos territoriales primigenios, en su defecto el individuo se ha tornado en institución social (Beck, 1986; Beck y Beck – Gernsheim, 2003). Pero, del mismo modo, sabemos como la dinámica de las morales, normas y costumbres agenciadas territorialmente permanecen. Junto con la globalización hemos visto crecer de nuevo el localismo en distintas expresiones. Es por ello que si bien se puede criticar la idea del tiempo y la finalidad en la sociología durkheimiana (Ramos Torre, 1989), no se puede tener la misma soltura con su forma de dinámica, la agregación normativa sigue operando de manera vigente. Esta persistencia puede responder en parte la pregunta lanzada por Durkheim: “¿Cómo es posible que, al mismo tiempo que se hace más autónomo, dependa el individuo más estrechamente de la sociedad?” (Durkheim, 1893: 45).

La concepción de la ciudad como un hecho social y como resultado de agrupamientos normativos, materiales e inmateriales, implica más que una operatoria sincrónica, constituye una forma de vigencia. Este resultado analítico conlleva implicancias de diversa magnitud, pero la principal es la que refiere a la conformación de la vida social. Para Durkheim la forma de orden de los agregados normativos está fuertemente ligado a la conformación del sistema mental de los individuos. “El sistema mental de un pueblo es un sistema de fuerza concretas a las que no se puede ni desordenar ni reordenar mediante simples exhortaciones. Depende, en efecto, de la manera en que los elementos sociales están agrupados y organizados” (Durkheim, 1897: 533). De modo que se puede suponer que el cambio, por ejemplo, en la agrupación y organización de elementos como arquitecturas y vías, incide en el cambio de los sistemas mentales de los habitantes de la ciudad. Si la apreciación sincrónica del ordenamiento de los agregados nos expresa un sistema mental, la apreciación diacrónica expresará no sólo los cambios en el orden de los objetos, sino también los cambios en el sistema mental producidos por los eventos anómicos y renormativos.

Los cambios en la ciudad (ya se entienda por éstos el deterioro, alteración o reemplazo de sus agregados), tienen como efecto alterar el sistema mental de los individuos pues distorsionan los enunciados normativos que conforman el entorno. Alteran la vida social. Tal como sostiene Durkheim, “en un pueblo determinado, formado por un determinado número de individuos dispuestos de una determinada manera, se produce un conjunto determinado de ideas y de prácticas colectivas que permanecen constantes en tanto las condiciones de las que dependen permanezcan ellas también idénticas. En efecto, según las partes de las que se componga sean más o menos numerosos y estén ordenadas según tal o cual plan, la naturaleza del ente colectivo varía necesariamente, y por consiguiente sus formas de pensar y de actuar; pero no se pueden cambiar esta últimas más que cambiándolo a él y no se le puede cambiar sin modificar su constitución anatómica” (Durkheim, 1897: 533). De este modo, la creciente resistencia de grupos de vecinos al cambio de la morfología urbana cercana puede ser entendida como más compleja que la simple resistencia al desarrollo inmobiliario. Esta resistencia, asociada simbólicamente a la idea de comunidades puede no tener un correlato sociológico de lo mismo. Puede que el análisis de estos sectores urbanos no de cuenta de homogeneidades sociales o prácticas que los definan como comunidades en el sentido

sociológico del término. Pero la ausencia de características que coincidan con la tipología comunitaria no menoscaba la centralidad de su demanda: no alterar el mapa mental asociado a la morfología del espacio<sup>18</sup>. ¿Qué otra expresión podría tener el cambio morfológico más las instalación de una anomia espacial y temporalmente acotada? Con todo lo complejo que puede llegar a ser validar una tesis así, no es menor la posibilidad de la existencia de procesos anómicos puntualmente localizados asociados al cambio de la morfología urbana. ¿Puede, por ejemplo, tornarse más riesgoso un barrio que presenta procesos de fragmentación, segregación o getización, que uno donde la lógica proyectual logra efectivamente concretizar y/o potenciar los lazos comunitarios y el tejido social? ¿Qué tipo de planificación y lógicas de gestión requieren el proceso de este tipo para no tener impactos negativos en el ámbito que estamos tratando? ¿Es posible acotar el período anómico en el caso de nuevas agregaciones urbanas? Tales son preguntas que devienen directamente de lo que hemos estado desarrollando.

La conformación de agregados territoriales, menores al agregado total de la ciudad, conlleva la conformación de normatividades territoriales. Las nociones de barrio o localidad están asociadas a esto, tal como la noción de ciudad en tanto agregado total. Como postula Durkheim, “los individuos que ocupan un mismo territorio se forman a la larga ideas y costumbre comunes, independiente de cualquier consanguinidad, pero se diferencian de las de sus vecinos más alejados. Se constituyen así pequeños grupos que no tienen otra base material que la vecindad y las relaciones que resultan de ella, pero en los que cada cual conserva su propia fisonomía; así se han formado los pueblos, mejor aún, las ciudades, con sus dependencias” (Durkheim, 1897: 534). De este modo, cada cambio en la forma material de la ciudad, altera los componentes de la vida social y en este sentido la identificación de los individuos (Durkheim, 1897: 536).

Los vínculos son necesarios. Desde el punto de vista de la planificación urbana y su morfología este aspecto no puede ser soslayado, pues las decisiones tomadas en ese ámbito afectan la estabilización y la organización de la vida social. Un ejemplo de esto es el constante fracaso por descentralizar Santiago, que nunca ha considerado una descentralización arquitectónica que exprese normativamente esta idea. El discurso normativo de lo cívico y lo público expresado por Karl Brunner en torno a La Moneda, tiene un escaso correlato en las comunas expandidas del Gran Santiago. De ahí que siempre se siga mirando hacia el barrio cívico como núcleo del Gran Santiago. La pregunta que se plantea Pedro Bannen Lanata: ¿Falta un nuevo Vicuña Mackenna?, es central: ¿es posible, “un Santiago sin kilómetro cero. Donde todo sea centro y nada periferia”<sup>19</sup>? No sin un relato arquitectónico que exprese una nueva vida social.

Los efectos normativos de los nuevos agregados arquitectónicos son relevantes. Por ejemplo, más allá de los obvios efectos por la densificación, ¿colabora o no la creciente construcción en altura con la desconfianza interpersonal en los agregados territoriales? Si la perspectiva que hemos sostenido es correcta, tanto la normatividad de los barrios, como la de los individuos sufren alteraciones con las modificaciones urbanas. La duración e impacto de estas alteraciones puede ser controlado si se toma en cuenta tanto el contexto agregatorio como las características normativas de los nuevos agregados. De esta manera, tanto el impacto normativo de la agregación como el del deterioro normativo de los agregados, puede ser afectado a acciones de mitigación y/o modificación. La utilidad esencial de la perspectiva expuesta se centra en la idea de que las modificaciones de la vida social que conllevan los constantes cambios en el objeto plástico de la ciudad. La ciudad es una “fuerza plástica” que actúa sobre los individuos (Deleuze, 1989: 21), entender mejor sus efectos no puede sino colaborar con una mejor ciudad.

---

<sup>18</sup> Como sostiene Durkheim, “la alteración del temperamento moral que de este modo se pone de manifiesto, demuestra una alteración profunda de nuestra estructura social. Para curar una es por tanto necesario reformar la otra” (Durkheim, 1897: 533-534)

<sup>19</sup> Bannen Lanata, P. “¿Falta un nuevo Vicuña Mackenna?”. Diario La Tercera, 22 de Marzo de 2011.

## BIBLIOGRAFÍA

- ABELLÁN, J. 2004. **Poder y política en Max Weber**. Madrid: Editorial Biblioteca Nueva.
- BECK, U. [1986] 2006. **La Sociedad del Riesgo. Hacia una nueva modernidad**. Madrid: Editorial Paidós
- BECK, U. y BECK-GERNSHEIM, E. 2003 **La Individualización. El individualismo institucionalizado y sus consecuencias sociales y políticas**. Madrid: Editorial Paidós
- BETTIN, G. [1979] 1982. **Los sociólogos de la ciudad**. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- DEL ACEBO, E. 1996. **Sociología del arraigo: una lectura crítica de la teoría de la ciudad**. Buenos Aires: Editorial Claridad.
- DELEUZE, G. 1989. **El pliegue**. Barcelona: Paidós Ibérica.
- DURKHEIM, E. [1889] “**Communautéet société selon Tönnies**”. Edición electrónica extraída de la Revuephilosophique, 27, 1889, pp. 416 à 422. Reproduit in *Émile Durkheim, Textes. 1.Éléments d’une théorie sociale*, pp. 383 à 390. Paris: Éditions de Minuit, 1975,512 pp. Collection: Le sens commun.  
[http://www.ugac.quebec.ca/zone30/Classiques\\_des\\_sciences\\_sociales/index.html](http://www.ugac.quebec.ca/zone30/Classiques_des_sciences_sociales/index.html).  
Traducción de María Antonieta Mendizábal.
- ----- [1893] 2001. **La división del trabajo social**. Madrid: AKAL
- ----- [1895] 2001. **Las reglas del método sociológico**. México: Fondo de Cultura Económica
- ----- [1897] 2004. **El suicidio**. Madrid: Losada.
- ----- [1903] “**Villes, États et confédérations en Grèce**”. Texto extraído de revuel’Annéesociologique, n° 6, 1903, pp. 373 à 376. Textereproduit in *Émile Durkheim, Textes. 3. Fonctions sociales et institutions* (pp. 246 à 250). Paris: Les Éditions de Minuit, 1975, 570 pages. Collection: Le senscommun.  
[http://www.ugac.quebec.ca/zone30/Classiques\\_des\\_sciences\\_sociales/index.html](http://www.ugac.quebec.ca/zone30/Classiques_des_sciences_sociales/index.html)
- ----- [1912] 2003. **Lecciones de sociología. Física de las costumbres y del Derecho y otros escritos sobre el individualismo, los intelectuales y al democracia**. Buenos Aires: Miño y Dávila
- ----- [1912b] 1982. **Las formas elementales de la vida religiosa**. Madrid: AKAL
- ----- [1915] 1989. “Alemania por encima de todo. La mentalidad alemana y la guerra”. **Revista Española de Investigaciones Sociológicas**, Nº 45. Madrid: CIS. 199:228
- FARFÁN, R. 2004 . “Un durkheimiano en Chicago: Maurice Halbwachs”. **Revista Española de Investigaciones Sociológicas**, Nº 108. Madrid: CIS. 201:213
- GIDDENS, A. 2007. **Las nuevas reglas del método sociológico. Crítica positiva de la sociología comprensivas**. Buenos Aires: Amorrortu Editores

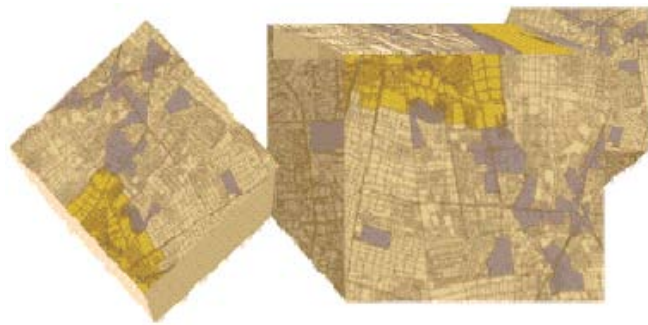


- HABERMAS, J. 1992. **Teoría de la acción comunicativa II. Crítica a la razón funcionalista**. Madrid: Taurus Humanidades
- LATOUR, B. 2008. **Reensamblar lo social. Una introducción a la teoría del actor-red**. Buenos Aires: Manantial
- NISBET, R. [1966] 2003. **La formación del pensamiento sociológico. Tomo I**. Buenos Aires: Amorrortu Editores.
- PARK, R.E. [1904] 1996. "La masa y el público. Una investigación metodológica y sociológica". **Revista Española de Investigaciones Sociológicas**, Nº 74. Madrid: CIS. 361:423.
- PICÓ, J.; Serra, I. 2010. **La Escuela de Chicago de Sociología**. Madrid: Siglo XXI
- RAMOS TORRE, R. 1989. "El calendario sagrado: El problema del tiempo en la sociología durkheimiana". **Revista Española de Investigaciones Sociológicas**, Nº 46. Madrid: CIS. 23:50
- ----- 2001 . "La ciudad en la historia: comparación, análisis y narración en la sociología histórica de Max Weber". **Revista Política y Sociedad**, Nº 38. Madrid: Universidad Complutense de Madrid. 45:67
- RODRÍGUEZ ZÚÑIGA, L. 1989. Presentación a "Alemania por encima de todo". **Revista Española de Investigaciones Sociológicas**, Nº 45. Madrid: CIS. 193:197
- TARDE, G. [1897] (Sin año en la edición española). **Las leyes sociales**. Barcelona: Casa Editorial Sopena
- TÖNNIES, F. [1931] 1946. **Principios de sociología**. México: Fondo de Cultura Económica.
- WEBER, M. [1922] 2005. **Economía y sociedad**. México: Fondo de Cultura Económica.

**UNIVERSIDAD CENTRAL**

**FACULTAD DE ARQUITECTURA, URBANISMO Y PAISAJE**

CENTRO DE ESTUDIOS ARQUITECTÓNICOS, URBANÍSTICOS Y DEL PAISAJE



**DU&P**

**DISEÑO URBANO Y PAISAJE**

Raúl Olguín Hevia

**Los Beats Urbanos: Pop industrial, Hip-Hop y Punk: Santiago de Chile (1980 – 2011)**

Revista Electrónica DU&P. Diseño Urbano y Paisaje Volumen VIII N°22

Centro de Estudios Arquitectónicos, Urbanísticos y del Paisaje.

Universidad Central de Chile

Santiago, Chile. Septiembre 2011

## LOS BEATS URBANOS: POP INDUSTRIAL, HIP-HOP Y PUNK: SANTIAGO DE CHILE (1980 – 2011)

RAÚL OLGUÍN HEVIA

### RESUMEN

A partir de los últimos hechos de violencia urbana juvenil acaecidos en Inglaterra, que responden a manifestaciones contra el modelo neoliberal y cuyo centro de experimentación fue Chile en los años 70, el autor trata de conectar dichos cambios en la génesis y desarrollo de estos tres estilos musicales y en la recreación de "sonotopos" al interior de Santiago de Chile. Busca imbricar distintas expresiones estético- culturales vinculadas a los estilos musicales trabajados, con procesos histórico-urbanos, como el desmantelamiento del modelo industrial y su impacto en la conformación del Santiago post-desarrollista, en el período indicado.

**Palabras claves:** Cultura urbana / Procesos histórico – urbanos / Manifestaciones sociales.

### ABSTRACT

Since last events of juvenile urban violence happened in England that respond to manifestations against the neoliberal pattern and whose experimentation center was Chile in the years 70, the author tries to connect these changes in the genesis and development of these three musical styles and in the recreation of "sonotopos" to the interior of Santiago Chile. It looks for imbricate different expressions cultural - aesthetic linked to the musical worked styles, with urban-historical processes, as the dismantlement of the industrial pattern and their impact in Santiago's developmentalism conformation, in the suitable period.

Key words: Urban culture / urban historical Processes / social Manifestations.

*“Desde que en los setentas la “revolución punk” bombardeara a la reina, los lords y toda la partitocracia británica con sus consignas y exportara a todo el mundo un movimiento genuinamente “joven”, culturalmente contestatario y original, Inglaterra no ha producido una respuesta autóctona a las frustraciones que aquejan a su juventud.”*

*(Juan José Hernández; Revueltas londinenses y auto referencia Punk; EN EL MOSTRADOR del 13/8/11, <http://www.elmostrador.cl/opinion/2011/08/13/revueltas-londinenses-y-auto-referencia-punk/>).*

## TEMARIO

- Música y Ciudad.
- El Folk urbano Post-Golpe.
- La influencia Inglesa y Norteamericana.
- El Pop Industrial como nostalgia de un Santiago que se fue.
- La cultura Hip-Hop en la conformación de estéticas urbanas y/o tribales.
- El Punk: Adiós al Fordismo Chilensis.
- Conclusiones.

## MUSICA Y CIUDAD

Comenzar a indagar sobre música urbana, requiere un ejercicio complejo. En el presente artículo indagaremos en tres estilos musicales que a nuestro juicio reflejan la imbricación de dichos estilos en la ciudad post-industrial. "La imagen de la ciudad que todos esos sonidos crean en nuestra conciencia sólo podrá existir como tal si interiorizamos esas experiencias sonoras, si (re)configuramos las sensaciones auditivas y las convertimos en referencias alusivas a diferentes momentos/lugares de la ciudad. Solo mediante "sono-topos" ("lugares sonoros simbólicos") podremos almacenar la ciudad como experiencia sonora. En el proceso de configuración, necesariamente transformaremos los sonidos, entraremos en diálogo con nuestra memoria auditiva y reelaboraremos el mapa sonoro en función de nuestras preferencias e impresiones. Más tarde, serán los medios técnicos los que nos permitirán comunicar esa experiencia, es decir, la voluntad de crear nuevos lenguajes se expresará a través de las nuevas tecnologías para comunicar a grandes distancias. Así se gestan muchos de los trabajos que "recorren" la ciudad."<sup>1</sup> Los sonidos vernaculares son reelaborados en un contexto de urbanización e industrialización acelerado. La música en la ciudad tensiona en cierta manera la relación campo-ciudad, es decir es fuente de identificación para el campesino desarraigado (boleros, rancheras, cuecas, guarachas, etc), como para el adolescente tribal que "rapea" su condición. Es decir, entre la paya, el canto a lo divino y los versos rapeados habría cierta sincronía reflejada en la rima consonante y asonante que requiere una alta creatividad y rapidez, que se refleja en competencias de las mismas (ejemplos de ello: en el caso del canto "a lo divino", dos o más payadores pasan la noche en una iglesia compitiendo y en el del rap, uede mencionarse la película 8 millas con el rapero blanco Eminem)<sup>2</sup>. De esta manera la música en la ciudad adquiere nuevas sonoridades, más artificiales y complejas que los contextos rurales, playeros y/o bucólico-pastoriles pueden proporcionar. La música en la ciudad se nutre de mixturas, sabores y una "sonósfera cosmopolita" donde es difícil separar aguas. El problema es el de dar orden a lo heterogéneo, encontrar la organización posible de una totalidad por definición plural. Si hablamos de músicas urbanas es porque presumimos en esa diversidad un entretreído, una trama, la cual se manifestaría en ciertos patrones del contexto de los que convencionalmente llamamos "extramusicales" -la presencia de industrias culturales, el peso del mercado fonográfico y las tecnologías de reproducción sonora, ciertos modos de recepción, ciertos usos del espacio. Pero dicha trama urbana se manifiesta sobre todo en la música misma, en forma de una permanente interlocución dialógica"<sup>3</sup>. Así los tres beats urbanos que presentamos, a nuestro juicio concentran dichas características. Si las temáticas asociadas a la música de campo (amores imposibles, asesinatos, abandonos parentales y expoliación campesina, entre otros) encuentran su símil en la ciudad (embarazo adolescente, violencia urbana, desempleo y drogadicción, entre otros), estos tres beats urbanos a nuestro juicio son expresiones foráneas que reflejan las condiciones del capitalismo post-fordista en un país tercermundista como Chile y que identificó a las juventudes urbanas en Dictadura junto con el Canto Nuevo y el Rock de protesta de los 80 como el sedimento sonoro de la reapropiación local de ritmos que nacieron al calor de la desindustrialización en la Europa post-

---

<sup>1</sup> [Susana Asensio Llamas](#): Músicas sin patria o los nuevos lenguajes de la era post-industrial: paratextualidad y Electrónica; en Revista Transcultural de Música Nº 8, (2004) pág 4, (versión electrónica.)

<sup>2</sup> "Chile es un país donde el rap -entendido como la voz de la cultura hip-hop- ha penetrado con fuerza desde mediados de los 80, con bandas como De Kiruza, Panteras Negras, La Pozze Latina y Tiro de Gracia. Sin embargo, se trata de un tema que todavía no ha sido suficientemente estudiado en el ámbito académico. "El rap, al ser una expresión verbal, necesariamente pasa a formar parte de la literatura. El hecho de que su soporte no sea una hoja de papel, sino que aparezca oralmente, no significa una separación radical del resto de la poesía", opina Felipe Cussen. "A mí me parece un género muy afín a la poesía por la manera en que se apoya en el ritmo de las palabras; además, tiene muchos parientes literarios como la décima y la paya", dice el poeta chileno Julio Carrasco, autor de los libros "Sumatra" (2005) y "Despedidas antárticas" (2006), e integrante del grupo musical Los Muebles". En Artes y Letras El Mercurio del 24/7/11(Versión electrónica).

<sup>3</sup> [Francisco Cruces](#): Música y ciudad: definiciones, procesos y prospectivas; en Revista Transcultural de Música nº 8, (2004) pág 4, versión electrónica.

crisis de 1973 y el retorno conservador en EEUU en la misma época. El Santiago post-golpe conoció una época marcada por la persecución y silenciamiento de ciertos estilos musicales vinculados al folklore latinoamericano. De esta manera y en cierta sincronía con los estilos musicales que se desarrollaban en el primer mundo, los tres estilos musicales conocieron una recepción local en Santiago de Chile, debido a nuestro juicio a circunstancias históricas determinadas y a especificidades culturales propias a cada estilo musical. A manera de declaración de principios podemos señalar: “Imaginemos diversos puntos en los que los sonidos son grabados, distintas locaciones en diferentes momentos del día y/o de la noche, e imaginemos como reconstruir la ciudad a través de esos sonidos o, mejor aún, como componer la imagen sonora de la ciudad, no sólo a través de las muestras, sino a través de las elaboraciones y mezclas realizadas con ellas. No se trata de emular un paisaje sonoro a la manera de Schaffer, sino de trascenderlo, de construir con sonidos el recuerdo inscrito, utilizar la música como método y como material para la erección de la “ciudad invisible”, e inscribir en el discurso también nuestra opinión: recoger, transformar, mezclar, elaborar, experimentar, musicalizar y sonorizar un espacio, y panoramizar los sonidos, “darles lugar” no sólo en el tiempo, sino también en el espacio. El discurso, los materiales que lo componen y el meta discurso que lo explicita son uno, son dimensiones del mismo fenómeno sonoro que se expande hacia espacios no temporales y no auditivos. El sonido se hace lugar y se hace imagen”.<sup>4</sup>



FUENTE: [musichile.wordpress.com](http://musichile.wordpress.com)

Carátula del primer disco de los Prisioneros: La voz de los 80, donde aparece el tema “Muevan las Industrias” nostálgico tema de la época “dorada” del capitalismo desarrollista chileno.

## EL FOLK URBANO POST-GOLPE

¿Por qué consideramos el folklore urbano como antecedente de estos beats? Porque representaron estética y por contenidos de las letras las contradicciones sociales que se estaban incubando en la sociedad chilena desde fines de los 60 y que marcó un cambio en el “objeto a musicalizar”: ya no es el canto a los pajaritos, la cordillera, en suma a la estampa bucólico-pastoril del campo, sino a los problemas que se enquistaban en la ciudad producto de

---

<sup>4</sup> [Susana Asensio Llamas](#) : Op cit, pág 14.

la migración campo-ciudad, el hacinamiento y pobreza en las callampas tomas de terrenos<sup>5</sup>, etc., proceso que junto a la “huida” de la clase alta hacia el oriente de la ciudad marcaron la morfología social de Santiago de Chile durante gran parte del siglo XX. A nuestro juicio, el espacio urbano que cobijó al folklore urbano antes y después del Golpe fueron las peñas, que databan de los años 60, tal vez la más importante la “peña de los Parra”, espacios que recreaban una fonda o ramada campesina pero en la ciudad y que fueron el puente de conservación de expresiones musicales proscritas por los militares. En este sentido el contexto histórico-musical urbano santiaguino sufrió un cambio radical después del Golpe de Estado. “Al igual que cualquier movimiento artístico o período histórico, las peñas sufrieron transformaciones a medida que se iban desarrollando. En un primer momento operaron como lugares de reencuentro, en los cuales la población contraria al régimen militar halló un espacio donde respirar en medio del agobio. Pero también se debe subrayar que las peñas no fueron LA alternativa artística en oposición a la dictadura, sino que se insertaron en un “movimiento artístico alternativo” mucho mayor, que incluyó compañías teatrales, centros culturales, recitales. El mérito que sí pueden exigir estas pequeñas tribunas es haber ido a la vanguardia del movimiento.”<sup>6</sup> Por otro lado, en el contexto del toque de queda, un autor trata de sincronizar el flujo peatonal y la bohemia santiaguina en aquellos días “Por tanto el período de nocturnidad santiaguino que intentamos representar en este trabajo, 1973-1990, posee escasas evidencias, del cual sólo se conservan retazos, comentarios aislados o ciertas referencias significativas. Trataremos de dar revista a los posibles lugares de la diversión nocturna de aquellos años, teniendo presente las siguientes claves de su existencia:

- En primer lugar, el permiso de funcionamiento de los locales dependía de las autoridades militares y policiales. Ellos asistían a estos lugares como parte de los momentos de relajo del “cuidado nocturno” de la ciudad.
- Segundo, el local debía funcionar a puertas cerradas para evitar allanamientos o redadas, como consecuencia de emisión de ruidos molestos o atochamiento de personas. Se genera el uso de contraseñas para el ingreso
- Tercero, para los hábitos de estos lugares la consigna era quedarse toda la noche en el local, para evitar las consecuencias del toque de queda, saliendo de ellos en la mañana.
- Cuatro, pareciera que era notorio no registrar memoria de lo sucedido en esos lugares, por las persecuciones políticas, el marco social conservador impuesto y la cultura de represión de actitudes instaladas en la sociedad chilena de aquellos años”<sup>7</sup>.

De esta manera la bohemia santiaguina post-golpe y el folklore urbano se reconstruyeron a ratos, con intermitencias, en una sonófera reprimida, vigilada y segmentada.

## INFLUENCIAS INGLESA Y NORTEAMERICANA

Es necesario señalar algunas condiciones del capitalismo inglés y norteamericano para explicar la emergencia y consolidación de estos tres estilos musicales: “Entre las profecías postindustriales y el proyecto de la Sociedad de la Información media la descomposición del Estado de bienestar en los países centrales. Por Estado de bienestar se entiende el modelo de

---

<sup>5</sup> Aquí sería largo de enumerar autores y composiciones de la Nueva Canción Chilena que marcaron este giro temático hacia problemáticas sociales. Baste nombrar a Violeta Parra, y Víctor Jara como los representantes más importantes de dicha corriente musical.

<sup>6</sup> Cristián González F y Gabriela Bravo CH: **Ecos del tiempo subterráneo: Las peñas en Santiago durante el régimen militar (1973-1983)**; LOM ediciones, Santiago de Chile, 2009, pág. 201.

<sup>7</sup> José Santis C: *Lugares de la vida nocturna en Santiago entre 1973-1990*; revista de Diseño Urbano y Paisaje, nº 16, 2009, pág. 5.

políticas públicas distributivas de planificación y protección social consolidadas como reestructuración del capitalismo a fines de la Segunda Guerra Mundial. Y basadas en el acuerdo entre el Estado, el capital y los trabajadores, inspiradas en el modelo keynesiano de una economía industrializada asentada en el consumo de una población activa plenamente empleada. Hobsbawm llama Estado de bienestar a aquellos Estados en los que el o en bienestar -salud, educación, seguridad social- se convierte en la mayor parte del gasto público total. Este modelo de crecimiento expresó también un sistema de relaciones centro-periferia marcadas por la dependencia de un Tercer Mundo que no participó con el grado y profundidad en que lo hicieron los países centrales en la asignación de los beneficios de este modelo.

El modelo del Estado de bienestar fue un modelo de crecimiento y expansión de la economía. Se correspondió, entonces, con una política de acumulación basada en la edad de oro de la difusión de fuerzas productivas cimentadas en el modo de desarrollo industrial. Este modelo comenzó a dar indicios de agotamiento a fines de los años sesenta y se expresó con crudeza durante los setenta. La crisis, entendida como singular derivación de las distorsiones entre el desarrollo de las fuerzas productivas y las relaciones sociales de producción, plantea la necesidad de recomponer un circuito expansivo de relaciones y tensiones. En este sentido, la representación del agotamiento del modelo de expansión keynesiano en los países más industrializados del planeta fue una sucesión de crisis contemporáneas con el desarrollo de la industria de la microelectrónica, asentada en base a la producción del microprocesador en 1971 y de la computadora personal en 1975. En otras palabras: una de las estrategias de resolución ante la manifestación crítica de la extenuación de un modo de desarrollo fue la innovación tecnológica que permitió revolucionar los patrones de funcionamiento y la composición de las fuerzas productivas. Aquí es donde el factor infocomunicacional aparece con un acento inédito<sup>8</sup>.

Las regiones más representativas de la industria clásica, de origen decimonónico, como las Midlands, en Inglaterra, el Sur de Escocia, la Walonia belga, el Noreste de Francia o Asturias y la ría del Nervión en España, sufrieron en todo su rigor los efectos sociales de la desindustrialización, apenas paliados por las políticas de protección social emprendidas por los poderes públicos en el marco del Estado de bienestar. En ellas radica, sin duda, la causa de que la crisis industrial no provocara un grave estallido social o político. Por otra parte, sólo la fuerza mostrada por el movimiento sindical en Gran Bretaña, donde las Trade Unions llegaron a influir decisivamente, hasta 1979, en el devenir de la vida política y social, hacía pensar en la capacidad de reacción de la clase obrera ante la degradación del sistema. Por el contrario, en países como Estados Unidos, Francia, Italia y España, en el período comprendido entre 1973 y 1982 -1977 y 1982, en el caso español- se produjo una brusca caída de la afiliación sindical, síntoma de una desmovilización de la clase trabajadora que, al producirse en una etapa de graves dificultades económicas, resulta especialmente significativa<sup>9</sup>.

Uno de los elementos que nos interesa analizar aquí es la merma de la mano de obra industrial y su impacto en el Santiago postindustrial, como consecuencia de las políticas de shock implementadas por los militares a mediados de los 70. "Respecto al sector industrial, se observa un estancamiento en términos absolutos a pesar del aumento de la población activa. Desde el año 1975 el empleo industrial no sobrepasa un 16% manteniéndose por debajo de las tasas que alcanzara en el período 1960-1970. La caída del empleo en la manufactura ha estado localizada en ciertas actividades sustitutivas como la metalurgia, los textiles el vidrio y la electrometalurgia".<sup>10</sup> Por lo tanto, y a manera de impacto sobre las condiciones de vida en Santiago la misma autora señala que "en la medida en que el número de personas ocupadas en el comercio y los servicios es 3 veces mayor que el número de personas ocupadas en la

---

<sup>8</sup> Martín Becerra: **Sociedad de la información: Proyecto, convergencia, divergencia**; Norma, 2003, pág 8.

<sup>9</sup> Bibliocomunidad.com

<sup>10</sup> Cecilia Montero: *Mercado de trabajo y estructura de clases en Chile 1973-1981*; Contribuciones Flacso, Santiago de Chile, 1982, pág 19.



industria (contra 2,2 en 1970) es innegable que por lo, menos cuantitativamente se ha alterado la composición de la clase obrera. Esto no quiere decir que desaparezca o que disminuya la importancia del proletariado. Lo único que se puede afirmar en base a los estudios disponibles es que la clase obrera se compone hoy día e un proletariado que no es en su mayoría un proletariado industrial sino más bien un proletariado urbano<sup>11</sup>.

La influencia de EEUU e Inglaterra es capital en los tres ritmos que pretendemos analizar..y las temáticas de las canciones de grupos como los ingleses Sex Pistols y The Clash que hablan del desempleo juvenil y la desesperanza en el futuro (no future), y de los grupos de hip-hop como Public Enemy que en sus letras llamaba a la igualdad de los afroamericanos en EEUU.

Típica fábrica de mediados del siglo XX.



FUENTE: <http://4.bp.blogspot.com/BB3FcR8RKR/TFvySbaJVNI/AAAAAAAAAB8Q/PEOAY8d5ajk/s1600/industrias-brocha-roja.jpg>

## EL POP INDUSTRIAL COMO NOSTALGIA DE UN SANTIAGO QUE SE FUE

El pop industrial más vinculado a la new wave como un estilo musical y sonotopos vinculado a la clase media y alta con el arte pop. El pop industrial nos habla de la decadencia de la sociedad industrial al igual que el punk pero de una forma más soft, edulcorada. Los referentes ingleses serían en este caso grupos como Depeche Mode, Human League, Camousflash, y en EEUU, Devo entre otros. El pop industrial se nutre de sintetizadores y computadores donde el

---

<sup>11</sup> Ibidem, págs 21-22.

uso de tecnologías en esta producción de música industrial-fordista –taylorista donde el golpeteo de de las herramientas, el ritmo monocorde de las máquinas en las fábricas, es la versión pop-ambient de ese espacio laboral por excelencia, donde los espacios industriales de Santiago (Vicuña Mackenna y Maipú -Cerrillos) fueron vestigios de una época mítica<sup>12</sup> que empieza a colapsar en Chile a principios e los 80 con el cierre de emblemáticas industrias como Sumar e Hirmas. La deslocalización de la actividades productivas fruto del colapso de este modelo, obligó a un rediseño de la ciudad merced al capital inmobiliario y los procesos de expulsión de habitantes pobres de cités y conventillos del centro y oriente de Santiago durante los años 80, proceso biopolítico por excelencia.<sup>13</sup> El pop industrial devino en los 90, música de minorías sexuales encarnados en grupos como Erasure y Pet Shop Boys, cuya sonotopía se relaciona con antiguos cines o teatros de barrio reciclados como discoteques. Tal es el caso de la discoteque Blondie ubicado en el antiguo cine Alessandri en el metro Unión Latinoamericana, o la disco Carrera en el barrio Concha y Toro.

El pop industrial recorre como un “fantasmas” las fábricas, es antecedente y nutrió musicalmente la cultura “house” asociada al consumo de éxtasis a fines de los 80. El pop industrial expresa musicalmente esta nostalgia por los sonidos tipos del movimiento fabril.



Grupo de pop industrial inglés Depeche Mode

FUENTE: fasterpussycatkillkill.blogspot.com

## LA CULTURA HIP-HOP EN LA CONFORMACIÓN DE ESTÉTICAS URBANAS Y/O TRIBALES.

Podemos decir que el Hip-Hop es una cultura juvenil urbana, reconocida como fenómeno de orden inter-racial, artístico y expresivo de importancia mundial, que tiene sus raíces en Jamaica de los años 50 y en las calles del Bronx de los 60. “El Hip Hop es un movimiento urbano, juvenil y trasgresor que surge en Nueva York a finales de los años 60 y que engloba tres disciplinas

---

<sup>12</sup> No es casualidad que el video de la canción “Muevan las industrias” de Los Prisioneros, tal vez el tema más paradigmático de la defunción del modelo industrial chileno fuera filmado en antiguas dependencias industriales del sur de Santiago. Verlo en <http://www.youtube.com/watch?v=WQgp2ujwF4s>

<sup>13</sup> Marco Valencia hace un recorrido biopolítico de 4 momentos en la historia de Santiago de Chile durante el siglo XX y comienzos del siglo XXI. Al respecto ver : Marco Valencia: *La vivienda popular en Santiago. Cuatro momentos en Santiago. Una aproximación biopolítica.* En Isabel Casigoli y Mario Sobarzo: **Biopolíticas del Sur**; Ediciones Arcis, 2010.

artísticas: La pintura (el graffiti), la danza (el breakdance) y la música (rap, electro, breakbeat, beat-box, ragga...)”<sup>14</sup> Como expresión juvenil se desarrolla y cultiva en la calle, espacio natural, que se ajusta a su carácter libre y espontáneo de jóvenes racial y culturalmente excluidos. Es interesante señalar que dicho estilo musical nació en una época de huida del capital inmobiliario neoyorkino hacia ciudades satélites y en el contexto de interacción de juventudes afroamericanas con latinas, “los jóvenes integrantes de la cultura afroamericana, caracterizados por la marginalidad social, rescatan la tradición oral africana de la época esclavista, construyendo paulatinamente una nueva propuesta crítica e identitaria a través de la música, el rap y el graffiti.”<sup>15</sup>

El Hip-Hop prendió rápidamente en nuestro país- especialmente a partir de fines de los años ochenta con grupos como Panteras Negras, La Pozze Latina y Pedro Foncea entre otros- porque “es un discurso de alto contenido político y antisistémico atrayente para otros jóvenes también excluidos de las decisiones de las altas esferas políticas; el carácter horizontal de las relaciones en la comunidad; una férrea escala de valores afincada en el aprendizaje autodidacta, el respeto hacia los más experimentados y talentosos; la naturaleza multi disciplinaria del Hip Hop asentado en cuatro manifestaciones artísticas (break dance, rap, graffiti y dj); y lo económico que resulta practicar el baile y la rima - sólo basta el cuerpo como instrumento - fueron el soporte de lo que hoy es una cultura en permanente maduración”.<sup>16</sup> Podríamos decir que su sonotopos se desarrolló en el paseo San Agustín en Santiago Centro y en distintas poblaciones de la capital como la Huamachuco en Renca, de donde son originarios Los Panteras Negras, entre otros.

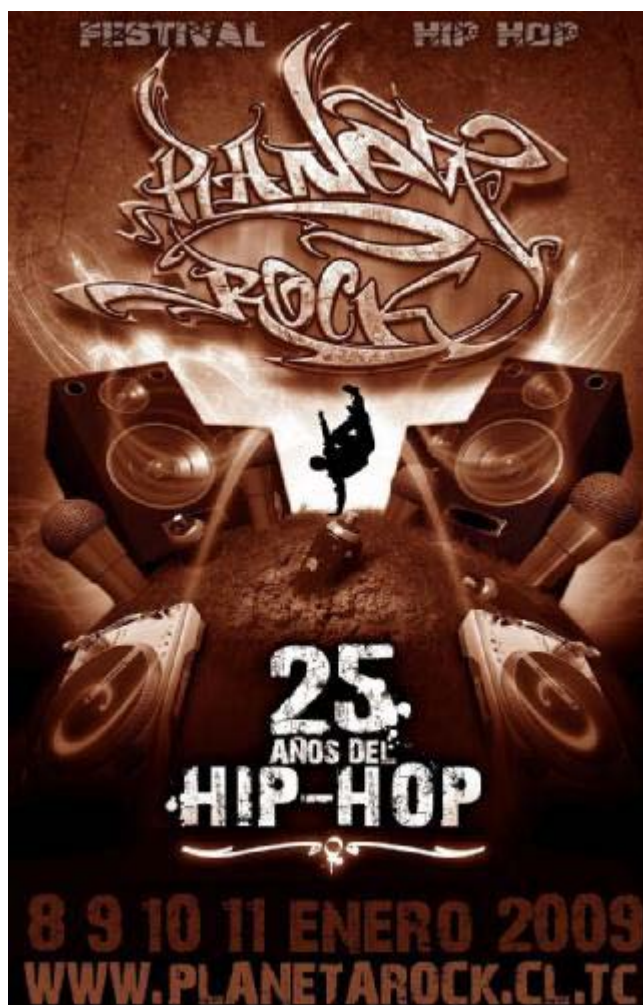
La cultura hip-hop es un catalizador de potenciales revueltas juveniles ciudadinas. La cultura hip-hop es en cierta manera es la rebelión del joven marginal urbano contra el sistema urbano de dominación expresado en el capital inmobiliario que lo segrega a sectores deprimidos social y estéticamente.

---

<sup>14</sup> Francisco Reyes Sánchez: *Hip hop, graffiti, break, rap, jóvenes y cultura urbana*. En Revista de estudios de juventud; N° 78, Setiembre 2007, pág. 124, (versión electrónica).

<sup>15</sup> Doris Cooper M: **Ideología y tribus urbanas**; LOM ediciones, Santiago de Chile, 2007, pág. 275.

<sup>16</sup> Raúl Olguín: *Ciudad y tribus urbanas: El caso de Santiago de Chile (1980-2006)*; Revista Electrónica DU&P. Diseño Urbano y Paisaje Volumen IV N°10. Centro de Estudios Arquitectónicos, Urbanísticos y del Paisaje Universidad Central de Chile. Santiago, Chile. Abril 2007, pág. 17.



Cartel alusivo a los 25 de hip-hop en Chile, realizado el 2009

FUENTE: Festival **HIP-HOP Chileño** \*PLANETA ROCK 2009\* fotolog.com

## EL PUNK: ADIÓS AL FORDISMO CHILENSIS.

El punk es un movimiento musical dentro del rock que emergió a mediados de los años 1970<sup>17</sup>. Se caracteriza por su actitud independiente y amateur. En sus inicios, el punk era una música muy simple y cruda, a veces descuidada: un tipo de rock sencillo, con melodías simples de duraciones cortas, sonidos de guitarras amplificadas poco controlados o ruidosos, pocos arreglos e instrumentos, y, por lo general, de compases y tempos rápidos. En Inglaterra “los punks no solo respondían directamente al aumento de la desocupación, al cambio de las bases morales, al redescubrimiento de la miseria, a la depresión, sino que también teatralizaban la llamada decadencia de Inglaterra, construyendo un lenguaje que era, en contraposición a la retórica predominante en el stablishemnt del rock, relevante y apegada al suelo (de ahí las imprecaciones, los vestidos rotos las actitudes del lumpen. Lo punks adoptaban una retórica de

---

<sup>17</sup> En este momento se cuestiona que el punk haya nacido en Inglaterra. Sus antecedentes arrancarían en Perú en los 60 con el grupo peruano “Los Saicos “  
ver: <http://www.youtube.com/watch?v=haVaaDLwWvI>

la crisis y la traducían en términos tangibles”.<sup>18</sup> Tal como otros jóvenes de la época eran hijos de la clase obrera inglesa y en su estética nos recuerdan la misma: chaquetas de cuero, botas de cuero, suspensores o tirantes a manera de cinturones, muñequeras con punta de fierro, etc. Su sonotopos se restringe a tocatas en el antiguo estadio Nataniel y el desaparecido gimnasio Manuel Plaza en Irarrázaval. El punk representa estética y musicalmente la suciedad, la humedad, el moho presente en las industrias. Es la rabia hecha música contra un futuro incierto, de nulas posibilidades.

Cuando hablamos de adiós al fordismo chilensis, señalamos este desencanto por este modelo que se fue, que en cierta manera implicó una relativa estabilidad y seguridad social para los padres y abuelos de estos jóvenes, que implicaban trayectorias más lineales y de certidumbres.



Grupo ingles punk "The Clash"

FUENTE:

[fasterpussycatkillkill.blogspot.com](http://fasterpussycatkillkill.blogspot.com)

## CONCLUSIONES.

Después de un análisis de los sonotopos de estos tres beats urbanos, podemos señalar que: Hay un antecedente común a estos tres ritmos o estilos musicales y es que su nacimiento y desarrollo, años más, años menos, coincide con la decadencia del modelo industrial.

Definitivamente la sonósfera santiaguina experimentó un “violento” cambio producto del Golpe Militar de 1973 y que ejemplificamos en el caso del folklore urbano.

Derivado de lo anterior señalamos el folklore urbano como antecedente de estos tres ritmos urbanos en Chile por las razones históricas y musicales expuestas.

Finalmente señalar que la música ejerce un efecto catártico en los conflictos sociales y que tal vez un revival punk 2.0 en Inglaterra contribuiría en parte a descomprimir la violencia urbana juvenil, que en el caso de las movilizaciones estudiantiles en Chile por mejor educación, la música es “arma” creativa de primera línea.

---

<sup>18</sup> Doris Cooper: Op cit, pág 184.

## BIBLIOGRAFÍA.

### LIBROS

- DORIS COOPER M: **Ideología y tribus urbanas**; LOM ediciones, Santiago de Chile, 2007.
- MARTÍN BECERRA: **Sociedad de la información: Proyecto, convergencia, divergencia**; Norma, 2003,
- CRISTIÁN GONZÁLEZ F Y GABRIELA BRAVO CH: **Ecós del tiempo subterráneo: Las peñas en Santiago durante el régimen militar (1973-1983)**; LOM ediciones, Santiago de Chile, 2009.

### ARTICULOS DE LIBROS

- MARCO VALENCIA: *La vivienda popular en Santiago. Cuatro momentos en Santiago. Una aproximación biopolítica*. En Isabel Casigoli y Mario Sobarzo: **Biopolíticas del Sur**; Ediciones Arcis, 2010.

### ARTICULOS DE REVISTAS IMPRESAS

- CECILIA MONTERO: *Mercado de trabajo y estructura de clases en Chile 1973-1981*; Contribuciones Flacso, Santiago de Chile, 1982.

### ARTICULOS DE REVISTAS ELECTRONICAS

- SUSANA ASENSIO LLAMAS : *Músicas sin patria o los nuevos lenguajes de la era post-industrial: paratextualidad y Electronica*; en Revista Transcultural de Música N° 8, (2004)
- FRANCISCO CRUCES: *Música y ciudad: definiciones, procesos y prospectivas*; en Revista Transcultural de Música nº 8, (2004)
- RAÚL OLGUÍN: *Ciudad y tribus urbanas: El caso de Santiago de Chile (1980-2006)*; Revista Electrónica DU&P. Diseño Urbano y Paisaje Volumen IV N°10. Centro de Estudios Arquitectónicos, Urbanísticos y del Paisaje Universidad Central de Chile. Santiago, Chile. Abril 2007,
- JOSÉ SANTIS C: *Lugares de la vida nocturna en Santiago entre 1973-1990*; revista de Diseño Urbano y Paisaje, nº 16, 2009,
- EVELYN ERLIJ Y DAVID PONCE: *Rimas y versos: la veta poética del rap en "Artes y Letras"*. El Mercurio del 24/7/11.

### PAGINAS WEB

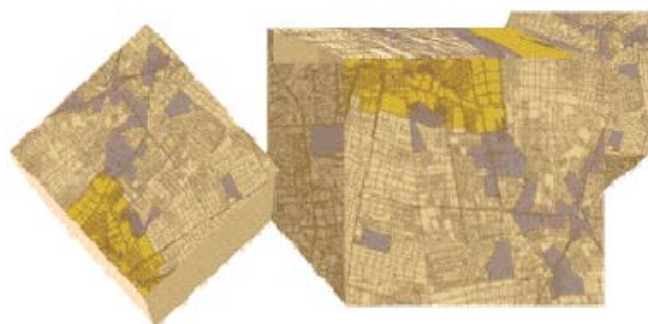
- <http://www.youtube.com/watch?v=haVaaDLwWvl>
- [www.fasterpussycatkillkill.blogspot.com](http://www.fasterpussycatkillkill.blogspot.com)
- <http://www.youtube.com/watch?v=WQgp2ujwF4s>
- [http://4.bp.blogspot.com/\\_BB3FcR8RKR/TFvySbaJVNI/AAAAAAAAAB8Q/PEOAY8d5ajk/s1600/industrias-brocha-roja.jpg](http://4.bp.blogspot.com/_BB3FcR8RKR/TFvySbaJVNI/AAAAAAAAAB8Q/PEOAY8d5ajk/s1600/industrias-brocha-roja.jpg)
- [www.fotolog.com](http://www.fotolog.com)
- [www.musichile.wordpress.com](http://www.musichile.wordpress.com)



**UNIVERSIDAD CENTRAL**

**FACULTAD DE ARQUITECTURA, URBANISMO Y PAISAJE**

**CENTRO DE ESTUDIOS ARQUITECTÓNICOS, URBANÍSTICOS Y DEL PAISAJE**



**DU&P**

**DISEÑO URBANO Y PAISAJE**

Francisca Ianiszewski Buxton<sup>1</sup>

**Regulación del uso de suelo y modificaciones interesadas.<sup>2</sup>**

Revista Electrónica DU&P. Diseño Urbano y Paisaje Volumen VIII N°22

Centro de Estudios Arquitectónicos, Urbanísticos y del Paisaje.

Universidad Central de Chile

Santiago, Chile. Documento entregado Enero 2010

---

<sup>1</sup> Ecóloga paisajista, Doctora Concursante en Geografía, Medio Ambiente y Paisaje, de la Universitat de Barcelona. Investigadora del Centro de Estudios Arquitectónicos, Urbanísticos y del Paisaje. Directora y editora de la revista Ambiente Total de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Paisaje. Universidad Central de Chile.

<sup>2</sup> El presente documento, corresponde al proceso investigo 2008-2009. Proyecto Ciudad Sustentable. Un Desafío o un Imposible para Santiago del Centro De Estudios Arquitectónicos, Urbanísticos y del Paisaje

## REGULACIÓN DEL USO DE SUELO Y MODIFICACIONES INTERESADAS

FRANCISCA IANISZEWSKI BUXTON

### RESUMEN

En la medida que las sociedades que ocupan y crean la ciudad, crecen y se desarrollan, aumentan sus niveles de complejidad e intensidad en el uso del suelo. Así como aumenta también la extensión del suelo utilizado.

En ese proceso, se acrecientan todas las formas de efectos ambientales que produce el funcionamiento y construcción de la ciudad. De la misma manera, aumentan también los niveles de presión social sobre el suelo que conforma la ciudad, su entorno, y sobre el grupo social propiamente tal. En ese contexto, la planificación, ordenamiento y regulación del uso del suelo, se hacen indispensables para una gestión armónica y controlada de los múltiples actores que presentan intereses sobre la ciudad. Especialmente, aquellos actores que ven en el suelo un recurso económico y proclive de ser explotado y especulado; muchas veces mediante el manejo, control y modificación de los propios sistemas de regulación.

En ese marco, este artículo quiere actualizar a la comunidad sobre las discusiones parlamentarias para la modificación de regulaciones territoriales vigentes; y los intereses económicos que se expresan en ella. Tema que toma especial interés cuando se ha aprobado la ampliación del suelo urbano en la ciudad de Santiago.

**Palabras claves:** Regulación, suelo urbano, uso del suelo, planificación y ordenamiento territorial, intereses económicos, zonas de riesgo y medio ambiente.

### ABSTRACT

According as societies that occupy and create the city grow and develop, their levels of complexity and intensity increase in the use of the floor. As well as it also increases the extension of used floor.

In that process, increase all forms of environmental effects produced by the operation and construction of the city. In the same way, also increase the levels of social pressure on the floor conforms the city, its environment, and on the social group. In that context, the planning, classification and regulation of the use of the floor become indispensable for a harmonic and controlled management of multiple actors' present interests on the city. Especially, those actors that see in the floor an economic resource inclined to being exploited and speculated; many times by means of the management, control and modification of the own regulation systems.

In that context, this article wants to upgrade to the community on the parliamentary discussions for the modification of effective territorial regulations; and the economic interests are expressed on them. Matter



takes special interest when the amplification of urban floor has been approved in Santiago's city.

**Key words:** Regulation, urban floor, I use of the floor, planning and territorial classification, interest economic, areas of risk and environment.

## INTRODUCCIÓN

La ciudad se puede explicar como un proceso y fenómeno propio de las sociedades en general, donde las tendencias mayormente marcadas son la concentración de personas, actividades y materiales. Además, y por lo mismo, la ciudad se encuentra sometida permanentemente a los distintos factores y fuerzas de desarrollo económico-cultural, y los procesos de transformación territorial que promueven estas fuerzas sobre la ciudad.

Entre estas fuerzas, las más importantes son el crecimiento poblacional; el desarrollo de actividades productivas y comerciales; el desarrollo cultural; y el desarrollo humano. La no planificación de estas fuerzas y factores de desarrollo de la ciudad, conlleva a su crecimiento en extensión, al uso de suelos agrícolas y naturales, y a una serie de problemas ambientales y también sociales relacionados. Entre los más graves de la ciudad de Santiago, se pueden contar la segregación social, la inequidad en la repartición de los servicios; la ocupación de suelos agrícolas; cementación excesiva del suelo y la consecuente isla de calor, la destrucción de las áreas naturales, la intervención de los recursos hídricos; la diferenciación social en el territorio; contaminación atmosférica; y grandes distancias entre los puntos de trabajo, habitación y servicios.

Estos fenómenos propios del crecimiento descontrolado de la ciudad, podrían ser evitados, remediados y disminuidos, mediante la correcta aplicación de instrumentos de ordenamiento existentes, y un cuerpo de leyes para el uso del suelo que se encuentra vigente. Además de estrategias y políticas de gobierno que no alcanzaron a ser ley, pero que se apoyan en cuerpos legislativos ambientales también vigentes.

Sin embargo, desde 1979 la tendencia en Chile, es la operación del control del suelo por parte del mercado inmobiliario, que ha sabido imprimir en el sistema instrumental antes mencionado sus intereses sectoriales. Para ello se desvirtúan las letras de la ley, y se omiten los instrumentos ordenadores sin peso de ley.

### *Instrumentos y leyes de regulación del uso del suelo*

En la actualidad, todas las instituciones públicas chilenas cuentan con políticas de gestión ambiental que incluyen desde ahorro de materiales y energía, a la gestión de residuos. Esto tanto a nivel de instituciones nacionales, regionales y a nivel comunal y local privado. Se enmarcan en una política de gobierno, que hasta hoy se apoya sólo en iniciativas específicas, leyes sectoriales, y en la Ley 19.300 de Medio Ambiente del año 1994. También se apoyan en políticas de calidad y certificación de calidad internacionales. La Ley Bases de Medio Ambiente, por su parte, controlaría las distintas formas de intervención a través de un sistema de evaluación de los impactos posibles que pueda provocar el proyecto. Sin embargo, esta ley no se integra en un solo cuerpo regulador que permita una ordenación jerárquica de los usos del suelo que pondere: la explotación de los recursos existentes, los distintos intereses sectoriales, y las reales necesidades humanas para su desarrollo, MAX-NEEF et al (1986).

Así, pese a existir una ley de Medio Ambiente vigente en Chile, aún persiste la carencia de una integración ambiental reguladora. Principalmente, porque aunque esta ley (19.300) obliga y promueve una serie de acciones instrumentales y funcionales<sup>3</sup>, no domina sobre el

---

<sup>3</sup> Socialización y participación ciudadana en el desarrollo de instrumentos de planificación y ordenamiento territorial; educación e inclusión ambiental que ha ido cambiando las mayas escolares, las políticas de instituciones públicas y privadas; los contenidos de proyectos específicos; y la generación de leyes

Artículo\_ Regulación del uso de suelo y modificaciones interesadas.

Francisca Ianiszewski Buxton

ordenamiento y regulación de los intereses sectoriales sobre el territorio. Ya que como incluye la aplicación de todas las normativas y regulaciones vigentes para cada sector de la sociedad en virtud de la intervención, también incluye leyes que promueven las inversiones privadas sobre el suelo. Un ejemplo claro de ello es la construcción del proyecto urbano de Costanera Center, pese a no cumplir con la normativa vial. O, se demuestra también cuando el estudio de impacto ambiental para este proyecto, fue desarrollado con la construcción en marcha, y con la respectiva autorización del gobierno local-municipal. Donde pese a haber una clara serie de infracciones a las normativas ambientales y territoriales en general, los sistemas de fiscalización no funcionan porque además dependen de ese gobierno.

En términos de su operación, esta ley obliga a los nuevos proyectos, a someterse según la escala y carácter, a declaraciones o estudio de impactos en todas sus etapas de vida. Las declaraciones, corresponden a un documento donde se describe el proyecto y sus alcances, con la información suficiente para que un comité evalúe sus posibles impactos. En el caso del estudio, corresponde a un dossier de antecedentes sobre el proyecto en sí mismo; una línea base que caracterice el territorio de intervención del proyecto; una valoración de los impactos del proyecto en su proceso de construcción, operación y abandono; y una estrategia de prevención, mitigación y/o compensación de impactos según corresponda. Los proyectos, sometidos a evaluación, son sometidos también al escrutinio público, aunque sólo a nivel de la información que el proyectista entrega a evaluación. Y en ese sentido, es importante destacar, que la calidad y cantidad de la información socializada, es resorte de las consultoras ambientales y las propias políticas de comunicaciones de los inversionistas.

Este proceso incluye los Planes Reguladores Metropolitanos y Comunales, así como sus seccionales. Es decir, aquellos planes sobre zonas específicas de la región o las comunas que requieren un proyecto específico. Y es justamente en los instrumentos comunales, donde se desarrollan y aplican con mayor éxito los objetivos de socialización, educación y participación de la ley de medio ambiente. Probablemente esto ocurre porque la comuna corresponde al gobierno local, y culturalmente la sociedad se ha desarrollado en torno a ella como espacio de solución de conflictos de nivel comunitario en el uso del suelo.

Sin embargo, la participación ciudadana opera generalmente sólo sobre las etapas finales de resolución de los planes. De manera que en las etapas de diagnóstico; desarrollo de directrices y criterios de aplicación al plan, como en la construcción de sus ideas fuerzas no participa la comunidad. Es así que en el actual sistema de participación en el planeamiento urbano, el peso de la valoración social sobre el modo en que se le propone habitar es mínimo. Lo mismo ocurre en el desarrollo de las evaluaciones ambientales de proyectos de intervención territorial, donde generalmente es socializado sin considerar en forma previa las aspiraciones del grupo social ante los usos de sus territorios afectados.

Cabe agregar, que los planes reguladores urbanos, están sujetos a la Ley de Urbanismo y Construcciones. La que los define en su Artículo 34., como la acción de **regular** *“el desarrollo físico de las áreas urbanas y rurales de diversas comunas que, por sus relaciones, se integran en una unidad urbana”*. En ese sentido, se puede decir que la planificación urbana corresponde a un instrumento de la ley, por tanto, las modificaciones que puedan aplicarse sobre el cuerpo legal en sí, tendrán incidencia en los planes reguladores, pudiendo desvirtuar su función y atribución sobre el uso del suelo. Sin considerar que muchas de las modificaciones que están en discusión en el poder legislativo, vulneran aún más a la ciudadanía sobre problemáticas de uso como las que se relataron más arriba, y otras que se mencionarán más adelante.

---

sectoriales, especialmente en relación a la gestión de residuos domiciliarios e industriales, emisión de contaminantes y conservación de sistemas ecológicos.

## PROYECTOS DE MODIFICACIÓN DE LA LEY DE URBANISMO Y CONSTRUCCIONES

Actualmente se encuentran en proceso de discusión (entre otros muchos), dos proyectos de modificación a la Ley de Urbanismo y Construcciones que de ser aprobados desvirtuarán ostensiblemente la propia letra de la ley, sus alcances regulatorios, y sus instrumentos de gestión, como los planes reguladores en sí mismos. Una relativa a la participación ciudadana y otra respecto al derecho a propiedad y forma del uso del suelo por parte de propietarios afectados por un plan regulador.

La primera, del Senador Horvarth Kiss, promueve la modificación en el punto 5 del Artículo 43 de la ley de urbanismo y construcciones incluyendo un plebiscito vinculante sobre las siguientes materias: “a) *Tamaño mínimo de subdivisión predial*; b) *Coeficiente de constructibilidad*; c) *Porcentaje de ocupación del suelo*; y d) *Sistemas de agrupamiento*” HORVATH, 2009. Ver cuadro 1

### Cuadro 1.

*Modifica ley de urbanismo y construcciones incluyendo la participación ciudadana directa y vinculante en los procesos de planificación urbana comunal*

**En el Artículo 43° inciso 2, punto 5., dice:** Vencido dicho plazo se **consultará** a la comunidad, por medio de una nueva audiencia pública, y al consejo económico y social comunal, en sesión convocada especialmente para este efecto. En dicha sesión deberá presentarse un informe que sintetice las observaciones recibidas.

**En la propuesta dice: Artículo Único. En el inciso segundo del artículo 43 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, reemplácese su actual número 5 por el siguiente:**

“5. Vencido dicho plazo se **podrá** consultar a la comunidad a través de un plebiscito **vinculante** convocado para tal efecto, en el cual se solicitará su pronunciamiento sobre las condiciones urbanísticas incluidas en el plano regulador, a lo menos en las siguientes materias:

- a) *Tamaño mínimo de subdivisión predial*;
- b) *Coeficiente de constructibilidad*;
- c) *Porcentaje de ocupación del suelo*;
- d) *Sistemas de agrupamiento.*”

Su modificación se fundamenta en la concentración poblacional y funcional en centros urbanos, y el necesario ejercicio de opinión de la ciudadanía, en la organización de la ciudad. Sin embargo, esta modificación, que si otorgaría un mayor peso de la participación de la comunidad sobre las decisiones finales, ya que lo hace a través de un plebiscito vinculante; no implica ni promueve, la participación ciudadana en el proceso del desarrollo y construcción del plan.

Por otra parte, la propuesta cambia el “**se consultará**” por “**se podrá consultar**”, de forma que el plebiscito vinculante es solo si la comuna que planifica, o el propio plan metropolitano, decide o no hacerlo, ya que la modificación legal, permite que la participación en sí misma

quede como resorte de sus proyectistas. **De esta manera, la participación ciudadana en el contexto de los planes reguladores del uso del suelo, puede llegar a no ser expresada y atendida.** O, ser expresada y vinculante, pero siempre en el ámbito de los hechos consumados, y no como una comunidad activa en el desarrollo de su ciudad.

Cabe destacar, que de aprobarse esta modificación del Artículo 43. de la ley de Urbanismo y Construcciones, no existirá ninguna obligatoriedad sobre la participación ciudadana, limitando aún más sus atribuciones sobre los modelos de uso del suelo, y sus propias posibilidades de desarrollo al interior de su propia comunidad. Por otra parte, será una contradicción con la Ley 19.300 Bases del Medio Ambiente, que establece la necesidad de consultar y participar de la comunidad frente a los proyectos sometidos al sistema de evaluación. Ya que uno de los pilares de la misma, es precisamente la participación ciudadana en las distintas etapas de los proyectos a evaluar por el sistema que compromete dicha ley, incluidos los planes reguladores. Ver cuadro 2.

**Cuadro 2.**

**Artículos y títulos de la Ley 19.300, relacionados directamente con la participación ciudadana.**

**TITULO I**

**DISPOSICIONES GENERALES**

**Artículo 4º.**- Es deber del Estado facilitar la participación ciudadana y promover campañas educativas destinadas a la protección del medio ambiente.

**TITULO II**

**DE LOS INSTRUMENTOS DE GESTIÓN AMBIENTAL**

**Párrafo 2º**

**Del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental**

**Artículo 13.-** Para los efectos de elaborar y calificar un Estudio de Impacto Ambiental, el proponente y la Comisión Regional o Nacional del Medio Ambiente, en su caso, se sujetarán a las normas que establezca el reglamento

c) Procedimiento administrativo para la tramitación de los Estudios de Impacto Ambiental, en conformidad con el artículo siguiente.

**Artículo 14.-** El procedimiento administrativo a que se refiere la letra c) del artículo anterior, considerará los siguientes aspectos:

a) **Forma de consulta y coordinación de los organismos del Estado con atribuciones ambientales sectoriales que digan relación con el otorgamiento de permisos para el proyecto o actividad evaluado;**

b) Fijación de plazos para las diversas instancias internas del proceso de calificación de un Estudio de Impacto Ambiental, de acuerdo a lo establecido en esta ley;

c) Definición de mecanismos de aclaración, rectificación y ampliación de los Estudios de Impacto Ambiental, en el evento de que sea necesario, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 16;

d) **Forma de participación de organizaciones ciudadanas, de conformidad con lo previsto en el párrafo siguiente, y,**

e) **Forma de notificación al interesado del pronunciamiento sobre el**

## **Estudio de Impacto Ambiental**

### **Párrafo 3º**

#### **De la Participación de la Comunidad en el Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental**

**Artículo 26.-** Corresponderá a las Comisiones Regionales y a la Comisión Nacional del Medio Ambiente, según el caso, establecer los mecanismos que aseguren la participación informada de la comunidad organizada en el proceso de calificación de los Estudios de Impacto Ambiental que se les presenten.

## **TITULO FINAL**

### **DE LA COMISIÓN NACIONAL DEL MEDIO AMBIENTE**

#### **Párrafo 1º**

##### **Naturaleza y Funciones**

**Artículo 70.-** Corresponderán a la Comisión, en particular, las siguientes funciones:

f) Colaborar con las autoridades competentes en la preparación, aprobación y desarrollo de programas de educación y difusión ambiental, orientados a la creación de una conciencia nacional sobre la protección del medio ambiente, la preservación de la naturaleza y la conservación del patrimonio ambiental, **y a promover la participación ciudadana en estas materias;**

#### **Párrafo 3º**

##### **De la Dirección Ejecutiva**

**Artículo 77.-** El Director Ejecutivo, previa aprobación del Consejo Directivo, podrá crear y presidir Comités y Subcomités Operativos formados por representantes de los ministerios, servicios y demás organismos competentes para el estudio, consulta, análisis, comunicación y coordinación en determinadas materias relativas al medio ambiente.

De igual forma y con el mismo objetivo, podrá crear comités consultivos con participación de personas naturales y jurídicas ajenas a la Administración del Estado.

#### **Párrafo 5º**

##### **De las Comisiones Regionales del Medio Ambiente**

**Artículo 86.-** Las Comisiones a que se refiere este párrafo establecerán sistemas que aseguren una adecuada participación de las municipalidades y de las organizaciones sociales de la región, en todas aquellas materias referidas al medio ambiente.

La segunda propuesta legislativa en discusión, corresponde a la modificación de cuatro artículos que hacen referencia a los derechos de uso del suelo y sobre la identidad del suelo urbano. De modo que la aprobación de esta promoción legislativa puede tener efectos sobre la propia atribución de la ley sobre la regulación del uso del suelo.

Esta modificación, promovida por el Diputado por Santiago, señor Cardemil Herrera, se sustenta en diversas garantías constitucionales relativas a libertades y derechos sobre la propiedad privada y el uso de esa propiedad. Estas garantías, contenidas en la Constitución Política del Estado, son:

- a) *“La Libertad de Trabajo (Art. 19 N°16);*
- b) *El derecho a desarrollar cualquier actividad económica no contraria a la moral o la ley (Art. 19 N° 21);*
- c) *La no discriminación arbitraria en el trato que debe dar el Estado y sus organismos en materias económicas. (Art. 19 N°22);*
- d) *El derecho de Propiedad en sus diversas especies sobre toda clase de bienes. (Art. 19 N°24 )”.*

Es decir, son modificaciones con respecto a definiciones sobre bienes territoriales, el uso de los bienes y el derecho al trabajo. Pero en función a la propiedad y ejercicio de uso de la propiedad, porque ahí está el fin de ésta modificación legislativa según lo que se verá más adelante. Por otra parte, esta propuesta, justificada en una cuestión de redacción, modifica la intención de la Ley de Urbanismo y Construcciones al eliminar la palabra **urbano**, en el artículo que define los alcances de los instrumentos de planificación y regulación territorial, y especialmente, en la aplicación de restricciones diferenciadas para suelo urbano y suelo rural (Artículo 57). Situación que propiciaría el espacio legal para la urbanización de suelos reservados para otros fines dentro del área urbana, como son los suelos de protección ecológica o de uso agrícola.

El primer artículo que se ve afectado por esta propuesta, es precisamente el Artículo 57, que corresponde a la definición específica del tipo de suelo sobre la cual se aplica el **CAPÍTULO IV**, que regula el uso del suelo urbano, y lo diferencia claramente del suelo rural (ver propuesta en cuadro 3). Es así que en esta modificación legislativa, se quiere eliminar la palabra “urbano” especificado antes de referirse a área urbana, presentándolo como una redundancia. Sobre el mismo artículo, se propone agregar una coma luego de “área urbana”, y agrega además la aplicación del Artículo 62 de la misma ley. Artículo (62), que regula los congelamientos a las que son sujetas las propiedades por requerimientos de los planes reguladores, artículo que además también se propone modificar para que estos congelamientos sean sujetos a expiación y a caducidad del congelamiento.

**Cuadro 3.**

*Reemplazase el Art. 57 del Título IV del DS 458 por el siguiente:*

**En la ley dice Artículo 57°.- El uso del suelo urbano en las áreas urbanas** se regirá por lo dispuesto en los Planes Reguladores, y las construcciones que se levanten en los terrenos serán concordantes con dicho propósito.

**En la propuesta dice: “El uso del suelo, en las áreas urbanas,** se regirá por lo dispuesto en los Planes Reguladores, y las construcciones que se levanten en los terrenos serán concordantes con dicho propósito, sin perjuicio de las excepciones contempladas en el Art. 62”.

Acoger esta modificación amparada en un asunto aparentemente insignificativo en la redacción de la ley, significa cambiar el sentido de la misma. Primero, porque instala la función de **urbano** a todo tipo de suelo dentro del área urbana, aunque este sea de vocación agrícola o de reserva ecológica.

En ese sentido, es importante destacar que la homologación de los distintos tipos de suelo dentro del área urbana, permite el uso inapropiado de suelos de cualidades no urbanos, o no urbanizables. Esto permitirá la aplicación de las normativas y permisos de construcción, aumentos de densidad y alturas para suelos especiales dentro del área urbana. Consecuentemente con la modificación de éste artículo, que incluye la inclusión del Artículo 62., se aplicaría también la declaratoria de “utilidad pública” a terrenos rurales al interior del área urbana, aspecto en que la propia ley es contraria y lo especifica en su Artículo 59. Artículo que también se promueve modificar. **Esto claramente puede llevar a la eliminación completa de la diferenciación o en otras palabras, a la homologación total de lo urbano, lo industrial, lo suburbano, lo rural y lo natural. Perdiéndose los atributos y valores que los hacen requerir distintos modos de uso y conservación.**

Cabe destacar aquí, que en el Artículo 57 de la Ley de Urbanismo y Construcciones vigente, se refrenda la necesaria diferenciación de los usos del suelo en el área urbana. Ya que expresa claramente, que los contenidos de las regulaciones de uso urbano **no** se aplican a otras formas de uso de suelo, incluidos suelos rurales, inundables, naturales, protegidos, y que presenten riesgos, entre otros, aún dentro del área urbana.

Luego, en la modificación legal del Artículo 57, la aplicación del Artículo 62 sobre estos suelos no urbanos y urbanos sin discriminación, limita la aplicación de cualquier forma de regulación y ejercicio de planificación y ordenamiento territorial. Esto, porque además, la promoción modificadora del diputado Cardemil, incluye en el Artículo 62, el **congelamiento** del uso del suelo de la propiedad conservando su función, operación y usufructo, (ver cuadro 4), incluido el funcionamiento de aquellos usos que infieren molestias a la comunidad. Cabe destacar también, que la modificación de este artículo implica la obligación de la expropiación por parte del gobierno municipal previa declaración a “*Terrenos de Utilidad Pública*”, incluidos aquellos terrenos de usos molestos y dañinos, y que generan bienes a sus propietarios, que corresponden además, a las patentes que aportan mayores beneficios a sus respectivas municipalidades.

#### **Cuadro 4.**

*Modifícase el Inciso primero del Art.62, del Título IV del DS 458, en la forma siguiente, quedando el Inciso segundo con su texto actual:*

**En la ley dice Artículo 62.-** Los terrenos cuyo uso no se conformare con los instrumentos de planificación territorial correspondientes, se entenderán congelados. En consecuencia, no podrá aumentarse en ellos el volumen de construcción existente para dicho uso de suelo. Sin embargo, los aumentos que tengan por objeto preciso mitigar los impactos ambientales adversos que provocare su actividad productiva no estarán afectos a dicho congelamiento, como, asimismo, las obras destinadas a mejorar la calidad de su arquitectura, de sus estructuras y de sus instalaciones, incluidas aquéllas que tengan un sentido estético que contribuya a mejorar su aspecto.

Las industrias mal ubicadas, que causen molestias o daños al vecindario, deberán trasladarse dentro del plazo que les señale la Municipalidad, previo informe del



Departamento de Higiene Ambiental del Servicio Nacional de Salud y de la Secretaría Regional Correspondiente del Ministerio de Vivienda y Urbanismo. Este plazo no será inferior a un año.

**En la propuesta dice:** *"Los terrenos cuyo uso, no se conformaren con un nuevo Plan Regulador se entenderán congelados, en el sentido de que, tanto los propietarios o arrendatarios anteriores a éste, podrán seguir rigiéndose para todos los efectos legales, por la zonificación y uso de suelo establecidos en el Plan Regulador anterior, según sus normas y condiciones, pudiendo transferir o arrendar, en las mismas condiciones que se poseen u ocupan, a nuevos propietarios o arrendatarios. Este beneficio, cesa por declararse los terrenos como de Utilidad Pública por la autoridad municipal."*

El análisis del texto que propone el Diputado Cardemil, muestra que en definitiva, con la modificación de éste artículo de ley, se pretende la supervivencia permanente de usos no coincidentes con los nuevos planes, incluidos los industriales molestos (como se verá en las modificaciones de los artículos 58 y 59). **Esto, porque propone que éstas, sigan rigiéndose por el marco regulatorio permisivo anterior, y otorga la facultad de transferir el uso a nuevos propietarios o arrendatarios que usufructúen del mismo.** Uso y transferencia además, en las mismas condiciones y sin límites de tiempo. En ese nuevo contexto, la única posibilidad de cesar el uso del suelo que se quiere modificar en el nuevo plan regulador, incluidas las industrias molestas, sería la expropiación del terreno por parte de la municipalidad donde se emplaza el uso, incluido el uso industrial, otorgándosele previamente el rol de utilidad pública. Como se verifica en la vinculación del Artículo 62 modificado en la *modificación* del Artículo 58 y 59 sobre otorgación de patentes y declaratoria de utilidad pública (ver más adelante); y, en la inclusión del mismo en la primera regulación del uso del suelo en el Artículo 57 modificado.

Nótese aquí que se instalan dos vicios a la ley en su función regulatoria, uno, el nombramiento de utilidad pública a industrias molestas y dañinas, subsidiando el traslado de industrias que no cumplen con la norma, y generan beneficios a sus propietarios. Dos, se permite la permanencia física de las mismas, sí como su funcionamiento sin modificaciones previas; y se obliga la otorgación de patentes municipales de manera indefinida (modificación Artículo 58, ver cuadro 5). Ya que la totalidad de las modificaciones que se proponen (artículos 57, 58, 59 y 62), propician en los hechos la no aplicación de la obligatoriedad de aplicar el inciso segundo del Artículo 62, que dice que las industrias molestas y perjudiciales a los vecinos deberán trasladarse en un plazo máximo de un año luego de aprobado el nuevo plan regulador.

A esto se debe agregar que la expropiación la ejecuta el municipio correspondiente a donde se emplaza el uso, o industria molesta en este caso. Misma entidad administrativa, que otorga y recibe los beneficios económicos de las patentes que aprueban finalmente su funcionamiento y permanencia. A este escenario, cabe agregar que los usos que generalmente se quieren modificar, incluidas las industrias molestas, se encuentran en las periferias de las ciudades. Áreas de menor grado de urbanización, donde además se aplican hasta ahora, las políticas de vivienda social de la dictadura, configurándose como comunas pobres y altamente dependientes de los recursos provenientes de las patentes industriales, así como muy probablemente tampoco cuenten con los recursos necesarios para su expropiación. Configuración de orden administrativo, económico y territorial que instala el asentamiento de usos indeseables como una situación inmodificable en el tiempo.

En este mismo orden de ideas, y como ya se comentó, esta propuesta se amarra a la modificación del Artículo 58, que se refiere a la negación de patentes municipales a suelos congelados por la incompatibilidad o inconcordancia con los planes reguladores.

Sin embargo, en la modificación de este artículo, (Art. 58) se **permite el otorgamiento de patentes** por parte del municipio para el funcionamiento de las actividades no compatibles con los planes reguladores, y que se encuentran congelados según la modalidad propuesta para el Artículo 62 (ver cuadro 5). Esto significa la otorgación de patentes en el mismo sentido del cambio sobre la ley en sus artículos 57 y 62. Donde para el primero se homologan en suelo urbano, todos los usos del suelo circunscritos al área urbana, de manera que sobre ellos actúe la normativa de suelo urbano y no de otro tipo. Y en el segundo, se permite el funcionamiento de usos sobre suelos congelados hasta su declaración como “terreno de utilidad pública” y consecuente expropiación, incluidas aquellas actividades molestas y dañinas, según la modificación.

**Es decir, la propia regulación de la ley sería limitada por la obligación de declaratoria de expropiación para todo uso y actividad que no cumpla con el marco regulador. Esto, puede generar graves efectos tanto en el éxito de la planificación misma, en el medio ambiente, la población, y el presupuesto municipal o estatal según corresponda.**

#### **Cuadro 5.**

*Modifícase el Art. 58 del Título IV del DS 458 en la forma siguiente:*

**En la ley dice Artículo 58°.-...** el otorgamiento de patentes municipales será concordante con dicho uso del suelo. Las patentes, no regidas por las normas especiales diversas, requerirán el informe previo favorable de la Dirección de Obras Municipales. El otorgamiento de patentes que vulneren el uso del suelo establecido en la planificación urbana acarreará la caducidad automática de éstas, y será causal de destitución del funcionario o autoridad municipal que las hubiere otorgado.

**En la propuesta dice:** “Se agrega luego del primer punto seguido, que pasa a ser coma, la siguiente frase: “**...Salvo la excepción contemplada en el inciso primero del Art. 62.**”, a continuación sigue un punto seguido y en lo demás el texto del artículo sigue como actualmente está”.

Esta propuesta de modificación, trasunta una intención de mantener el estado de cosas inicial para estas industrias dañinas en forma permanente, congelando solamente las nuevas instalaciones. Ya que al incluir en el Art. 58, como excepción de aplicación al Art. 62 inciso primero modificado, se permite que estas industrias funcionen permanentemente con patente municipal al día, violando la calidad de vida de los vecinos y el correcto uso y destinación del suelo.

En el mismo sentido de las modificaciones de los artículos 57, 58 y 62, se modifica también el Artículo 59. Este artículo, el Art.59, declara de utilidad pública “**los terrenos localizados en áreas urbanas y de extensión urbana consultados en los planes reguladores comunales e intercomunales destinados a vías expresas, troncales, colectoras, locales y de servicio y parques intercomunales y comunales, incluidos sus ensanches**”. Artículo que además, incluye la caducidad al congelamiento de los usos y actividades industriales o comerciales molestas, dañinas y no concordantes con el plan, si no son expropiadas (previa declaratoria de terreno de utilidad pública) hasta en un segundo periodo (ver cuadro 5).

La modificación a este artículo, incorpora al cuerpo de suelos proclives de expropiación previa declaratoria de interés de utilidad pública, a suelos con usos industriales declarados incompatibles con el plan regulador o la salud de la población. Cabe constatar que además se agrega en esta modificación, el Artículo 62, el que hace relación al congelamiento del uso en

forma indefinida, instalándose sobre el artículo que hace mención al tiempo máximo de ese estado de congelamiento.

#### **Cuadro 5**

*Modifícase el Inciso segundo del Art.59 del Título IV del DS 458, en la forma siguiente, quedando los incisos primero y tercero con sus textos actuales:*

**En la ley dice Artículo 59.-** Decláranse de utilidad pública, por los plazos que se indican en los incisos siguientes, los terrenos localizados en áreas urbanas y de extensión urbana consultados en los planes reguladores comunales e intercomunales destinados a vías expresas, troncales, colectoras, locales y de servicio y parques intercomunales y comunales, incluidos sus ensanches. Vencidos dichos plazos, caducará automáticamente la declaratoria de utilidad pública y todos sus efectos. **Las nuevas normas urbanísticas aplicables a dichas áreas deberán ser fijadas dentro del plazo de seis meses, contado desde la caducidad de la declaratoria, por la municipalidad respectiva, mediante decreto alcaldicio, previo informe de la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo, asimilándolas a las de la zona predominante de las adyacentes al terreno.**

**Los plazos de caducidad para las declaratorias de utilidad pública de los terrenos ubicados en el área urbana, según su destino, serán de diez años para las vías expresas, y de cinco años para las vías troncales y colectoras y los parques intercomunales y comunales.**

**El plazo de caducidad de las declaratorias de utilidad pública de los terrenos ubicados en áreas de extensión urbana, cualquiera sea su destino, será de diez años, pudiendo prorrogarse por una vez por igual lapso.**

**El plazo establecido para las declaratorias de utilidad pública de los terrenos ubicados en el área urbana destinados a vías troncales y colectoras y a parques intercomunales, podrá ser prorrogado, por una sola vez, por igual período.** La prórroga se tramitará conforme al procedimiento establecido para la modificación del respectivo instrumento de planificación territorial.

En los terrenos afectos a la declaración de utilidad pública y, mientras se procede a su expropiación o adquisición, no se podrá aumentar el volumen de las construcciones existentes a la fecha de aprobación del respectivo plan regulador, en la parte del inmueble que esté afectada a dicha declaratoria si ésta fuere parcial.

**Caducada la declaratoria de utilidad pública, el inmueble afectado no podrá ser declarado nuevamente afecto a utilidad pública para los mismos usos incluidos en una declaratoria anterior, a menos que el acto expropiatorio se dicte dentro del plazo de sesenta días contado desde la fecha de entrada en vigencia de la nueva declaratoria.** Expirado dicho plazo, caducará automáticamente la declaratoria de utilidad pública.

**Los planes reguladores no podrán declarar de utilidad pública terrenos ubicados en áreas rurales.**

Lo dispuesto en los incisos precedentes no afectará ni se aplicará en modo alguno a los procesos de expropiación autorizados en otras normas legales.

**En la propuesta dice:** *"...En conformidad a lo dispuesto en Art. 58 letra F de la Ley 18.695, decláranse asimismo de Utilidad Pública, **todos aquellos terrenos, sus construcciones e instalaciones industriales o comerciales, que gozando del beneficio del congelamiento contemplado en Art. 62, sean necesarios así declarar, para dar cumplimiento a los fines del Plan Regulador...**"*

## COROLARIO Y CONCLUSIONES

**Es importante destacar, que la modificación de uno o varios artículos en una ley, puede modificar el sentido completo de la ley en su totalidad, ya que los artículos que las estructuran son vinculantes.** De tal manera, la aprobación de este conjunto de modificaciones elimina las formas actuales de regulación sobre usos no adecuados tanto con los planes desarrollados, como las normativas ambientales que actúan sobre el territorio.

Con respecto a la regulación territorial propiamente tal, en la Ley de Urbanismo y Construcciones, se señala expresamente la necesidad de conservar una clara diferenciación de lo urbano en su entorno a través de una línea de límite urbano (Artículo 52 y 53). Se señala además que la ampliación de dicho límite deberá fijarse con nuevos usos simultáneos, de tal manera que la extensión del límite se justifica para un nuevo proceso de desarrollo ya planeado (Artículo 54.).

La ley también señala que el plan regulador debe especificar aquellas zonas cuyas características particulares las hacen no edificables, requiriéndose además la conservación de su rusticidad (Artículo 60). Estas corresponden sobre todo a zonas inundables, de remoción en masa, altamente sísmicas y a zonas bajo el cono de sombra de aeropuertos, pudiendo desarrollarse en ellas sólo actividades temporales, como parques públicos por ejemplo.

Según lo descrito, aparentemente la planificación estaría regulada en sí misma por la naturaleza de los suelos, sus condicionantes de conservación y sobre todo de seguridad ciudadana. Sin embargo, la correcta lectura de la ley, sería que es el propio instrumento de planificación el que define que zonas corresponden a suelos edificables y cuáles no. Agregado a eso, el Artículo 54, permite la ampliación del límite urbano, mientras se especifiquen nuevos usos urbanos para el territorio absorbido. En ese contexto, le corresponde a la ley de medio ambiente 19.300 verificar los impactos negativos en función de los antecedentes que le entregue la entidad planificadora en este caso. Así se vuelve al conflicto inicial, que es la presentación de antecedentes en las intervenciones territoriales por parte del propio titular para su evaluación.

Si se incluyen las modificaciones del diputado Cardemil en el cuerpo regulador para un uso del suelo, se puede esperar el siguiente escenario:

- 1º Todos los tipos de suelo al interior del límite urbano son urbanos y urbanizables, independientemente de su naturaleza y las restricciones ambientales que puedan presentar
- 2º Todos los suelos con usos inapropiados para la salud de la población, o incompatibles con los planes reguladores, incluidas industrias contaminantes y molestas, son declarables suelos de utilidad pública para ser expropiados a expensas del organismo regulador
- 3º Todos los usos de suelo congelados por incompatibilidad con el instrumento regulador o por incompatibilidad de la salud de la población, pueden mantener su operación y usufructo sin modificar su condición de dañino y molesto, hasta su declaratoria como suelo de utilidad pública para su posterior expropiación, lo que puede llegar a no producirse nunca.

En ese contexto, se podría decir que con las modificaciones en discusión, el instrumento regulador perdería sus funciones de armonizador de intereses sobre el suelo, y de controlador y regulador de los usos en el. Así como dejaría de tener las atribuciones reguladoras que hoy sustenta. Donde además, de aprobarse la modificación del Senador Horvarth, para el Artículo 43 de la Ley de Urbanismo y Construcciones, de “se consultará” a la ciudadanía por un “**podrá** consultarse a la ciudadanía”, ésta, podría quedar completamente violentada y vulnerada en sus derechos constitucionales de vivir en un ambiente sano y limpio, Artículo 19 incisos 8 y 9 de la Constitución Política de Chile.

Un detalle no menor en estos emprendimientos legislativos, es la propia construcción de la ley y sus posibles modificaciones parciales. Donde como se puede observar en el análisis simple de cualquier cuerpo legal (incluidos los cuerpos aquí comentados; la Ley de Urbanismo y Construcciones, la Ley 19.300 Bases de Medio Ambiente, y la propia Constitución Política de Chile), corresponden a configuraciones sistémicas. Esto es, estructuras teóricas de índole regulatoria con artículos e incisos vinculantes unos a otros y en el contexto de la totalidad, que permiten mantener coherencia en los propios objetivos de la ley. En ese sentido, la modificación parcial de las mismas, podrá generar en ellas incoherencias y tergiversaciones sobre el propio sentido y objetivo de su construcción original.

## ANTECEDENTES

- MAX NEEF, MANFRED; ELIZALDE, ANTONIO; HOPPENHAYN, MARTIN. **Desarrollo a Escala Humana. Una opción para el futuro.** 1986.
- ANTONIO HORVATH KISS. **Modifica ley de urbanismo y construcciones incluyendo la participación ciudadana directa y vinculante en los procesos de planificación urbana comunal.** 2009
- ALBERTO CARDEMIL HERRERA **Modifica ley de urbanismo y construcciones incluyendo la participación ciudadana directa y vinculante en los procesos de planificación urbana comunal.** 2009.
- **Declaración de impacto ambiental modificación plan regulador metropolitano de santiago “ mprms- 100, actualización extensión urbana y reconversión industrial”** junio 2009
- **Plan regulador metropolitano de Santiago declaración de impacto ambiental modificación m.p.r.m.s- 100 “extensión urbana y reconversión Industrial”** adenda n° 1 Noviembre 2009
- Ley General del Urbanismo y Construcciones
- Actualización Plan Regulador Metropolitano de Santiago Memoria Explicativa Santiago, Diciembre de 2008

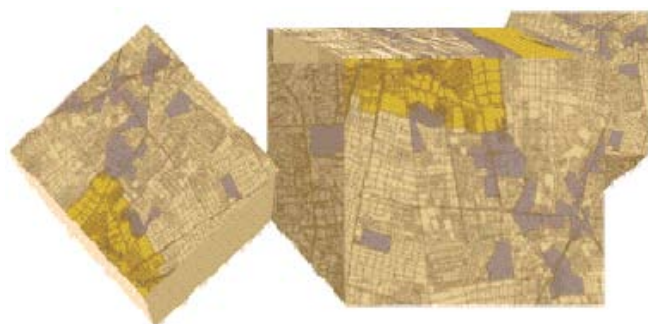
## SITIOS WEB DE LA INFORMACIÓN DISCUTIDA

- <http://sil.congreso.cl/docsil/proy5904.doc>
- <http://otas.gorerm.cl/Gore>
- [http://www.seremi13minvu.cl/opensite\\_20080123102639.aspx](http://www.seremi13minvu.cl/opensite_20080123102639.aspx)
- <http://www.bcn.cl/lc/lmsolicitudes/ulp>
- <http://sil.congreso.cl/docsil/proy5904.doc>
- <http://sil.congreso.cl/docsil/proy810.doc>

**UNIVERSIDAD CENTRAL**

**FACULTAD DE ARQUITECTURA, URBANISMO Y PAISAJE**

**CENTRO DE ESTUDIOS ARQUITECTÓNICOS, URBANÍSTICOS Y DEL PAISAJE**



**DU&P**

**DISEÑO URBANO Y PAISAJE**

Vladimir Pereda Feliú - Leonardo Cortés Estay

**Seis miradas, a propósito de soluciones a problemas de infraestructura vial  
en la ciudad contemporánea.<sup>1</sup>**

Revista Electrónica DU&P. Diseño Urbano y Paisaje Volumen VIII N°22

Centro de Estudios Arquitectónicos, Urbanísticos y del Paisaje.

Universidad Central de Chile

Santiago, Chile. Septiembre 2011

---

<sup>1</sup> Este artículo se inscribe dentro de la investigación “Entrelazando nuevos tejidos: Hibridación entre autopistas y trama urbana tradicional: ¿Una estrategia posible?” de los investigadores Vladimir Pereda Feliú, Marcelo Reyes Busch y Leonardo Cortés Estay. Durante el año 2010.

## **SEIS MIRADAS, A PROPÓSITO DE SOLUCIONES A PROBLEMAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL EN LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA.**

**VLADIMIR PEREDA FELIÚ**  
**LEONARDO CORTÉS ESTAY**

### **RESUMEN**

El texto revisa los planteamientos teóricos de seis autores del campo de la arquitectura y el urbanismo, en la perspectiva de su contribución al diseño arquitectónico frente a problemáticas urbanas. Esta selección se enmarca en una investigación que busca solucionar el problema de la integración de las infraestructuras viales dentro de las lógicas de movilidad propias de la ciudad.

Primeramente se indican las problemáticas asociadas al desplazamiento, su velocidad y segregación espacial producto de esta. Posteriormente se indican los argumentos a favor y en contra de las autopistas urbanas, específicamente en la ciudad de Santiago de Chile.

Los autores dan cuenta de una postura desde la cual el diseño arquitectónico puede hacerse cargo de externalidades negativas críticas, para la integración de la autopista a la ciudad. Finalmente se hace una revisión de las teorías y propuestas de Yona Friedman, Constant Nieuwenhuys, Boleslas Malelitz, Fumihiko Maki, Marcel Smets y Rem Koolhaas en la perspectiva de construir una hipótesis proyectual.

**Palabras claves:** Diseño urbano / Infraestructura vial / Teoría de la arquitectura / Autopistas urbanas

### **ABSTRACT**

The text revises the theoretical positions of six authors of the field of the architecture and the urbanism, in the perspective of its contribution to the architectural design in front of urban problematic. This selection is framed in an investigation that looks for to solve the problem of the integration of the road infrastructures inside the logics of mobility characteristic of the city.

Firstly the problems associated to the displacement, their speed and segregation space product of this are indicated. Later on the arguments to favor and against the urban freeways are indicated, specifically in the city of Santiago Chile.

The authors give an account of a posture whereof the architectural design take charge of critical negative externalities, for the integration of the freeway to the city. Finally it is made a revision of the theories and proposals of Yona Friedman, Constant Nieuwenhuys, Boleslas Malelitz, Fumihiko Maki, Marcel Smets and Rem Koolhaas in the perspective of building a project hypothesis.

**Key words:** urban design / road Infrastructure / Theory of the urban architecture / Freeways



## TEMARIO

- Desplazamiento, velocidad y segregación espacial. Breve relato desde una perspectiva histórica.
- Panorama general y problemáticas asociadas a las autopistas urbanas
- Soluciones desde una perspectiva arquitectónica.
- Marco Teórico. Seis miradas para comprender una propuesta.
- Conclusiones. Para formular una hipótesis proyectual.

## **DESPLAZAMIENTO, VELOCIDAD Y SEGREGACIÓN ESPACIAL. Breve relato desde una perspectiva histórica**

Las múltiples actividades humanas se localizan en diversos lugares del territorio y de las ciudades en función a la propiedad con que éstos responden a sus distintos requerimientos. Dichos lugares de permanencia se conectan entre sí mediante circulaciones cuyas cualidades particulares dependen de la frecuencia, velocidad, complejidad y especificidad de los medios de transporte utilizados para recorrerlos.

Cuando las velocidades de los medios de transporte son lentas, poco frecuentes y de baja complejidad, las vías pueden ser compartidas con las del paso peatonal y las de tracción humana, animal y automotora. Tal es el caso de los caminos rurales o de algunos pasajes urbanos. Sin embargo, cuando las diferencias de velocidad, frecuencia, complejidad y especificidad entre los medios aumentan de modo importante, surgen problemas que requieren diferenciar las vías de circulación de manera que garanticen la seguridad y eficiencia del desplazamiento de los diferentes modos de circulación que acogen.

Una vez en el interior de las ciudades, los accidentes ocasionados por el aumento de la frecuencia y velocidad del tránsito vehicular animal, ya en la antigüedad hicieron necesaria la separación entre los diferentes modos de desplazamiento, dando inicio a un progresivo proceso de segregación entre las diversas formas de transporte. Las líneas de ferrocarril, que fueron quedando inmersas en la trama urbana debido al crecimiento de las ciudades hacia la campiña o porque ellas ingresaban a cargar y descargar mercancías directamente en las áreas industriales, fueron convertidas por razones de seguridad en vías férreas elevadas o subterráneas dando paso a nuestras actuales líneas de tranvías, metros, trenes livianos y funiculares.

Por otro lado, el crecimiento progresivo del parque automotor de las ciudades junto con el aumento de la velocidad de los vehículos motorizados y el incremento simultáneo en la valoración del tiempo propio de la sociedad capitalista, llevaron durante el siglo XX a segregar las rutas peatonales de las automotoras como medio para garantizar la seguridad y a la vez aumentar la velocidad optimizando la relación tiempo/recorrido.

A esto debemos agregar que el divorció institucional en la formación entre arquitectos e ingenieros durante el siglo XVIII, llevó a estos últimos a hacerse cargo en forma exclusiva de los proyectos viales, situación que afectó directamente los trazados urbanos, cuya base conceptual se fundaba en la complementación de estas dos ramas de conocimiento. Junto con ello, la influencia del racionalismo en la arquitectura favoreció el rechazo a los programas complejos en beneficio de la segregación funcional de usos con el objeto de abordarlos de modo aislado junto con el monopolio de los ingenieros en el diseño vial. Desde entonces, en el diseño de las soluciones de dichas infraestructuras prevaleció de modo casi exclusivo la visión ingenieril que apunta a resolver de modo eficiente y seguro, la relación tiempo/ transporte, postura que excluyó la enorme complejidad de aspectos que caracterizan la vida urbana.

## **PANORAMA GENERAL Y PROBLEMÁTICAS ASOCIADAS A LAS AUTOPISTAS URBANAS**

En Chile, durante los últimos 10 años, las autopistas han irrumpido en el paisaje de las ciudades, principalmente de Santiago, como producto de visiones y estrategias vinculadas más al desarrollo productivo y económico del país (concesiones) que a políticas claras en el ámbito del transporte y del desarrollo urbano en general. Consecuentes con este diagnóstico no debiera sorprendernos que dentro de los impactos urbanos de las nuevas autopistas, se cuenten un sinnúmero de externalidades negativas, que quizás hubiera sido posible de

minimizar o definitivamente evitar a través de una concepción de diseño integral y espacial entre las infraestructuras y la trama urbana.

Si bien este tipo de obras no cuenta con un masivo respaldo ciudadano, sus beneficios han permitido acortar los tiempos de traslado entre sectores alejados, y ampliar la posibilidad de localización residencial en áreas suburbanas en base al mismo tiempo de desplazamiento que se tenía dentro de la ciudad con el sistema vial tradicional. Este tipo de infraestructura se ha multiplicado en los últimos años, contando Santiago de Chile con alrededor de 110 kilómetros de autopistas urbanas y una extensa superficie construida en el suelo capitalino. También es necesario indicar que el parque automotriz de esta ciudad aumenta de forma sostenida cada año<sup>2</sup>, por lo tanto, sostenemos que si bien no emitimos un juicio de valor respecto a las autopistas, la aceptamos como una realidad ineludible en nuestras ciudades.

Bajo esta perspectiva, la investigación desarrollada pretende demostrar, o al menos avanzar en la demostración de que el diseño espacial, tridimensional e integral de la ciudad y de sus infraestructuras no sólo es posible, si no que es necesario, si pretendemos legar a las futuras generaciones entornos urbanos sustentables auténticos y propios de nuestra cultura e identidad, cuyo diseño dé respuesta efectiva a problemas específicos de nuestras ciudades (Ejemplo: excesiva expansión, contaminación, deterioro patrimonial, segregación, etc.).

Como se ha indicado, el proceso reciente de implantación de autopistas urbanas, en Santiago de Chile, ha suscitado polémicas respecto a las externalidades negativas que este tipo de infraestructura vial genera para la ciudad y el territorio. Sin embargo, también existen posiciones que defienden estas obras por los beneficios que otorga a sus usuarios. Sin tomar postura frente a estas alternativas, para efectos de esta investigación se asume la implantación de autopistas urbanas como una realidad, que forma parte de las tendencias propias de la globalización en nuestras metrópolis (De Mattos, 2010). Sin embargo, uno de los objetivos de la investigación, planteado desde el diseño arquitectónico, es la posibilidad de mejorar la relación entre autopista y ciudad.

Entre los argumentos a favor y en contra de las autopistas, podemos distinguir los siguientes: Los promotores del sistema de concesiones que defienden estas soluciones viarias urbanas sostienen que:

- 1° Disminuyen considerablemente la congestión vehicular de las calles libres de pago al entregar importantes alternativas para llegar a los mismos destinos.
- 2° Reducen el gasto energético y la contaminación atmosférica porque las autopistas permiten a los vehículos mantener velocidades constantes y sin detenciones.
- 3° Disminuyen los tiempos de recorrido de forma considerable permitiendo que sus usuarios lo aprovechen en actividades familiares, de descanso o en las que le sean más satisfactorias.
- 4° Permiten una fluidez del tránsito reduciendo los accidentes y el stress de los conductores de modo importante debido a la inexistencia de cruces, de presencia de vehículos de tracción humana o animal, de peatones y de semáforos en la vía.
- 5° Eliminan las congestiones en las calles de los barrios producidas por el transporte de carga que cruza la ciudad en dirección hacia otros destinos.

Por otro lado, los opositores argumentan que las concesiones viales:

- 1° No solucionan el problema de la congestión vehicular.
- 2° Alientan el uso de los automóviles privados que son los responsables del mayor gasto energético en desmedro del transporte público que es mucho más eficiente.
- 3° Aumentan la contaminación acústica y visual del entorno inmediato y la atmosférica global.
- 4° Cortan la trama de las calles en los barrios que atraviesan haciéndolas perder continuidad e integración con el resto de los barrios y de la ciudad.

---

<sup>2</sup>En: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2010/11/08/%C2%BFque-hacer-con-la-congestion-vehicular-en-santiago/> Recuperado el 03 de Marzo del 2011.

5º Aumentan la segregación social al incorporar un sistema vial que cruza la ciudad sin vincularse con los lugares que atraviesa, lo que da la posibilidad de habitar una ciudad sin conocer ni pasar por otros barrios.

6º Debilitan a la ciudad como espacio social al favorecer la reclusión de los habitantes en barrios ya socialmente estratificados.

7º Fomentan los cambios de uso de suelo de zonas periféricas para someterlos a fuertes desarrollos urbanísticos que acabarán por generar nuevos problemas ambientales, demográficos, de servicios y de transporte.

8º Facilitan el tráfico de mercancías internacionales, los desequilibrios regionales y el predominio de la economía global en detrimento de la economía local.

## **SOLUCIONES DESDE UNA PERSPECTIVA ARQUITECTÓNICA**

Una solución para estos problemas vistos desde el diseño arquitectónico, que permitan vincular los segregados mundos de la velocidad con los de la ciudad, provienen fundamentalmente de inspiradoras imágenes que recibimos del pasado; pero asimismo de aquellos ejemplos nacionales y extranjeros contemporáneos donde se leen claramente, aunque sea de manera aislada, los principios de esta integración, tal como la comprendemos.

Desde la perspectiva perseguida por la investigación, se incorpora una visión de la infraestructura que proviene desde la arquitectura, una visión que exige que sus diseños trasciendan las meras soluciones funcionales y técnicas. Una visión que demande al diseño de las infraestructuras el reconocimiento de valores socio-espaciales, estéticos, medioambientales, patrimoniales y de la complejidad cambiante de la vida urbana.

En consecuencia, esta investigación que se propone metodológicamente desde una idea de diseño toma la opción de desarrollar un modelo espacial de intervención en un lugar específico, a propósito del cual se desarrollará una estrategia de diseño y gestión posible y replicable, que se transformará en un prospecto metodológico para la integración de las autopistas con el entorno donde vivimos.

Pero: ¿es posible la coexistencia armónica e integración entre las infraestructuras destinadas a la movilidad y la trama urbana, tal como la concebimos arquitectos y urbanistas?... Creemos que sí.

A pesar que desde hace casi un siglo hemos visto imágenes y modelos que ilustran con decisión y dramatismo esta posibilidad, en la realidad sólo alcanzamos a ver algunos buenos ejemplos aislados y poco incidentes y muchos casos en que ni todo el alarde tecnológico y estructural logran a cabalidad dar cuenta de esta integración, al menos en los términos en que comprendemos el espacio urbano y el continuo del espacio público de la ciudad. En efecto, desde principios del siglo XX, provenientes del Futurismo italiano, del Modernismo, del Team Ten, del Archigram, en el ámbito de la arquitectura y del urbanismo, y del cine y del cómic en el ámbito de la cultura popular, nos llegan diversas imágenes, que aún tienen más de utopía que de realidad.

Sin duda que el análisis de la relación entre utopía e imaginarios con la realidad en torno del tema las infraestructuras y la ciudad, es complejo y de mucho interés, y aunque en el desarrollo de la investigación este aspecto se ronda, lo central de ésta radica en definir si particularmente en el caso chileno, la integración espacial entre las infraestructuras para la movilidad, las autopistas, y la trama urbana, es necesaria y posible.

## **MARCO TEÓRICO. SEIS MIRADAS PARA COMPRENDER UNA PROPUESTA**

En este contexto, la investigación asume como postura ideológica el que la inserción de las autopistas y la cultura automotriz en las ciudades constituye una oportunidad para hacer surgir

Artículo\_ Seis miradas, a propósito de soluciones a problemas de infraestructura vial en la ciudad contemporánea. Vladimir Pereda Feliú – Leonardo Cortés Estay

una nueva forma de ciudad y de vida urbana más rica que la existente anteriormente. Esta visión de futuro apunta a construir valores del porvenir articulando los valores de las preexistencias con aquellas desintegradas por el impulso modernizador ingenieril. Si aprovechamos, "interesadamente", los aspectos positivos de la potencia innovativa e imaginativa del futuro podremos también lograr restaurar las rupturas y fragmentaciones del ordenamiento territorial y superar así la segregación existente con propuestas de integración de dos mundos hoy día en conflicto.

Los distingos racionalistas clasificatorios entre tránsito peatonal y automovilístico; trabajo, vivienda y ocio; circulación y peatonal y automovilístico; trabajo, vivienda y ocio; circulación y permanencia y otros, traen consigo simplificaciones que desconocen la simultaneidad y multiplicidad de roles que cumple un mismo habitante urbano en el mismo lugar. Cuando dichas clasificaciones prevalecen sobre la complejidad de la vida y se imponen sobre ella, pueden acarrear consigo segregaciones artificiales muy dañinas para su adecuado desarrollo.

Reconociendo que la experiencia histórica nos permite pensar en un tipo de proyecto que admita aproximarse a soluciones de los problemas de segregación urbano – vial, se han revisado diversos referentes como son los casos de los Edificios Puente; los proyectos de los socialistas utópicos; la Ciudad Jardín de Howard y la Road Town de Chambless; el Plan Obus de Le Corbusier y diversos otros referentes que no pueden ser resumidos en estas líneas<sup>3</sup>.

Pero, ¿sobre qué base teórica podemos situarnos como sustento para aproximarnos a un proyecto de diseño urbano capaz de integrar las dimensiones de la ciudad, el territorio y de la infraestructura viaria contemporánea?

## YONA FRIEDMAN

El arquitecto húngaro Yona Friedman nacido en Budapest en 1923, ha desarrollado su trabajo teórico en sus textos *L'Architecture mobile* del año 1956 y revisada en 1960, *Propositions africaines* en 1958, *Pour une architecture scientifique* en el año 1971, *Manual for the Self-Planner* en 1973, *Feasible Utopias* del 2000 y en su más reciente publicación *Pro Domo* en el 2006. En ellos formula sus teorías sobre la movilidad, flexibilidad y adaptabilidad que requerirían las soluciones urbanísticas para responder a las exigencias globalización y migración social de la vida contemporánea. Para ello propone un acercamiento científico al proceso de diseño que desemboca en propuestas de una arquitectura abierta y aérea.

En 1956 en el X Congreso Internacional de Arquitectura Moderna realizado en Dubrovnik postuló su teoría de la "arquitectura móvil" que propone la creación de formas arquitectónicas flexibles que se puedan transformar para configurar espacios cambiables que den cuenta de los gustos, intereses y necesidades de sus posibles usuarios. Sería una arquitectura abierta, adaptable e indeterminada en permanente proceso de construcción que permitiría a sus ocupantes decidir el diseño de su propia vivienda y que privilegiaría el proceso por sobre formas geométricas definidas a priori por los arquitectos. Dos años más tarde en 1958 publicó su primer manifiesto en torno a la "arquitectura móvil" y fundó el Grupo de Estudios de Arquitectura Móvil GEAM, que formuló diversas estrategias de investigación y acción para que los procesos de la creación arquitectónica urbana pudieran dar cuenta de las necesidades de movilidad social y física de los ciudadanos.

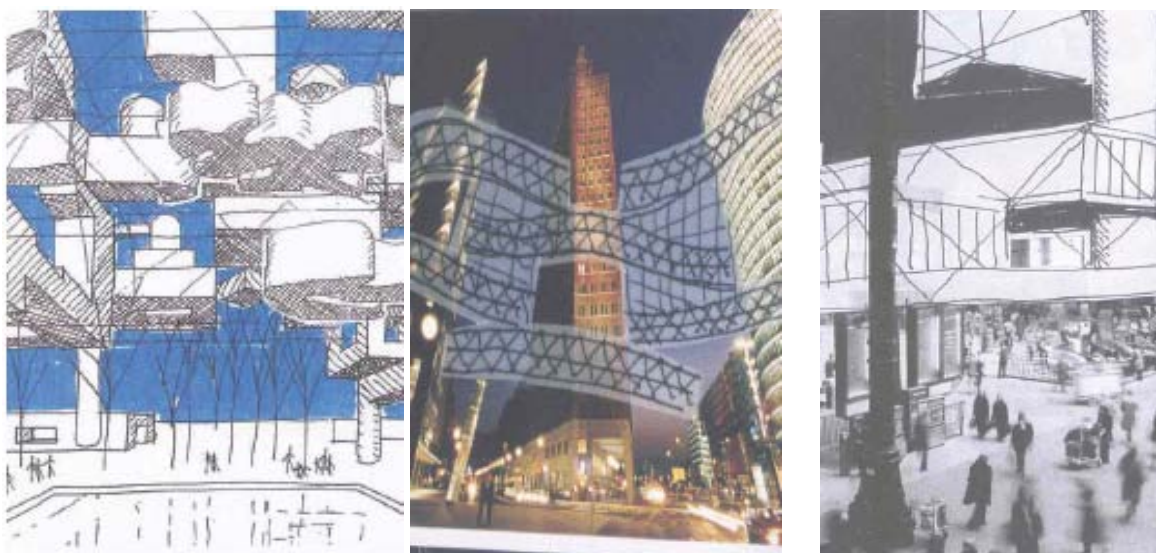
La principal materialización de su teoría denominada "arquitectura móvil" es su concepto de "ciudad espacial" (*ville spatiale*) compuesta por estructuras flotantes tridimensionales elevadas

---

<sup>3</sup> El contenido de proyectos arquitectónicos de carácter histórico y contemporáneo, arquitectos, referencias a la planificación, artistas, escultores, ejemplos presentes en el cine y el cómic, son abordados en el capítulo del Estado del Arte de la investigación "Entrelazando nuevos tejidos: Hibridación entre autopistas y trama urbana tradicional: ¿Una estrategia posible?"

soportadas por grandes pilares que permiten las conexiones verticales y en cuyo interior cobijan ascensores, escaleras y servicios.

La disposición de sus elementos puede variar para acomodarse al trazado urbano y no urbano, para cruzar ríos, humedales o terrenos agrícolas. Estas mallas modulares permitirían multiplicar la superficie habitable de zonas metropolitanas colapsadas mediante creación de diversas capas urbanas aéreas funcionalmente independientes conectados entre sí por los soportes verticales. Dichas estructuras básicas permitirían el desarrollo de una vida urbana libre e independiente de la ciudad desplegada a ras del suelo. La construcción de estas “ciudades espaciales” tendrían que cumplir con tres requisitos básicos: tocar la mínima superficie de terreno posible, ser desmontables, desplazables y modificables conforme los deseos de sus habitantes. Esta superposición de capas independientes e interconectadas permitiría la coexistencia no conflictiva de espacios industriales, comerciales, administrativos, culturales y residenciales derivada del crecimiento poblacional, sin obligar el traslado de amplios sectores de los pobladores más desfavorecidos a periferias urbanas con escaso equipamiento y mal comunicadas con el resto de la ciudad.



Proyectos desarrollados por Yona Friedman en base a estructura de mallas modulares.  
Fuente: FRIEDMAN, YONA, “**La arquitectura móvil, hacia una ciudad concebida por sus habitantes**”.  
Editorial Poseidón, Barcelona, 1978.

Yona Friedman nunca se ha considerado a sí mismo como un creador utópico puesto que sostiene firmemente que todos sus proyectos son técnica y socialmente viables, no obstante lo cual ha logrado construir muy pocas obras que materialicen sus propuestas.

En cambio, éstas han ejercido una gran influencia en el grupo británico Archigram, en arquitectos tales como Noriaki Kurokawa de los Metabolistas japoneses, en Kenzo Tange, en Arate Isozaki y en Cedric Price.

Del mismo modo como las autovías conquistan la tercera dimensión para resolver sus cruces y apoyados reinterpretaciones libres de la Teoría de la Arquitectura Móvil de Yona Friedman, estimamos que es posible utilizar los espacios aéreos de las autopistas para incorporar estructuras que permitan usos que se vayan acomodando a las necesidades cambiantes de sus posibles usuarios.

## **CONSTANT ANTON NIEUWENHUYS**

Artículo\_ Seis miradas, a propósito de soluciones a problemas de infraestructura vial en la ciudad contemporánea. Vladimir Pereda Feliú – Leonardo Cortés Estay



En 1948 un grupo de artistas e intelectuales revolucionarios procedentes principalmente de Copenhague, Bruselas y Ámsterdam, bajo la influencia del realismo socialista y del surrealismo formaron el grupo CoBrA que combatía las teorías arquitectónicas preestablecidas y la rigidez abstracta de las formas geométricas para buscar la integración de todas las ideas del comunismo en el arte, privilegiando la espontaneidad, un primitivismo y una violencia deliberada. En dicho grupo se destacó el pintor holandés Constant Anton Nieuwenhuys, quien junto a otros como Guy Debord fundaron en 1957 "*La Internacional Situacionista*" que postulaba acabar con la sociedad de clases y combatir al capitalismo, abarcando en su acción la arquitectura, el activismo antiglobalizante y las tácticas de arte de guerrilla, posturas cuya influencia permanecen vigentes hasta el día de hoy.

Además se proponían actualizar el marxismo interviniendo en todos los aspectos de la actividad humana a partir de la utilización de nuevas dinámicas que incluían la crítica y la burla y postulaban un cambio total de la sociedad que apuntaba a la unificación radical de la vida con el arte de suerte de permitir a todos los individuos expresarse a través de cualquier forma de creatividad.

Este movimiento planteaba fundamentalmente la superación del arte mediante la construcción urbana concreta de situaciones o momentos de la vida construidos intencionalmente para la organización colectiva en ambientes lúdicos y unitarios. Los situacionistas, al igual que los dadaístas y los surrealistas realizaban largos viajes o derivas en busca de hallazgos en los espacios inútiles y abandonados de escenarios banales y cotidianos de la vida diaria.

Los resultados de estos deambules situacionistas, se concretaron en las "guías psicogeográficas", mapas formados por fragmentos de ciudades relacionados aleatoriamente entre sí por los efectos que el entorno produce en las emociones y el comportamiento de los individuos.



Diferentes imágenes de New Babylon - Constant Anton Nieuwenhuys

Fuente: [www.lebbeuswoods.wordpress.com](http://www.lebbeuswoods.wordpress.com)

Esta nueva forma de redescubrir la ciudad a partir de recorridos urbanos se tradujo en la propuesta de una New Babylon: City for Another Life, ciudad nómada fuertemente influida por las culturas gitanas, estructurada sobre diversas plataformas móviles que daban configuración a los entornos adecuados para el despliegue ilimitado de nuevas pasiones, organizadas de modo deliberadamente confuso y desorientador. Dicha ciudad privilegiaba la presencia de espacios lúdicos tales como circos, laberintos, juegos acuáticos y espacios para vivenciar los sentidos.

Mediante el uso de maquetas expresaron el espíritu de esta Nueva Babilonia, pueblo nómada de escala planetaria que bajo un gigantesco y único techo superpuesto sobre las ciudades existentes construye colectivamente residencias temporales con elementos desplazables en constante remodelación.

Estos elementos desplazables eran materiales desechados y desviados de sus usos anteriores para ser reciclados y manipulados para la creación de componentes con nuevas

significaciones, prácticas innovadoras que sentaron las bases de las actuales políticas de reciclaje y reutilización relacionadas con la filosofía actual de la sostenibilidad.

Se atribuye a la Internacional Situacionista el ser una de las principales impulsoras ideológicas de los movimientos sociales de Francia de mayo de 1968, así como los creadores de conceptos intelectuales y artísticos frecuentes hoy en boga tales como urbanismo unitario o sociedad del espectáculo.

Entre los diversos procedimientos situacionistas, la deriva se presenta como una técnica de paso ininterrumpido a través de ambientes diversos. El concepto de deriva está ligado indisolublemente al reconocimiento de efectos de naturaleza psicogeográfica, y a la afirmación de un comportamiento lúdico-constructivo, lo que la opone a las nociones clásicas de viaje y de paseo. Se trata de una deriva constante, un espacio dinámico en el que la actividad primaria es la construcción de situaciones, es decir, la construcción concreta de ambientes momentáneamente vividos, para transformarlos en una calidad pasional superior que el fin. Lo realmente novedoso del término ideado por Constant es la invención ininterrumpida, la invención como modo de vida y como salvación para el ser humano, como única actividad posible. Términos como pasión, aventura, diversión son constantemente aplicados a la arquitectura, a la ciudad, al urbanismo.

En ningún lugar se menciona la pasión, la capacidad del ser humano para redescubrir situaciones empleando como playground el entorno físico que le rodea. La ciudad es un objeto terminado, entregado como hábitat quizá ampliable, pero inmutable.

La ciudad denominada Nueva Babilonia, de Constant Nieuwenhuys, fundador del Situacionismo, es un proyecto provocativo con intenciones políticas.



New Babylon - Constant Anton Nieuwenhuys  
Fuente: [www.lebbeuswoods.wordpress.com](http://www.lebbeuswoods.wordpress.com)

El proyecto fue diseñado utilizando una serie interminable de modelos, croquis, grabados, litografías, dibujos arquitectónicos y fotomontajes, además de manifiestos, ensayos, conferencias y películas. Nueva Babilonia fue una forma de propaganda crítica a las estructuras sociales convencionales.

Nueva Babilonia es una sociedad totalmente automatizada donde el trabajo es reemplazado por una vida de juegos creativos, en la que la arquitectura tradicional se ha desintegrado junto con las instituciones sociales de las que daba cuenta. Una vasta red de múltiples niveles espaciales que irían cubriendo todo el planeta. Estos sectores interconectados flotan sobre el suelo apoyados sobre altas columnas. Mientras el movimiento vehicular fluye apresurado bajo ellos y el tráfico aéreo desciende sobre sus cubiertas, los habitantes se mueven a pie a través de gigantescos laberintos interiores que permanentemente se reconstruyen modificando sus atmósferas. Todas las características del entorno pueden ser controladas y reconfiguradas

Artículo\_ Seis miradas, a propósito de soluciones a problemas de infraestructura vial en la ciudad contemporánea. Vladimir Pereda Feliú – Leonardo Cortés Estay



espontáneamente. La vida social se convierte en un juego arquitectónico y la arquitectura en un centelleante despliegue de deseos interactivos.

Constant siempre vio a Nueva Babilonia como un proyecto realizable que provocaba fuertes debates sobre el futuro de los arquitectos en las escuelas de Arquitectura y de Bellas Artes. Constant sostenía que las artes tradicionales debían ser reemplazadas por formas colectivas de creatividad. Postulaba su proyecto como un nuevo umbral frente al supuesto fin de la arquitectura y del arte. Su trabajo tuvo sus mayores influencias en la siguiente generación de arquitectos. Por su influencia fue olvidada y su proyecto no fue nunca más expuesto desde que Constant dejó de trabajar en el año 1974.

Si suspendemos la dimensión político social de la Nueva Babilonia, nos encontramos con un proyecto de arquitectura formalmente similar en varios aspectos al de la investigación proyectual propuesta, entre los que se destacan la conquista del espacio aéreo por sobre el tráfico vehicular, aeropuertos superiores y una arquitectura cambiante. Por otro lado, es estimulante encontrar al igual que en el caso de Yona Friedman, propuestas de características utópicas capaces de colocar frente a nosotros metas hoy alcanzables. Al igual que algunos aspectos que se desprenden del Situacionismo de Constant Nieuwenhuys, estimamos que el aprovechamiento de los espacios aéreos, bajo el suelo y residuales de dichas estructuras, constituyen terrenos disponibles con un potencial insospechado para solucionar los problemas señalados anteriormente.

## **BOLESZAS MALELISZ**

Con el propósito de mejorar las herramientas de planificación urbana, el urbanista polaco Boleslas Malelisz publicó en 1963 el texto "*Economía Política del Planeamiento Urbano*", reformulado posteriormente bajo el título "La Formación de los Sistemas de Asentamientos", en el que desarrolló su "*Teoría de los Umbrales Urbanos*" en la que integra el análisis económico a las técnicas y métodos previos a las tomas de decisiones. A partir de la observación de que en el proceso de desarrollo territorial de una ciudad puede constatarse de largos períodos de estabilidad o estancamiento, seguidos de etapas de expansión súbita, en un fenómeno de crecimiento "a saltos", el planificador polaco llegó a la conclusión que los períodos de detención aparecían determinados por la existencia de factores limitantes que denominó "*umbrales*".

La base conceptual de la teoría de Malelisz aparece formulada de la siguiente manera: "*La observación permite señalar que el crecimiento espacial de los pueblos tropieza con limitaciones físicas de carácter topográfico o debidas a las características tecnológicas de los diversos servicios de utilidad pública*".

La naturaleza de los factores limitantes ha sido resumida por Malelisz en un documento de 1969.

- 1º Limitaciones físicas, consecuencias de la diferencia fisiográfica del entorno.
- 2º Limitaciones infraestructurales derivadas de las posibilidades de dotación de servicios.

Los umbrales de desarrollo no constituyen sino detenciones temporales al crecimiento de una ciudad; pero su transposición está condicionada por el costo adicional del desarrollo que ha sido denominado "*costo de umbral*". En la técnica de Malelisz, la inversión necesaria para incorporar al uso urbano un terreno determinado puede ser determinada gráficamente mediante una curva de costo por habitante. Las inflexiones del gráfico van señalando las limitaciones al desarrollo en términos de ese costo.

Del análisis gráfico comparativo se derivan las diferentes aptitudes de los terrenos para su utilización como suelo urbano:

- 1º Terrenos inadecuados en función de fuertes limitaciones y alto costo de desarrollo.

- 2º Terrenos adaptables que requieren de costos adicionales o superiores a los normales
- 3º Terrenos aptos cuyo desarrollo requiere inversiones razonables o normales

En este sentido, las técnicas de análisis de umbral es un método cuantitativo para determinar alternativas de desarrollo en relación a los costos y, por tanto a la factibilidad económica de los planes urbanísticos. El concepto de umbral no aparece restringido a la existencia de límites exteriores de la ciudad, sino que puede ser extendido a los factores que de un modo u otro se convierten en limitaciones al cambio de funciones o intensidad de uso en el interior de las ciudades.

Tal es el caso de áreas consolidadas que pueden en un momento dado impedir el avance de áreas centrales en proceso de expansión; áreas cuyo uso requeriría de altos costos adicionales de expropiación o indemnización como en el caso de apertura y ensanche de vías o áreas que por razones diversas presentan resistencia al cambio de uso.

En el curso de este trabajo señalaremos todavía otros factores limitantes no considerados por Malelisz, que si bien no aparecen tan claramente establecidos, no son por ello menos efectivos. Tal es el caso de los factores socio-culturales, régimen de propiedad de la tierra, nivel tecnológico y aún más sutilmente, factores de tipo ambiental y psicológico.

No siempre los factores limitantes pueden ser identificados directamente como barreras naturales. En muchos casos se dan como limitaciones en la capacidad de entregar servicios, tales como suministro de agua o energía, problemas de cota de alcantarillado o de calidad del suelo. Del mismo modo pueden considerarse como umbrales todos aquellos factores no cuantificables directamente como valor agrícola de la tierra, valor paisajístico o preservación por razones históricas, culturales o ecológicas.

Aunque no constituye el objetivo de este trabajo el análisis exhaustivo de la teoría de los umbrales, parecería pertinente señalar que su valor reside, principalmente, en que es una herramienta práctica susceptible de gran afinamiento en relación a las características físicas del desarrollo urbano.

La técnica ha sido utilizada por Malelisz en Polonia como una manera de evaluar las posibilidades de organización y desarrollo urbano a nivel regional y en Varsovia para determinar sus alternativas de expansión. La teoría de umbrales urbanos ha sido utilizada en Canadá, Irlanda y Yugoslavia y en Escocia para el Plan de Desarrollo Falkirk Grangemouth y para la planificación de la nueva ciudad de Livingstone. Naciones Unidas encargo en 1974 a J. Kozlowski, discípulo de Malelisz, la confección de un manual para su aplicación en países en vías de desarrollo.

En ese sentido, la Teoría de los Umbrales Urbanos del economista polaco Boleslas Malelisz constituiría un enfoque adecuado para poner a prueba la factibilidad de las propuestas desarrolladas por la investigación.

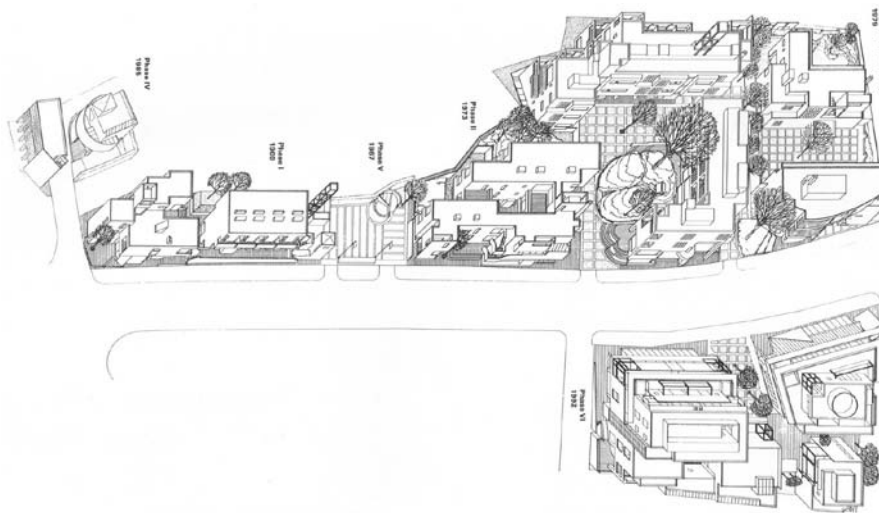
## **FUMIHIKO MAKI**

Fumihiko Maki señala en 1999 que “nuestra sociedad urbana se caracteriza por:

- 1º la coexistencia y conflicto entre instituciones e individuos asombrosamente heterogéneos.
- 2º una extensión de una rapidez sin precedentes de la estructura física de nuestras sociedades;
- 3º la presencia de sistemas rígidos de dicho contexto propone que en vez de Planes Directores se deben diseñar Programas Directores, los que se concretarán en Formas Directoras. Entre ellas, Maki privilegia lo que denomina la “forma grupal” (Group form) – en reemplazo de las soluciones compositivas y las mega estructuras-, donde sus elementos están compuestos por factores formales y funcionales comunales

extremadamente bien diferenciados, los que luego son desarrollados como conectores.”

Conforme el autor, la creación de espacios públicos orgánicos ubicados en puntos estratégicos del tránsito urbano, serían intervenciones puntuales precisas (al modo de la acupuntura) que constituirían polos de desarrollo los centros urbanos más allá de sus fronteras. En términos de diseño urbano, estos conjuntos de elementos de identidades difusas mixtas se acumularían conformando una ciudad a modo de una textura de eventos. Maki desarrolla prototipos de estas ideas en los proyectos de desarrollo Dojima en Osaka y en el K-Project para Tokio. Rescatamos de este autor como un aspecto relevante la conveniencia de adaptar para la propuesta el criterio de Programa Director y Formas Directoras, con el objeto de recoger de un modo flexible los diferentes usos que puedan surgir en el transcurso del tiempo.



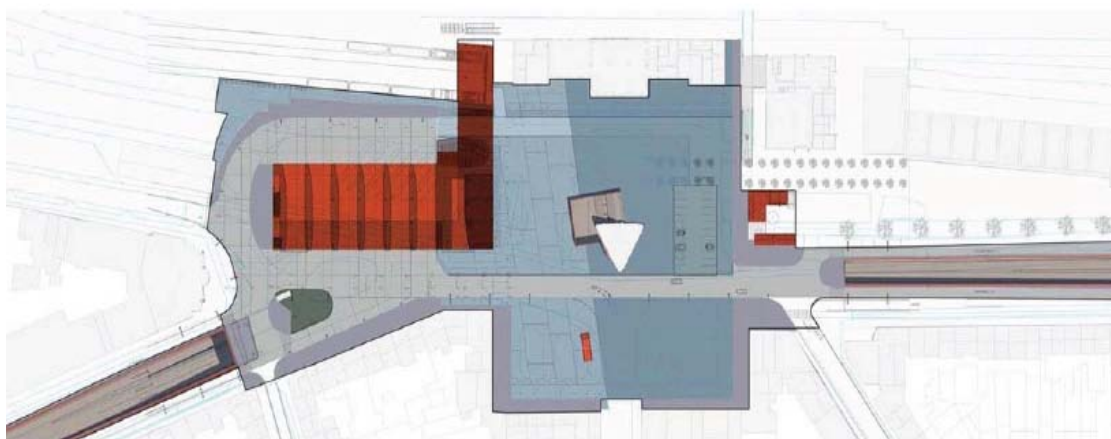
Hillside Terrace – Fumihiko Maki

Fuente: [http://berkeley-2007-branner.blogspot.com/2007\\_02\\_01\\_archive.html](http://berkeley-2007-branner.blogspot.com/2007_02_01_archive.html)

## MARCEL SMETS

Marcel Smets, arquitecto y urbanista holandés, expone en el año 2001 en su artículo “*Il nuovo paesaggio delle infrastrutture in Europa*”, como la disciplina del urbanismo inventó las avenidas, los bulevares y las arterias y otros elementos espaciales destinados a resolver los crecientes problemas del tráfico vehicular.

Originariamente estas soluciones viales estaban concebidas para integrar todos los tipos de movilidad y diferentes usos tales como el tráfico, paseos en vehículos, transporte, vitrinéos, caminatas, traslados, etc.; pero con el transcurso del tiempo, el tránsito vehicular se fue separando de los usos asociados a la calle. Por otro lado, los ingenieros se hicieron cargo exclusivo del diseño de los caminos interurbanos, quienes los diseñaban con la lógica exclusiva de la eficiencia tiempo-recorrido y la seguridad, excluyendo en la planificación de dichas obras la relación con su entorno.



### Stationplein, Louvain

Fuente: ALLARD, PABLO. "El nuevo paisaje de la movilidad en Europa", Facultad Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos, PUC, Revista Universitaria n°78, 2002.

Estas intervenciones ingenieriles en forma de autopistas, son especialmente graves cuando cortan de modo inorgánico la trama urbana e ignoran y agreden sus formas de vida. Smets señala que los arquitectos fueron progresivamente apartados de la planificación vial, quedando su papel relegado al de hermosear algunas de estas intervenciones. No obstante lo cual, el autor registra una serie de casos de intervención de los arquitectos en el diseño de estas infraestructuras que señala un cambio en la tendencia, en términos de que apuntan a integrar las autopistas con su entorno natural o urbano. Hace comparecer 28 casos relevantes entre los que se distinguen los a autopista del puerto de Gerona del arquitecto Manuel de Solá Morales, una nueva y compleja estructura que en su eje principal alberga una serie de actividades públicas. Stationsplein en Louvain, del mismo arquitecto, proyecto en el que se redefinen las relaciones funcionales y arquitectónicas entre la estación del ferrocarril y los flujos urbanos y el cuidado diseño de la Autorruta A29 en la Alta Normandía en Francia de la Société des Autoroutes Paris-Normandie.

La propuesta de la presente investigación en curso recoge la tendencia señalada por Smets y apunta a llevarla más allá agregando nuevos componentes y procurando ponerlos en valor en un lugar urbano ya deteriorado por la presencia de la autopista

## REM KOOLHAAS

El arquitecto holandés Remment Koolhaas apuesta a dar respuestas arquitectónicas contemporáneas sin censurar la realidad socio-política del momento, abandonando para ello los preceptos morales y normativos del Movimiento Moderno.

En sus proyectos aplica lo que denomina **Método Paranoico Crítico** el que "... sería un método de idealización sistemática, una sobreestimación automática de lo existente, un bombardeo especulativo, que con cargas conceptuales y ideológicas retroactivas, inviste incluso lo que hay de más mediocre"<sup>4</sup>, proyectando con ello sueños, fobias y obsesiones en el mundo real hasta que logren concretarse por la fuerza de su aplicación reiterativa.

---

<sup>4</sup> Rem Koolhaas, "La splendeur terrifiante du XX siècle", Revista "L'Architecture d'aujourd'hui", N° 238, abril 1985,

Dicho método es acompañado por su “**Teoría Retroactiva**” que utiliza una recolección de proyectos de la modernidad para aplicar e inyectar una energía nueva y positiva a las ciudades existentes sin nunca angustiarse de la mediocridad de su contexto.

Las propuestas urbanas contenidas en los proyectos de Rem Koolhaas encuentran su fundamento en la noción de retroacción de dicha teoría expuesta en el subtítulo de su libro “Rem Koolhaas, Delirious New York: A retroactive Manifesto for Manhattan”<sup>5</sup>.

Koolhaas cita permanentemente al poeta Charles Baudelaire a quien gustaba contemplar “*los paisajes de la gran ciudad*” para descubrir en ella “*la belleza misteriosa que puede contener, por mínima y ligera que sea*” anhelando que “*el estuario moderno tuviese el coraje y el espíritu de recoger la nobleza en todas partes, incluso en el fango*”<sup>6</sup>

Rem Koolhaas mira la metrópoli contemporánea destacando su “*aterradora belleza*”<sup>7</sup> y evitando considerarla sólo como un conjunto de errores que hay que corregir, aplica su perspectiva de idealizar y sobreestimar sistemática y automáticamente lo existente para explotar todas sus potencialidades.

*“Incluso en las situaciones más degradadas, podemos siempre encontrar el principio o la llave de algo bueno... No hay situaciones lo bastante podridas en las que no consigamos encontrar un concepto retroactivo”*<sup>8</sup>.

*“... En algunos casos, el único hecho de dar una dignidad a un concepto **retroactivo**, es objetivamente explotarlo al máximo”*<sup>9</sup>

Estas dos últimas citas de Koolhaas resuenan como un eco de la frase escrita en la Postura Ideológica de este trabajo que señala “*en vez de afirmar que las autopistas son contaminantes y destructoras de la vida y del medio urbano, se declara que si se lleva a las concesiones y las autopistas a su lógica extrema, el resultado puede ser genial. En consecuencia, se postula ir hasta el límite potenciando la indiferencia del mercado frente a la calidad de la vida urbana y privilegiando sin reserva la integración, la circulación y la velocidad sobre todas las cosas.*”<sup>10</sup>

Además es posible encontrar referentes conceptuales para los temas de velocidad, cambio tecnológico, transformaciones urbanas y requerimientos de globalización que colaboraron en la construcción de una base de conceptos para un marco en un tema que en nuestro país aún está más cerca de la anécdota paisajística que de las operaciones efectivamente urbanas, en autores tales como Lewis Mumford, Christopher Alexander, Edmund N. Bacon, Robert Venturi, Leddeus Woods, Peter Cook, Kevin Lynch, Wellington Reiter, Pablo Allard, Jordi Borja y Zaida Muxi, Edward Soja y Dalibor Vesely.

---

<sup>5</sup> KOOLHAS, REM. **Rem Koolhaas, Delirious New York: A retroactive Manifesto for Manhattan.** Academy Editions, London, 1978; re publicado por The Monacelli Press, 1994

<sup>6</sup> BAUDELAIRE, CHARLES El pintor de la vida moderna (1863), en: <http://www.scribd.com/doc/7758786/ baudelaire-charles-el-pintor-de-la-vida-moderna>

<sup>7</sup> KOOLHAS, REM, Ibid.

<sup>8</sup> KOOLHAS, REM, “La Deuxième Chance de l’Architecture Moderne”, entrevista con Patrice Goulet, en la revista “**L’Architecture d’Aujourd’hui**”, n° 238 abril 1985, p.6

<sup>9</sup> KOOLHAS, REM, “ Splendeur Terrifiante du XXe siècle”, Revista “**L’Architecture d’Aujourd’hui**”, n° 238 abril 1985

<sup>10</sup> PERDEDA, REYES, CORTÉS “Entrelazando nuevos tejidos: Hibridación entre autopistas y trama urbana tradicional: ¿Una estrategia posible?”, CEAUP, Universidad Central de Chile, Año 2010

## **CONCLUSIONES. Para formular una hipótesis proyectual.**

De acuerdo a lo planteado como Marco Teórico, y respecto a los problemas planteados por la infraestructura vial en la ciudad contemporánea, podemos afirmar que es posible abordar las obras viales urbanas, desde la perspectiva del diseño arquitectónico, para lo cual señalamos:

1º Afirmamos que no existe necesariamente una incompatibilidad genética entre rampas, viaductos, nudos y el paisaje de la ciudad, en consecuencia postulamos que en los lugares en que la trama urbana ha sido cortada por dichas infraestructuras, es posible diseñar soluciones arquitectónicas que rescaten la continuidad de dicho tejido y de su vida local, haciendo compatible, integrables e interconectables las formas de vida pausada con las formas de vida propias de la velocidad.

Para que sea posible integrar las autopistas urbanas y a sus usuarios con el tejido de la ciudad y de la vida urbana de los lugares que atraviesan, así como inversamente integrar la trama de las calles existentes y de sus habitantes con estas infraestructuras, es necesario cumplir con los siguientes supuestos:

- Sin perder sus condiciones de velocidad y seguridad, insertar en las autopistas usos metropolitanos propios de la velocidad y del sector que atraviesan, utilizando para ello sus espacios residuales y aéreos sobre y bajo éstas.
- Prolongar las calles cortadas con diseños en trinchera o en altura que restituyan la continuidad de la trama urbana.
- Conectar verticalmente los lugares inferiores de usos urbanos con los superiores de usos metropolitanos

2º Es posible crear un paisaje artificial de la velocidad y enriquecer el paisaje del usuario de las autopistas mediante recursos que junto con mejorar la seguridad de la conducción vehicular, conviertan el paso por dichas infraestructuras en un evento memorable propio de la nueva ciudad del Siglo XXI.

3º Es posible resolver la relación hostil entre las autopistas y el paisaje urbano mediante la puesta en valor de su espacialidad en movimiento convirtiéndola en una verdadera ciudad lineal integrada, superando los conflictos estéticos que generan mediante la generación de mallas escaladas, permeables, porosas y continuas.

Estas mallas constituirían así una suerte de sutura o cicatriz de la herida generada por el tajo; pero además complementarían a la autopista con actividades compatibles con su velocidad y entregaría a los conductores una condición nueva como habitante de una ciudad vehicular integrando los componentes y usos de la trama urbana y de las autor rutas en un todo integrado y expresivo.



## BIBLIOGRAFÍA.

- CEPAL, “**Desarrollo histórico y aceptación política del concepto de cobranza por el usos de la vialidad urbana congestionada**”, LC/L.1167, CEPAL 1999
- CEPAL, **Un análisis del concesionamiento de autopistas urbanas**, LC/L.1175, CEPAL.
- COOK Peter, “**Algunas notas sobre el síndrome Archigram**” ARCHIGRAM, Cuadernos Summa- Nueva Visión, N° 3, Ediciones Nueva Visión SAIC, Buenos Aires, 1968, pp. 3-4.
- FRIEDMAN Yona, “**Hacia una arquitectura científica**”, Alianza Editorial SA, Madrid, 1973.
- FRIEDMAN Yona, “**L’architecture mobile, vers une cité conçue par ses habitants**”, Casterman, París, 1970
- FRIEDMAN Yona, “**Pro Domo**”, ACTAR, Centro Andaluz de Arte Contemporáneo Barcelona, 2006
- HALL Peter, “**Cities of Tomorrow**”, Blackwell Publishing, Oxford UK, 2002
- HOLL Steven, “**The Edge of the City**”, Princeton Architectural Press Inc., and Pamphlet Architecture, impreso en China, 1991
- KRIER Rob, “**Architectural and Urban Design**”, Architectural Monographs N° 30, Academy Editions, Ernst & Sohn, London 1993
- KRIER Rob, “**Architecture Rationnelle**”, Editions Archives d’Architecture Moderne, Bruxelles, Belgique, 1978
- KRIER Rob, “**El espacio urbano**”, Editorial Gustavo Gili SA, Barcelona, 1981.
- KRIER Rob, “**Stadtraum in Theorie und Praxis**”, (El Espacio Urbano) , Krä mer, Stuttgart, 1975
- LYNCH Kevin, APPLEYARD Donald, “**The View from the Road**” en “Sensuous Criteria for Highway Design”, MIT Press, London, England, 1966
- LYNCH Kevin, “**Good City Form**” en “Sensuous Criteria for Highway Design”,
- LYNCH Kevin, “**City Sense and City Design**”, edited by Tribid Banerjee and Michael Southworth, MIT Press, Cambridge, Massachusetts, London, England, 1996
- MAKI Fumihiko , “**Investigations in Collective Form**”. En: O.M.A., Rem Koolhaas and Bruce Mau, S;M;L,XL, The Monacelli Press, Inc. NY 1998, pp. 1045 -1049
- MANCUSO Franco, “**Las experiencias del zoning**”, Editorial Gustavo Gili SA, Barcelona, 1980.
- MUNFORD, Lewis, 1953. “**Viejas formas para ciudades nuevas**” en: MUNFORD, Lewis, 1966. La carretera y la ciudad. Editorial EMECÉ, Buenos Aires - Barcelona, 320 páginas (Capítulo. III, pp. 39-50).
- MURRAY Meter and Stevens Mary Anne, Editors, “**Living Bridges, The inhabited bridge, past, present and future**”, Royal Academy of Arts, London, Prestel, Munich, new York, 1996

## PUBLICACIONES ELECTRÓNICAS

- BIG DIG, “**Central Artery / Tunnel Project, Boston, MA, USA**”, [http://www.roadtraffic-technology.com/projects/big\\_dig/](http://www.roadtraffic-technology.com/projects/big_dig/), y <http://www.massdot.state.ma.us/Highway/bigdig/bigdigmain.aspx> diciembre 2009

Artículo\_ Seis miradas, a propósito de soluciones a problemas de infraestructura vial en la ciudad contemporánea. Vladimir Pereda Feliú – Leonardo Cortés Estay

- **CARTA DE ATENAS**, [http://www.antropologia.inah.gob.mx/pdf/pdf\\_marcos/](http://www.antropologia.inah.gob.mx/pdf/pdf_marcos/), junio del 2003
- CIUDAD VIVA “**Demoler autopistas, una tendencia en ascenso**”, [www.ciudadviva.cl](http://www.ciudadviva.cl), Temas Urbanos, Nº 12, consultado en junio del 2003
- CHAMBLESS Edgar **Road town** en Milo Hastings [http://en.wikipedia.org/wiki/ Milo Hastings](http://en.wikipedia.org/wiki/Milo_Hastings)The Independent 1910, junio del 2003
- CONAMA, “**Plan de transporte urbano 2001**”, [www.conama.cl](http://www.conama.cl), marzo 2008
- JACOBS Jane, “**The Death and Life of Great American Cities**”, <http://books.google.cl>, mayo 2009
- Michel Foucault, “**Des espaces autres**” (1967), Hétérotopias, [http://foucault.info/documents/ heteroTopia/foucault.heteroTopia.fr.html](http://foucault.info/documents/heteroTopia/foucault.heteroTopia.fr.html), septiembre 2009
- MALIZ Boleslaw, “**Threshold analysis as a tool in urban and regional planning**”, Papers in Regional Science Volume 29 Issue 1, Pages 167 - Published Online: 14 Jan 2005
- MOP, “**autopistas**”, [www.concesiones.cl](http://www.concesiones.cl), consultado el 07.03.2008
- MOP, “**Un hito en el desarrollo de Santiago**”, [www.mop.cl](http://www.mop.cl)., consultado el 07.03.2008
- SABAH Zrari, “ **La política chilena de concesiones viales: ¿mimetismo o singularidad institucional?**”, Nuevo Mundo Mundos Nuevos, Número 8 -2008, consultado el 11.03. 2008, disponible en: <http://nuevomundo.revues.org/document11572.html>.



**PLAN DE RECONSTRUCCIÓN EN CHILE.  
EL PROBLEMA DE LA GESTIÓN DEL DESARROLLO URBANO Y  
DE LA ESTRATEGIA COMUNICACIONAL A NIVEL LOCAL.**  
RE CONSTRUCTION PLANS IN CHILE.  
MANAGEMENT OF URBAN DEVELOP AND COMUNICACIONAL STRATEGY  
AT LOCAL LEVEL PROBLEM.

[TEXTO COMPLETO PARA IMPRESIÓN EN FORMATO PDF](#)

CARLOS DURÁN MIGLIARDI  
MARCO VALENCIA PALACIOS

**RESUMEN**

*El texto presenta el enunciado del proyecto "Reconstrucción de asentamientos humanos producto de catástrofes naturales. Una aproximación al rol de gestión territorial y la política comunicacional a escala local. El caso del Plan de reconstrucción en las comunas de Constitución y Talca" El proyecto busca reconocer la percepción de los principales actores a nivel comunal de la VII Región del Maule, en relación con la participación en la gestión de planes de reconstrucción a escala comunal.*

**Palabras claves:** Desarrollo urbano / Reconstrucción de asentamientos humanos / Desarrollo local / Plan de reconstrucción.

**ABSTRACT**

*The text presents the one enunciated of the project "Reconstruction of human settlements product of natural catastrophes. Territorial management list and the communicational political to local scale approach. Reconstruction Plan in the communes of Constitution and Talca case. The project looks for recognize the perception from the main actors of the VII Region of Maule to communal level, in connection with the participation in the management of reconstruction plans to communal scale.*

**Key words:** urban develop / Reconstruction of human establishments / local Develop / reconstruction Plan.

Financiado por el fondo concursable de Investigación de la Vicerrectoría académica de la Universidad Central, con duración de 12 meses, año 2011. El equipo de investigación está integrado por Marco Valencia, Carlos Durán, Gerson Mac Clean, Axel Torres y Juan Carlos Troncoso.

## EL OMNIPRESENTE PETRÓLEO.

Sudamérica, año 2040. Después de una breve ducha, gracias a la energía de los paneles solares y a las virtudes de su termo, el señor Discman trabaja por la mañana desde su laboratorio ubicado aun costado de su invernadero hidropónico. A trabajado en su hogar desde hace 10 años. Las posibilidades que entrega la digitalización de la bio-tecnología a permitido genere diálogos transcontinentales en instantes. Por la tarde, coge su bicicleta y va en busca de su única hija, que estudia Canto de Pájaros en el conservatorio de la ciudad. Aprovecha de comprar unas prendas confeccionadas con fibras naturales y va en busca de sus zapatos que estaban en reparación. Al volver, toma un velero que une el centro de la ciudad con la comunidad en la que habita. Al llegar a las alturas de su casa, comparte una taza de café en la terraza ajardinada de su edificio con el resto de sus vecinos, con quien también comparte el uso de otros espacios e instalaciones. Para cenar prepara verduras del huerto urbano ubicado a pocos kilómetros de su barrio. Por la noche desde su habitación escucha el viento de los arboles y uno que otro transporte publico eléctrico.

El señor Discman, descansa en su Eco-Biblioteca pensando en realizar ese único viaje, que lleva planeando todo el año a las profundidades de la Antártida.

Las acciones de nuestro presente son nuestro futuro.

Vandana Shiva, científica, filósofa y escritora india comenta a propósito del petróleo "Comemos petróleo, vestimos petróleo e incluso pensamos petróleo. Si, comemos petróleo puesto que los alimentos que consumimos se producen gracias a los pesticidas y a los fertilizantes que provienen de éste. Además podemos consumir a diario kiwis importados de Australia gracias al combustible que mueve los aviones y barcos que los transportan. Si, vestimos petróleo porque las telas sintéticas provienen en su mayoría del petróleo, así como los tintes que las tiñen, los botones que las abrochan. Y si, pensamos petróleo porque hoy en día se hace casi imposible pensar en una actividad que desarrollemos en las sociedades industriales que no depende del petróleo, que no necesite o haya necesitado petróleo en algún momento de su proceso de producción o realización".

A lo largo de los últimas décadas, el hombre ha basado su desarrollo en el petróleo, desde lo más básico como es la alimentación hasta las ultimas tecnologías como un teléfono o un mouse. El ser humano se viste con ropa fabricada con derivados del petróleo, poliéster y nylon, se lava con detergentes fabricados a partir de él, se alimenta con frutas y hortalizas fertilizadas con este combustible, se divierte con juegos de plásticos derivados del oro negro, decora sus casa con este material convertido en pintura, barnices, muebles, aislamientos e incluso flores sintéticas, y por supuesto, la locomoción se basa en el petróleo desde el primer tornillo que formara parte del auto, hasta el combustible que lo alimentara.

Las ciudades son fuente de equidad, en palabras de Annie Leonard (directora del proyecto La historia de las cosas), un espacio de igualdad y oportunidad o por lo menos un espacio que proporciona una proxémica que permite diálogos diversos a la escala de las necesidades. Este paisaje construido como un espacio artificial, proporciona salud, limpieza y un territorio de relación geo social que permite bajar por ejemplo los incides de mortalidad.

Si pensamos y observamos nuestras ciudades hoy, podemos darnos cuenta que la dependencia que se tiene del crudo es total, casi un 90% de nuestra vida urbana esta sostenido del Petróleo. Se nos hace rutinario ocupar detergentes, pegamentos, nylon, encender la televisión, botar papeles, combustible, coger el automóvil, pintar nuestras departamentos, regar el jardín, vivir en casa. Muchas de nuestras cotidianidades están

pensadas y sustentadas en el oro negro. Aun así la ciudad como espacio de relación a existido sin el petróleo. No olvidemos que para llevar agua a la ciudad, era necesario la construcción de **infraestructuras atmosféricas**<sup>1</sup> (acueductos) que convivían con la geografía y así con las ciudades.

La dependencia del crudo en esta vida urbanizada, a incrementado la velocidad y con eso la necesidad de consumir. Bajo este parámetro, la masificación, la producción en cantidad, instala la amnesia geografía, el individualismo libertario y en consecuencia el abandono a la vida natural.

Desde hace décadas observamos que los incrementos económicos de un país se traducen en crecimiento urbanos de expansión, tanto vertical como horizontal. La aceleración se observa en ciudades, del tamaño de Roma, que se construyen en un mes o rascacielos levantados en una semana. Londres, París, Nueva York, San Pablo, Ciudad de México, hoy Dubái nos muestran que la aceleración es concreta y amnésica. Paralelamente podemos observar países como Nigeria que están postergadas y que viven sin agua o con la infraestructura más precaria para poder sostenerse.

Se dice que un país que crece económicamente se hace más competitivo a nivel global, construye infraestructura de comunicación, pero claramente olvida las consecuencias que esto trae a las futuras generaciones.

En la actualidad existen realidades concretas que trabajan en pos de la no dependencia del crudo. Podemos observar comunidades agrícolas, pescadores artesanales, asentamientos independientes de energías no renovable, agrupaciones que viven de la neblina, comunidades indígenas, son ejemplos reales, pocos, pero valorables en una sociedad que se sostiene de manera concreta del petróleo.

Creemos que los ciudadanos pueden adoptar un cambio de paradigma. Que si nos unimos los próximos 7000 millones de habitantes que seremos para el 2025, que más de la mitad ya vive en ciudades, y hacemos conciencia de los procesos que conlleva el consumo, podríamos reducir nuestra huella ecológica en pos de enfriar nuestro planeta.

El Petróleo empieza a escasear, y esto es grave para la sociedad moderna, dado el enorme grado de dependencia de las actividades industriales y del transporte. Es por esto que creemos en una Ciudad sin Petróleo, que es necesario pensar nuestra vida cotidiana sin el oro negro, ya que en un tiempo no muy lejano tendremos que vivir sin este producto, para dar paso a la producción de nuestra propia energía y alimento o lisa y llanamente desapareceremos dejando un territorio dañado.

Nuestras ciudades deberán cambiar su dependencia del crudo a la generación de energía limpia, permitiendo así la producción de alimentos en barrios cercanos, casas autosustentables, transporte limpio, una economía eco-social, una política que subsidie pensamientos participativos y no individualistas y un sin número de cotidaneidades sostenibles energéticamente.

---

<sup>1</sup> "Infraestructuras Atmosféricas". Investigación que lleva el autor del texto. Sus avances fueron expuestos en el Encuentro Latinoamericano de Estudiantes de Arquitectura (E.L.E.A), Brasilia 2010.

Para comprender y de ese modo relacionar los temas que se conjugaran entorno al petróleo, es necesario observar este aceite milenario bajo la mirada de la extracción, producción y consumo y paralelamente entender este producto en su sentido conceptual, esto quiere decir bajo la lógica de la aceleración del tiempo y del espacio. Este parámetro nos permite vincularnos de forma directa con el hacer Ciudad.

Entendemos que el urbanismo, la arquitectura y el diseño son parte fundamental para producir un cambio, pero también comprendemos que no basta con esto, sino es en la relación concreta, fluida y abierta con la biología, ecología, economía, la política, las redes sociales. Es a través de esta interacción que el cambio ético puede ser real.

El proyecto TWO, busca entablar una relación transdisciplinar, una plataforma de convivencia, un espacio de expansión retroactiva, una estación de intercambio que permita construir una mirada prístina y sistémica, que existió, pero se abandono.

Nuestro objetivo es pensar y visualizar el futuro de nuestras ciudades sin el petróleo. Levantando investigaciones, proyectos y obras que informen y pueden servir como detonante para un cambio de vida.

TWO es un proyecto por vinculación, esto quiere decir que sostiene su trabajo en la colaboración con el otro, en el aporte de uno más, ya que sabemos que solos no podremos alcanzar la meta.

TWO es un proyecto por bio-mimesis, ya que observamos y estudiamos la naturaleza para poder así construir nuestras ciudades.

TWO es un proyecto bio-tecnológico, ya que fusiona la lógica biológica con la lógica de la técnica.

TWO se inscribe en el Paradigma Ecológico.

TWO es un proyecto que cree en el DECRECIMIENTO. Esto quiere decir que apuesta a construir ciudades más pequeñas y eficientes, que grandes y torpes.

TWO cree en el hacer-pensado.

TWO es un proyecto ambientalista y paralelamente atmosférico.

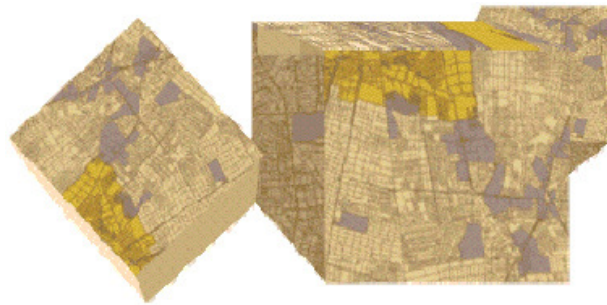
TWO promueve simultáneamente la localidad y la globalidad.

TWO se sitúa entre el desarrollo artesanal y los avances tecnológicos.

TWO es un proyecto de Ciencia y Ficción.

TWO es un proyecto promovido por la oficina de Arquitectos Estacion Espacial.

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



**DU&P**

**DISEÑO URBANO Y PAISAJE**

Informe CEAUP – Programa de Fomento al emprendimiento investigativo.

**Ficha de proyectos de investigación FAUP  
con fondos de Vicerrectoría Académica 2010-2011**

Revista Electrónica DU&P. Diseño Urbano y Paisaje Volumen VIII N°22

Centro de Estudios Arquitectónicos, Urbanísticos y del Paisaje.

Universidad Central de Chile

Santiago, Chile. Septiembre 2011

**Ficha de proyectos de investigación FAUP con fondos de Vicerrectoría Académica**

Programa de Fomento al Emprendimiento Investigativo CEAUP

**Proyecto 01.** FAUP - FCFM

Investigador responsable BEATRIZ AGUIRRE ARIAS

**CARACTERIZACIÓN DE LA ARQUITECTURA CHILENA EN LA DÉCADA DE LOS 60 Y 70:  
TRES FOCOS DE DISCUSIÓN A PARTIR DE PUBLICACIONES PERIÓDICAS.**

**Resumen:**

Esta investigación se plantea como un aporte a la constitución de la historia de la arquitectura chilena de la segunda mitad del siglo XX. Se propone una revisión de las publicaciones periódicas de arquitectura en la década de los 60 y 70 en Chile, este periodo carece de estudios al respecto. Además es un periodo donde la arquitectura moderna ya estaba instaurada en nuestro país y comienza un proceso de incertidumbre con los nuevos movimientos del post modernismo y de nuevas disyuntivas en cuanto a la vivienda social y las metodologías constructivas aplicadas en nuestro país.

Coincidentemente en este periodo se producen variados acontecimientos a nivel nacional que tienen su correlato en los procesos de arquitectura local, con la creciente industrialización que vive nuestro país desde la formación de la CORFO a mediados de siglo. Esta situación incentiva la industria nacional de materiales de construcción. Por otra parte, la proclamación de dos presidentes de espíritu más bien “revolucionarios”, Eduardo Frei M. que ofrecía la realización de una “*revolución en libertad*”, sobre la cual se generarían transformaciones en las estructuras políticas, sociales, económicas y culturales del país y Salvador Allende G. considerado el primer gobierno marxista elegido democráticamente en el mundo. Estos procesos políticos generan importantes políticas de vivienda social, de soluciones masivas y un proceso de acceso a la vivienda a la clase media.

En este sentido se plantea la hipótesis que existirían tres temas claves que arman el discurso arquitectónico importante para la época, estos serían la incursión en investigación e implementación de nuevos sistemas prefabricados, la preocupación por los temas de vivienda social, y el desarrollo de las nuevas tipologías de viviendas en altura. Estos tres temas se entrelazan en este periodo.

Esta investigación se basa en el modelo en que las revistas de arquitectura fueron las principales vías de difusión de la arquitectura local en esos años, y se constituyen en el registro privilegiado de los procesos de la época. Esto se plasma a través de textos e imágenes, graficando los principales procesos, temas y problemas relacionados con nuestro ámbito profesional y disciplinar. La secuencia de revistas que se abordarán para la investigación cubre en su totalidad el periodo de la investigación, esto permite un estudio sistemático de problemas, temas y actores del periodo. Se analiza metodológicamente textos e iconografía, este proceso permite la comprobación de la hipótesis de investigación.

Las revistas que se han considerado para el desarrollo de esa investigación son “Técnica y Creación” (1960- 1967), “AUCA” (1965-1985), “CA” (1968 – 1975), y algunos semanarios que publicaban sobre arquitectura como es el caso de las revistas Zig – Zag y el diario El Mercurio.

## **Proyecto 02. FAUP -FACIPOL**

Investigador responsable MARIA CAROLINA CASALS IGLESIAS

ANÁLISIS DE LA ADAPTABILIDAD DE LA METODOLOGÍA PARA DETERMINAR INTENSIDAD DE USO PÚBLICO EN ÁREAS SILVESTRES PROTEGIDAS EN SITIOS PATRIMONIALES TANGIBLES HISTÓRICOS Y ARQUEOLÓGICOS CON VALOR TURÍSTICO EN TERRITORIOS LOCALES.

### **Resumen**

Durante el año 2008 el turismo receptivo generó un total de **US\$2.030,5 millones**, equivalente al **3,1% del total de exportaciones de sitios y servicios de la economía chilena**. Gran parte de la riqueza que produce este sector se nutre de los recursos **patrimoniales, tanto materiales como inmateriales de carácter cultural, natural y/o paisajístico**, que transforman dichos territorios en espacios motivadores para ser disfrutados por una población mundial, sensible e interesada en viajar y conocerlos. La principal dificultad radica en que la incorporación de los sitios patrimoniales está constantemente amenazados debido a la expansión urbana, el turismo informal y otros factores tanto naturales como antrópicos, que los pueden llevar a su desaparición, teniendo en cuenta que estos sitios no son renovables, su pérdida es definitiva.

En este marco, a nivel internacional, diversas entidades, han establecido una serie de metodologías para diagnosticar, catastrar y poner en valor los sitios patrimoniales con valor turístico. Dentro de esta metodología, destaca la **medición de capacidad de carga turística**, que refiere al número máximo de personas que un sitio de visita puede soportar, sin que se provoquen efectos negativos severos sobre los recursos, y sin que disminuya la calidad de la experiencia turística. La **totalidad de las aplicaciones de capacidad de carga turística en Chile se han efectuado en áreas silvestres protegidas** siguiendo la Metodología propuesta por la CONAF. Esta metodología fue utilizada por el Centro Nacional de Conservación y Restauración – Dibam, en el Pukará de Cerro Chena en el año 2009, **detectando la necesidad de adaptar este instrumento a sitios históricos y arqueológicos**, con la finalidad de obtener una herramienta que permita conservar los sitios patrimoniales, pero también abrir estos espacios para una visita controlada de visitantes y turistas locales, nacionales y extranjeros

La presente investigación se orienta a abordar la posible **adaptación de la metodología existente en áreas silvestres protegidas a sitios patrimoniales históricos y arqueológicos**, que se constituya en una valiosa herramienta para la toma de decisiones por parte de los gestores de sitios patrimoniales, sobre todo en la planificación actividades y los requerimientos de oferta e infraestructura turística del destino.

La metodología enfatizará la integralidad en todo su proceso de construcción, de forma participativa y consensuada con técnicos de la **Unidad de Geoinformación del Patrimonio- CNCR DIBAM**, favoreciendo formas de asociatividad para empoderar su implementación futura, y transfiriendo constantemente los resultados a través de diferentes modalidades a los actores involucrados, tanto públicos como privados. Sobre esta base programática se ejecutará una investigación que durará 12 meses, en tres etapas de investigación.

**Ficha de proyectos de investigación FAUP con fondos de Vicerrectoría Académica**

Programa de Fomento al Emprendimiento Investigativo CEAUP

Los principales resultados de investigación serán la configuración de **un Modelo de Gestión para la aplicación de metodologías de intensidad de uso (capacidad de carga)** a nivel local en sitios patrimoniales y un **tool box para la medición de intensidad de uso en sitios patrimoniales**.

La difusión de resultados se realizará en **revistas especializadas, en el I Congreso de Turismo Patrimonial** (del Instituto del Patrimonio Turístico en abril del 2011) y en la **Red de Iberoamericana de Patrimonio Turístico**. Adicionalmente, en el marco de la investigación, ejecutará un **seminario de exposición de resultados** dirigido a administradores locales municipales (Asociación de Municipios de Chile), profesionales y técnicos del Consejo Nacional de la Cultura y de las Artes, la Dirección de Biblioteca, Archivos y Museos, Consejo de Monumentos Nacionales, el Departamento de Patrimonio Arquitectónico del Ministerio de Obras Públicas y actores privados locales ligados al patrimonio y la industria turística (Fundaciones, Organizaciones Sociales de Base, Operadores Turísticos, etc.)

---

### **Proyecto 03. FAUP -FACED**

Investigador responsable JAVIER FIGUEROA ORTIZ

## **EL PAISAJE AGRÍCOLA DE CHILE CENTRAL INCREMENTA LA IMPORTANCIA DE LAS INVASIONES DE PLANTAS EXÓTICAS INTRODUCIDAS**

### **Resumen**

¿Qué papel tienen las perturbaciones de origen agrícola sobre el origen de la composición de las comunidades de plantas de Chile central? ¿Los diferentes tipos de cultivo y diferentes prácticas agrícolas afectan el origen de la composición de las comunidades de plantas exóticas? ¿Cuál es el grado de resiliencia de las comunidades con elementos nativos en los campos agrícolas abandonados? Hay antecedentes publicados que permiten postular que los sitios más invadidos por especies naturalizadas son los sistemas agrícolas y los procesos de cambio florístico impuesto por la presencia humana han estado mediados principalmente por los patrones de uso del suelo. Probablemente, estos procesos continuarán afectando la diversidad biológica y parece que en gran manera son irreversibles. Sin embargo, los procesos y mecanismos involucrados en la expansión de estos elementos exóticos en áreas agrícolas, así como el impacto de su presencia sobre el paisaje local se encuentran aún pobremente comprendidos. Esta propuesta tiene la siguiente hipótesis general: Si el ser humano ha incrementado las tasas de inmigración, arribo y las vías de acceso de propágulos exóticos para abastecer a la región de Chile central con un pool de especies exóticas, especialmente de origen euroasiático asociadas a la agricultura, entonces aquellos paisajes de tipo agrícola presentarían una mayor frecuencia y riqueza de plantas exóticas que aquellos paisajes con menor uso agrícola. Asimismo, la susceptibilidad a la expansión de plantas exóticas de sitios usados para la actividad agrícola tradicional estaría incrementada en relación a paisajes con menor grado de intervención humana. Por el contrario, en estos paisajes altamente intervenidos, la riqueza y frecuencia de las especies nativas estaría restringida o disminuida.

**Ficha de proyectos de investigación FAUP con fondos de Vicerrectoría Académica**

Programa de Fomento al Emprendimiento Investigativo CEAUP



Los objetivos específicos son: 1) Determinar los patrones de distribución y diversidad de especies exóticas y nativas en paisajes de uso agrícola. 2) Estimar la variación de la abundancia de plantas exóticas, respecto al total de especies de plantas, en un gradiente de perturbación agrícola y tipos de cultivo, 3) Evaluar el efecto de las siguientes perturbaciones en paisajes de cultivos sobre la frecuencia de especies exóticas y nativas: Extensión de caminos e infraestructura urbana, extensión del suelo agrícola, concentración de nutrientes en el suelo, extensión del pastoreo por ganado doméstico alrededor de los suelos cultivados, extensión de cursos de agua alrededor de los suelos cultivados, y

4) Determinar la composición de plantas nativas y exóticas naturalizadas en campos agrícolas de distinta edad de abandono. Para lograr estos objetivos se realizará un transecto aleatorio en la RM y V Región cercano al paralelo 33° S. En esta área se procurará considerar gran parte de la variación de los paisajes agrícolas más representativos para la región (cereales, hortalizas, leguminosas y frutales), donde se encuentra la principal producción agrícola de la región. La selección de 10 unidades de paisaje agrícola será realizada en un estudio de gabinete. La selección cuidará garantizar los diferentes tipos agrícolas que permita realizar las correlaciones estadísticas. Se definirán los paisajes agrícolas de acuerdo al tipo de producción agrícola mayoritario en un área relativamente homogénea. En cada paisaje seleccionado, se realizarán 3 grillas de 50 x 50 m cada una elegida al azar para la cual se registrarán todas las especies de plantas con semillas. Las colectas de plantas serán enviadas al herbario de la PUCV, en el cual participa uno de los investigadores de esta propuesta. Para estudiar el patrón de composición florística, determinaremos la similitud florística entre sitios agrícolas usando el índice de Jaccard (1900), tanto en especies exóticas como nativas. Con esta metodología se obtendrán los patrones de diversidad de especies nativas y exóticas naturalizadas para los distintos paisajes agrícolas de Chile central. Con la información obtenida con anterioridad, se realizará un Análisis de Componentes Principales (ACP) para conocer la estructura de la variación de las 10 unidades de paisaje estudiado. Para realizar este ACP se utilizarán variables ambientales asociadas a las unidades de paisaje, que se describirán a continuación. Para la proporción de área ocupada actualmente por caminos, que incrementa la probabilidad de arribo de propágulos de plantas exóticas. Para la proporción del área ocupada actualmente por suelo agrícola, se considerará como una estimación de la intensidad de la perturbación antropogénica sobre el paisaje relativo a su productividad agrícola tradicional. Para determinar el contenido de nutrientes del suelo en las unidades de paisaje, en cada sitio donde se realizarán las grillas de vegetación, se colectará muestras de suelos para análisis de N/P/K. Para la proporción de área ocupada actualmente para la alimentación de ganado doméstico, se realizará en el paisaje seleccionado una inspección visual de aquellas superficies de terreno que se encuentran con vegetación silvestre. Y para la extensión de la trama de los cursos de aguas, se solicitará a la Comisión Nacional de Riego, información de su base de datos para conocer la extensión de los canales de riego, el flujo de agua y la presencia de aguas subterráneas en las áreas de paisaje seleccionadas. Todas las áreas serán estimadas con GPS. Finalmente, para determinar la composición de plantas nativas y exóticas naturalizadas en campos agrícolas de distinta edad de abandono, se determinarán las áreas de cultivo abandonadas. En estas áreas abandonadas se estimará la riqueza y abundancia de especies nativas y exóticas naturalizadas. Los principales resultados que se espera encontrar es que en Chile central el proceso de invasiones de plantas exóticas es multifactorial y está principalmente dirigido por el uso de suelo agrícola o de perturbaciones antropogénicas asociadas a técnicas usadas en la agricultura.

**Proyecto 04.** FCFM - FAUP

Investigador responsable PATRICIO GROSS FUENTES

**RESTAURACIÓN Y RECONSTRUCCIÓN DE VIVIENDAS DE ADOBE EN EL VALLE DE COLCHAGUA. UN DESAFÍO TÉCNICO Y PATRIMONIAL.**

**Resumen**

El sismo vivido el 27 de febrero de este año ha evidenciado las innumerables falencias constructivas y de mantenimiento que han experimentado las edificaciones patrimoniales en adobe. Debido a esto, muchas de las edificaciones con esta tipología constructiva colapsaron o se vieron severamente dañadas después del sismo. Consecuentemente, hoy se plantea la interrogante de cómo restaurar y reconstruir nuestro patrimonio.

De acuerdo a los catastros realizados por el Consejo de Monumentos Nacionales (CMN) en las regiones más afectadas por el sismo, la mayor concentración de daño patrimonial a nivel nacional se concentra en construcciones de albañilerías simples, de adobe y ladrillo. En este contexto, el CMN ha informado que de los inmuebles catastrados que presentan más daños, con clasificaciones desde regulares a mayores, se concentran en la VI región, elevándose al 21,95% de los Monumentos Nacionales MN del total en la zona afectada. Asimismo, de los 38 MN evaluados en la VI región, el 71,05% presenta daños que van desde regular hasta destruido. En cuanto a los Monumentos Históricos de la sexta región, aquellos que presentan daños regulares a mayores representan el 74,99% del total patrimonial regional<sup>1</sup>. Lo anterior evidencia la importancia del tema a investigar desde la perspectiva patrimonial nacional y el hecho de escoger la sexta región como zona de estudio.

Algunos expertos y autoridades plantean prescindir del material adobe para efectos de restauración y reconstrucción patrimonial, aduciendo un mal comportamiento de las edificaciones de este tipo ante un sismo. Sin embargo, no se ha realizado un estudio acucioso para concluir esto, perdiendo con ello innumerables beneficios que no han sido evaluados hasta hoy en la restauración y reconstrucción con adobe y olvidando que el adobe puede ser utilizado sin problemas teniendo presente cuáles son sus limitaciones en la adopción de la solución constructiva. Beneficios que apuntan, básicamente, a la sustentabilidad en la construcción y a la permanencia del patrimonio cultural e identidad nacional. Estos elementos evidencian los intereses en los campos disciplinarios de la arquitectura patrimonial y la construcción sustentable. De ahí la importancia de este estudio que pretenden rebatir los criterios para el desuso del adobe como material de recuperación de edificios patrimoniales dañados después del sismo. Las declaraciones de la actual ministra de vivienda evidencian lo antes planteado: *[...Tenemos la obligación, el deber de respetar el patrimonio de esas regiones. Y por eso buscaremos soluciones a cada familia de acuerdo a esa realidad. La opción para casas de adobe que se hayan caído la mitad es repararlas y no cambiar a las personas de su cultura y su origen. Si las personas quieren vivir en casas de adobe, tipo casa chilena, por supuesto que lo impulsaremos...]*<sup>2</sup>, entonces, ¿Qué pasa con aquellas viviendas de patrimonio cultural en las que se haya caído más de la mitad de la edificación?, ¿Basta el deseo de los propietarios por mantener el patrimonio cultural para impulsar estas iniciativas?, quedan muchas interrogantes al respecto. Qué decisión tomar se ve aún más complejo cuando se

---

<sup>1</sup>Consejo de Monumentos Nacionales, Efecto del terremoto en los Monumentos Nacionales, marzo, 2010

<sup>2</sup> [http://www.minvu.cl/opensite\\_det\\_20100313135600.aspx](http://www.minvu.cl/opensite_det_20100313135600.aspx)

carece de normativas a nivel nacional que regulen la restauración y reconstrucción de edificios en adobe y, además, cuando sean profesionales del área los que generan incertidumbre en la población en desconocimiento de las actuales técnicas de construcción en adobe y de estabilización del material. Actualmente, la falta de normativas para la reconstrucción y restauración de viviendas en adobe con conocimiento de las nuevas técnicas constructivas y de estabilización de este material, apuntan a la justificación de la presente.

En consecuencia, el estudio pretende justificar la utilización del adobe en la restauración y reconstrucción de edificios patrimoniales identitarios del Valle de Colchagua. Lo anterior, sustentado en aspectos técnicos y patrimoniales y, analizando y evaluando los beneficios y las limitaciones de su uso. Esto, en consideración al estado del arte en los países que han normado la construcción en adobe o que han estudiado el comportamiento sísmico de estas edificaciones con incorporación de nuevas técnicas. De esta manera, el estudio abordará aspectos de sustentabilidad en la construcción, arquitectura patrimonial y comportamiento sísmico de estructuras en adobe. Estos aspectos guardan directa relación con las consideraciones del informe "adobe" del 2005. En ella participaron, entre otros, universidades chilenas, el MINVU y los colegios de ingenieros y arquitectos. El informe concluye que los aspectos de seguridad estructural son prioritarios, sin embargo, concordaron en que deben considerarse, además, los aspectos de: Habitabilidad, factibilidad económica e imagen patrimonial del sistema constructivo a utilizar. Además, en la necesidad de investigar sobre sistemas constructivos que contemplen la utilización de tierra cruda. Por ende, el aporte de esta investigación apunta a dar respuesta a estos requerimientos y a generar un marco de referencia para la reconstrucción y restauración de edificios patrimoniales construidos en adobe, definiendo los lineamientos necesarios para futuras normativas en esta materia con el propósito de mantener el carácter preexistente en las zonas típicas, conservando así sus valores patrimoniales.

**Proyecto 05.** FAUP - FCFM

Investigador responsable OSVALDO MORENO FLORES

MODELO DE EVALUACION Y GESTION SUSTENTABLE DE AREAS VERDES URBANAS. RECUPERACIÓN AMBIENTAL, SOCIAL Y ECONÓMICA DEL PARQUE ALMAGRO COMO CASO DE ESTUDIO.

**Resumen**

**1. Problema de Investigación.**

El proyecto de investigación plantea el desarrollo de un modelo de análisis, evaluación y gestión de proyectos y obras de áreas verdes urbanas; estableciendo los principales factores que comprometen la sustentabilidad ambiental, social y económica de estos espacios, mejorando su calidad en términos de funcionalidad, diseño y manejo. Respecto al caso de estudio, se estima que el Parque Almagro constituye un ejemplo relevante, dada su estratégica ubicación y su conexión a importantes circuitos de espacios públicos y sitios patrimoniales. Además, constituye un referente de imagen y funcionalidad para la Universidad Central. Por ello, su análisis, evaluación y gestión sustentable reviste de un alto interés tanto para la comunidad universitaria y para la Ilustre Municipalidad de Santiago, especialmente en el escenario actual donde el Parque Almagro presenta diversas problemáticas relacionadas con el uso, la seguridad y la mantención de sus espacios verdes. Cabe señalar que en términos generales, a nivel nacional no existe una información sistematizada que permita dar cuenta de la calidad y desempeño de las obras y proyectos de áreas verdes urbanas, lo cual impide establecer su pertinencia y eficiencia en términos ambientales, sociales y económicos. Ello dificulta la evaluación que deben realizar los organismos ministeriales y municipales, como garantes y fiscalizadores de la oferta de equipamiento adecuado para la ciudadanía.

**2. Objetivos**

- Comprender la importancia de las áreas verdes en la funcionalidad del hábitat urbano.
- Identificar y evaluar las diversas variables comprometidas en la noción de sustentabilidad ambiental, económica, social e institucional de las áreas verdes.
- Analizar criterios generales de diseño sustentable del paisaje urbano, identificando técnicas, métodos y estrategias aplicables a nivel local.
- Elaborar una matriz de Evaluación y Gestión de Áreas Verdes Urbanas, que permita mejorar su desempeño ambiental, social y económico, tomando como caso de estudio el Parque Almagro.

**4. Metodología**

FASE 1: MARCO TEORICO. Análisis de áreas verdes urbanas. Estado del arte a nivel internacional y nacional. Definición de caso de estudio

FASE 2: MATRIZ DE SUSTENTABILIDAD. Análisis, Diagnóstico y Evaluación ambiental, social y económica del Parque Almagro

FASE 3: INTEGRACION DE LA INFORMACION. Elaboración del modelo de evaluación y gestión de áreas verdes. Lineamientos preliminares para la certificación de proyectos.

FASE 4. PROYECCIONES DEL MODELO. Recomendaciones y conclusiones. Los resultados de dichas simulaciones, permitirán el desarrollo de parámetros para el diseño de áreas verdes eficientes y sustentables.

**Ficha de proyectos de investigación FAUP con fondos de Vicerrectoría Académica**

Programa de Fomento al Emprendimiento Investigativo CEAUP

### **5. Resultados esperados**

A partir de la definición y evaluación de un conjunto integrado de variables, se busca formular Estrategias de Gestión Sustentable de Áreas Verdes, como *producto metodológico* e indicativo a ser incorporado en las iniciativas de diseño, mantenimiento y monitoreo de plazas y parques urbanos. Estas estrategias pueden ser aplicadas en el ámbito público a nivel Ministerial y Municipal, o bien en el ámbito privado a través de empresas y organismos consultores. Por otra parte, la investigación planteará las bases para definir los lineamientos iniciales de una *Certificación de Áreas Verdes Sustentables*, como potencial producto ofertado por la Universidad a instituciones y empresas relacionadas; un sello de calidad para jardines, plazas y parques urbanos que asegura objetivamente un mejor desempeño ambiental de los proyectos.

**Proyecto 06** FAUP - FCS

Investigador responsable MARCELO REYES BUSCH

GRANDES ARTEFACTOS URBANOS (GAU): ESTUDIO ACTIVO DEL PAISAJE URBANO Y PROPUESTAS DE DISEÑO URBANO EN LA GENERACIÓN DE NUEVAS INFRAESTRUCTURAS ASOCIADAS A LA RED DE AUTOPISTAS URBANAS.

**Resumen**

Este trabajo aborda en general el problema de la inserción de la red de autopistas en la trama urbana de la ciudad. Se propone demostrar el potencial que tienen estas vías segregadas rápidas para generar mejoras en los territorios y en el conjunto de la ciudad que atraviesan y en la posibilidad de incorporarles diferentes usos para enriquecer el paso de sus usuarios y de integrarlas a la vida de la trama urbana tradicional.

En particular, la investigación abordará los casos del anillo de Circunvalación Vespucio y de la Autopista Central en los sectores históricos de Santiago, poniendo énfasis en los aportes que entregan, en los daños que ocasionan y en develar imaginativamente posibilidades que puedan significar transformaciones positivas a estos territorios caracterizados por la segregación, espacios residuales, marginalidad, falta de conectividad y como soporte a nuevas formas de abordar la urbanización a través del uso de los espacios aéreos y en trinchera y del uso de espacios residuales vacíos o aun vacantes.

Se trata de una apuesta de diseño urbano que busca asimilar las infraestructuras de vialidad a la trama urbana concebidas desde una lógica de planeamiento urbano puramente ingenieril que desconoce la complejidad formal, funcional, histórica y de la memoria de las ciudades y avanzar en la idea de que las autopistas pueden tener funciones urbanas específicas mucho más diversas que las exclusivas del tránsito vehicular rápido.

El trabajo apunta a encontrar desde el diseño urbano fórmulas para reducir significativamente los daños ambientales ocasionados a los barrios por las autopistas que las atraviesan y el de entender a estos artefactos urbanos como una gran oportunidad y no como objetos frente a los cuales hay que defenderse, protegerse y eliminar en la medida de lo posible.

Esta tesis propone demostrar que la superación de tales estropicios es posible a través de soluciones análogas a las propuestas para el Nudo Recoleta en el estudio "*TRAMANDO NUEVAS URDIEMBRES, Hibridación entre autopistas y trama urbana tradicional: ¿una estrategia posible?*", que convierte a estas vías en un factor de cambio positivo para el entorno, para ellas mismas y para la ciudad toda.

En dicho marco, en el trabajo se efectuará una prospección en la red de autopistas de Santiago para detectar en sus nudos y recorridos aquellos lugares que podrían ser objeto de intervenciones de diseño urbano que enriquecieran sus usos y asimilarlas a la trama y vida urbana existentes a la luz de su vocación de lugar específica. De estos se seleccionarán algunos lugares considerados relevantes para desarrollar allí imágenes arquitectónicas que den cuenta del sentido de la intervención.

**Proyecto 07.** FAUP - FCS

Investigador responsable JOSE SOLIS OPAZO

PAISAJES DEL COTIDIANO DOMÉSTICO ASPIRACIONAL. MITOLOGÍA NEOLIBERAL DEL SANTIAGO POSTMETROPOLITANO.

**Resumen**

La presente investigación pretende indagar las lógicas dominantes de reconstrucción del imaginario urbano que afectaría al Santiago postdictatorial, en atención a la dimensión estética del fenómeno. En este sentido, esta investigación tendrá como base una serie de insumos conceptuales relativos a vislumbrar el modo en que la ideología neoliberal, junto con generar la actual dispersión y desmembramiento en la estructuración del Santiago contemporáneo – proceso conocido como “postmetropolitanización”- va produciendo, paralelamente, también efectos de reordenamientos internos que revierten tal dispersión, construyendo nuevas formas de subjetivación y adhesión colectiva.

La constitución de este orden sustraído a la actual dispersión de la metrópolis santiaguina, se desplegaría en el campo de la vida cotidiana por medio de un proceso de totalización estética que alienta una integración imaginaria del colectivo. Precisamente, las causas estructurales que determinan dicho proceso son los efectos que, a nivel del imaginario urbano, ha generado la implementación del modelo neoliberal en el Santiago de la postdictadura. Este nuevo escenario de reordenamiento urbano, tendría su figuración específica en aquello que Valencia y Llanos han denominado como “ciudad aspiracional”. Este perfil de ciudad definido por los autores, se caracteriza por un ordenamiento espacial y estético de carácter continuo, que sería resistente a la dispersión metropolitana. *Si bien esta particular condición urbana alojaría un nuevo “imaginario de comunidad” centrado en el consumo, desplazando los vínculos tradicionales de la noción de ciudadanía, ello sólo ha podido ocurrir en la medida en que se ha instalado un específico “gusto aspiracional” en los habitantes de dicha ciudad y que ha sido, en gran medida, construido por distintos recursos mediáticos que permiten asegurar la adhesión a la cultura neoliberal consumista.*

Esta investigación, por tanto, propone la conformación de un dispositivo de representación e interpretación de esta nueva realidad urbana, a través de la indagación de las principales fuentes de construcción de aquel gusto colectivo que le subyace, y que ha posibilitado su integración y reafirmación interna. Tal dispositivo se compondría de dos frentes de indagación.

El primero tiene que ver con la sistematización de los recursos de “educación estética” que han ido construyendo a las subjetividades habitantes de esta “ciudad aspiracional”. Los recursos de construcción del gusto a analizar son la estética de las revistas masivas de decoración interior, la de los productos para el consumo doméstico de las mega-tiendas para el hogar, y la perteneciente a la dirección de arte de telenovelas de alta audiencia, todos ellos circunscritos al período de la postdictadura y que representan los más importantes mecanismos de internalización de códigos culturales homólogos.

El segundo se compone de un conjunto de dispositivos representacionales a construir, denominados “paisajes domésticos”, destinados a capturar las prácticas concretas que ponen en obra la “educación estética” adquirida por parte de los habitantes de la ciudad pragmática. Justamente, el hogar es el único campo de intervención relativamente autónomo que les quedaba a los sujetos metropolitanos, respecto de las estéticas dominantes del diseño

**Ficha de proyectos de investigación FAUP con fondos de Vicerrectoría Académica**

Programa de Fomento al Emprendimiento Investigativo CEAUP

profesional. Lo que el neoliberalismo haría a través de la instauración de un gusto colectivo dominante en el diseño doméstico, sería la inducción de los sujetos a culminar la continuidad, en el propio interior hogareño, del marco total de la ciudad aspiracional. Mediante estas prácticas de decoración dirigida, se consolida un efecto de “paisaje global” de dicha ciudad - que ahora va desde el espacio público hasta el interior doméstico- ofreciendo a la subjetividad un lugar de reconocimiento identitario, capaz de sostener una comunidad de consumidores estéticamente integrada. La consecuencia final de tal construcción del imaginario urbano, es la consolidación de carácter mítico e ideológico del habitar postmetropolitano neoliberal.

*Dado el perfil de la investigación propuesta, ésta se inscribe en el campo de “Patrimonio natural y cultural”, específicamente en la realidad cultural del Santiago contemporáneo.*