

TERRITORIALIDAD, REDES Y DEBATE

M. Isabel Pavez R.

Pensamiento actual sobre un tipo de territorialidad marginada hasta ahora, a partir de la cual se enriquecería el concepto y la práctica del Urbanismo.

This paper presents a line of thought about a type of territoriality which has been neglected up to now, and that could enrich the concept and practice of urbanism.

1. Pensar la ciudad hoy.

La ciudad, ese oscuro objeto del deseo.

Parece oportuno preguntarse si la orientación del Urbanismo hacia la protección del medio ambiente o del patrimonio, hacia la participación ciudadana en las decisiones sobre su hábitat, o hacia la arquitectura y la monumentalidad, va dando origen a un cuerpo doctrinario coherente frente a los desafíos de las metrópolis de fines del siglo XX. Diversos diagnósticos indican que el Urbanismo, tanto en países desarrollados como en desarrollo, no está creando las herramientas que le permitan pensar la ciudad tal como ella es realmente hoy (1). Aun cuando las nuevas tecnologías del transporte y la comunicación han ido afectando la relación del hombre con el tiempo, el espacio y el prójimo, persiste para muchos la sola imagen de la ciudad tradicional y discreta - "pedestrian city" -, cuyo horizonte era el de la sociedad sedentaria (2). Allí cada uno se identificaba con su ambiente urbano y con su barrio, en los que se encontraba bien, aunque con un nivel de movilidad próximo a cero. Choay observa dicha persistencia ligada a la ilusión de la eternidad de la arquitectura (3). Para Bassand, el análisis de la realidad urbana actual según un concepto de ciudad propio del siglo XIX, conduce a políticas de revitalización -de los centros, por ejemplo- cuando éstos ya sólo existen "como mitos, trazos, o sedimentos". Y es arriesgado adoptar opciones de futuro "en función de organismos difuntos" (4). Mientras algunos piensan que la única salida posible del Urbanismo del siglo XXI es que sea rigurosamente arquitectónico (5), Chalas denuncia la existencia de una especie de "complejo de Noé": el arca de muchos arquitectos-urbanistas sólo está salvando la "forma urbana", la que sería el molde de una nueva sociedad (6). ¿Encontramos aquí la conjetura de Hopenhayn, en el sentido de que el goce por la vida hoy, frente a un escenario discontinuo, incierto, fragmentado y cambiante, se encuentra para muchos en el gusto por las formas? (7).

Desde las experiencias del modernismo hasta ahora, tampoco la arquitectura ha asumido el fenómeno metropolitano. I. de Solá-Morales, quien también estima que las enormes concentraciones urbanas ya no deben ser pensadas como ciudades en el sentido convencional del término, sugiere titular una historia de la ciudad moderna hecha desde la Arquitectura: "La ciudad como oscuro objeto del deseo". Para la economía, la ciudad existe como mercado; para la semiótica, como sistema de información; para la política, como *civitas*, donde se canalizan los valo-

res colectivos de la convivencia. Hay también una ciudad como Arquitectura. La cultura moderna, tan fragmentada y especializada hizo que cada uno de estos paradigmas fuera autónomo y absoluto (8). En el Tercer Mundo, la arquitectura de la ciudad moderna dio lugar a experiencias totales: Chandigarh, de Le Corbusier; Brasilia, de Costa y Niemeyer. La naturaleza de la ciudad-metrópoli impone un desafío que la Arquitectura también debe encarar. Solá-Morales estima que la globalidad de los procesos que vivimos no permite ya evadirse "con la coartada de las culturas regionales, ni con las nostalgias historicistas" (9). Choay, por su parte, constata que:

... "la historia de las formas urbanas, tan reveladora para comprender el pasado y tratar los antiguos tejidos urbanos, ha servido de aval al historicismo lúdico de técnicos aficionados y ha legitimado la defensa de modelos caducos (Leon y Robert Krier o Charles Moore)" (10).

En tanto, McLeod condena las tendencias historicista y posestructuralista por haber abjurado de todos los campos de lo social y haber supuesto que la forma es una herramienta crítica y ratificatoria independiente de los procesos sociales y económicos, concluyendo que "los costes formales y sociales son demasiado altos cuando la atención se centra de un modo tan exclusivo en la forma", (11).

La manera dominante de pensar la ciudad.

En gran parte del siglo XX, el urbanismo institucional ha operado con el "zoning", definiendo áreas afectadas a un cierto tipo de construcción, actividad, densidad, con mayor o menor detalle y logro de objetivos según sean las bases jurídicas, históricas y culturales del país que se considere. El conjunto de "zonas", también delimitado por un perímetro -límite urbano- constituye el "área urbana", distinguible de otras similares contiguas o de un espacio "rural". Esta es la territorialidad de límites y fronteras naturales o institucionales, de la propiedad individual o colectiva, pública o privada, desde donde se ejercen múltiples poderes, pequeños o grandes (12). El instrumento por excelencia, el modo de concepción y de representación privilegiado por la urbanística codificada por Le Corbusier y la Carta de Atenas, sigue siendo el "plan regulador", que es al mismo tiempo "un procedimiento reglamentario y la manera dominante de pensar la ciudad en términos urbanísticos" (13). Hoy, se critica al Urbanismo su incapacidad para considerar otros territorios que no sean aquellos "homomorfos a las zonas que tradicionalmente ha definido" (14).

Frente a la concepción territorial de la zonificación funcionalista, diversos especialistas contemporáneos están reconsiderando el análisis de la territorialidad reticular, "trasgresora de zonas y límites". Se asume que el desarrollo de las redes en general, y de las telecomunicaciones en especial -cuyo esquema funcional reviste de significaciones nuevas a las viejas redes técnicas-, ha engendrado un nuevo tipo de territorialidad urbana en rápida difusión. No se niega aquí los tipos de territorialidad de áreas legítimas como la comuna, y otras, ni los poderes que se ejercen en ellas; tampoco se reduce la vivienda y su entorno a una territorialidad reticular. En poblaciones pobres, el pequeño centro comercial y lugares que lo rodean constituyen el único territorio para el desa-

rollo de la vida colectiva, aun cuando los habitantes terminan siendo sus verdaderos "cautivos" en razón de la baja movilidad que determina su escasez de recursos, entre otros (15). En el contexto del suburbio norteamericano, donde las características que éste fue adoptando ya no satisfacen las aspiraciones de los habitantes -especialmente de ancianos y niños que no pueden conducir vehículos para acceder a los lejanos equipamientos-, surgen iniciativas que, aunque aún puntuales y no dirigidas a los estratos más modestos, significan una revalorización de estas unidades de vida social, según una reconsideración crítica del urbanismo tradicional (16). Por otra parte, el ejercicio del poder en el territorio del barrio, es ya una realidad en materia de gestión de la ciudad. Una experiencia francesa, "modesta pero audaz", vio la primera elección de representantes al "Consejo del Barrio", con los objetivos de crear una "democracia local" y una "ciudadanía de periferia". Los habitantes del barrio como interlocutores -*partenaires*- de la municipalidad (17).

No obstante, las redes se han ido sumando a los nodos y áreas utilizados por los actores sociales, económicos y políticos, para generar nuevas territorialidades, las que se van combinando sutilmente en sistemas de alta complejidad. Gabriel Dupuy, quien ha presentado la primera aproximación sintética al "urbanismo de redes", advierte:

Las bases sobre las que se fundaba el Urbanismo se encuentran, si no socavadas, al menos sacudidas. Las nuevas tecnologías de comunicación significan, a lo menos, la muerte de un cierto tipo de ciudad: aquella que los urbanistas han pretendido manejar en sus planes" (18).

El "plan regulador" no gobierna los transportes, la electricidad, la iluminación, el gas, el agua, la recogida de basuras, el servicio de saneamiento; tampoco el teléfono, el fax, la televisión, el telemercado, los cajeros automáticos, la teleseguridad, la calefacción urbana. Estos servicios, junto al trabajo, constituyen la vida cotidiana en muchas partes del mundo occidental desde hace tiempo. Frente a la verdadera mutación urbana de ellos y sus redes, apreciada claramente en los países desarrollados, el urbanista no debería ignorar por más tiempo las redes como concepto, ni como objeto, no debería ignorar la calidad de "abonado a puntos nodales del espacio red", de los habitantes de la ciudad (19).

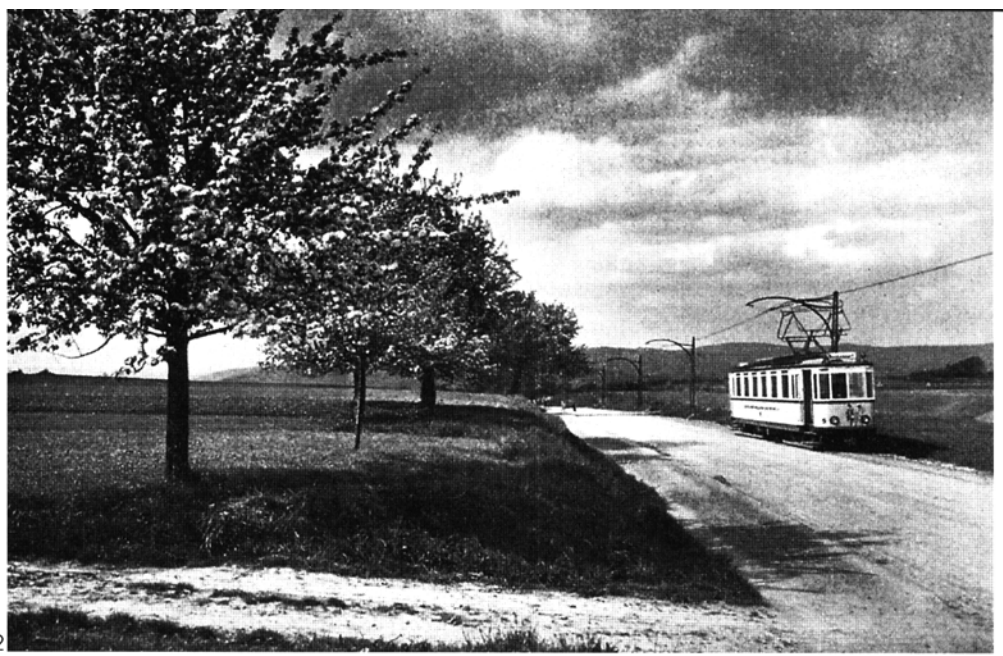
"Desde hace más de un siglo, las redes de circulación, de energía y sobre todo de comunicación, han recompuesto una ciudad donde los nodos cuentan más que las zonas, las conexiones más que las fronteras, el tiempo tanto o más que el espacio. Esta nueva composición urbana orienta las prácticas cotidianas de los ciudadanos y da un sentido social global a la noción de red. ¿Cómo admitir que ella continúe siendo ignorada por la gestión urbana?... (20).

También Choay observa que desde hace más de un siglo, el Urbanismo tiene la pretensión de una aproximación global y científica, crítica y reflexiva de la ciudad (21), y sin embargo, salvo raras excepciones, el pensamiento urbanístico se apropia -ni tampoco articula- de la visión reticular de los territorios que se ha ido desarrollando.

"La dinámica de las redes ha tendido a sustituir a la estática de los lugares edificados, condicionan-



1. Río Nilo. Foto: J.P.B., 1955. Archivo Parrochia Beguin, 1996.
2. Tranvía en Alemania, 1928. Foto: Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft, 1928. Archivo Pavez Vallejos, 1995.



2

do lugares y comportamientos urbanos. Un sistema de referencia físico y mental (...) resuena en un circuito que se cierra sobre las relaciones que mantienen nuestras sociedades con el espacio, el tiempo y las personas. Este sistema operativo, válido y factible en cualquier lugar, en las ciudades y en el campo, en los pueblos y en los suburbios, puede ser llamado "LO URBANO" (22).

Domina hoy la "interactividad" sobre la "actividad"; estamos frente al nacimiento de la "networked city" (23), y al "despliegue de una excentricidad generalizada -periferia sin fin-, signo anunciador de la superación de la forma urbana industrial" (24). El concepto de "ciudad" como parte de un binomio que la opone al campo, perdió ya validez. Las revoluciones mundiales del siglo XIX, están al origen de la conformación del "territorio ecuménico continuo", que es dinámico, combativo y expansionista. El concepto de "metrópoli" vislumbrado, desde principios del siglo XX, como integración urbano-rural de grandes áreas polarizadas sobre uno o varios núcleos, es uno de los primeros anuncios de la nueva concepción territorial que, invirtiendo el proceso de concentración de la vida y actividades en la ciudad, señala el retorno hacia el territorio exterior. Aun cuando esto representa una nueva era de la civilización, pensadores, gobernantes y profesionales siguen operando como si nada ocurriera (25). Parece haber llegado el momento en que los urbanistas se den los medios intelectuales para entender la ciudad tal como ella es a fines del siglo XX, e ir pensando su futuro.

2. El Urbanismo de redes.

Legitimidad del Urbanismo en el campo de las redes.

Desde el nacimiento del pensamiento urbanístico, grandes urbanistas y arquitectos les han otorgado a las redes un lugar principal en su concepción de la ciudad. Idefonso Cerdá, Franck Lloyd Wright, Otto Wagner, entre otros -quienes han sido estudiados por G. Dupuy (26) a partir de la noción contemporánea de red para enriquecer una nueva aproximación a la ciudad actual-, hicieron aproximaciones globales al conjunto de las redes técnicas disponibles en sus épocas (por oposición a otras sectoriales: transporte, etc.), en sus relaciones con el espacio urbano. Cerdá, tiene en su *Teoría General de la Urbanización*, largos pasajes sobre las redes. Wright, en Broadacre, genera una "utopía absolutamente urbana" donde la dispersión es posible porque se solidariza, al mismo tiempo, gracias a las redes. Wright no sugirió volver a las comunidades naturales, que estimaba superadas; cuando ya existía el teléfono, la electricidad, el automóvil, la concentración urbana no tenía sentido para él. Otto Wagner, autor, en 1893, de un proyecto de ordenamiento fundado sobre una topología de red con validez actual, se opone al urbanismo "clásico", no repartiendo *a priori* los elementos de la ciudad sobre el espacio geográfico. Industrias, residencias, oficinas, y otros, se dispondrían sobre las redes, sin referencia a zonificaciones.

Los pensadores del urbanismo de redes no desconocen, rechazan o reducen el urbanismo asociado a los problemas del suelo, de imagen urbana y otros. Ellos refuerzan el Urbanismo, buscando una mayor eficacia al servicio de la comunidad.

"Es con el conjunto de todos los operadores de las diversas redes, cerca de ellos, comprendiendo sus

lógicas, también sus dificultades, y, sobre todo, sus límites, y no contra ellos, o lejos de ellos, que el Urbanismo debe encontrar su nueva definición" (27).

Pero, para ello sería indispensable comprender la nueva significación de las redes en tanto organización de la relación de la sociedad con sus territorios, y, en su base conceptual, la afirmación de una diversidad, de una heterogeneidad fundamental en el tiempo y en el espacio (28). También es necesario admitir la noción de proyecto "transaccional", a partir de una voluntad que busca establecer relaciones, asegurar las funciones, influenciar, controlar, permitir, prohibir, alejar, acercar ("líneas de deseo", en transporte urbano; "matrices de afinidad", para teléfonos, etc.). El espacio es transformado en territorio por la intencionalidad del actor. El Urbanismo se convierte en la única posibilidad colectiva de realización de proyectos individuales de esta naturaleza; será raro que el poder de un solo actor lo logre. El actor colectivo concretiza el proyecto "transaccional" gracias a una especie de delegación colectiva de poderes en un "operador". Pero, mientras el operador público hace prevalecer una lógica de política urbana, el operador privado privilegia la lógica económica, construyendo al máximo la red "transaccional", la que, habida cuenta de sus características de virtualidad, tiene teóricamente a ser una red máxima (29).

Es necesario además, que la organización en redes -en sus diversos niveles de operación- se coordine, se componga con esas territorialidades que el Urbanismo reconoce desde hace mucho tiempo. Dichos niveles de operación implican operadores de primer nivel (redes viales, de transporte colectivo, telefónicas, etc.); operadores de segundo nivel (redes de producción, de consumo, que corresponden a ciertas formas clásicas de intervención en Urbanismo), y operadores de tercer nivel (el hogar urbano, construyendo su propia estructura de red).

El rol del urbanista junto a los operadores es necesario y posible en todos los lugares donde se construyen redes concretas: para favorecer la consideración de redes virtuales, para facilitar las articulaciones con los otros niveles de operadores, para mejorar la consideración global de las redes técnicas cada vez que esto pueda tener ventajas para la colectividad. En fin, la legitimidad es también social porque la realización de las redes -que de hecho organizan la ciudad moderna-, llama una intervención al servicio de la colectividad para regular y controlar a los operadores, pues ellos no están ajenos a la pervisión política, económica o técnica (30).

Organización territorial urbana en red.

Aun cuando las redes tengan, o pudieran tener, una existencia física, la percepción de ellas no es evidente. Existen vías desde milenios, pero la noción de "red vial" emergió recién en el siglo XVIII, de igual forma respecto de las alcantarillas, su concepción como "red de saneamiento" es un concepto de fines del siglo pasado (31). En cuanto a la idea de la "organización territorial urbana en red", se constata que existió en el pasado, aunque absolutamente marginada.

Los especialistas en redes advierten que éstas no deben ser apreciadas como consecuencia de una innovación tecnológica, sino como un principio de ordenamiento, que relaciona posibilidades técnicas

y el servicio de un territorio. Este ordenamiento del territorio se realiza también por el establecimiento de redes que lo sirven, lo irrigan, lo informan y lo organizan. La experiencia muestra, además, que hay una relación entre la evolución del territorio y la evolución de las redes (32). En efecto, los problemas de redes de infraestructura en países en vías de desarrollo, por ejemplo, restringen seriamente la productividad de muchas ciudades, al no atraer la inversión privada y al poner en peligro la salud pública y la seguridad de la población. Se considera que una red de infraestructura adecuada reduce los costos de producción, los cuales mejoran la rentabilidad, los niveles de rendimiento y empleo, particularmente en los negocios de pequeña escala. Cuando ella no funciona, la dinámica puede disminuir e incluso detenerse. Por cierto, la falta de mantención de las redes también tiene su costo. Sin duda, la infraestructura influye en las dimensiones de la pobreza, y se piensa que la prueba de eficiencia en el manejo de las ciudades es el estado de provisión de estas redes. Toda vez que las áreas urbanas tienen adecuados servicios -la infraestructura como una especie de fideicomiso público- se contribuye a la cohesión y desarrollo de la comunidad (33); su renovación es también la de la cultura de un país y de su sistema de valores, aportando tanto como la creación de centros culturales, museos y monumentos (34). A pesar de lo señalado, quienes intervienen en el ordenamiento, la concepción, la gestión de las redes, no son conscientes realmente de los lazos esenciales que se establecen entre redes y territorio (35). Para analizar convenientemente su complejidad, se requiere un nuevo esfuerzo teórico:

"Es necesario superar la visión tecnicista y, en consecuencia, sectorial -relativa a cada red- que muy a menudo especifica totalmente la red en función de los fenómenos físicos que ocurren en ella. También es necesario superar la noción geográfica clásica del territorio que se refiere a su descripción monográfica" (36).

Toda vez que los responsables de las redes se alejan de una visión urbanística contemporánea del problema, su limitada concepción de ellas como simples "máquinas para circular", manifiesta graves consecuencias. Y, a pesar de que existen relaciones evidentes entre las diversas redes -el servicio de alcantarillado es estrechamente dependiente del servicio de agua; el transporte colectivo de las posibilidades energéticas, del estado de la red vial, del desarrollo del transporte individual, etc.- las redes se siguen desarrollando en un marco sectorial (37). Nuestro contexto ve, además, una incontenible privatización de los servicios, lo cual dificultaría aún más la posibilidad de aplicar criterios integradores en las formaciones urbanas. Los urbanistas están llamados hoy a captar toda la significación social, los alcances espaciales y el aspecto territorial estratégico de las redes (38). Su significación social no radica solamente en el suministro técnico de un simple servicio local, también radica en su rol constitutivo de la nueva y compleja territorialidad reticular. Se trata de una multitud de actores que se vuelven solidarios gracias a las redes técnicas, y "societarios" por su pertenencia a sistemas de gestión de las conexiones en la red. Las redes alcanzan, además, el espacio exterior al perímetro urbano tradicional, participando de nuevas implicaciones sociales y de nuevas territorialidades (39).

Aproximación sistémica y funcional de las redes.

La aproximación sistémica -evolutiva y adaptativa- de los territorios -sea que se trate de una ciudad, una región, una nación, o un continente- permite una lectura diferente de los espacios geográfico y socioeconómico. Las redes, cualesquiera que ellas sean, encuentran su lugar en esta aproximación, las características técnicas sólo aparecen después (40).

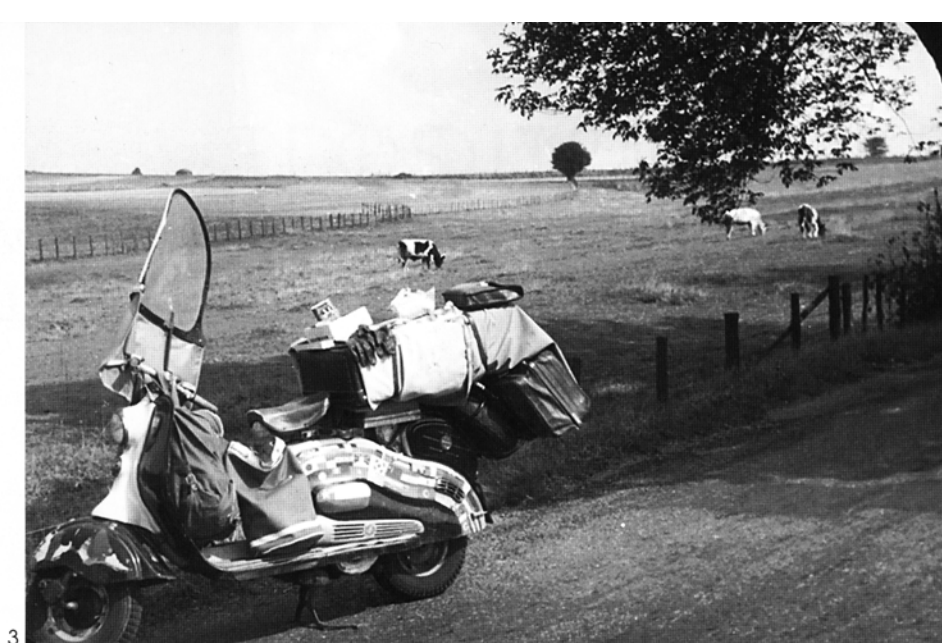
Las redes públicas clásicas representan inversiones colosales, cuyo tiempo de vida y amortización es de varias decenas de años. De allí el interés en analizar adecuadamente los procesos de adaptación sistema territorial/redes; la adaptación como característica mayor de la red. Se trata de transformaciones en largos períodos, que requieren un análisis diacrónico, para el cual los conceptos y métodos corrientes no son pertinentes. La ingeniería trabaja con una aproximación sincrónica, haciendo funcionar convenientemente la red en un momento determinado, sin mayor consideración al hecho que la red deberá mutar, como consecuencia de las transformaciones naturales del sistema territorial. La teoría general de sistemas ha sido concebida para estudiar procesos, trayectorias, evoluciones, el tiempo juega aquí un rol esencial. Dado que una red se sitúa en relación a la realidad de un territorio que es multifacética, y que debe ser representada en toda su riqueza y variedad, se estima que es en la perspectiva de la representación sistémica global que debe situarse el estudio de las redes, aun si en la práctica debamos conformarnos con representaciones parciales (41).

Sin embargo, primero deben superarse algunos problemas. La representación sistémica conforme a la teoría general de sistemas, se acomoda mal a la localización de actividades humanas en el espacio físico. Años de planificación y ordenamiento espacial con la ayuda de planos y cartas han habituado a una la representación casi física de las redes, las que se disponen en un espacio de dos dimensiones, donde las distancias están a escala. En la representación sistémica no hay espacio continuo de dos o tres dimensiones, lo que interesa es la conciliación de los subsistemas, sus lazos, sus aperturas al entorno. La localización de las partes del sistema deberá hacerse en espacios abstractos, de n dimensiones, inhabituales para el urbanista, y que no corresponden a la percepción inmediata de las redes "clásicas". La representación liberada del espacio físico es conveniente, pues en materia de redes las distancias tienen importancia secundaria frente a otras propiedades de los sistemas. Se abre paso a una concepción relacional de las redes, desestimando el postulado que el espacio determina las redes, pero admitiendo que ellas pueden también generar espacio. Se trata de lograr "mecanismos de regulación o de manejo de los sistemas conforme a una política urbana", mucho más que planes de zonificación (42). Así, la visión de un espacio como "sistema territorial" permitiría comprender mejor el lugar esencial y estratégico de las redes, desde el momento que las abstraer de su materialidad para definir las por su función relacional. Ciertas propiedades de las redes -la conexidad, la nodalidad- se vuelven particularmente pertinentes, pues son ellas las que globalmente fundan el carácter sistémico del territorio.

3. Urbanismo y accesibilidad.

El movimiento como esencia de la urbanidad.

En la ciudad de la zonificación, la localización de actividades determina sus "entidades" constitutivas, lógicamente anteriores, si no independientes de las relaciones que se establecen entre ellas, y que un sistema de transporte, entre otros, está encargado posteriormente de asegurar. En esta concepción se desconoce que el movimiento de los hombres no es la consecuencia, sino la esencia de la urbanidad. G. Amar considera el movimiento como el hilo director de una aproximación ecológica de los asentamientos humanos que se interesa en las maneras según las cuales el ciudadano entra en contacto con sus semejantes y con su entorno en sentido amplio: físico y sensible, pero también social, económico y cultural. Esto supone asumir las modalidades efectivas de la *habitación*, la que no se reduce al "apartamento", sino que significa también habitar un vecindario, un barrio, una ciudad, una región, un país, una cultura, una naturaleza. También están en juego aquí las modalidades efectivas de la *sociabilización*, las que no se reducen a una pertenencia comunitaria o labo-



ral, sino que incluyen copresencias y encuentros imprevistos en ese amplio territorio (43). Hoy la inserción social ya no tiene como soporte sólo la proximidad o la densidad demográfica local. Arraigo y pertenencia son nociones que han perdido parte de su sentido, y que deben ser repensadas en función de nuevos parámetros y según una relación inédita con la temporalidad (44).

Al finalizar el siglo XX, el desplazamiento efectivo -sólo posible para la gran masa de población mediante adecuadas redes de transporte público- ya no se asocia a "no-lugares" y "tiempo perdido" para ligar dos lugares ya conocidos -domicilio/trabajo-, sino que es reconocido como un "generador", que participa en la instauración y animación de múltiples actividades y espacios públicos, semipúblicos, y privados: el movimiento es operador y modo de urbanidad a la vez. Y lo que distingue los tipos de movimientos es su grado y modo de "adherencia" al tejido/medio urbano: la marcha a pie en un extremo, muy "próxima" a la ciudad; el viaje en avión en el otro extremo, muy "lejos" de la ciudad. Entre ellos, la bicicleta, el automóvil, el autobús, el tranvía, el Metro -para el cual, en todo el mundo se busca esa mayor "adherencia" creando puntas intermedias entre las extremas domicilio/trabajo, asociadas a otras actividades, espacios y horarios-, y el ferrocarril. Todos los tipos de movimiento en materia de transporte en este caso, ofreciendo una *continuum* que va desde las más altas a las más bajas "adherencias", y a los que corresponden formas específicas de accesibilidad, cualidad urbana por excelencia. La "ciudad accesible" no sólo como un ideal hoy, sino como la idea misma de ciudad (45).

"El desafío del devenir urbano del movimiento, está a la vez en la diversificación de los tipos de movimientos y en la articulación de los modos de transporte que los producen; porque es este doble dinamismo el que permite integrar el transporte a la ciudad, poniéndola en movimiento. Es una "dinámica de redes", que atraviesa el conjunto de los sistemas de transporte, en el cual cada uno opera en una

región del espacio de las movilidades. Esta "dinámica de redes", desde el momento que tiene por objetivo la continuidad, no sólo entre los diversos tipos de movimientos, sino entre movimientos y actividades fijas, no es otra cosa que la dinámica de la ciudad" (46).

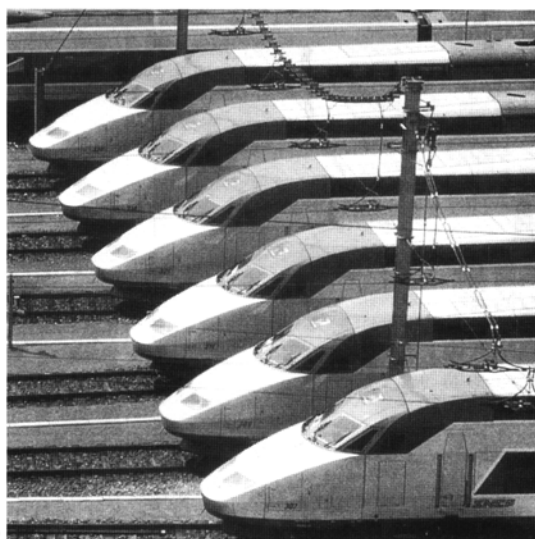
La accesibilidad como un objetivo cívico.

Un conjunto de relaciones *permitidas*, pero también *escogidas* en el tiempo y en el espacio en virtud de redes de todo tipo, que efectivamente ligaran los espacios y actividades públicos y privados, convertirían los asentamientos humanos en espacios de mayor libertad para el desarrollo pleno del individuo y la sociedad. Frente a este ideal, el acceso a las redes de todo tipo como "objetivo cívico", es un concepto relevante, y que debe ser esclarecido dada la ambigüedad con que suelen ser tratadas, por ejemplo, la movilidad cotidiana en el espacio: como un *derecho* (acercamiento del domicilio al trabajo), pero también como una *restricción* (enraizamiento residencial como condición de la sociabilidad urbana). Por otra parte, tal como el desplazamiento va contra la cultura de la sedentarización, la civilidad va contra la exclusividad territorial. Esta última oposición exige a la sociedad civil que sus miembros aprendan a coexistir con individuos diferentes, especialmente en espacios públicos. La coexistencia es condición de la accesibilidad (47). El aprendizaje del desplazamiento que posibilita la sociedad civil, implica la difusión y enseñanza de los códigos de multiterritorialidad, y reglas de desenvolvimiento en todos los lugares. Por cierto, esta capacidad está desigualmente distribuida hoy en la población. En nuestro contexto, toda vez que los habitantes menos integrados se inclinan por un desenvolvimiento fuera del marco de la ley, aumenta la delincuencia, frente a lo cual las viviendas van adoptando entonces aspecto de fortaleza, (despliegue del condominio, "feudalización" de la ciudad), y los espacios públicos, se ven despoblados, o eventualmente invadidos por la policía. Pero, se nos recomienda no ser tan apocalípticos al observar es-





5



6

tos problemas, aunque también, no creer demasiado en la utopía de la integración: nunca antes hubo mayor concurrencia de opciones de integración -revolución de las comunicaciones, ampliación de los mercados, interconexión global, intercambio cultural-, y tan alto grado de desintegración (48). En una América Latina donde, en volumen absoluto, hay ahora más pobres que hace una década y la distribución del ingreso es menos equitativa que a principios de los años ochenta, la vida cotidiana no es igual para todos (49). En cuanto a los ciudadanos más integrados, éstos circulan diariamente en un amplio territorio, pues sus lugares de empleo, los colegios de sus hijos, y el tipo de comercio que interesa a sus familias están más allá de la "zona", barrio y comuna de residencia. Sobrepassando la motivación de las necesidades en sentido estricto, ellos se imponen objetivos de prestigio, distinción, enmarcamiento social, etc. Y, la residencia es el punto de partida desde el cual los miembros de un hogar definen su propia ciudad en relación a una multitud de destinos que se alcanzan en forma creciente en automóvil (50). Estas categorías sociales tienen mayor experiencia en el uso estratégico de los desplazamientos, desvolviéndose muy bien en contextos variados y disfrutando una diversidad creciente del consumo. La informática y la telecomunicación hacen posible su conexión permanente con el mundo, su acceso ilimitado a la información y a un intercambio a distancia, de todo tipo y con todo tipo de pares.

En tanto, fracciones importantes de la población están aún poco comprometidas con la movilidad cotidiana, sea porque por su edad no pueden conducir -es el caso de los ancianos y los niños antes citado- siendo dependientes de otros para su acercamiento a los equipamientos, aun a los cotidianos cuando se trata de urbanizaciones de baja densidad; sea porque ellas participan mal o no participan en los mercados regionales de empleo, consumen pocos bienes y servicios, y porque su vida cotidiana es cautiva de un área limitada, donde el "vecindario" (más que el "barrio") acoge de alguna forma sus expectativas, permitiéndoles sobrevivir gracias a la solidaridad entre vecinos que simpatizan (51). Frente a esta última realidad, se nos advierte:

"Sociedades tan inequitativas como las nuestras pueden tecnificarse; pero mientras permanezcan con tan altos niveles de exclusión, uno de los campos más fértiles de tecnificación será el manejo cada vez más modernizado de la pobreza para responder tanto al afán de lucro de los dueños de la técnica, como a la racionalidad instrumental de sus operadores" (52).

Entre las múltiples facetas de este tema, cabe preguntarse en qué medida es factible aplicar en nuestros contextos las recomendaciones internacionales para administrar las redes de infraestructura como empresas comerciales (privatización de la infraestructura y los servicios urbanos) dirigidas a la demanda solvente. Si los gobiernos tienen la responsabilidad de defender los intereses de los más pobres, que son la mayoría, ¿debería entonces ser propuesto un verdadero "derecho a las redes para todos", con un "acceso mínimo local" para cada habitante? (53). La expansión tecnológica, y con ella un mayor grado de desarrollo, podrá llegar de alguna forma a la población más pobre, siempre que una

integración social de las sociedades latinoamericanas lo hiciera viable (54).

Y, en cuanto a un urbanismo tecnicista, formulado por ingenieros en general, es difícil que los habitantes puedan participar en este tipo de experiencias. En los hechos, en gran medida están excluidos de ellas. En nuestro contexto, podemos citar la implementación de proyectos de vialidad del sector privado, para su manejo en concesión, sin vinculación conceptual incluso con el recién aprobado Plan Metropolitano de Santiago, y diversos Planes Reguladores Comunales afectados por su trazado. En el caso de estos últimos instrumentos, el reemplazo de los principios que han guiado la acción urbanística por la expresión de la voluntad de los habitantes, se reduce, en la práctica, a una negociación entre poder público y poder de algunos privados sobre los derechos de uso del suelo.

4. Epílogo.

En ausencia de la comprensión del hecho urbano en su nueva realidad, de un pensamiento urbanístico contemporáneo, de una definición teórica del lugar del urbanismo operativo, se encuentra, sin duda, grandes dificultades para definir una adecuada formación profesional, y para lograr el reconocimiento a la disciplina. Ello sucede, cuando la disminución de la participación del Estado está en curso dejando un claro vacío en beneficio de los agentes privados -que operan desde el ámbito sectorial y en la perspectiva de un cortoplacismo exacerbado- y, dentro de un proceso de descentralización que, en nuestro contexto parece estar, por momentos, en contradicción con el ordenamiento territorial, es decir con la voluntad de hacer que el desarrollo del conjunto de las partes del territorio sea coordinado, equitativo y solidario, lo cual sólo puede ser de responsabilidad del Estado.

Se nos señala, como uno de los desafíos impostergables de los urbanistas, sacar el pensamiento urbanístico reticular de su marginalidad, favorecer en el debate urbanístico una discusión sobre la multi-territorialidad primando la noción de red. Además, es necesario presentar, explicar, desarrollar los útiles que permitan la consideración de la "redística" en el Urbanismo (55). También es impostergable asumir la transdisciplinariedad, reflexionando en conjunto para la obtención de síntesis originales. De igual modo, creemos que es el momento oportuno para preguntarnos sobre el desarrollo de la enseñanza universitaria del Urbanismo y su nivel de incidencia en la actualización de los programas de formación desde el pregrado y hasta el posítulo y postgrado, especialmente cuando no parece deseable que la formación responda sólo a los requerimientos profesionales de corto plazo de la "ciudad-mercado". ■

REFERENCIAS

1. DUPUY, Gabriel, *L'Urbanisme des Réseaux: Théories et Méthodes*, Armand Colin Editeur, Paris, 198 pág., ilustradas, 1991, p. 10.
2. TARR, Joël; DUPUY, Gabriel, *Technology and the Rise of the Networked City in Europe and America*, Philadelphia, Temple University Press, 1988, y TARR, J.; ROSE, M.; KONVITZ, J.W., "Technological Networks and the American City: Some Historiographical Notes", en: *Flux*, N°1, printemps, 1990, citados por Dupuy, 1991, op.cit.
3. CHOAY, Françoise, "Le règne de l'urbain et la mort de la ville", en: *La Ville, Art et Architecture en Europe 1870-1993*, Ed. C. Georges Pompidou, 467 pág., Paris, febrero de 1994, pp. 26-35.
4. BASSAND, M., "La Région urbaine et la société programmée", en:

- Polyrama*, N°57, 1983, citado por Dupuy, 1991, op. cit.
5. FIGUEROA, Jonás, "Arquitectos y Urbanistas", en: *El Mercurio*, 29 de mayo de 1994, Santiago de Chile.
 6. CHALAS, Y., "L'Imaginaire aménageur ou le complexe de Noé", en: *Les Annales de la Recherche Urbaine*, N°42, 1989, citado por Dupuy, 1991, op.cit., p.61.
 7. HOPENHAYN, Martín, *Ni apocalípticos ni integrados. Aventuras de la modernidad en América Latina*, Fondo de Cultura Económica, Santiago de Chile, 1994, 281 págs. El autor se pregunta si son propicios para motivar una integración social, nacional, latinoamericana, los móviles del goce que hoy están presentes: la seducción del vértigo, la ligereza de vínculos, la aventura de los intersticios, la pasión individual, la exaltación de las formas y la consecuente pérdida de sustancialidad, pp.27-30.
 8. SOLA-MORALES, Ignasi de, "Territorio construido: la ciudad desde la arquitectura", en: *Arquitectura Viva*, N°35, marzo-abril 1994, pp.31-37.
 9. Ibid.
 10. CHOAY, 1994, op.cit.
 11. MC LEOD, Mary, "La era de Reagan, del posmoderno a la deconstrucción", en: *Arquitectura Viva*, N°8, Oct. 1989, pp.7-19.
 12. DUPUY, 1991, op.cit. p.13. 13. DUPUY, 1991, op.cit. p.65.
 14. LACOUR, Claude, "De l'aménagement du territoire au développement du territoire: essai de théorisation sur une notion vague: le territoire", en: *Région et aménagement du territoire, mélanges offerts au Doyen Lajugie par ses collègues, ses élèves et ses amis*, Bordeaux, Brière, 1985, citado por Dupuy, 1991, op.cit.
 15. DUPUY, 1991, op.cit., pp. 58-59.
 16. DUANY, Andrés, "Nuevas alternativas de Diseño Urbano en U.S.A.", Conferencia en X Bienal de Arquitectura: Hacia el año 2000 ¿Cuál ciudad queremos?, Colegio de Arquitectos de Chile, Centro Cultural Estación Mapocho, Santiago 1-10 de septiembre de 1995.
 17. RUEFF, Judith, "Le Val-Forré vote pour une citoyenneté urbaine", en: *Urbanisme*, Oct. Nov. 1993, N°267-268, pp.76-77. (Barrio de los Peintres et Médicins, ciudad de Mantes-la-Jolie, 1993; sufragio universal para mayores de 16 años, habitantes o trabajadores en el barrio, de toda nacionalidad).
 18. DUPUY, 1991, op.cit., p.10.
 19. DE RADKOWSKI, Georges-Hubert "Le Crépuscule des sédentaires", en: *L'Homme de la Ville*, JANUS, 1967, citado por Dupuy, 1991, op.cit., p.66.
 20. DUPUY, 1991, op.cit., p.66.
 21. CHOAY, Françoise, *L'Urbanisme, utopies et réalités. Une Anthologie*, Éditions du Seuil, 1965.
 22. CHOAY, 1994, op.cit. 23. TARR, J. et al., 1988; y TARR, J. et al., 1990, op.cit.
 24. VIRILIO, Paul, "Cité, Miroir, agonie", en: *Les Annales de la Recherche Urbaine*, N°34, juin-juil., 1987, citado por Dupuy, 1991, op.cit.
 25. PARROCHIA B., Juan (contenidos), PAVEZ, R., M. Isabel (compilación), *Los Quinientos años de Santiago y el Segundo Milenio de la Aldea de Huechuraba*, Cap.: "Santiago en Chile. Evolución y Proyección de la Región", (1981), D. de Urbanismo, F.A.U., U. Chile, Nov. 1995, 74 págs. ilus.
 26. DUPUY, 1991, op.cit.
 27. Ibid., p. 182.
 28. Ibid., p. 108.
 29. Ibid., p. 110.
 30. Ibid., p. 123.
 31. DUPUY, Gabriel, *Systèmes, Réseaux et Territoires: Principes de Réseautique Territoriale*, Presses de L'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 168 pág., Paris, 1985.
 32. DUPUY, 1991, op.cit.
 33. MABOGUNGE, Akin, "La infraestructura: la clave del desarrollo moderno", en: *La Era Urbana*, Ed. Banco Mundial, primavera 1993, p.3.
 34. Cabe destacar que en Chile, en materia de transporte en general y de transporte metropolitano en particular, los arquitectos-urbanistas chilenos tuvieron una participación histórica al dar origen a estudios, oficinas y proyectos, hace casi cuarenta años: Vialidad Urbana, Metro de Santiago, encuestas de origen y destino, modelos de desarrollo urbano y de transporte, planes reguladores de transporte y otros, incluido su financiamiento, dirección, construcción y explotación. Sobre cien arquitectos fueron incorporados a la especialidad por el Arqto. y Urbanista Juan Parrochia desde su pionera acción profesional.
 35. DUPUY, Gabriel, "Systèmes, réseaux et territoires", Primer curso sobre sistemas, redes y territorio, dictado en el Instituto de Urbanismo de París, Nivel D.E.A., Universidad de París XII, año académico 1984-85.
 36. DUPUY, 1985, op.cit.
 37. DUPUY, Gabriel, *Urbanismo y Técnica: Crónica de un matrimonio de conveniencia*, Ed. OIKOS, Asociación para la Promoción de Estudios Territoriales y Ambientales, Buenos Aires, 1984, 299 págs. ilustradas, pp. 18-20. Vid. tb. cap. "Las técnicas de Vialidad y Redes Diversas", p.p.59-60.
 38. DUPUY, 1991, op.cit., pp.40-41. 39. Ibid. p. 43, y p. 57.
 40. DUPUY, 1985, op.cit. 41. Ibid. 42. Ibid.
 43. AMAR, Georges, "Pour une écologie urbaine des transports", en: *Les Annales de la Recherche Urbaine: Mobilité*, N°59-60, Juin-Septembre 1993, Paris, pp. 140-151.
 44. CHOAY, Françoise, 1994, op.cit. 45. AMAR, G., op.cit. 46. Ibid.
 47. HAUMONT, Antoine, "La Mobilité intra-urbaine: rétrospective et prospective", en: *Les Annales de la Recherche Urbaine: Mobilité*, N°59-60, Juin-Septembre 1993, Paris, pp. 108-117.
 48. HOPENHAYN, 1994, op.cit., p. 61. 49. Ibid.
 50. FISHMAN R., "The Post-War American Suburb: a New Form, a New City", en: SCHAFER D. (Ed.), *Two Centuries of American Planning*, Londres, Mansell, 1988, citado por Dupuy, 1991, op.cit. - En los EE.UU., todo lo que requieren los habitantes puede encontrarse junto a las autopistas. Así, los centros de ciudad han casi desaparecido en los hechos de su experiencia cotidiana, el centro está hoy en todas partes. No se trata aquí, advierte G. Dupuy, de una suburbanización -"dependencia distante, pero fuerte, entre periferia y centro"-, sino de otra cosa, "aquello que ya anunciaba el proyecto ("profético más que utópico") Broadacre de Wright".
 51. Véase: SEPULVEDA, R., ARDITI, C., DE LA PUENTE, P., MUÑOZ, P., TORRES, E., *Aplicación del Programa de Mejoramiento de barrios: análisis físico espacial en cuatro Regiones del país*, INVI-F.A.U. de la U. de Chile, FONDECYT PR 1114-1992, agosto de 1993, 152 págs. ilustradas, y SEPULVEDA, R., DE LA PUENTE, P., MUÑOZ, P., TORRES, E., *Progresividad Residencial: un estudio socio-físico del programa de mejoramiento de Barrios*, INVI-F.A.U. de la U. de Chile, FONDECYT PR 1114-1992, septiembre de 1994, 211 págs. ilustradas, y HOPENHAYN, op.cit., pp.23 y 46.
 52. HOPENHAYN, op.cit., pp. 41-42.
 53. En los EE.UU. grupos de reivindicación han exigido y obtenido que la legislación prevea un acceso mínimo local para todos a las redes telefónicas, (Dupuy, 1991, op.cit.p.47). En Alemania se considera un subsidio a las personas desfavorecidas, para su acceso al transporte colectivo (BORCHARD, Klaus, Conferencia: "Vialidad Urbana en Alemania", F.A.U., Universidad de Chile, 31 de marzo de 1995).
 54. HOPENHAYN, op.cit.
 55. DUPUY, 1991, op.cit., p.23.

3. Un alto en el camino. Foto: J.P.B., 1955. Archivo Parrochia Beguin, 1996.
4. Camino Pueblo Hundido a Chañaral, Chile. Foto: R. Montandón, S/f. Archivo U. de Fotografía y Medios Audiovisuales, U. de Chile, 1995.
5. Metro de Santiago de Chile, Línea 2. Archivo Parrochia Beguin, 1996.
6. T.G.V.