

UCEN / FINARQ / Escuela de Arquitectura y Paisaje

LÍNEA: Desarrollo de la docencia. Formación académica del Arquitecto.

PROGRAMA: Centro de Estudios Arquitectónicos Urbanos y del Paisaje CEAUP

PROYECTO: Aprendizajes Significativos. Investigación en Aula. AARM.

ARCHIVO: URBS SOCIAL

APUNTES SOBRE URBANISMO Y SOCIALIZACIÓN

Alfonso Raposo M. (30-10-2023)

Llamemos a alguna de las conocidas puertas de acceso a la palabra Urbanismo. Recurriré a la puerta que nos ofrece **J. Fernández Tapia**, Investigador en la Universidad de la Sierra Sur. México, quien ha escrito sobre la ciudad pensándola como **polis, civitas y Urbs**. Con ello busca perfilar sus características principales y llamar la atención sobre el creciente olvido del análisis interrelacionado del **espacio público, la ciudadanía y la ciudad**, así como *“enfaticar el grave problema que significa la centralidad de la urbs en la ciudad moderna”* y la necesidad de recuperar *“los estudios desde el análisis urbanístico, político y social de la ciudad para caracterizar mejor la problemática de ésta”*

Al respecto señala que:

*“A partir de la reflexión teórica y los estudios existentes se encuentra que **civitas y polis** están en crisis, reducidas y en peligro de desaparición para dar lugar a una **urbs** utilitaria y con cada vez menos valor simbólico. El resultado de ello es pobreza, mayores desigualdades y fragmentación social; miedo, inseguridad, aislamiento, debilitamiento de la **civitas** y de la **Polis** como proceso de des-ciudadanización, despolitización y deshumanización frente a la urbanización hegemónica de las inmobiliarias y el mercado.*

Teniendo presente lo expresado por **J. Fernández Tapia**, considero útil entrar a un territorio en que podríamos conciliar la **urbs utilitaria** con visiones que buscan desarrollar aperturas generadas desde las políticas, planes, programas y proyectos del sector público que buscan abrir espacio a la civitas y su ciudadanía mediante inversiones que fortalezcan áreas sociales relevantes. Una de ellas son las obras públicas incidentes en la “movilidad” colectiva. Al respecto tomaré como ejemplo el proyecto del “Teleférico Bicentenario”¹ del Área Metropolitana de Santiago, que vincula la Comuna de Vitacura (*alguna vez identificada como (lugar residencial de la “Extrema Riqueza”*), con la Comuna de Huechuraba, que a la inversa era y sigue siendo identificada como (*lugar residencial de la Extrema Pobreza*).

¹ Véase el diario EL MERCURIO DEL DOMINGO 22 DE OCTUBRE DE 2023, Cuerpo C. Página 15.

El teleférico tendrá solo 3 estaciones: Estación 1 en Vitacura, Estación 2 en el Cerro San Cristóbal y Estación 3. En la Ciudad Empresarial y operará como un “metro cable” con una tarjeta BIP

El mencionado proyecto representa desde luego un mejoramiento de la accesibilidad al Parque Metropolitano (*y sus ofertas culturales*) así como una facilitación del acceso laboral a la Ciudad Empresarial. Hay en este proyecto un cuerpo de consecuencias que no solo incide en la movilidad, sino que tiene consecuencias en términos de interacción socio cultural. Dicho en otras palabras, se trata de un caso de “Urbanismo social”.

La palabra Urbanismo tiene una historia. En términos escuetos habría que señalar que el desarrollo de la denominada “Revolución Industrial” en las sociedades noroccidentales, generó impactos sanitarios de tal magnitud en las ciudades, que fue necesario desarrollar bastas acciones de salubridad y de reordenamiento locacional de las actividades, originando acciones que, en el caso del Reino Unido “Gran Bretaña” se denominó “Town and Country Planning” y en el caso de Francia fue denominada “Urbanisme”, palabra que en español fue castellanizada a: “Urbanismo” y derivada luego a la expresión “Planificación Urbano Regional” para arribar a la noción final de “Ordenamiento Territorial”, la que, a su vez se expande cobijando bajo su manto a diversas disciplinas, principalmente la Geografía y sus múltiples derivaciones, en especial lo que lo franceses llamaron “*geografie volontaire*”

Como puede apreciarse, el Urbanismo no opera como una disciplina sino como una cancha de juego transdisciplinaria en que la presencia de las Ciencias Sociales es indispensable. Es por ello que el mundo académico ha constituido institucionalmente atributos facultativos en que la disciplina Arquitectura se mantiene en alianza con el Urbanismo. Tal es el caso de la FAU de la Universidad de Chile y en ello coincide con el actual Ministerio de Vivienda y Urbanismo (Minvu). Este, establece tener como misión:

“... contribuir a la construcción de ciudades socialmente integradas, conectadas y más felices; recuperar entornos para transformarlos en espacios amables e inclusivos; y propiciar el acceso a viviendas adecuadas. El Minvu une el territorio, las ciudades y los barrios, mejorando la calidad de vida de todas las personas que habitan en Chile. El Minvu une a la ciudad.”

<https://www.chileatiende.gob.cl/instituciones/AP000>

Desde una perspectiva antológica, otros textos que complementan lo ya citado, son dos, uno es el enunciado en la Cuenta Pública a la Nación de 2022. Transcribo a continuación tan solo la INTRODUCCIÓN. El otro los merece un trascripto “in extenso” pero aquí solo presentare fragmentos. Dejo aquí el link para quienes se interesen por el total:

<https://journal.eahn.org/article/id/7512/>

TRANSCRIPTO 1.

“Como Minvu, entendemos que tanto las viviendas como las ciudades forman parte de nuestra cotidianidad y de la forma en que nos relacionamos entre nosotros. Queremos participar de un modelo de ciudad en la que se priorizan los cuidados, es decir, la reproducción de la vida, poniendo en el centro a las personas. Asumimos la definición de este Gobierno como un Gobierno Ecologista y en trabajar en una transición socio-ecológica justa, con una responsabilidad respecto a los efectos que producimos sobre el entorno natural. Los desafíos que nos esperan son enormes: nuestra sociedad cambia y también la forma en que queremos vivir nuestros barrios. Queremos que la calle vuelva a ser un espacio de juego, un espacio de socialización, el lugar donde construimos cultura, solidaridad y profundizamos la democracia. Es una tarea de todos y todas. Pero los cambios no son rápidos ni fáciles y, aun así, nos comprometemos con ellos, porque entendemos que este es el Gobierno que puede generar las transformaciones. Aceptamos el legado histórico por la justicia social y ambiental, y desde esta perspectiva, queremos comenzar una nueva política de vivienda y urbanismo. Una política que nos acerque a la comprensión y a la acción desde el derecho a la vivienda y el derecho a la ciudad. Los logros alcanzados durante el período 2021 son importantes y permiten una base para los desafíos y el cambio de dirección de la política urbano-habitacional del ministerio, que se explicarán posteriormente para este período de gobierno.”

A continuación, se presentará otro transcripción un poco más extenso, que describe un caso más avanzado de lo que se ha dado en llamar “Urbanismo Social” Se trata de la ciudad colombiana de Medellín.

Alfonso Raposo M. (31-10-2023)

Transcripto 2.

<https://www.ucl.ac.uk/bartlett/development/sites/bartlett/files/brand-2010.pdf>

El “Urbanismo Social” de Medellín, ¡Colombia “Medellín imparable ... la transformación sigue!”, rezan las vallas oficiales. Y sin duda se trata de un proceso de cambio impresionante, reconocido internacionalmente. Hasta hace poco una urbe temible, la más violenta del mundo en los años 90s, Medellín en el nuevo milenio ha podido atraer eventos como la 38ª. Asamblea de la Organización de Estados Americanos y los IX Juegos Suramericanos. Inversionistas, artistas y gente de la farándula, funcionarios de agencias internacionales, dignatarios, presidentes y hasta

el rey de España han deambulado por los otrora vetados barrios de la ciudad, y en los últimos años decenas de delegaciones técnicas han venido de otras ciudades para conocer su experiencia reciente.

El llamado “urbanismo social” forma parte del “Modelo Medellín”, propuesta formalizada para la Asamblea de la OEA y respaldada por esa organización mediante la creación de un observatorio para sistematizar y divulgar la experiencia de esta ciudad. El modelo consiste en el recetario bastante convencional pero diligentemente ejecutado de buen gobierno (planeación, orden fiscal, transparencia, participación y comunicación), con énfasis en educación, inclusión, cultura, convivencia, emprendimiento y urbanismo social.

El urbanismo social es el componente más impactante. Consiste, básicamente, en el direccionamiento de grandes inversiones en proyectos urbanísticos puntuales hacia los sectores populares de la ciudad. Argumentando que la ciudad tiene una deuda histórica con estos sectores olvidados, se ha apostado a cancelarla mediante la construcción de obras infraestructurales y arquitectónicas de alta calidad y fuerte impacto tanto estético como social. Se trata de una gama de proyectos que van desde los ‘Metrocables’ o sistemas de transporte aéreo conectados al Metro, hasta equipamientos educativos y culturales, y mejoras habitacionales y del espacio público. En efecto, esta formalización como “urbanismo social” es un conjunto de ideas y experiencias, unas propias y otras prestadas, acumuladas sobre los últimos quince años. La joya de la corona son los llamados Metrocables o sistemas de transporte público mediante cables aéreos conectados al sistema metro de la ciudad. La idea tomó forma en la ciudad a medianos de los años 90s, y la primera línea entró en funcionamiento en 2004, la segunda en 2008 y otras están proyectadas en el corto plazo.

Lo novedoso es la utilización de una tecnología asociada más con pistas de esquí y sitios turísticos, como medio de transporte público en sectores pobres de la ciudad, especialmente con topografías escarpadas. Medellín fue la primera ciudad en dar este salto imaginativo. La idea ha sido replicada en Caracas (2009), hay sistemas en construcción en Río de Janeiro y otras ciudades colombianas, y seguramente seguirán muchos más en otros países del mundo. Como todos los proyectos del “urbanismo social”, los Metrocables fueron gestionados con una comunicación eficaz y participación estrecha de las comunidades locales. En sí mismos no tienen una gran capacidad (unos 25.000 a 30.000 pasajeros /día), pero mejoran notablemente las condiciones de movilidad de las zonas inmediatas, sin costo adicional para los usuarios (los Metrocables se integran al costo de un tiquete del Metro). Han tenido un gran efecto de integración urbana.

Zonas marginales recibieron una infraestructura moderna para conectarse y sentirse parte del resto de la ciudad (dura apenas 20 minutos el trayecto desde la periferia a

10 kilómetros de distancia y 350 metros de altura, hasta el centro de la ciudad), al tiempo que se abrieron zonas desconocidas y 'peligrosas' al turismo local, nacional e internacional. Los Metrocables también actúan como generadores de transformaciones locales más extensas.

En el caso del primer Metrocable (Línea K), se destaca el proyecto de vivienda Juan Bobo, premiado entre las 'mejores prácticas' en el concurso de Dubai 2008. En unos terrenos sumamente difíciles por lo pendientes e inestables, distribuidos a lo largo de un pequeño riachuelo, se logró mejorar el acceso, ordenar el espacio público, reubicar y mejorar las viviendas, y mitigar los riesgos ambientales. Todo se hizo mediante un proceso participativo íntimo con los habitantes, en el cual no hubo ningún desalojo, ninguna adquisición de tierras que no fuera por acuerdo voluntario, y ningún costo significativo para los habitantes involucrados, pues los subsidios nacionales y locales, y los aportes de otras entidades, se focalizaron en este proyecto. El mismo forma parte de un Plan Urbano Integral o PUI, planes que han sido formulados para varias zonas neurálgicas de la ciudad con el fin de estructurar los desordenados y poco funcionales sectores populares.

Los parques-biblioteca, ampliación de una experiencia llevada a cabo en Bogotá unos años antes, pretenden afianzar la presencia de Estado en los sectores populares. En ellos se ofrecen todo tipo de servicios a la comunidad: informática, cursos de capacitación, actividades culturales, espacios recreativos y deportivos, programas sociales, ayuda para la creación de micro-empresas, etc. Sin embargo, igual que unos seis nuevos colegios de alta calidad construidos en los barrios populares, la presencia del Estado es en primer lugar arquitectónica: se instalan en los monótonos barrios de ladrillo unos edificios que, por su escala, forma, materiales y color, contrastan fuertemente con el entorno, y anuncian claramente que aquí está la administración local proporcionándoles equipamientos envidiables hasta en los sectores pudientes de la ciudad.

Los diseños arquitectónicos fueron seleccionados por concurso internacional, pero en gran parte corresponden a arquitectos colombianos, y en el caso del Centro Cultural de Moravia, la última obra del más exquisito arquitecto nacional de los últimos tiempos, Rogelio Salmoná. Más allá de su impacto urbanístico, estas obras han suscitado un bienvenido y hasta acalorado debate sobre la calidad de la arquitectura de la ciudad (Ciudad, 2009). En cuanto a la ejecución de los proyectos dentro del "Modelo Medellín", hay que destacar tres aspectos.

Primero, se instaló una extraordinaria capacidad de gestión, centrada en la Empresa de Desarrollo Urbano -EDU. Creada en 2002, esta entidad reunió técnicos experimentados, jóvenes profesionales y académicos nuevos a la administración pública, una combinación afortunada que permitió poner en práctica nuevas ideas en tiempos muy cortos (en el caso de los parques-biblioteca, por ejemplo, unos 12-15

meses). También fue importante la aparición de unas administraciones municipales políticamente independientes de las viejas prácticas clientelistas, especialmente la alcaldía de Sergio Fajardo 2004-2007 (joven y carismático doctor en matemáticas y ahora candidato presidencial) y de Alonso Salazar, el alcalde actual y ex Secretario de Gobierno del anterior. **El segundo** aspecto tiene que ver con la financiación.

Aunque los proyectos no tienen costos demasiado elevados (un Metrocable vale unos US\$25 millones, un parquebiblioteca unos US\$ 6 millones), todos los proyectos han sido financiados por la ciudad sin tener que recurrir a préstamos o contar con mayores donaciones externas. El Metro – entidad pública propiedad del municipio y del departamento - financia hasta la mitad de los Metrocables, la otra parte el municipio de Medellín. Para los demás proyectos ha sido muy importante la organización Empresas Públicas de Medellín, entidad prestadora de servicios de energía, agua, acueducto y telecomunicaciones, y también empresa importante en la generación de energía eléctrica a nivel nacional.

Esta empresa aporta dineros importantes a la ciudad, y mediante una fundación contribuye significativamente a los proyectos del “urbanismo social”: una clara lección de las bondades de la no privatización de empresas públicas estratégicas. Finalmente, cabe resaltar la articulación funcional y la coherencia espacial de los proyectos, en la medida en que intentan superar la intervención puntual, concretar sinergias y construir la base de proyectos auténticamente urbanos en su alcance. Detrás de estas loables y bien logradas iniciativas hay un propósito más de fondo, más problemático: la reconstitución del tejido social desbaratado por la violencia.

Todo urbanismo serio tiene un contenido social explícito, pero el “urbanismo social” de Medellín va más allá que lo normal. La administración municipal habla no sólo de “hacer la mejor arquitectura, la que suscita el orgullo y la autoestima de la comunidad, una arquitectura que genere sentido de pertinencia”, sino también de ‘proyectos palanca’ que “lideran una transformación social profunda”. Se espera construir, literalmente, un nuevo “contrato social” mediante la dotación de espacios de ciudadanía, escenarios de democracia y convivencia (Alcaldía de Medellín, 2008).

Muchos fenómenos económicos y urbanos van en su contra: una ciudad cada vez más desigual y segregada, altos niveles de pobreza, una creciente crisis de vivienda social, desempleo estructural, alarmantes niveles de informalidad y degradación del trabajo, oportunidades restringidas para los jóvenes, etc. Elaborado en un período de crecimiento económico, el “urbanismo social” ahora enfrenta los embates de la recesión económica en la cual, según la CEPAL (2009), todas las precarias ganancias de los sectores populares están en riesgo de perderse. Si se suma a este panorama la reaparición de bandas delincuenciales relacionadas con procesos incompletos de reinserción de grupos armados, el tráfico y consumo de drogas, el control para-

estatal de barrios, etc., entonces los desafíos son grandes. En los últimos meses también se han intensificado las operaciones policivas y militares en la ciudad.

En una visita a Medellín hace un par de años, el urbanista catalán Oriol Bohigas expresó su admiración por una política urbana que le pareció “fantástica, de una eficacia extraordinaria”, para luego añadir que “hay que decir las cosas buenas y también las malas. Estamos hablando de una ciudad que en realidad es una catástrofe, con un alto porcentaje de la gente viviendo en tugurios [...] estamos hablando de una ciudad que tiene gravísimos problemas” (El Colombiano, 2007). Dada la magnitud de los problemas materiales que el urbanismo social pretende enfrentar, la eficacia a la cual se refiere Bohigas no puede ser sino simbólica: la de crear sensaciones de inclusión social y de disfrute ‘igual’ de la ciudad, del ejercicio de la ciudadanía si no plena, por lo menos decente. No hay que desestimar la importancia de lo simbólico y la potencia de la arquitectura bien realizada y utilizada, pero eso solo no hace milagros. En Medellín tampoco se ha descuidado la agenda urbanística de la competitividad, y se han adecuado los espacios para la empresa privada con el mismo esmero que en los sectores populares. Pero los contrastes sociales de fondo persisten y se agudizan. El lema de la actual administración del alcalde Alonso Salazar es “Medellín solidaria y competitiva”.

A primera vista contradictoria, se alude, se supone, a una solidaridad interna y una competitividad externa. El “urbanismo social” de Medellín es, en el fondo, el malabarismo con estas dos lógicas poco compatibles, y que se está intentando mantener a flote con imaginación y compromiso.

Referencias:

Alcaldía de Medellín (2008) Medellín: la transformación de una ciudad, Medellín.
Alcaldía de Medellín/Universia - La transformación de Medellín- urbanismo social, en www.urbanismosocialmedellin.universia.net.co (consultado diciembre 2010).
CEPAL (2009) Panorama Social de América Latina, noviembre, Santiago de Chile.
El colombiano (2007) Oriol Bohigas: defensor de la ciudad, (entrevista), 21 de agosto. Empresa de Desarrollo Urbano – ver www.edu.gov.co Fundación Empresas Públicas de Medellín – ver: www.fundacionepm.org.co Metro de Medellín – ver www.metrodemedellin.org.co Revista Ciudad (2009), No. 16, varios artículos, Medellín. Ver también: www.urbanismosocialmedellin.universia.net.c

Transcripto 3

<https://journal.eahn.org/article/id/7512/>

Abstracto

Este artículo explora la historia arquitectónica e intelectual de la *géographie volontaire*, una serie de experimentos para insertar la volición del diseño en el estudio del territorio. Desde la década de 1940 hasta la década de 1970, un importante grupo de geógrafos, ingenieros, administradores estatales, urbanistas y arquitectos en Francia utilizaron el novedoso término *géographie volontaire*, o "geografía volitiva", para expresar sus ambiciones de una organización integral del espacio, desde la modernización de la vivienda y la industria hasta la configuración del territorio nacional en general. Por lo tanto, no se trataba tanto de una subdisciplina de la geografía como de una lógica particular de intervención, originada en la planificación nacional en tiempos de guerra y llevada por las ambiciones de la reconstrucción y el desarrollo de la posguerra. Centrándose en la relación entre el conocimiento y el diseño, el artículo revela cómo la *géographie volontaire* circuló en las instituciones de gobierno y en los pasillos de la academia y cómo dio forma a los proyectos de arquitectura y planificación dirigidos por el Estado. En correspondencia con las revisiones de posguerra del modernismo internacional, la *géographie volontaire* extendió las escalas convencionales de la arquitectura y el urbanismo a lo territorial. Sin embargo, más que un simple cambio de escala, implicaba tanto una economía política particular como una organización particular del conocimiento. Moldeado por la intersección del conocimiento arquitectónico y geográfico, el territorio se convirtió en una lógica central para la gestión estatal del capitalismo de posguerra.

Palabras clave

géographie volontaire, territorio el modernismo de posguerra, geografía planificación regional Francia

Cómo citar

Cúperes, K., 2016. *Géographie Volontaire* y la lógica territorial de la arquitectura. *Historias de la Arquitectura*, 4(1), p.3.

DOI: <http://doi.org/10.5334/ah.209>