

**APUNTES SOBRE DECOLONIZACIÓN,
ARQUITECTURA Y CIUDAD
EN LAS AMÉRICAS**

"PARA CREAR COSAS BUENAS
PRIMERO HAY QUE CREER
EN ELLAS"



UNIVERSIDAD
AUTÓNOMA DE
TAMAULIPAS
— 1950-2020 —

APUNTES SOBRE DECOLONIZACIÓN, ARQUITECTURA Y CIUDAD EN LAS AMÉRICAS

Reina Loredo Cansino
Fernando Luiz Lara
Editores



UAT



Apuntes sobre decolonización, arquitectura y ciudad en las Américas / Reina Loredo Cansino, Fernando Luiz Lara .—Cd. Victoria, Tamaulipas : Universidad Autónoma de Tamaulipas ; Ciudad de México : Colofón, 2020.

485 páginas, 17 x 23 cm.

1. Urbanismo – Aspectos sociales. 2. Arquitectura – América Latina – Siglo XX. 3. Decolonización

LC: HT165.5

DEWEY: 307.12

D.R. © Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad Autónoma de Tamaulipas

Centro Universitario Victoria
Centro de Gestión del Conocimiento. Tercer Piso
Cd. Victoria, Tamaulipas, México. C.P. 87149
consejopublicacionesuat@outlook.com

Universidad Autónoma de Tamaulipas
Matamoros SN, Zona Centro Ciudad Victoria, Tamaulipas C.P. 87000
D. R. © 2020
Consejo de Publicaciones UAT
Tel. (52) 834 3181-800 • extensión: 2948 • www.uat.edu.mx



Fomento Editorial Una edición del Departamento de Fomento Editorial
de la Universidad Autónoma de Tamaulipas

Edificio Administrativo, planta baja
CU Victoria, Tamaulipas, México
Libro aprobado por el Consejo de Publicaciones UAT.
ISBN UAT: 978-607-8750-24-5

Colofón S.A. de C.V.
Franz Hals núm. 130, Alfonso XIII
Delegación Álvaro Obregón C.P. 01460, Ciudad de México
www.colofonlibros.com • colofonedicionesacademicas@gmail.com
ISBN Colofón: 978-607-635-193-2

Asesor Diseño Editorial
Jaqueline González Vélez
Diseño Editorial y Forros
Brenda Jaqueline García Zúñiga y Elsy Carolina Torres Vega

Se prohíbe la reproducción total o parcial de esta obra incluido el diseño tipográfico y de portada, sea cual fuera el medio, electrónico o mecánico, sin el consentimiento del Consejo de Publicaciones UAT.
Impreso en México • *Printed in Mexico* El tiraje consta de 400 ejemplares

Este libro fue dictaminado y aprobado por el Consejo de Publicaciones UAT mediante un especialista en la materia. Asimismo fue recibido por el Comité Interno de Selección de Obras de Colofón Ediciones Académicas para su valoración en la sesión del primer semestre 2020, se sometió al sistema de dictaminación a “doble ciego” por especialistas en la materia, el resultado de ambos dictámenes fue positivo.



CONACYT
Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología

Esta obra fue financiada con fondos CONACYT a través del proyecto de investigación
“Decolonización y arquitectura en las Américas. Primeras aproximaciones” (Referencia 299250)



Ing. José Andrés Suárez Fernández
PRESIDENTE

Dr. Julio Martínez Burnes
VICEPRESIDENTE

Dr. Héctor Manuel Cappello Y García
SECRETARIO TÉCNICO

C.P. Guillermo Mendoza Cavazos
VOCAL

Dra. Rosa Issel Acosta González
VOCAL

Lic. Víctor Hugo Guerra García
VOCAL

Consejo Editorial del Consejo de Publicaciones de la Universidad Autónoma de Tamaulipas
Dra. Lourdes Arizpe Slogher • Universidad Nacional Autónoma de México | Dr. Amalio Blanco • Universidad Autónoma de Madrid. España | Dra. Rosalba Casas Guerrero • Universidad Nacional Autónoma de México | Dr. Francisco Díaz Bretones • Universidad de Granada. España | Dr. Rolando Díaz Lowing • Universidad Nacional Autónoma de México | Dr. Manuel Fernández Ríos • Universidad Autónoma de Madrid. España | Dr. Manuel Fernández Navarro • Universidad Autónoma Metropolitana. México | Dra. Juana Juárez Romero • Universidad Autónoma Metropolitana. México | Dr. Manuel Marín Sánchez • Universidad de Sevilla. España | Dr. Cervando Martínez • University of Texas at San Antonio. E.U.A. | Dr. Darío Páez • Universidad del País Vasco. España | Dra. María Cristina Puga Espinosa • Universidad Nacional Autónoma de México | Dr. Luis Arturo Rivas Tovar • Instituto Politécnico Nacional. México | Dr. Aroldo Rodríguez • University of California at Fresno. E.U.A. | Dr. José Manuel Valenzuela Arce • Colegio de la Frontera Norte. México | Dra. Margarita Velázquez Gutiérrez • Universidad Nacional Autónoma de México | Dr. José Manuel Sabucedo Cameselle • Universidad de Santiago de Compostela. España | Dr. Alessandro Soares da Silva • Universidad de São Paulo. Brasil | Dr. Akexandre Dorna • Universidad de CAEN. Francia | Dr. Ismael Vidales Delgado • Universidad Regiomontana. México | Dr. José Francisco Zúñiga García • Universidad de Granada. España | Dr. Bernardo Jiménez • Universidad de Guadalajara. México | Dr. Juan Enrique Marcano Medina • Universidad de Puerto Rico-Humacao | Dra. Ursula Oswald • Universidad Nacional Autónoma de México | Arq. Carlos Mario Yori • Universidad Nacional de Colombia | Arq. Walter Debenedetti • Universidad de Patrimonio. Colonia. Uruguay | Dr. Andrés Piqueras • Universitat Jaume I. Valencia, España | Dr. Yolanda Troyano Rodríguez • Universidad de Sevilla. España | Dra. María Lucero Guzmán Jiménez • Universidad Nacional Autónoma de México | Dra. Patricia González Aldea • Universidad Carlos III de Madrid. España | Dr. Marcelo Urra • Revista Latinoamericana de Psicología Social | Dr. Rubén Ardila • Universidad Nacional de Colombia | Dr. Jorge Gissi • Pontificia Universidad Católica de Chile | Dr. Julio F. Villegas • Universidad Diego Portales. Chile | Ángel Bonifaz Ezeta • Universidad Nacional Autónoma de México

Agradecimientos

Al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología,
CONACYT, por el financiamiento de esta publicación.

A la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo
de la Universidad Autónoma de Tamaulipas y a la
School of Architecture de la University of Texas at
Austin, que durante los últimos años han apoyado
nuestro trabajo de investigación y potenciado el
intercambio entre nuestras instituciones.

A los investigadores y las investigadoras de todo el
continente con quienes hemos discutido y repensado
mucho de lo aquí planteado. Gracias por crear un
espacio común.

Índice

• 15
Prefacio
Ana María Durán Calisto

• 27
Introducción
*Reina Loredó y
Fernando Luiz Lara*

Narrativas olvidadas, espacios de represión

• 49
Un espacio fantástico
- Historia, teoría y
decolonización -
Primer ensayo
Diana Maldonado

• 81
Cuestiones decoloniales
para la arquitectura
brasileña del siglo XX
Fernando Luiz Lara

• 109
Nuestro Cercano Oriente.
Rasgos islámicos de la
arquitectura y la ciudad
en Latinoamérica
*Fernando Luis
Martínez Nespral*

Modernidad/Colonialidad

141

Otras muestras de modernidad.
Hacia una narrativa regional del
urbanismo y la arquitectura
de ferias-exposiciones en el contexto
andino-caribeño entre 1950 y 1960
José Javier Alayón González

175

Narrativas de la arquitectura
moderna brasileña: Las
Exposiciones del Museo de Arte
Moderno de Nueva York
Barbara Cortizo de Aguiar

203

El Aeropuerto de Quito:
Territorio, Arquitectura y
Geopolítica, 1920-1960
Ernesto Bilbao

243

Instituto de Crédito Territorial:
Vivienda estatal y transformación
urbana en Colombia a mediados
del siglo XX. Dos Casos de estudio
en Bogotá
Victoria Sánchez Holguín

279

Decolonizando la historia
del edificio de viviendas
híbrido en América Latina.
Los casos de Lima, Caracas,
Buenos Aires, Ciudad de México,
Bogotá y São Paulo
Marcio Cotrim y Fernando Luiz Lara

Espacios inhóspitos y de violencia explícita

327

Arquitecturas híbridas
en la región fronteriza
México - EE. UU. El caso del
PRONAF en Matamoros
Germán Pallares

379

La ocupación del territorio y
los paisajes de la explotación.
Los casos de Tampico, México
y Bahía Blanca, Argentina
Reina Loredo Cansino

421

La modernización en la ciudad de
Belém (1940-1970). Aportaciones
para una interpretación decolonial
Celma Chaves

349

El diseño hegemónico y su impacto
en el espacio construido de
Tampico, Tamaulipas a partir
del TLCAN, 1994-2013
*Rebeca Isadora Lozano Castro,
Reina Loredo Cansino y Carlos Eric
Berumen Rodríguez*

447

El afán modernizador y la coexistencia
fallida con la naturaleza. Lógicas de
artificialización del Cerrado brasileño
Miguel Ángel Bartorila

Prefacio

Ana María Durán Calisto

Apuntes sobre decolonización arquitectura y ciudad en las Américas, editado por Reina Loredó Cansino y Fernando Luiz Lara, aborda diversos temas desde una propuesta de decolonialidad: del espacio, el territorio, los cuerpos, la epistemología (incluida la del diseño). Me gustaría dar inicio a la reflexión que ha detonado este libro enfrentando un importante cuestionamiento que me hizo la educadora colombiana, Eliana Ortiz, durante una de las sesiones virtuales sobre cómo será la nueva pedagogía del programa de arquitectura en la Facultad de Arquitectura, Artes y Diseño de la Universidad Católica de Temuco. Marés Sandor, Decana de la facultad, está consciente de que la educación no puede seguir siendo la que era en plena Araucanía, un epicentro Mapuche. La educación formal, pública o privada, es una de las principales y más poderosas herramientas de la colonización cultural, epistemológica, ontológica, lingüística y, fundamental reconocerlo, arquitectónica, paisajística, urbana y territorial. En nombre de la educación eurocéntrica y el “progreso” que asociamos con ella están desapareciendo lenguas, expresiones artísticas, ciencias ancestrales,

arquitecturas vernáculas, otras formas –mucho más “ecológicas”– de estar en el mundo, y otras maneras de relacionarse con lo espiritual. Cuando discutíamos sobre cómo de-colonizar la educación, Eliana nos contó que en uno de los últimos congresos a los cuales había asistido, un académico indígena invitado (penosamente no cuento con su nombre) culminó su intervención aseverando que la decolonialidad se ha convertido en la última manifestación de la colonización.

No sorprende su aseveración. Para quien ha vivido del lado de la resistencia, y pertenece a una sociedad que ha derrotado la colonización durante siglos, la decolonialidad no posee mayor sentido. La resistencia es, por definición, una narrativa alterna. A realidades que nunca fueron colonizadas no podemos sugerirles la decolonización; tan solo podemos aprender de ellas, de sus luchas, de su resistencia, de su visión felizmente endógena (aunque se la describa como exótica, como exógena en su exotismo), de su ser y estar fuera del alcance de las fuerzas centrípetas del eurocentrismo. La decolonialidad sirve como marco de reflexión para quienes hemos sido sistemáticamente colonizados, de manera integral, en cuerpo y mente, reducidos a vivir en las cárceles de la dualidad. Es desde la perspectiva mestiza que este marco de referencia y pensamiento tiene sentido como principio liberador.

Me surge entonces la pregunta, ¿cómo se dio mi propio proceso de decolonización, un proceso que asumo como inacabado? Al fin y al cabo, soy una mujer mestiza que ha resistido siempre el machismo, pero ha sido beneficiada con todos los privilegios de clase. No he leído la teoría de la decolonialidad, ni he asistido a simposios sobre el tema. A mí me increpó directamente la selva y, con más contundencia, el gran río. Es imposible atravesar lo que para occidente es una maraña demencial, y para los amazónicos un gran cultivo o semi-cultivo lleno de vida nombrable y reconocible,

sin decolonizar-se la cabeza. El proceso fue largo. Recuerdo mi primer viaje a Manaos, cuando tenía unos quince años: los medios no mostraban las realidades urbanas de la selva. Manaos, con su enorme Zona de Libre Comercio, me impresionó. Supe entonces que las representaciones de los lugares no siempre se corresponden con ellos y, en el caso amazónico, crean una imagen, una narrativa que satisface una percepción deseada y a priori, creada por la Ilustración, su naturalismo y su buen salvaje, distinta de las realidades culturales y territoriales de la cuenca. La primera vez que dirigí un taller de arquitectura en la selva (2004) tuve que pedir permiso al Ministerio del Ambiente de mi país para ingresar a un parque nacional. Al llegar, después de cruzar el río Napo, todos tuvimos que atravesar una zona de seguridad, como las que nos reciben en los aeropuertos, controlada por una petrolera extranjera. ¿Y esto? Me pregunté. ¿Qué opinarían los estadounidenses si, para ingresar a Yosemite, tuvieran que someterse al control de una petrolera foránea? Necesitábamos permisos especiales para introducir cámaras de fotos o de video. Los encuentros con las complejas y crudamente coloniales realidades de la selva fueron socavando mi espíritu y mi mente coloniales. Conversaciones con mis amigos de diversas nacionalidades originarias, poco a poco, iban erosionando en mí todas las preconcepciones: desarrollo, progreso, educación, modernización... ¿Qué sentirían los amigos de los valles suburbanos (en el sentido de *suburb*) si llegasen los militares con bulldozers a sus barrios para explicarles que tienen que mudarse porque hay petróleo bajo los cimientos de sus casas y ese suelo ha sido concesionado a una petrolera? Eso no ocurre en los barrios beneficiarios de la colonización. En el fondo de la selva, en cambio, el genocidio se ejecuta, silencioso, bajo diversas formas: desplazamientos forzosos, amenazas, asesinatos, empobrecimiento. Si uno quiere

ser testigo vivo del proceso que convierte a un pueblo indígena en un pueblo indigente, basta con visitar las comunas Waorani que viven bajo la agencia de las petroleras en el Yasuní.

El momento definitivo, el cambio de piel, la reconfiguración cerebral, me sobrevino en la expedición de 2008, cuando bajé por la cordillera, el Napo y el Amazonas, siguiendo la ruta trazada por Pizarro y Orellana (una ruta ancestral y bien conocida por los comerciantes de este eje-andino amazónico descrito por Salomon y otros antropólogos) hasta llegar a Macapá y Belém do Pará con un puñado de maravillosos amigos. Al inicio, particularmente en el tramo del Napo peruano, todo me parecía surreal. Navegaba sobre la cubierta de un sueño absurdo, bamboleándome sobre una hamaca sostenida por alientos animales, empapados. En el otro extremo del caudal más grande del mundo, en Belém do Pará, casi me lanzo al río para que el viaje no culminase. Mi interior se había dado la vuelta. El absurdo era el mundo del cual yo venía. La gran ficción eran Quito, Nueva York, Sao Paulo, Madrid, Hong Kong, todas las grandes ciudades que sostenemos como realidades “naturales” gracias a un esfuerzo titánico y un sacrificio invisible a pesar de su magnitud tropical. Las ciudades que amamos son colosos erigidos sobre injusticias insondables; colosos ciegos e hiper-activos que trituran hasta las geografías más remotas. ¿Cómo ser arquitecta y urbanista después del Amazonas, de su realidad contundente (ni absurda, ni surrealista, ni ficticia)?

Nada me atrae más que la condición de anti-panóptico del espacio amazónico. Qué diría Foucault de esta selva monumental donde la visión no domina y los pies son la mejor guía. Un espacio denso en sonidos, olores e intuiciones. El ojo amazónico ha aprendido a penetrar las dimensiones de una selva que se escucha, pero es difícil de “ver” en el sentido en el cual estamos

acostumbrados los de afuera, como perspectiva de corto o largo alcance. A la Amazonía no puede vérsela desde arriba. Las imágenes satelitales o aéreas sirven para medir y monitorear el cambio en el uso del suelo, para estimar la deforestación, para trazar valiosas cartografías biogeográficas; pero poco nos dicen sobre las realidades sociales y humanas. Si el ojo aéreo penetra las nubes, no logra penetrar la selva; y si penetra la selva, con los tentáculos del láser, revela las huellas de grandes constelaciones urbanas o el grado de distribución de especies útiles a escala del bioma. El detalle de la vida de una comuna, desaparece; a menos que se proponga una fundación o un gobierno, como ha ocurrido en el Yasuní ecuatoriano, cepillar con una avioneta la selva para cartografiar los claros de bosque y las chacras de los pueblos no contactados, con el fin de demostrar que su territorio se traslapa o se está transformando conforme lo penetran las petroleras. Ser ese pueblo vivo, es mucho más que una evidencia de presencia sobre el terreno. Poderosa e insuficiente la mirada a vuelo de pájaro sobre la foresta. El dron puede usarse en las zonas amplias y abiertas de los ríos, pero sus sensores se vuelven locos con tanto estímulo entre las ramas. Hay que elevarse sobre el dosel para que puedan decolar. Al anti-panóptico, si se le impone la lógica del ojo controlador, se lo deforesta, para luego quemarlo y convertirlo en mono-cultivo reticular, en plantación mono-funcional, en pastizal punteado de ganado, en mina, en pozo petrolero. La diversidad infinita de una selva dinámica se ve reducida a un transgénico o un producto de exportación; o convertida en un pantano aceitosos o mercurial que filtra sus venenos hacia los ríos. Colonización en su máxima expresión es la economía de un mercado supuestamente libre que se sostiene asestando la libertad y autonomía de miles de pueblos tropicales cuyos cuerpos y pasos no se registran desde el aire en esta supuesta *terra nullius* en nombre de la apropiación que precede al hiper-consumismo y la descartabilidad.

Nuestra principal acción decolonizadora debe ser la inclusión de voces indígenas en todos y cada uno de los aspectos que marcan nuestra disciplina. Las nacionalidades amazónicas vienen plantando policultivos y enriqueciendo la biodiversidad del trópico desde hace siglos. Saben convivir con una realidad que occidente solo ha sabido aniquilar, aunque con ella caiga el mundo. El ejercicio arquitectónico también ha participado en la apropiación de lo informal y lo vernáculo, que se extrae desde su anonimato, desde su condición de materia prima asumida inconscientemente como apropiable, para erigirse bajo autorías del diseño específicas cuya expresión es derivada y no original. A estos actores, a los actores que trabajan y construyen en las bases, desde las bases, debemos abrirles un espacio en el mundo académico que ha sido, difícil, como es, aceptarlo, una de las principales herramientas de la colonización. Esto nos lleva a pensar, también, que nuestras pedagogías deben ser multi-culturales, multi-lingues (pienso en la arquitectura como lenguaje), si no hemos de contribuir al epistemicidio y la anulación de las culturas originarias de este gran territorio que es la mal llamada “América”.

El tema más espinoso para la arquitectura es el de la modernización. Como bien lo anota el arquitecto brasileño Paulo Tavares, en su proyecto *Arqueologias da arquitetura moderna-colonial: presenças, ausências e apagamentos*, la modernización ha sido ni más ni menos que una colonización vestida de nacionalismo heroico. Una de las preguntas que suelo hacer a mis amigos indígenas es, justamente, ¿cómo conciben tú y tu comuna la modernización? Es innegable que la visión colonial del “indígena” (solo en la Amazonía se hablan aproximadamente trescientas lenguas, cómo nombrar a un conjunto tan rico sin reducirlo a una categoría genérica y tremendamente insuficiente) es que representa a un ser estático, atrapado en el tiempo,

una reliquia de la edad de piedra cuya resistencia es reflejo de su rezago cultural. En la visión lineal de progreso único e ineludible del dominio colonial, el “indígena” representa “retraso”, “anti-modernización”, “anti-desarrollo” y “anti-progreso”. Sin embargo, las realidades de las comunas están muy lejos de semejante estereotipo. Varias están utilizando redes sociales, drones, alianzas transnacionales, y otros mecanismos para defender sus territorios. Muchas son modernas desde la perspectiva tecnológica: cuentan con servicios eléctricos, de agua potable e internet. El mundo de los pueblos originarios amazónicos está tan interconectado como cualquier otro universo social –el COVID-19 nos ha dado una demostración dolorosa de esto– a la totalidad del urbanismo planetario que han descrito Lefebvre (2003) y Brenner (2014).

Freddy Simbaña, un amigo Kichwa que se auto-define como *Kitu-Kara*, me cuenta que su comunidad está consciente de que la modernización les exige, como exige a todos los grupos humanos, algún sacrificio. Cuando deciden colectivamente cómo modernizarse, básicamente lo que sopesan es aquello que están dispuestos a dejar ir en nombre de su participación en el mundo moderno contra aquello que desean retener y perpetuar. “La lengua, por ejemplo,” me dijo Freddy, “no es negociable”. Un dilema idéntico lo vive mi familia política, una familia *Punjabi* que se ha dispersado por el mundo. Tenemos parientes en India, Inglaterra, Canadá, California y Australia. Los abuelos en la familia, en su mayoría, utilizan turbante, cargan una *khanda* y se colocan su *bangle* en la muñeca derecha. Sus hijos no necesariamente utilizan turbante ni se dejan crecer la barba ni llevan la *khanda*, pero se mantienen afiliados a sus principios religiosos, mantienen sus tradiciones culinarias y hablan *punjabi*. Ninguna cultura, ni la inglesa, ha estado exenta de los enormes sacrificios que ha demandado la modernización entendida como

industrialización. En América Latina, la cuestión es que la “modernización” se ha visto restringida a la extracción de materias primas y la mecanización del campo. Grandes poblaciones han sido expulsadas del interior, obligadas –a veces parcialmente– a migrar hacia ciudades que no las esperan ni con trabajo ni con servicios públicos. En la segunda mitad del siglo XIX comenzaron a formarse los barrios “informales”, cuya magnitud explota a finales de los 80 y en la década de los 90, a raíz de la neoliberalización de la economía mundial. Enormes poblaciones, billones de seres humanos, han quedado a la vera del “desarrollo”. En su nombre, la fase madura del capitalismo industrial ha concentrado un 44% de la riqueza planetaria en el uno por ciento de la población global... y lo ha hecho a un costo medio ambiental y social que es incalculable.

La América colonial, incluida la que existe al interior de los Estados Unidos, necesita con urgencia otras narrativas. Varios críticos de la cultura nos lo han aseverado: somos las historias que nos contamos. Hay que recordar que la modernización no es propiedad intelectual exclusivamente europea. Sin el conocimiento árabe, persa y judío, difícilmente se hubiera desprendido la primera revolución científica. Y hay quienes argumentan que el Renacimiento no hubiera eclosionado sin el descubrimiento de la “América”, una América que –algunos argumentan– ya sabía que el mundo era curvo y que existía una línea ecuatorial mucho antes de que la visitara la Misión Geodésica Francesa. Hay que escribir una historia que no solo reivindique las capas invisibilizadas del palimpsesto temporal y espacial de la América, sino que, además, explique cómo incidió la ciencia de las naciones originarias en el pensamiento y el accionar europeos. Para comenzar, sin látex, sin *Hevea brasiliensis*, una planta americana, cuya vulcanización, incluso, es originalmente americana, la industrialización hubiese

sido imposible (Hecht, 2013). No hay máquina que funcione sin caucho, y eventualmente, no hay máquina que funcione sin caucho sintetizado. Las contribuciones de las comunidades colonizadas y las mujeres han sido, una y otra vez, adjudicadas a hombres, generalmente occidentales, a quienes les prestamos oídos y les damos crédito, descalificando sus fuentes.

Incluso la historia del movimiento medioambiental es un círculo completo cuyas ideas parten del mundo indígena y regresan a la América a través de Europa, específicamente del pensamiento de Humboldt, quien codifica las epistemologías andino-amazónicas, conforme le fueron transmitidas no solamente por mestizos como el colombiano Caldas o el ecuatoriano Montúfar, sino también directamente por sabios indígenas. El gran mérito de Humboldt fue haber prestado oídos a sus voces para darles su justo lugar en el mundo de las ciencias (Wulf, 2015; Cañizares-Esguerra, 2019; Kueva, 2019).

No es coincidencia que Europa le debe al trópico americano el concepto de la red de la vida; de la concepción relacional holística que vendría a denominarse “ecología.” Con esto no quiero decir que otras culturas no lo hayan poseído. Las culturas ancestrales de la India siempre hilvanaron una red de interdependencias que se acerca vertiginosamente a la visión de la América ancestral. En la Grecia antigua existía la idea del *Web of Life* a la que aluden los medioambientalistas; cuya representación, sin embargo, tiene forma piramidal, con el ser humano en la cúspide. Desde una perspectiva urbana, Tenochtitlán era una ciudad mucho más moderna que Madrid, cuya matriz es medieval. Baste con hacer un análisis comparativo de la planta de Tenochtitlán y la planta de Madrid en el siglo XVI. Las plazas y el orden que Europa experimentó en las ahora llamadas Américas incidieron en la planificación urbana del “viejo

continente”, cuya tradición civilizatoria, como lo está probando la arqueología en Norte Chico, Perú, no rebasa en antigüedad a las civilizaciones andinas (Cardinal-Pett, 2015). Madrid tuvo que abrir paso a un zócalo porque no podía la colonia poseer una plaza de mayor magnitud que la metrópolis. El primer mercado global fue el establecido por el imperio español en el siglo XVI, con la ciudad de México como ombligo, no Madrid, ni Sevilla, ni Granada, puertos en el embudo del comercio europeo; ni en Asia, donde jugó el mismo papel Manila. México era, entonces, probablemente el centro comercial más cosmopolita del planeta. Cuando los españoles invadieron la ciudad, era ya un centro cosmopolita americano. Desde una perspectiva estética, la abstracción que se asocia con lo moderno, en las Américas (y en África), despliega un linaje ancestral que se remonta a la cultura Valdivia.

Ante la narrativa del desarrollo moderno, muchos latinoamericanos permanecemos escépticos. Nos la hemos contado durante décadas: ¿Cuáles han sido los resultados? La sociedad más inequitativa del planeta y una degradación medio ambiental que ha alcanzado su clímax en las hogueras de una Amazonía convertida en infierno dantesco en Brasil y Bolivia. El ojo satelital mostró la coreografía de la muerte con claridad. Para desvelar patrones es fabulosa la pupila celestial. No es fácil quemar una esponja verde, cargada de agua. Se la tala y luego se la quema. Con el tiempo, la tierra se suma a la resistencia de los pueblos amazónicos. El beneficio de la especulación del suelo, de la tala, de la cosecha de soya o la venta de carne se va drenando conforme se agota el suelo. Nada aprende el necio cortoplacista. Avanza implacable. En América Latina, desarrollo a menudo ha significado muerte, contaminación, genocidio... El último reducto de la resistencia, acaso la más poderosa, proviene de una agencia que ya no podemos subestimar en nuestra

arrogancia tecnológica: la Tierra no es un objeto pasivo, dominable, un recurso inane a ser explotado; es un sujeto animado con sus propias necesidades y su propia consciencia (pienso en Maturana). Los hijos de la Tierra, los relacionales, los que sondean las profundidades del tiempo, los que no necesitan decolonizarse porque vienen resistiendo durante décadas o siglos, tienen propuestas claras de desarrollo y defienden su derecho a elegir un modelo económico acorde con su cosmovisión. Han propuesto que vivamos acorde con la economía sensata del *Sumak Kawsay* (Buen Vivir); en estados pluri-nacionales, multi-culturales, multilingües; donde la naturaleza y todos sus organismos tienen los mismos derechos que los seres humanos. Sorprendentemente, al sentido de la libertad occidental no le gusta nada de lo que desafía su hegemonía, su mono-cultivo industrial, su mercado libre, su régimen de propiedad privada (el mundo amerindio suele preferir la propiedad comunal), su conocimiento universal... Ha llegado la hora, y esta vez es impostergable, de que Occidente se mire en los espejos de su historia y la historia de los pueblos a los cuales ha oprimido y despojado. Lo digo, parcialmente decolonizada, a sabiendas de que desciendo de conquistadores portugueses y españoles; lo digo en nombre del sufrimiento de mis antepasados indígenas: caribeños, andinos y mesoamericanos.

Lista de Referencias

- Brenner, N. (2014). *Implosions/explosions. Towards a study of planetary urbanization*. Berlin: Jovis.
- Cañizares Esguerra, J. (2019). Screw Humboldt. *Medium*. Septiembre 23, <https://medium.com/@jorgecanizaresesguerra/screw-humboldt-def1320213f5>
- Cardinal-Pett, C. (2015). *A History of Architecture and Urbanism in the Americas*. New York: Routledge.
- Hecht, S. B. (2013). *The scramble for the Amazon and the "Lost paradise" of Euclides da Cunha*. Chicago: University of Chicago Press.
- Kueva, Fabiano (2019). *Archivo Alexander von Humboldt*. Ciudad de México: Secretaría de Cultura de México, Instituto Nacional de Bellas Artes y Literatura.
- Lefebvre, H. (2003). *The urban revolution*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Maturana, H. R., Poerksen, B., Koeck, W. K., & Koeck, A. R. (2004). *From being to doing: The origins of the biology of cognition*. Heidelberg: Carl Auer Verlag.
- Nugent, S. L. (2017). *The rise and fall of the Amazon rubber industry: an historical anthropology*. London: Routledge
- Salomon, F. (1997). *Los Yumbos, Niguas y Tsatchila o "Colorados" durante la colonia española: etnohistoria del Noroccidente de Pichincha, Ecuador*. Quito: Editorial Abya Yala.
- Wulf, A. (2015). *The invention of nature: Alexander von Humboldt's new world*. New York: Knopf.

Introducción

Reina Loredó Cansino y Fernando Luiz Lara

Este libro reúne una serie de trabajos desarrollados en el interior de diversos grupos de investigación en historia de la arquitectura y el urbanismo pertenecientes a universidades e institutos de todo el continente americano, que tienen como marco teórico la perspectiva decolonial. Objetos y períodos de estudio aquí presentados no son categorías que nos identifiquen como red. La premisa del grupo es que, en un nivel fundamental, carecemos de una historia espacial básica de nuestro continente.

La falta de una narrativa de la historia espacial de las Américas nos condena a una cadena perpetua de desconexión y fragmentación que implica subordinación a los conceptos y discursos europeos. Como plantean Carranza y Lara, en *Modern Architecture in Latin America* (2015), nuestra historia espacial está segregada por países¹ y, por lo tanto, funciona como si fuéramos un archipiélago de culturas conectadas umbilicalmente a las centralidades europeas.

¹ País es en sí mismo un concepto colonial que se pondrá en constante duda en este libro.

Parece urgente para nuestro grupo la decolonización de las historias de los espacios construidos, los espacios naturales, así como, sus relaciones (lo que se conoce como historia ambiental).

Según lo propuesto por el investigador brasileño Alexandre de Freitas Barbosa (2017), la civilización occidental es para nosotros fundamental, pero insuficiente. Nuestra red de investigación tiene como objetivo abordar esas insuficiencias, haciendo hincapié en las piezas en contra del discurso hegemónico y *OTANcéntrico* de la segunda mitad del siglo XX que todavía constituye la base de nuestro conocimiento.

Las razones de tal conocimiento incompleto son muchas y, sin embargo, la historia de los espacios americanos es una de las instancias más dramáticas del eurocentrismo flagrante. Tan poderoso fue el discurso occidental sobre los espacios de las Américas y tan naturalizadas fueron esas ideas entre nosotros que incluso Octavio Paz, en *El Arco y la Lira* (1956), escribió:

América era -si algo era- geografía, espacio puro, abierto a la acción humana. Carente de substancia histórica -clases antiguas, viejas instituciones, creencias y leyes heredadas- la realidad no presentaba más obstáculos que los naturales. Los hombres no luchaban contra la historia, sino contra la naturaleza. Y ahí donde se presentaba un obstáculo histórico -por ejemplo: las sociedades indígenas- se le borraba de la historia y, reducido a mero hecho natural, se actuaba en consecuencia.

Probablemente afirmaciones como ésta nos han confundido a todos durante décadas. Y desde los textos aquí presentados nos atrevemos a contradecir al gran maestro mexicano: porque las Américas nunca estuvieron vacías. Las habitaban más de 25 millones

de personas en 1500, reducidas a 3 millones en 1600. Somos la herencia de este holocausto amerindio. El problema es la propia afirmación de que somos más espacio que historia. Los obstáculos históricos son todavía visibles, encubiertos por una narrativa hegemónica que insiste en señalar que somos sólo geografía y ninguna historia. Aunque, ciertamente no sabemos la historia de nuestros espacios salvo piezas muy seleccionadas de la misma que, además, son estudiadas reiteradamente como si no existiera más espacio por estudiar.

El primer libro completo sobre la historia espacial de las Américas fue publicado recientemente por Clare Cardinal-Pett. *A History of Architecture and Urbanism in the Americas* (2016) es un excelente punto de partida para nuestras discusiones. Cardinal-Pett realizó la tarea hercúlea de entrelazar 10 mil años de ocupación humana de nuestro continente en poco más de 500 páginas, brindándonos una referencia importante contra la cual poner a prueba nuestras investigaciones. El libro merece elogios por ser el primero de su tipo y plantea la importante pregunta de por qué no hemos tenido ningún intento previo después de 200 años de independencia y 100 años de sistemas extensivos, y bastante productivos, de educación superior e investigación científica. Una vez más, la colonialidad naturalizada en nosotros promovió historias *nacionales* que posicionan a cada uno de nuestros espacios como un subconjunto de la historia europea, destinados a ser siempre ramas del tronco principal del árbol, para usar la imagen de Banister Fletcher del árbol de la arquitectura; lo que implica, por supuesto, que las ramas son menos importantes que el tronco de soporte. El marco teórico decolonial nos permite ver la trampa del eurocentrismo.

La negación del derecho a narrar tu propia historia es la definición básica de la colonialidad. Lo primero que hicieron los misioneros católicos en las Américas fue cambiar el nombre de sus *súbditos*. Los amerindios fueron bautizados y obligados a usar nombres cristianos como una forma poderosa de borrar su identidad, historia y tradición. Después de que la mayoría de ellos murieron a causa de balas, virus y bacterias, los africanos traídos para sustituir a la fuerza laboral pasaron por el mismo proceso de cambio de nombre, de identidad, de historia y de tradición.

De Homi Bhabha aprendimos que somos lo que narramos. *Nation and Narration* (1990) es un texto clásico que nos enseña la importancia del discurso para la constitución de nuestra identidad. Sin embargo, su libro posterior *The Location of Culture* (1994) es aún más poderoso. Bhabha explica que “el ejercicio de la autoridad colonialista requiere la producción de diferenciaciones, individualizaciones, efectos de identidad a través de los cuales las prácticas discriminatorias pueden mapear poblaciones subjetivas” (Bhabha, 1994, p. 111). En ese sentido, es importante tener en cuenta que lo que nos hace mexicanos o brasileños (por hablar solo de los editores de este volumen) puede y debe ser visto como un ejercicio de colonialismo. Si aceptamos esas identidades o creamos otras parece ser la clave para superar la colonialidad intelectual. ¿Podríamos convertirnos en otra cosa al narrar diferentes historias sobre nosotros mismos? ¿Nos convertiríamos en *otros* si buscamos deliberadamente las piezas de nuestras historias olvidadas y reprimidas para la constitución de nuestras naciones contemporáneas como occidentales dislocados (y por lo tanto menores)?

Aquí debemos recordarle al lector la definición misma de colonialidad como la idea de que una

sociedad impone su forma de vida a otra sociedad. La colonialidad está dentro de todos nosotros y la asimetría es visible cada vez que dos académicos, uno del sur y otro del norte se encuentran. Si se reúnen, por ejemplo, en una conferencia en Río, la presentación del investigador británico se considerará como conocimiento válido *per se*. Si se encuentran en una conferencia en Londres, la presentación del brasileño se percibirá como una contribución de una cultura exótica. El conocimiento y la cultura son símbolos significativos de tales desigualdades coloniales.

En el mundo en general, pensamos en el Norte (Estados Unidos, Reino Unido, Alemania, Japón) cuando pensamos en conocimiento; y todavía pensamos en el Sur (Brasil, México, India, Vietnam) cuando pensamos en la cultura. La cultura aquí es un *proxy* para el exotismo y el erotismo que no es parte del conocimiento real. Es urgente comprender que las instituciones no centradas en países-OTAN producen conocimiento tanto como Harvard y Cambridge, y que el Norte tiene su propia cultura no científica que merece un análisis antropológico.² En Texas, Jorge Cañizares-Esguerra ha escrito un puñado de libros que muestran cómo el conocimiento científico en el Norte se ha apropiado de experimentos y observaciones realizadas en otros lugares. Recientemente Cañizares-Esguerra se dedica a deconstruir la obra de Alexander Humboldt para demostrar como el alemán se apropió del conocimiento desarrollado en México en el siglo XVIII, a veces negando incluso una nota a pie de página al científico del que aprendió. La colonialidad

² Por ejemplo, Fernando Lara, al ser profesor en Texas, siempre les recuerda a sus alumnos que la única razón por la que muchas personas en los EE. UU. creen que más armas harán que la sociedad esté más segura, a pesar de todas las pruebas empíricas de lo contrario, es un tema cultural.

se hace repitiendo los conceptos eurocéntricos y aplicándolos en todas partes, pero se refuerza minimizando, olvidando o borrando partes de nuestra historia.

Si nos niegan nuestras viejas historias y, en cambio, narramos el hecho de que no tenemos historia, la consecuencia es la subyugación eterna. Si el primer acto de violencia promulgada por los fanáticos misioneros evangelizadores fue renombrar el lugar y su gente. El segundo acto de violencia fue la destrucción de los asentamientos tradicionales, imponiendo un eje que concordara con una iglesia católica en la cúspide de cierto espacio. Cañizares-Esguerra (2001) nos recuerda que el encuentro con las Américas generó una crisis en la Europa del siglo XVI cuando los librepensadores desafiaron la biblia, precisamente por no mencionar nuestro continente. “Los académicos europeos reaccionaron desacreditando todo lo demás” (p. 99) y desarrollando una fuerte separación entre mente y cuerpo como en Descartes. Tal separación es el núcleo de la modernización con la naturaleza convirtiéndose en un recurso para ser explotado.

Aquí es importante resaltar que los pueblos originarios, y particularmente las mujeres, se ubicaron dentro de la naturaleza para maximizar el bienestar de una pequeña minoría masculina blanca. El líder indígena Ailton Krenak (2019) ha publicado recientemente un poderoso libro llamado *Ideias para Adiar o Fim do Mundo* (Ideas para posponer el fin del mundo) en el que pide el reconocimiento de la diversidad como el derecho de todo a existir: hombres, mujeres, niños, hormigas, jaguares, árboles, ríos, montañas, cielo. Cada uno inseparable de todos los demás. Este pensamiento anti-cartesiano parece una idea radical, pero hay que entender que la separación moderna entre la mente

(del hombre blanco) y todo lo demás sintetizado en *cogito ergo sum* es la raíz ideológica de la crisis climática contemporánea y de la explotación de recursos.

En el 2021 se cumplen 500 años de la caída de Tenochtitlán ante los invasores españoles, quienes impusieron rápidamente un nuevo orden, sustentado en un nuevo idioma y una nueva religión, que colocaba en una posición privilegiada a los europeos y sus descendientes. Tal privilegio fue, como casi todos los privilegios lo son hoy, difíciles de ver, casi invisibles. La marginalidad en cambio es muy visible. La arquitectura y la ciudad siempre han sido poderosas ejecutoras de privilegios y marginalidad. Por lo que, los capítulos de la primera sección del libro: *Narrativas olvidadas, espacios de represión*, se proponen revelar aquello de lo que no se ha hablado.

Los textos presentados discuten desde diferentes perspectivas cómo, la idea de que América fue(es) más geografía que historia, puede ser la prueba definitiva de porqué fuimos (somos) víctimas de la colonialidad intelectual. Y es que, además de Octavio Paz, otros grandes maestros como Sergio Buarque de Holanda (1936), repitieron la narrativa europea de que las Américas eran *nuevas, jóvenes, vírgenes, salvajes*... una lista interminable de adjetivos que han disminuido, además de nuestra historia, nuestra humanidad.

El capítulo de Diana Maldonado deconstruye la sociedad patriarcal y aboga por un espacio *trans* que nos puede ayudar a escapar de la trampa colonial, que nos hace insistir en utilizar los conceptos eurocéntricos, es decir, *OTANcéntricos*, para comprender la complejidad urbana en las Américas.

Fernando Lara usa las lentes decoloniales para plantar cara a las narrativas tradicionales de

la arquitectura moderna brasileña. Preguntas como: quién pagó por este edificio y quién realmente lo construyó, (*spoiler*, en ninguno de los dos hechos participa el heroico arquitecto) son fundamentales para comprender el papel que desempeño la arquitectura en la cristalización de la paradoja de la modernización/colonización en el espacio.

Fernando Martínez Nespral nos invita a rastrear en la identidad latinoamericana rasgos que el occidentalismo nos ha negado, según su conveniencia. Al acercarnos a lo *islámico*, nos acercamos a un crisol cultural profundo y denso, que ha sido invisibilizado tanto como el nuestro, y del que Latinoamérica ha bebido mucho. El autor nos propone un ejercicio que nos ayuda a entender nuestra complejidad, diversidad e interculturalidad.

La segunda sección del libro: *Modernidad/Colonialidad*, replantea la concepción común que tenemos de los conceptos de modernidad, modernización y colonización en el ámbito de la arquitectura. Aquellos que comenzamos nuestra carrera académica en la década de 1990, o antes, hemos utilizado varios adjetivos para explicar los procesos de modernización en las Américas. Hemos hablado de la modernización incompleta; la modernización conservadora; la modernización apropiada (Fernández Cox, 1988); la modernización divergente (Marina Waisman, 1989); modernización antes que modernidad (García-Canclini 1995). Pasamos décadas adjetivando la modernización porque estaba claro que no podíamos encajar en las definiciones de Jürgen Habermas (1987) o Marshall Berman (1983).

Al ser un principio central del eurocentrismo, la modernización era/es propiedad intelectual de Europa occidental, usando la escandalosa, pero

honesta, declaración de William Curtis (1996). Para todos aquellos localizados fuera del noroeste de Europa, enfatizando que aún los ibéricos son marginales en el etnocentrismo radical de Curtis, *la modernización fue menor, incompleta y juvenil*.

A partir de que Arturo Escobar publicó *Encountering Development: the making and unmaking of the third world* (1994), nos libramos de la necesidad de adjetivar la modernización. Una vez que queda claro que la colonialidad es una parte inherente de la modernidad, no un subproducto desafortunado. El binomio modernidad/colonialidad que Escobar hizo visible son dos lados del mismo proceso. El colonialismo está implícito en cada acto de modernización. Cualquier cambio en el territorio significa que alguien fue desplazado, que alguien perdió el acceso, que alguien obtuvo acceso, que alguien ya no pertenece.

Es importante recordar que la arquitectura y la planificación desempeñaron un papel importante como herramientas de modernización y colonización. El pensamiento de abstracción desarrollado por Descartes y Erasmus encontró en las ideas arquitectónicas de Leon Batista Alberti y Girolamo Cataneo un poderoso instrumento de control sobre el territorio. La disciplina de la arquitectura ha celebrado a Alberti y lo ha elevado al olimpo de los grandes maestros del renacimiento, mientras que Cataneo fue casi olvidado a pesar, o precisamente por, sus contribuciones para aplicar el dibujo y la perspectiva a la estrategia militar.

La corona española, enfrentando el desafío de controlar no solo la península ibérica recientemente *reconquistada* sino también los vastos territorios del Caribe, Mesoamérica y los Andes, comprendió muy pronto el poder del dibujo como herramienta para la abstracción hacia el control territorial.

En *Architecture and the Crisis of Modern Science*, Alberto Pérez-Gómez escribe:

[...] el cristianismo medieval no cuestionó la cronología en la que el dominio astral se percibía como prototipo de la verdad. Cuando la nueva ciencia rechazó la superioridad de los cielos, el universo estaba compuesto de elementos comunes y estaba regido por la ley universal. La Tierra se convirtió en el campo de una ciencia exacta (1983, p. 166).

Y la arquitectura se convirtió en el instrumento de tal experimento. Una década después de que Pérez-Gómez elucidara el papel de la arquitectura en la modernización, Arturo Escobar publicó *Encountering Development*, uniendo los conceptos de modernización y colonización en el binomio modernidad/colonialidad. De acuerdo con Escobar:

[...] en forma similar, el etnocentrismo y el patriarcado influyeron en la forma que tomó el desarrollo. Las poblaciones indígenas tenían que ser “modernizadas”, y aquí la modernización significaba la adopción de los valores “correctos”, es decir, los sustentados por la minoría blanca o la mayoría mestiza, y, en general, de los valores implícitos en el ideal del europeo culto. (1994, p.95)

Los capítulos de esta sección observan el lado colonialista de varios procesos de modernización en Latinoamérica. José Alayón González narra el impacto que tienen en el urbanismo y la arquitectura andino-caribeña, de la década de 1950, las ferias y exposiciones. En palabras del autor estos eventos nos muestran *claramente las relaciones entre sociedad industrial, arquitectura y colonialismo*. Barbara Cortizo de Aguiar, por su parte, analiza cómo parte de la narrativa histórica del Brasil moderno fue forjado en una serie de exposiciones desarrolladas en el MoMA, en Nueva York.

Ernesto Bilbao se centra en el impacto espacial, paisajístico y social que provocó la construcción de infraestructuras aéreas en Quito. Así como, en la reflexión sobre el proceso de modernización de Ecuador y su inevitable lado oscuro, en pleno siglo XX. Victoria Sánchez, en cambio, presenta un texto que relata la construcción de millares de unidades habitacionales en Colombia, desde casas rurales hasta grandes complejos urbanos. Aquí, Sánchez discute los casos de Muzú (1949) y Ciudad Kennedy (1961), en Bogotá, cuando la vivienda se convirtió en una prioridad política y financiera justo después de la violencia.

Marcio Cotrim y Fernando Lara, nos descubren cómo los edificios híbridos, en las regiones metropolitanas, anticiparon en América Latina una tendencia que llevaría décadas comprender al Norte centrado en la OTAN.

La última sección del libro, *Paisajes inhóspitos y de violencia explícita*, busca mostrarnos como la colonialidad opera en múltiples niveles. Tantos que en ocasiones nos hacemos indiferentes a ella.

Una metáfora útil sería la de una cebolla y sus capas. En el centro se encuentra el hombre blanco heterosexual. Con cada capa se pierde un privilegio, ya sea por no ser blanco de ascendencia europea (90% de la población de la tierra); por no ser hombre (51%) o no ser heterosexual (al menos 15%). Hasta llegar a los menos privilegiados de todos: negro/indígena, mujer, homosexual/transexual, migrante y/o habitante de las favelas. Un ejemplo bien conocido es Marielle Franco, en Río de Janeiro, pero hay muchos, muchos más y son invisibles. Son los asesinados porque la máquina de modernización/colonización, también conocida como capitalismo tardío, necesita que sean invisibles. Esta sección discute cuánto la sociedad esta de acuerdo con invisibilizar individuos, espacios, entre otros.

Otro aspecto del gradiente de colonialidad es que la misma persona considerada *blanca* en un país como Brasil o México se considera *no blanca* en los Estados Unidos o Europa, por tener un acento. O porque se viste con muchos colores. O porque baila diferente. O porque no baila. Ciertamente, una cosa nunca cambia: los hombres blancos heterosexuales son los más beneficiados por la modernización en todas partes. Los más alejados de la colonización.

Ahora bien, la geografía y el binomio centro/periferia también afectan el dialecto de modernización/colonización. Los centros globales como Nueva York, Los Ángeles, París, Berlín y Londres tienen el mayor poder. Los centros secundarios del Atlántico Norte son los siguientes en la escala de poder; incluyen Chicago, Boston, Miami, Milán, Madrid, Viena, quienes tienen un poco menos de poder y un poco más de colonialidad frente a los centros globales. Los siguientes en las capas, retomando la cebolla, son los centros y grandes capitales del sur global: Ciudad de México, São Paulo, Buenos Aires, Johannesburgo, Seúl, Yakarta, El Cairo, entre otras. En la siguiente capa de poder, están las capitales regionales como Monterrey, Belo Horizonte, Rosario y Medellín, por ejemplo.

Hasta llegar a las siguientes capas, lamentablemente no las últimas. Son las periferias del capitalismo, donde la verdad de la colonialidad es más visible, más cruda, más violenta. La explotación y extracción son evidentes. Los paisajes de Tampico, Belem do Pará o Ciudad Juárez son las manifestaciones más profundas y menos ocultas del enigma de la modernidad/colonialidad. Aquí todo es más explícito, una especie de modernización pornográfica que hipnotiza al mostrar con absoluto detalle los trabajos internos de nuestra condición humana.

Germán Pallares describe el inicio de los procesos de modernización e industrialización de la frontera norte mexicana. La arquitectura del PRONAF (Programa Nacional Fronterizo), en la década de 1960, tuvo la complicada tarea de parecer moderna y folclórica, avanzada y servil, lustrosa y barata, todo al mismo tiempo. La realidad violenta y desgarrada que hoy viven las ciudades fronterizas, en ambos lados del río Bravo, puede entenderse mejor si hacemos una lectura cuidadosa de la geopolítica en la región.

Rebeca Lozano Castro, Reina Loredó Cansino y Carlos Berumen Rodríguez comparten como, tres décadas más tarde, el Tratado de Libre Comercio de América del Norte entre Estados Unidos, Canadá y México, (TLCAN)³, propició una dialéctica hegemónica en la ciudad de Tampico, Tamaulipas, México. El efecto que las multinacionales tienen sobre el espacio construido, los comportamientos sociales, la arquitectura y la gráfica comercial desarmaron el esquema identitario de una sociedad bajo la promesa de participar del espacio global.

Reina Loredó Cansino estudia el impacto que tiene la modernización en las ciudades-puerto latinoamericanas fundadas en el siglo XIX. El capítulo discute la dependencia sociocultural, como un proyecto geopolítico y geoeconómico, que establece las lógicas extractivistas que rigen la planificación urbana de dos ciudades puerto: Bahía Blanca, en Argentina y Tampico, en la costa del Golfo de México.

El capítulo de Celma Chaves describe el impacto que tienen los intereses estadounidenses en el desarrollo de la ciudad de Belem do Pará, puerta de entrada del río Amazonas, y como las perspectivas

³ Hoy reconvertido en T-MEC, Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá.

primero de modernización y luego de globalización chocan y aplastan identidades, paisajes y hombres. Finaliza esta sección el texto de Miguel Bartorila que establece que las Américas fue un continente verde que el desarrollismo y la industrialización han convertido en *otra cosa*. El autor analiza críticamente un hito de la actuación de la modernidad, Brasilia, para luego cuestionar su impacto ecológico sobre las nacientes de las cuencas hídricas del continente.

Los capítulos de la última sección exponen realidades que involucran a los gigantes del continente: México, Estados Unidos, Argentina y Brasil. En primera instancia podemos creer que estos espacios, alejados de las grandes metrópolis, más cerca de la periferia del capitalismo, son ejemplos aislados dentro del continente. Pero no podemos estar seguros de esto. Y es que, como se discute en este libro, la realidad espacial de las Américas, en el Norte y el Sur, todavía no ha sido suficientemente estudiada, o ha sido negada, o escondida bajo una conceptualización eurocentrista.

Apuntes sobre decolonización, arquitectura y ciudad en las Américas ofrece una crítica a las políticas modernizadoras, luego neoliberales, y sus consecuencias en las condiciones urbanas y arquitectónicas. Así mismo, da un paso adelante en la propuesta de estrategias teóricas que pueden delinear una trayectoria muy diferente del estudio de la historia espacial americana.

Nuestra Red: BELLA

Esta red de investigadores, hoy conocida como BELLA, *Built Environments and Landscapes of las Americas*, tiene como antecedente a LAMA, *Latin American Modern Architecture*, fundada en el 2010 por Fernando Luiz Lara, como un grupo de investigación dedicado al estudio de la arquitectura moderna en América Latina. Con el apoyo de la University of Texas at Austin (UT) y particularmente de la UTSoA (School of Architecture), Lara pudo acercar a Austin a algunos de los mejores académicos y académicas en el campo de la modernidad latinoamericana. Así, Angelo Bucci, Frederico Holanda, Renato Anelli, Ana Paula Kouri, Carlos Eduardo Comas y Sonia Marques de Brasil; Ana Tostões de Portugal; Enrique Larrañaga de Venezuela, James Holston, Aseem Inam y Patricia Morgado de EE. UU.; Hugo Mondragon de Chile; Diana Maldonado, Dino del Cuento y Louise Noelle Gras de México estuvieron entre los académicos y académicas visitantes y docentes de LAMA.

El éxito y la visibilidad de la iniciativa atrajo a un grupo de jóvenes académicos y académicas que se unieron a la UTSoA en 2014-2015: Sarah López, Benjamín Ibarra-Sevilla y Gabriel Díaz Montemayor.

La llegada de estos profesores, y una visión más amplia del estudio de la arquitectura y la ciudad, indujo una transformación de LAMA en BELLA.

Creada en 2015, BELLA ha continuado la tradición de atraer a estudiosos y estudiosas de la arquitectura de las Américas a la Universidad de Texas: Luis Carranza de EE. UU.; Ruth Verde Zein, Ana Gabriela Godinho Lima, Bruno Santa Cecilia y Carlos Alberto Maciel de Brasil, Reina Loredó Cansino, Catherine Ettinger y Juan Alfonso Garduño de México; e Ingrid Quintana de Colombia.

El año de 2015 también marca la publicación de *Modern Architecture in Latin America: Art, Technology and Utopia* (Carranza y Lara). Así como, el montaje de una exposición que visitó 26 universidades en 23 países entre 2015 y 2018. Este recorrido permitió profundizar las relaciones académicas con diversos investigadores a lo largo de Latinoamérica y plantear las primeras discusiones desde la perspectiva decolonial asociadas a la historia de la arquitectura.

Más tarde, junto a Jorge Cañizares-Esguerra y Rajeev Patel de la UT, comienza el posicionamiento del grupo como un centro de discusión del pensamiento decolonial y de teorización del espacio en las Américas, que se extiende a todo lo largo del continente sumando académicos consolidados y jóvenes investigadores.

En 2017, Fernando Lara y Diana Maldonado, publican un libro sobre la frontera México, EE. UU. El tema de mucha actualidad completaba una serie de trabajos desarrollados por Maldonado y Lara que colaboran desde el 2011 y publicaron varios artículos en conjunto. En ese libro, se presentaban las propuestas de diseño de un taller paralelo (UTSoA-UANL) dedicado a diseñar la infraestructura

necesaria para una frontera en la que las personas crucen libremente y las cosas (armas que pasan al sur o las drogas que pasan al norte) se verificarán adecuadamente. Desarrollado en el otoño de 2016, durante la campaña presidencial de los Estados Unidos, el taller ganó el Premio Estudiantil de la Bienal de Arquitectura Mexicana de 2018.

En 2019 y 2020 la red consolida en varios eventos a lo largo del continente, otro libro y más publicaciones, los primeros trabajos en conjunto. El primero de los encuentros se desarrolló en mayo 2019 en la ciudad de Boston, Massachusetts, en el marco del Congreso *Nuestra América: Justicia e inclusión* organizado por la *Latin American Studies Association* (LASA). La mesa *Theorizing Space of Nuestra América*, liderada por Fernando Luiz Lara, provocaba una discusión mucho tiempo aplazada entre académicas y académicos mexicanos, brasileños y estadounidenses.

El segundo encuentro, las *Jornadas de Investigación sobre decolonización y arquitectura en las Américas*, celebrado en noviembre del mismo año en Tamaulipas, México, financiado por CONACYT y organizado por Reina Loreda Cansino, de la Universidad Autónoma de Tamaulipas (UAT), implicó a académicas y académicos de España, Colombia, Costa Rica y México en la discusión transdisciplinar de los estudios decoloniales.

También en noviembre 2019, esta vez en la UNAM, en el ámbito del 2º Congreso Iberoamericano de Historia Urbana, diversos investigadores de la red tuvieron la oportunidad de discutir en dos mesas: *Paisajes y ciudades latinoamericanas*. *Lecturas alternas del ideal moderno y modernizador* y *Rompiendo fronteras coloniales: hacia una historiografía urbana plurinacional*, algunas de las investigaciones presentadas en este volumen.

En el 2020 el grupo tiene otras oportunidades de reunión. Primero en el *Colloquium Decolonizing the Spatial History of the Americas*, celebrado en la UTSOA, en Austin, Texas, y luego, en el IX *Encuentro de Docentes e Investigadores de Historia de la Arquitectura, el Diseño y la Ciudad “Jorge Ramos de Dios”*, organizado por la Universidad Nacional de La Plata, el Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas “Mario J. Buschiazso” y la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, de la Universidad de Buenos Aires. La presencia de Fernando Martínez Nespral, en el Comité de organización del encuentro hace posible la primera reunión del grupo en el sur del continente.

La publicación del libro *Arquitectura y Explotación Forzada. El Golfo de México, 1920-1970/ Architecture and Forced Exploitation. Gulf of Mexico, 1920-1970*, (Loredo y Lara, 2019), es otro de los grandes proyectos de la red. La publicación, de carácter bilingüe y binacional, establece a la región del Golfo de México como un espacio común de explotación, subdesarrollo y periferia cultural, reuniendo a investigadores estadounidenses y mexicanos en torno al estudio de un espacio geográfico sin reconocer las fronteras coloniales que hoy lo dividen.

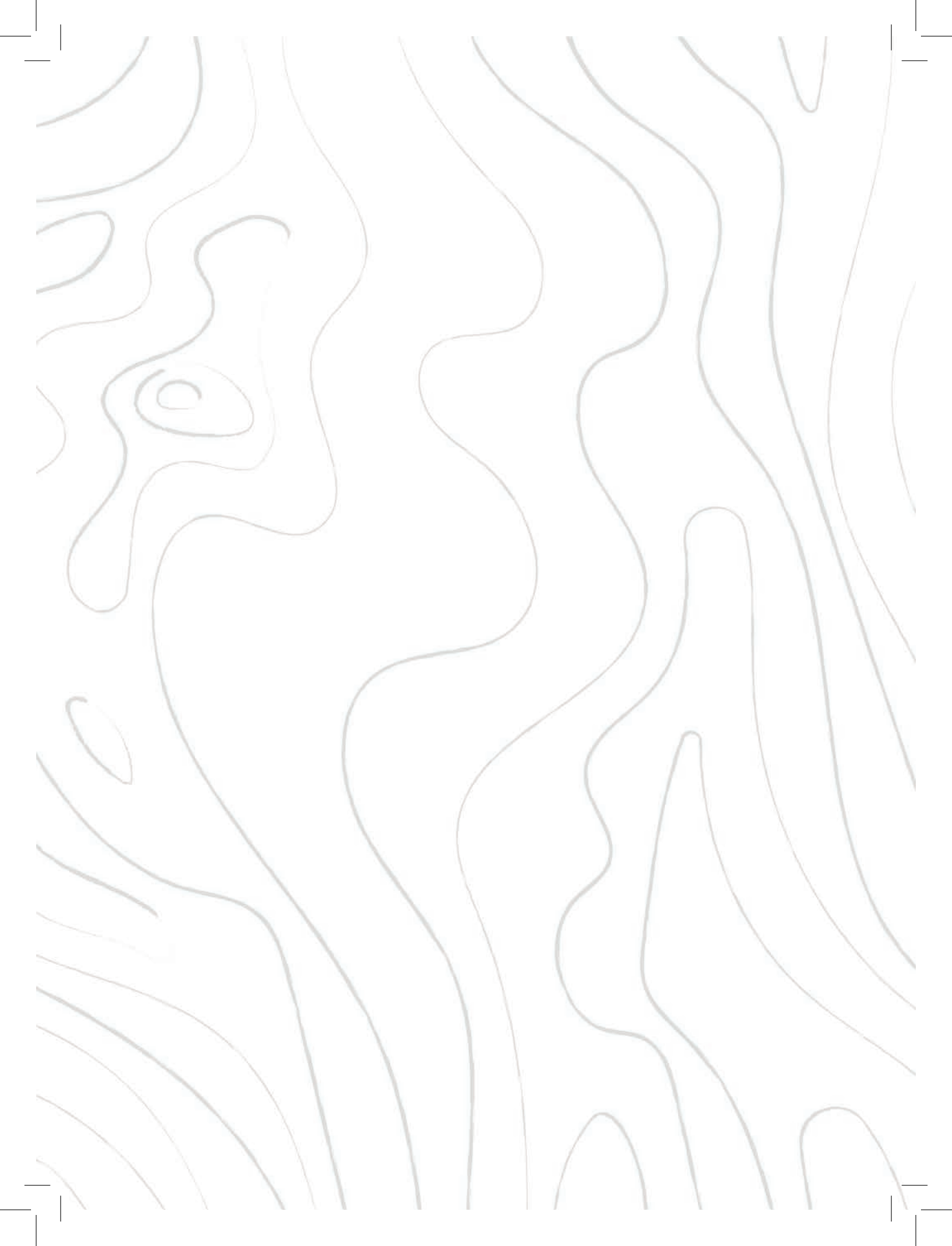
Finalmente, es importante señalar que BELLA busca formar y acoger a jóvenes investigadores e investigadoras latinoamericanos interesados en incorporar la perspectiva decolonial en sus estudios doctorales. Y en este libro se dan a conocer algunos de estos trabajos. Nos referimos a los textos de Ernesto Bilbao, Barbara Aguiar y Germán Pallares. Bilbao y Aguiar son estudiantes del Doctorado en Arquitectura de la UTSOA, dirigidos por Fernando Lara. Pallares realiza su doctorado en la Universidad de Pennsylvania, dirigido por Daniel Barber.

Lista de Referencias

- Barbosa, A. F. (2017). "Words of introduction to Fernando Lara's course at Instituto de Estudos Brasileiros", June 15.
- Berman, M. (1983). *All that is solid melts into air: The experience of modernity*. London: Verso.
- Bhabha, H. K. (1990). *Nation and narration*. London: Routledge.
- (1994). *The Location of Culture*. London: Routledge.
- Cardinal-Pett, C. (2016). *A History of Architecture and Urbanism in the Americas*, New York: Routledge.
- Curtis, W. (1996). *Modern architecture since 1900*. London: Phaidon
- Canclini, N. G. (1995). *Hybrid cultures: Strategies for entering and leaving modernity*. U of Minnesota Press.
- Cañizares-Esguerra, J. (2001). *How to write the history of the New World: histories, epistemologies, and identities in the eighteenth-century Atlantic world*. Stanford University Press.
- Carranza, L. E., y Lara, F. L. (2015). *Modern architecture in Latin America: art, technology, and utopia*. University of Texas Press.
- Escobar, A. (1994). *Encountering development: The making and unmaking of the Third World*. Princeton University Press.
- Fernández Cox, C. (1988). Regionalismo crítico o modernidad apropiada. *Summa, Buenos Aires*, (248), 63-67.

- Habermas, J. (1987). *The Philosophical Discourse of Modernity: Twelve Lectures*, John Wiley y Sons.
- Holanda, S.B. (1936). "O sementeiro e o ladrilhador." *Raízes do Brasil*, São Paulo: Companhia das Letras, 11ª edición 1995.
- Krenak, A. (2019). *Ideias Para Adiar o Fim do Mundo*. São Paulo: Companhia das Letras.
- Lara, F. y Maldonado, D. (2017). *Border Without Wall/ Frontera sin Muro*. Austin: Nhamerica.
- Loredo, R. y Lara, F. (2019). *Arquitectura y Explotación Forzada, el Golfo de México 1920-1970/Architecture and Forced Exploitation. Gulf of Mexico, 1920-1970*. México: Colofón.
- Paz, O. (1956). *El arco y la lira*, México DF: Fondo de cultura económica.
- Pérez-Gómez, A. (1983). *Architecture and the Crisis of Modern Science*. Cambridge, Mass.: MIT Press.
- Waisman, M. (1989). "Para una caracterización de la arquitectura latinoamericana." *Arquitecturas del Sur*. pp. 8-10.

Narrativas olvidadas,
espacios de represión



Un espacio fantástico

-Historia, teoría y decolonización-

Primer Ensayo

Diana Maldonado*

Introducción o digo que debemos decirnos con otros nombres

Marina es una joven cantante de ópera y transexual que, tras la muerte de Orlando, su pareja, se ve obligada a reinventarse en un mundo donde reina la intolerancia; tal es el dilema de esta protagonista de *Una mujer fantástica* (Larraín, et al., 2017), película chilena escrita y dirigida por Sebastián Lelio y protagonizada por Daniela Vega.

En el transcurso del filme, a Marina, en cuyos documentos lleva nombre masculino, se le cuestiona su género porque su apariencia, que tiende a verse según el estereotipo de lo femenino, no denota lo que su biología determina y, ante su performance vital, nunca responde a la violenta pregunta de *¿qué eres?* Sin embargo, casi al final de la película, la cámara recorre el cuerpo desnudo de la protagonista y, antes de llegar al sexo, la imagen se redirige a su rostro, es decir, a ella no la define su sexo, Marina se construye a sí misma.

* Universidad Autónoma de Nuevo León

De la diversidad de interpretaciones que puede dársele a la película de Lelio, aquí nos decantamos por aquella que nos invita a repensar la ciudad suramericana, las historias cotidianas que la construyen y los espacios que nos significan.

En Latinoamérica, el espacio social está determinado desde una perspectiva hetero normada y patriarcal que se remonta a la Colonia, época en que se construyó la imagen urbana del sur-continente, es decir, desde México hasta Argentina. La reestructura centralista de lo que fueron las *capitales* del mundo precolombino perfiló lo que hoy entendemos como las ciudades-estado, lugares planeados a partir de la zonificación de uso de suelo que dividió el territorio en centro (primer espacio) y periferia (segundo espacio); en función de esta organización, los conquistadores europeos establecieron diferencias raciales y de género como determinantes de las dinámicas urbano-arquitectónicas.

De acuerdo con Paul B. Preciado (2010), la modernidad occidental inventa que la masculinidad es el poder soberano, sentencia que será validada en el discurso científico respecto a las diferencias sexuales, derivado en determinar que existen cuerpos principales y cuerpos secundarios.

Explica Preciado (2019) que las mujeres, o cuerpos con útero, encabezan la lista de los subordinados; esto significa que el útero, un órgano que debería ser privado, se convierte en un instrumento biopolítico que será disputado por el poder económico, religioso y gubernamental.

Desde esta perspectiva, se define a la mujer desde sus potencialidades reproductoras, entendidas como cuerpos sin autonomía y objetos de vigilancia continua; y es a partir de esta concepción de lo femenino, que la casa, como espacio, se convierte en pieza fundamental de su custodia.

Si bien a lo largo de la historia hubo voces y atisbos que demandaron igualdad, es a partir de la segunda mitad del siglo XX que diversos colectivos feministas han luchado con mayor énfasis por la decolonización del útero, ello implica cuestionar el modelo de familia heterosexual y desvelar la crisis del modelo de Estado-nación, incluyendo los espacios diseñados desde ahí (la casa y la ciudad).

Preciado (2019) propone una huelga de úteros que permita imaginar un mundo pos-estado-nacional, donde las mujeres sean reconocidas como ciudadanas totales y no solo como cuerpos reproductivos. Adrienne Rich (1994), explica que para decir cualquier cosa sobre el espacio es necesario comenzar con la geografía más cercana: el cuerpo; para muchas mujeres decir “mi cuerpo” representa una conciencia de sí, un acto político, un reclamo del espacio; de acuerdo con la autora, hablar desde el cuerpo privado desvela la existencia de otros espacios y otros discursos sobre el espacio.

Para Bidaseca et al., (2017), pensar sobre las mujeres, sus cuerpos y sus prolongaciones (espacio) representa el punto de partida del proceso de decolonización, lo cual implicaría un dismantelamiento silencioso del sistema patriarcal a partir de estrategias de desidentificación que permitan reaprender desaprendiendo, aquí la deconstrucción de la historia juega un papel fundamental.

Utilizando la teoría crítica como metodología de investigación, que es la que deconstruye conceptos usados por la teoría dominante y sugiere nuevos términos para la producción del conocimiento (Brenner, 2016), en este capítulo proponemos un ensamble de cuatro conceptos: espacio-frontera y transespacio, doble *off* y manifiesto contra. A partir de la creación de hiper-historias se proponen enunciados que activen el transespacio y *exploten* la configuración del espacio heteronormado (la casa primero, luego la ciudad). El documento se divide en cuatro apartados.

En *Teorías de la ciudad, el relato*, se reflexiona sobre el papel del *planning* en la construcción de la ciudad, su arquitectura y sus historias. En el segundo apartado, *Los espacios sin historia*, la crítica, se escribe sobre los espacios invisibilizados por la historia, la relación entre la jerarquización de los cuerpos y la organización espacial; además, se desvela la casa como geografía del segundo espacio y contraparte de la ciudad. En *Teorías espaciales disruptivas*, la propuesta, se explica cada uno de los conceptos que constituyen el ensamblaje teórico y se descubre el transespacio como idea-cruce; finalmente, en *Manifiestos y contraficciones, el ensayo*, se ejemplifica la teoría, es decir, se escriben híper-relatos desde cuerpos subordinados, se esquematiza el manifiesto contracasa y se proponen posibles contraficciones del efecto transespacio en la arquitectura doméstica.

Teorías de la ciudad, el relato

Si bien la organización espacial de las grandes ciudades del mundo ha sido explicada desde una perspectiva occidental, lo cierto es que tienen un elemento en común: el *planning*. La planeación estructural de una ciudad fue una de las herramientas colonizadoras más importantes que determinó la relación entre conquistadores y conquistados y, además, definió la manera en cómo se cuentan sus historias.

De acuerdo con Chris Couch (2016), las primeras ciudades *planeadas* surgieron en Mesopotamia alrededor del año 5 mil a.C. Otras civilizaciones se desarrollaron en el antiguo Egipto, Grecia, Roma, América y Asia.

Las ciudades-estado representaron una nueva forma de organización socioespacial que se caracterizó por la separación de usos de tierra, ciudadela central, una morfología determinada por calles en retícula y, una gran mayoría, levantó muros perimetrales a manera de protección.

Edward Soja (2000) explica que las primeras metrópolis surgieron de la materialización del poder político, económico y militar, con el cual crearon instituciones para garantizar tanto la estabilidad de los asentamientos como nuevas relaciones de producción basadas en la propiedad privada, la organización jerárquica de las clases sociales y el patriarcado.

Por ejemplo, la ciudad de Roma se convirtió en imperio territorial al conquistar las zonas centrales y el área sur de Italia; según Colin McEvedy (2011), la movilidad fue la clave del éxito del imperio romano, su infraestructura urbana, basada en caminos y carreteras, se usó como estrategia para expandir su poder central; los edificios de arquitectura monumental (templos, foros imperiales, basílicas, anfiteatros, circos, teatros, baños y termas) configuraron la ciudadela y, al mismo tiempo, funcionaron como espacio público productor de identidad.

Para expandir el imperio fundaron *colonias* que se organizaban a partir de dos ejes principales que cruzaban la ciudadela y, sobre las calzadas, se colocaba el comercio; así, el centro cívico de cada colonia era el punto de paso obligado. Otra estrategia de conquista fue la idea de ciudadanía imperial, es decir, se convencía a los pueblos colonizados de que ahora que pertenecían al imperio adquirirían derechos romanos y, con ello, parte del poder del conquistador.

De acuerdo con Couch (2016), las ciudades romanas estaban amuralladas y contaban con una malla de calles principales divididas en uso militar, comercial y civil; las calles estaban pavimentadas y tenían sistema de drenaje. Para hacer frente a la complejidad urbana que presentaban algunas ciudades, los gobiernos establecieron normas de desarrollo con el fin de mejorar las condiciones higiénicas y de seguridad. Roma se convirtió en el ideal urbano y en la imagen del imperio.

El modelo estructural romano, influyó, en lo general, en el espacio urbano, que fue definido por dos ejes perpendiculares que dividían la ciudad en norte, sur, este y oeste. Los templos, palacios, mercados, casa de gobernadores y tiendas de alimentos delimitaban el centro cívico; la clase social alta se hospedaba en el área inmediata a la ciudadela (primer espacio), mientras que el resto de la población ocupaba la periferia (segundo espacio).

Del lado americano, Cuicuilco fue uno de los primeros *altépetl* localizados en el eje volcánico de Mesoamérica central; a raíz de la erupción del volcán Xitle, Cuicuilco fue abandonada y sus habitantes emigraron a otros puntos de la cuenca de México, así se fundó lo que hoy se conoce como Teotihuacán: “lugar donde los hombres se convierten en dioses”.

La traza urbana de Teotihuacán se planeó a partir de dos ejes perpendiculares y fue edificada en etapas; el eje norte-sur estaba constituido por la Calzada de los Muertos, el eje este-oeste corría paralelo al cauce del río. En su última configuración urbana presenta un centro deconstruido, en el extremo norte está la pirámide de la Luna y, al oriente, la del Sol; los templos principales estaban rodeados de pirámides pequeñas, plazas y habitaciones para sacerdotes. El segundo punto central, conocido como Ciudadela, se ubicó al sur de la calzada principal y lo definen conjuntos habitacionales contruidos alrededor de una plaza donde se encontraba el templo de Quetzalcóatl. La Ciudadela dividió a Teotihuacán en cuatro cuadrantes que determinaron su expansión; el estado teotihuacano creció a través del comercio, la invasión militar y los tratados políticos (Cowgill, 2015).

En el caso de la ciudad de Tenochtitlán, capital del imperio azteca, fue fundada en un islote sobre el lago y estaba atravesada por tres calzadas principales que llegaban a tierra firme; además tenía calles secundarias,

acequias, canales y acueductos. México-Tenochtitlán tenía todas las características de un *altépetl* independiente, el espacio urbano se organizaba a partir de *calpullis* o barrios, cada uno de ellos contaba con un área para cultivo de alimentos (chinampas). La ciudadela central hospedaba el Templo Mayor, el juego de pelota, templos menores, palacios y casas para sacerdotes y nobles.

Cuando Tenochtitlán fue conquistada por Hernán Cortés, la transformación de la ciudad siguió los códigos de la norma *Ovandina*, es decir, la división del territorio conquistado en función de la continuidad nobiliaria de las familias españolas; además, se crearon iglesias, conventos, hospitales, escuelas y una universidad, todo de acuerdo con la disposición de los Reyes de Castilla. Los conquistadores europeos establecieron las diferencias raciales como determinantes de las dinámicas urbanas (Bernal, 1984).

Soja (2000) señala que el modelo de organización espacial de las primeras ciudades estado, cuya base era el sistema de producción, permaneció sin alteraciones importantes desde Ur hasta las primeras manifestaciones de la industrialización; en este punto de la historia, el espacio urbano se expande, el uso de suelo se intensifica y entonces, el punto de partida de las planificaciones urbanas será el consumo.

Según la teoría urbana que plantea la Escuela de Chicago, la vida citadina se explicó usando conceptos biológicos de competencia, selección, dominio, invasión y sucesión; desde esta perspectiva, la ciudad era un mosaico de universos sociales, organizado por grupos de características similares que compartían un hábitat, cuya morfología resultante (espacio concéntrico, anillos de zonas de uso de suelo y áreas de transición) dictó una nueva manera de hacer y entender la ciudad.

Durante el siglo XX, el sistema de planificación urbana se integró al aparato burocrático estatal; el *planning* se convirtió en actividad científica y evolucionó de estética

funcional a disciplina socioeconómica. Al final de la década de los sesenta, surgieron nuevas propuestas urbanas con una visión materialista de la sociedad, donde el modo de producción se convirtió en la pieza clave de estudios sociales y planes urbanos; así se descubrió que las ciudades contribuyen a la preservación del capitalismo, constituyendo las nuevas empresas urbanas. Con el paso de fabricación en serie a modo de producción flexible, aparecen las megaciudades y, con ellas, el espacio de los flujos y el de los lugares (Harding y Blokland, 2014).

Las teorías de crítica radical pusieron sobre la mesa otros tipos de planeación, los cuales consideraban la importancia del lugar y la participación colectiva. Luego, a finales del siglo XX surgió la escuela de Los Ángeles como un movimiento urbano que abrazó la posmodernidad y propuso otro modelo de ciudad como unidad de análisis y punto de partida para intervenciones espaciales.

Michael Dear (2000) define la condición urbana posmoderna en oposición a las prácticas de planeación de estructura racional, donde la humanidad es entendida como grupo de seres económicos; el autor explica que la planeación moderna parte de la fabricación industrial (principios de centralización, burocratización y estandarización). La ciudad capitalista o moderna prioriza la razón instrumental, la utilización del método científico y la perspectiva antropocéntrica e híper-masculina.

Dear (2000) argumenta que un enfoque posmoderno en la planeación permite reconocer la necesidad urgente de revisar cualquier práctica pasada; el *planning* posmoderno propone la intervención urbana de afuera hacia adentro, inversa a las concepciones tradicionales, es decir, modifica la morfología urbana a partir de la flexibilidad, la hibridación y la idea de ciudadanía como responsabilidad cívica, (figura 1).

Las propuestas de la ciudad posmoderna han tenido dificultad de aplicación práctica. Davis (2006) explica que la urbanización capitalista trajo consigo

ciudades desiguales en donde los planes de desarrollo fueron sobrepasados por los retos de las metrópolis contemporáneas; las nuevas ciudades son hiperdensas, la ciudadela fortalece su poder hegemónico en el ciberespacio, mientras que el centro urbano se deconstruye para tener multi-presencia territorial y el paisaje es dominado por el tejido periférico.

Davis (2006) señala que la proliferación de *slums* o *favelas* crea una nueva tipología espacial donde los barrios marginales se fusionan con los asentamientos informales, así, en el contexto suramericano, la *urbanización* y la *favelización* se convierten en sinónimos. De acuerdo con el autor, el subsidio de tierras periféricas y la falta de planificación marcan los procesos de urbanización del mundo en desarrollo. Los cinturones continuos de *favelas* construyeron un borde urbano, utilizado como *basurero* que, casi de manera formal, es donde la ciudad hospeda a los inmigrantes y a los desplazados internos. Los *megaslums* resultan en ciudades periféricas interdependientes que provocan un análisis de los espacios creados al margen de la lógica de la planeación urbana.

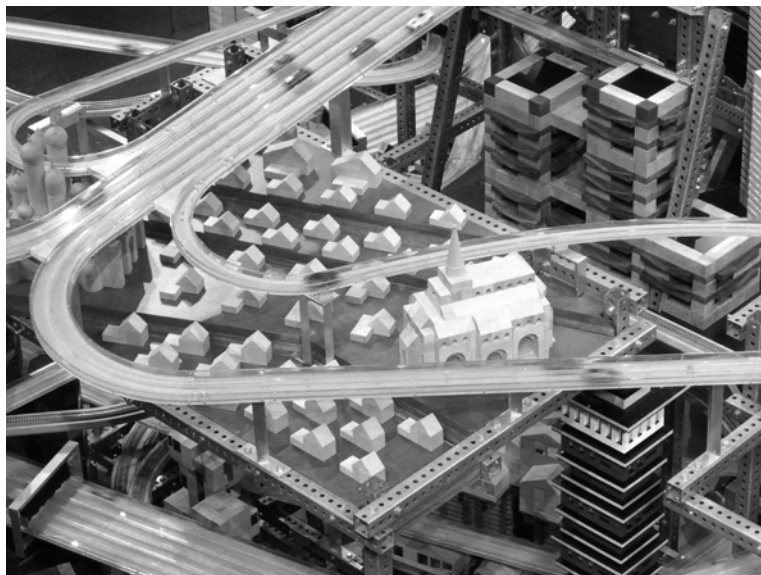


Fig. 1. La "ciudad" del planning. Fuente: Fotografía de la autora

Durante nuestro siglo XXI se ha analizado la asociación entre ciudades formales e informales. Ananya Roy (2012) propone el concepto de informalidad urbana para explicar el sistema de normas que organiza el proceso de transformación de las ciudades; para la autora, la informalidad constituye una red de transacciones que conectan diferentes economías y espacios, es decir, representa un modo de vida urbana. También señala que a la expansión metropolitana la estimula la urbanización informal que, a su vez, es producida por el Estado, en acuerdo con el capital; por lo tanto, la clave para entender el fenómeno urbano contemporáneo, más allá del análisis de la oposición binaria formalidad/informalidad, es el registro de los diferentes tipos de informalidad. Siguiendo a la autora, la difícil relación entre planificadores e informalidad podría resolverse utilizando de manera estratégica el valor de la tenencia del suelo, la norma de uso, el intercambio y el derecho. Finalmente, el *planning*, como instrumento al servicio del poder, genera historias que si bien definen cuerpos y dinámicas urbanas también delinean teorías de acción futura respecto al uso y organización del espacio público y privado.

Los espacios sin historia, la crítica

Las culturas nómadas han sido borradas, de manera sistemática, de la historia urbana; muchas de estas fueron civilizaciones que se desarrollaron en el continente Americano, aunque solo se reconocen las altas culturas sedentarias; por ejemplo, la Gran Chichimeca, fue una cultura que ocupó la región norte de México y estuvo constituida por numerosas tribus de cazadores y recolectores que vivían en campamentos móviles, rendían culto a la naturaleza, practicaban la poligamia y creían en la familia *poliparental* (Powell, 1996).

Sin embargo, como las ciudades de la Nueva España fueron construidas a imagen de la urbanización del

viejo occidente, perpetuando organizaciones espaciales centralizadas, patriarcales e inequitativas, fueron desplazando y destruyendo a los nómadas para instaurar la ciudad capitalista, que es la que surge a partir de la sedentarización de los pueblos y donde las diferencias raciales y de género definen el uso del espacio.

La representación de los espacios constituye una estrategia biopolítica (*planning*) orquestada por la ideología dominante. De acuerdo con Lefebvre (2013), el espacio social se produce a través de la dialéctica de la triplicidad: práctica de los espacios, la representación de los espacios y espacios de representación. Y es este proceso de triple dialectización el que permite entender que el espacio social se genera a partir del cuerpo y que el espacio, como extensión humana, es a la vez producto y productor.

Retomando el discurso de Paul B. Preciado (2010), la figura política que encarna las formas soberanas de poder no solo es la del “rey”, si no el cuerpo del hombre-varón en general, el régimen soberano se acompaña de una epistemología del cuerpo y del espacio; la ciencia moderna redefine la masculinidad del poder hegemónico, así se inventan aparatos de verificación que validan la diferencia sexual y, con ello, la opresión histórica de los otros cuerpos (figura 2), aquellos que carecen de acción política y, por lo tanto, su función dentro de la gran fábrica es solo reproductiva.

Tras los procesos de sedentarización surgen las instituciones y la propiedad privada; el matrimonio garantiza la tenencia de la tierra, la mujer se convierte en productora de herederos y en parte de los bienes del hombre; no existe entre los sexos una relación de reciprocidad sino de pertenencia. Los siglos XIX y XX trajeron importantes cambios para las mujeres, sin embargo, ni el trabajo ni el derecho a votar les proporcionaron agencia política, la libertad de *ser* continuó como la prórroga perpetua.



Fig. 2. Cuerpo subordinado y espacio.
Fuente: Fotografía de la autora

Simone de Beauvoir (2010), que define a las mujeres como el *segundo sexo*, explica que los cuerpos con útero han sido entendidos como la contraparte de los hombres, el *eterno otro*, que ha luchado constantemente para ser reconocida como sujeto. De acuerdo con la autora, el privilegio masculino es definido a partir de características biológicas, cuya fuerza física representó desde siempre una ventaja importante sobre los cuerpos encargados de la reproducción de la especie; la capacidad de trabajo de las mujeres quedó disminuida, convirtiéndolas en cuerpos dependientes de los hombres guerreros y proveedores; y para preservar esta idea fueron definidas como de *naturaleza misteriosa*.

Si el espacio es una prolongación de los cuerpos, ¿cuáles han sido los espacios del *segundo sexo*? Sarah Pomeroy (1995) explica que en el mundo clásico del siglo VI a.C., como las mujeres estaban bajo la tutela del hombre se estableció una diferencia legal entre las buenas y prostitutas; y el principal deber de las ciudadanas *buenas* era la producción de herederos legítimos. Luego, la urbanización de la *polis* tuvo un efecto significativo en

la vida cotidiana de las mujeres: ahora todas sus actividades se organizaban al interior del espacio doméstico y el objetivo era invisibilizarlas para evitar disputas públicas. La vida urbana pertenecía al sexo masculino, así, los hombres eran educados, recibían entrenamiento militar y eran libres de participar en actividades políticas.

Pomeroy (1995) señala que la dinámica urbana de las mujeres se desarrolló dentro de la casa, su trabajo se limitó al cuidado de hijos y esclavos, preparación de alimentos y confección de ropa. La distribución del espacio doméstico estableció zonas de uso dentro de la vivienda y con ello la arquitectura fue un instrumento clave para la separación de los sexos. Las mujeres fueron confinadas a las habitaciones más alejadas de la calle y de las áreas públicas de la casa (salas, vestíbulos, salones, entre otros).

En la Edad Media fueron los clérigos quienes determinaron el lugar de las mujeres en el mundo divino y terrenal; así se dijo que Eva fue hecha del costado de Adán, él es quien la nombra, y la expulsión del Paraíso resulta de la desobediencia y locura extrema de Eva; las mujeres fueron definidas como seres despreciables y malignos, e identificadas como brujas. La necesidad de la conservación de la especie humana fue el punto de partida para que los mismos clérigos, que despreciaban a las mujeres, inventaran la figura de la Virgen María; el modelo mariano fortalecía la idea de matrimonio de príncipes y nobles, y con ello la santificación de las esposas a través de la maternidad y la oración (Dalarun, 2018).

De esta manera, los cuerpos del sexo femenino se reconocen en cuanto son mujeres casadas, madres e hijas; a partir de aquí se establecen diferentes categorías: religiosas, laicas, nobles, burguesas, solteras, sirvientas, mujeres pobres, vendedoras, tejedoras, molineras, mendicantes o prostitutas. La figura mariana compensó la de Eva, pero no la borró, por lo que desde el poder

patriarcal se redefinió un modelo de custodia para los cuerpos femeninos; dentro de la casa las mujeres son guardadas como un bien precioso y vigiladas como un peligro constante. La idea del espacio interior como lugar femenino propicia la auto custodia de los cuerpos, la vergüenza aleja a las mujeres del espacio público (incluyendo ventanas y puertas de la vivienda) y preserva la castidad; la auto vigilancia femenina fue supervisada por padres, consortes, hermanos, religiosos y consejeros espirituales (Casagrande, 2018).

Durante el siglo XIX surge el concepto de la *nueva Eva*, una mujer diferente que busca independencia y participación política; sin embargo, las nuevas mujeres revolucionarias presentaban signos de continuidad de la figura mariana, la mayoría de las feministas de la época arrastraban el modelo tradicional de significación: eran mujeres casadas y madres de familia; de ahí que las luchas políticas se centraran en la petición de guarderías infantiles y pago de maternidad, dejando de lado la discusión sobre la participación masculina en el trabajo doméstico y cuidado de los hijos; así, sin darse cuenta, las feministas defendieron la doble jornada de trabajo.

La presencia de la mujer en el espacio público no significó un avance en el proceso de subjetivación, dentro de la casa cumplían funciones reproductoras y de cuidado, fuera de ella, se convirtieron en cuerpos de consumo, sin permiso de acción política (Maugue, 2018).

Durante la segunda década del siglo XX, los anticonceptivos fueron promovidos por las instituciones de salud; la expresión de la sexualidad fue el punto de partida para la validación de una nueva idea de matrimonio; científicos de diversas disciplinas defendieron la vida familiar como escenario ideal para la expresión de la sexualidad e intimidad. Sociólogos y economistas hicieron de la casa su principal tema de estudio y se inventaron numerosos aparatos para aligerar las condiciones del trabajo doméstico. El concepto de mujer heterosexual dedicada a las labores del hogar fue

defendido como una opción de libertad y realización femenina (Cott, 2018).

En el siglo XXI, la casa se mantiene como el espacio de custodia de los cuerpos subordinados; la organización del espacio doméstico se sucede a partir de áreas centrales y zonificación de uso, es decir, la casa aún replica las dinámicas urbanas de la ciudad. En la actualidad, lo cierto es que cualquier proyecto de decolonización espacial debe partir de la deconstrucción de la casa.

Teorías espaciales disruptivas, propuesta

Este apartado propone un ensamblaje teórico de cuatro conceptos: espacio frontera y transespacio, *doble off* y manifiesto contra. Por lo general, cuando se habla de espacios-frontera se les relaciona con la urbanización informal. La arquitectura de la informalidad urbana actúa como tecnología y técnica de la ciudad contemporánea; así, los asentamientos periféricos se definen como contra reflejo de la metrópoli.

Michael Leaf (2015) argumenta que los procesos de reclasificación de las zonas rurales reconstruyen continuamente la morfología de las ciudades, entonces la periferia se redefine como frontera urbana. De acuerdo con Hiba Bou Akar (2015), las zonas-frontera son espacios híbridos que hospedan cuerpos “no deseados” porque obstaculizan el desarrollo de las ciudades; además, las fronteras espaciales juegan una doble función, por un lado, contribuyen a los procesos de exclusión espacial y, por otro, son espacios de resistencia y piezas clave para la deconstrucción del centro urbano.

Más allá de la relación entre asentamiento informal y frontera, existen los espacios creados por los cuerpos secundarios o subordinados, como los que habitan la frontera entre dos países. Por ejemplo, Gloria Anzaldúa (1987) explica la frontera entre México y Estados Unidos como una herida abierta, un espacio de choque

cultural, ambiguo y flexible; la autora se define a sí misma como mujer frontera y, a partir de la herida geográfica, se construye. Además de que señala que la frontera es habitada por cuerpos subordinados, con su propuesta desvela que existen geo-espacios definidos a partir de cuerpos específicos.

Paul B. Preciado (2019) explica que el espacio de la escala humana es el resultado de la superposición de ficciones políticas a las que son sometidos los cuerpos (por ejemplo, hombre/mujer, heterosexual/lesbiana, blanco/amerindio, entre otros); para el autor, la frontera es la línea que separa y dibuja las ficciones políticas, el cruce de una ficción a otra genera espacios, por lo tanto, es el cruce el que define el cuerpo. Los espacios-frontera pueden entenderse como territorio periférico, pero también significan el espacio creado por los cuerpos subordinados; ahora bien ¿qué define a un cuerpo secundario?

Los cuerpos subordinados son aquellos a los que se les niega la acción política y solo son reconocidos en cuanto a su función reproductiva; los cuerpos secundarios se definen como cuerpos frontera a través de la asignación-representación de ficciones políticas de desventaja (mujer, femenino, mestiza, amerindia, cobriza, etcétera). Los espacios creados dentro de ficciones políticas de desventaja determinan geo-espacios del segundo orden, es decir, espacios-frontera (figura 3).

Los cuerpos con útero encabezan la lista de los subordinados; Simone de Beauvoir (2010) explica a la mujer como la contraparte del hombre; sin embargo, de acuerdo con Michel Foucault (1970), dos conceptos aparentemente diferentes y que trabajan en oposición binaria tienen el mismo origen; el autor explica que el concepto que construye la verdad y establece la norma se define a partir de la creación de su opuesto. Irigaray (2007) cuestiona la idea de “mujer normalizada”, esa que aparece en oposición al hombre, aludiendo que ese *afuera*



Fig. 3. Favela. Fuente:
Fotografía de la autora

y cuya voz es tan válida como la que se proclama única; para Irigaray (2007) el espejo permite ver los invisibles otros y explica que esas imágenes van apareciendo gracias al proceso de mimética (performance).

Judith Butler (1999) plantea la [de]construcción del género a partir de la acción performativa, la autora explica que cuando una persona nace se le asigna un sexo que, de acuerdo con las características biológicas de su cuerpo, determina el género y el nombre; sexo, género y nombre establecen las normas de comportamiento humano, por lo tanto, la triada de género es una construcción social que puede ser reconstruida una y otra vez; también señala que entre el binario sexual (hombre-mujer) existen múltiples categorías sin nombre que representan espacios flexibles para la formación de cuerpos-espacios-sujetos.

Considerando todos estos conceptos, definiciones y posibles reconstrucciones, la ciudad contemporánea se ha erigido desde el poder hegemónico y utiliza el *planning* como lenguaje del proceso normativo, es decir, el poder convertido en saber construye especialistas guardianes de la verdad que, desde esta perspectiva, difunden los

discursos que naturalizan la norma. Si los conceptos se construyen desde su opuesto, entonces la historia urbana oficial define los espacios sin historia, por lo tanto, la ciudad-casa (hombre) (primer espacio) se define a partir de la construcción que la misma ciudad-casa hizo de la informalidad espacial (mujer) (favela-casa) (segundo espacio).

Si se apagarán las normas de planeación (*OFF 1*), se entendería la periferia como geografía del segundo espacio; sin embargo, siguiendo a Irigaray (2007), la informalidad urbana es una representación falsa del afuera espacial; entonces, para desvelar los espacios de los cuerpos subordinados sería necesario apagar la favela-casa-mujer (*OFF 2*). Las geografías del segundo orden se construyen a partir de un sistema de ficciones políticas de desventaja, dichas ficciones son definidas desde un origen naturalizado (poder hetero central); el transespacio se propone como elemento de cruce y desdibujamiento de categorías políticas.

La idea del transespacio surge de las propuestas de Butler (1999) y Preciado (2010), en cuyas reflexiones redefinieron el feminismo utilizando la teoría *queer*, es decir, haciendo una inversión performativa de la injuria: el objeto de la injuria se convirtió en sujeto de enunciación; critican el posfeminismo y, en su lugar, proponen el transfeminismo como una filosofía abierta donde todos los cuerpos frontera son sujetos de análisis. El transespacio es aún una propuesta teórica en movimiento, un concepto sin definición estable que se constituye a partir de cuatro características que son, al mismo tiempo, sustantivos y acciones: pliegue-plegar, nómada-ser nómada, sujeto-subjetivación, ensamble-ensamblaje; todos los conceptos parten de la propuesta filosófica de Gilles Deleuze y Felix Guattari (1987).

Michael MacDonald (2012) explica que a través del concepto pliegue-plegar (*fold*) se puede entender el movimiento continuo (y peristáltico) de la materia, desde

esta perspectiva las formas se constituyen de múltiples pliegues superpuestos que determinan el interior del exterior, los espacios de adentro son una extensión de la superficie, el acto de plegar visibiliza el afuera interno; mediante el pliegue-plegar se construye cualquier espacio (o sujeto), y el acto de esa construcción es la subjetivación.

MacDonald (2012) explica que el concepto nómada-ser nómada (*nomadic*) es fundamental para pensar la decolonización contemporánea; ser nómada se relaciona con los procesos de desterritorialización (política, de pensamiento, filosófica y espacial), se refiere a la identificación (y habitación temporal) de aquellos espacios que transitan fuera de los códigos establecidos. Jim Morrow (2012) señala que la subjetivación hace referencia a técnicas biopolíticas, mediante las cuales los seres humanos son formados para atender y defender la estructura social normada; la idea de sujeto/subjetivación contiene la posible resistencia (efecto nómada) del sujeto a la reducción categórica impuesta por el proceso de subjetivación (Kalyniuk, 2012).

El ensamble/ensamblaje (*assemblage*) es un sistema que conecta múltiples elementos, cuyas fuerzas interactúan entre sí; el territorio resultante crea nuevos significados y posibilidades espaciales que desestabilizan las formas y estructuras preconcebidas (Kruger, 2012). El transespacio es la inversión performativa de la injuria y cruce de las ficciones políticas de desventaja que *explota* las geografías del segundo orden; a la sombra de este concepto los manifiestos-contras actúan como detonantes de la explosión.

Manifiestos y contraficciones, el ensayo

Paul B. Preciado (2000) declara la contrasexualidad como una crítica de la diferencia de género y de sexo y, a partir de esta diferenciación, establece todas las actividades socioespaciales; en función de esta declaratoria, el autor

propone empezar por el cuerpo; así, la contrasexualidad está orientada a la deconstrucción de las prácticas sexuales impuestas por el poder hetero normado, la *acción contra* busca la equivalencia de los cuerpos-sujeto; los actos contrasexuales se establecen como tecnologías de resistencia, reorganizan los restos del cuerpo definido por la modernidad y proponen entender el cuerpo-sujeto como un espacio-tiempo constituido de múltiples *presentes*, de esta manera, se reinventa el sistema signico-simbólico y, con ello, la identidad sexual naturalizada.

Según Preciado (2000), las prácticas contrasexuales utilizan el *dildo* como elemento clave para la suplementación del órgano origen (el pene) y, en sentido ideológico y considerando la teoría filosófica de Derrida (1967), sería el suplemento que desplaza o *borra* aquello que en instrucción solo debería completar.

Desde la perspectiva contrasexual, el dildo precede al pene, no es el falo, ya que este, en cuanto idea abstracta, no existe; el dildo en acción desvela la masculinidad y la feminidad como ficciones políticas (instrumentos de control); dentro de la propuesta contrasexual, el dildo va más allá del objeto porque al realizar la operación de cortar y pegar, desplaza el órgano central de la producción sexual, desestabiliza el sistema heterocentrado y, mediante la repetición infinita, devora al falo y, por lo tanto, desidentifica al pene (lo explota); esta operación disruptiva traspasa los límites materiales creando extensiones corporales (espaciales) polimorfos. El dildo es efecto y translación.

Si se aplica la operación de *cortar y pegar* al discurso de este ensayo, se podría relacionar la propuesta contrasexual con el transespacio y el manifiesto contra. La sustitución de elementos se propone de la siguiente manera:

- El transespacio sustituye al dildo (el cruce vs. instrumento de control).
- La ciudad-casa-arquitectura suplanta al falo (el espacio vs. idea abstracta).
- El *planning* suplanta al pene (planeación vs. espacio natural).

En resumen, la esencia de la contra sexualidad (espacialidad) sería desequilibrar el sistema hetero normado, desmitificar el *planning* que determina la ciudad-casa-arquitectura, desvelar que el sistema de producción u organización espacial, incluida la geohistoria oficial, es un instrumento de control que puede quebrantarse y, por lo tanto, al exponer a la luz una ideología y un quehacer distinto que no limita a conceptos restringidos la realidad ni la corporalidad, se puede plantear una reexistencia tanto individual como social, esto implicaría, al tiempo, cambios en la organización de los espacios públicos y privados.

Para que los manifiestos de una *acción contra* tomen un sentido tangible, expondremos algunas hiper-historias que sirvan de punto de partida para el desarrollo de los manifiestos contra que trabajan como activadores del transespacio. El manifiesto produce otras historias, y así, otros espacios *fantásticos*. Como ya se ha dicho, para hablar de cualquier proyecto relacionado con el espacio de la escala humana, incluida la decolonización, es necesario comenzar por los cuerpos subordinados, seguir con la casa, continuar con la ciudad y, como resultado, surgirán historias como las siguientes:

Historia uno

Aquí sintetizamos la historia de Marina, protagonista de la película chilena *Una mujer fantástica* (Larraín, J. et al., 2017). Las ficciones políticas de desventaja son: mujer transexual, migrante, mestiza, chilena.

Una mujer fantástica es una película escrita y dirigida por Sebastián Lelio y protagonizada por Daniela Vega. Marina es una cantante de ópera transexual que mantiene una relación clandestina con Orlando, un hombre 20 años mayor que ella que, en la segunda escena de la película, muere. Este suceso desestabiliza la vida y la felicidad de Marina que, al quedar expuesta, es cuestionada sobre si

es hombre o mujer, pues aunque en sus documentos lleva nombre de hombre, viste, habla y quiere de acuerdo con la norma de lo femenino. ¿*Qué eres?*, le preguntan a Marina; ella no responde porque no puede, dado que día a día se construye a sí misma.

Una mujer fantástica está dividida en 12 escenas y las historias siempre se están moviendo hacia alguna parte, así que también se puede construir otro relato, por ejemplo:

(Escena original Nº 3 – ahora I). Marina sale corriendo del hospital, Orlando ha muerto ¿quién es ella sin él? Los carabineros la detienen a mitad del camino; la policía y el médico preguntan su nombre: me llamo Marina Vidal, se hace un silencio incómodo, las miradas recorren rostro y cuerpo, el médico cuestiona: ¿Es un apodo? El carabinero le pide su identificación.

(Escena original Nº 6 – ahora II). Marina se encuentra con la esposa de Orlando; le entrega el auto, ese que fue testigo de su romance, ese donde minutos antes cantaba junto a Aretha Franklin, *You make me feel, you make me feel, like a natural woman* (Franklin, 1968). La esposa mujer de Orlando sentencia: no sé qué veo cuando te veo.

(Escena original Nº 11 – ahora III). Marina se despide de Orlando y de ella; la nueva Marina se extiende sobre el espacio, cuerpo desnudo sobre sillón, ventana grande de fondo, al lado la puerta. El espacio sólo la refleja a ella.

Enunciados o realidades alternas (figura 4):

- a. Marina puede tener cualquier nombre: Daniela, Diana; y Diana puede llamarse Darío, Adriano, Quetzal...
- b. Marina es una mujer fantástica porque es cruce y resistencia, cree que busca a Orlando, pero en realidad busca a las otras que ella es; el cruce borra a Orlando.
- c. Marina es el espacio, el espacio es Marina,



Fig. 4. Espacio Marina. Fuente: Imagen de la autora

Historia dos

Para esta historia, *La diáspora rabiosa, voces*, se mezclaron fragmentos de varios ensayos de Preciado (2019); las ficciones políticas de desventaja son de mujeres, lesbianas, gays, transexuales, migrantes, mestizos, desempleados, feministas, locos.

Los transfeministas no necesitamos un marido porque no somos mujeres, hablamos otras lenguas; no queremos producir; como cuerpos nacidos con útero, no cerramos de piernas frente al nacionalcatolicismo, se trata de modificar la producción de signos, la sintaxis, la subjetividad. Los modos de producir y reproducir la vida. Estamos hablando de decolonizar el mundo. Necesitamos inventar nuevas metodologías de producción del conocimiento y una nueva imaginación política capaz de confrontar la lógica de la guerra, la razón heterocolonial. Somos los trans sin papeles, los migrantes, la diáspora rabiosa, los reproductores fracasados de la tierra, los cuerpos imposibles de rentabilizar para la economía del conocimiento. Nosotros decimos experimentación, traducción multicódigo, hablamos de mestizar el centro, de alianza multiespecies. Decimos código abierto y programación estado beta: incompleta, imperfecta, procesual, colectivamente construida,

Fig. 5. Espacio de la diáspora rabiosa. Fuente: Imagen de la autora



relacional; rechazamos una ciudadanía definida a partir de nuestra fuerza de producción o nuestra fuerza de reproducción: Somos la red viva descentralizada, la diáspora rabiosa, los niños de la bala, los amantes del pecho agujereado. (Preciado, 2019).

Enunciados o realidades alternas (figura 5):

- d. Nuestra casa es abierta y es viento y bosque y agua.
- e. Todo es espacio propio, no hay área de producción, la geografía es móvil.
- f. Las alianzas son fluidas, los espacios tienen otro nombre.

Historia tres

Diana

Las ficciones políticas de desventaja son: mujer, mestiza, mexicana.

I. La luna es mi madre, yo soy su hija, antes, en otro tiempo me llamaban ninfa. Algunos días de verano la luna es el sol y sale de día, se esconde entre los árboles, juega y ríe divertida. Las ninfas dejamos el paraíso porque nos aburría; Adán inventaba cuentos, como ese de la costilla.

II. A veces sueño que soy esposa y “estoy serena, es



Fig. 6. Espacio Diana. Fuente: Imagen de la autora

la serenidad que precede a algo espantoso, el minuto amarillo antes de romper a andar el viento; aquí el silencio es tremendo, me siento muda, oscura. Soy una semilla a punto de reventar, una montaña entre mujeres montañosas; no ha llegado aún mi hora, debiera” (Plath, 2003). Nunca he sido montaña, tal vez por eso me levanto a mitad de la noche y me asomo a la ventana buscando la luna; soy cobijo de mí misma, mi propio alimento, mi propia semilla. Los otros me miran como si no me conocieran.

III. Otro principio: Mi nombre es Diana, soy del noreste de México, de la región conocida como la Gran Chichimeca, vengo de los Guachichiles, una tribu nómada y polígama de cazadores y recolectores, quienes vivían en ciudades móviles, sin dioses ni cementerios, las cenizas de sus muertos eran parte de su vestimenta cotidiana.

Enunciados o realidades alternas (figura 6):

- g. La casa es geografía, habito en los huecos.
- h. El espacio es maleable, de entrada, de salida, de refugio.
- i. Espacios de reexistencia, habitar lo común.

Tabla 1. Los diez principios del manifiesto ensayan contraficciones espaciales.
Fuente: Elaboración de la autora

Diez principios del manifiesto	
1.	La sociedad contracasa reclama la abolición de la recámara principal, todas las habitaciones tendrán dimensiones similares y no habrá posiciones jerárquicas que sirvan como puntos de control
2.	Eliminación de la cocina: área principal de producción femenina; para la preparación de alimentos usarán estufas y/o parrillas móviles
3.	Asignación de habitaciones a partir de un contrato que determine el tiempo de uso y garantice la nomadización del espacio
4.	La sociedad contracasa propone habitaciones para niños, comunicadas con los cuartos de los adultos encargados de su cuidado. El uso espacial se determina por relaciones poliamorosas que resultan de familias poliparentales
5.	La sociedad contracasa demanda la abolición de la zonificación de uso, áreas centrales y tipología de espacio, como puntos de partida del diseño arquitectónico
6.	La sociedad contracasa demanda la revocación de entrada principal y de servicio; en su lugar propone múltiples accesos que garanticen la independencia de las habitaciones y la movilidad de sus usuarios
7.	La contracasa contará con alojamientos para habitaciones temporales con comunicación a ciertas habitaciones. El uso del espacio temporal se acordará mediante contrato
8.	La sociedad contra casa exige jardines-huertos como zonas de transición entre habitaciones. Las áreas verdes serán usadas como reconfiguradores de la frontera entre espacio público y privado
9.	Revocación del clóset fijo, en su lugar se proponen estanterías rodantes con ropas femenina, masculina y neutra, con el fin de propiciar el crossdressing como actividad cotidiana
10.	La contracasa propone “la carpa roja” como espacio deconstruido. Puntos feministas que sirvan para la convivencia y naturalización de las características físicas, psicológicas y sexuales de todos los cuerpos

A través de un manifiesto, Preciado (2000) da voz a la sociedad contrasexual y demanda la generación de políticas contrasexuales derivadas de acciones específicas, por ejemplo, la suspensión de categorías de identificación sexual en los documentos oficiales, la selección de un nuevo nombre que cuestione el sistema de asignación de género, la eliminación del contrato matrimonial y de los privilegios derivados de las ficciones políticas sexuales; entre otros. Utilizando los principios del manifiesto contrasexual, los hiperrelatos y los enunciados resultantes, se propone el manifiesto contracasa que se detalla en la tabla 1.

Digámoslo de una vez: decir decolonización es decir revolución, conclusiones

En el discurrir de nuestro ensayo, desvelamos que al aplicar a nuestra sociedad heteronormada las teorías

alternativas relacionadas con el cuerpo, es decir, aquellas que profundizan en la historia de la sexualidad, el feminismo y el transfeminismo, se podría redefinir el espacio para convertirlo en un transespacio (espacios de cruce) en donde podamos iniciar un proceso de revolución y reapropiación para transformar, en verdaderamente *fantásticas*, las geografías de segundo orden que se construyen a partir de un sistema de ficciones políticas que son definidas desde un origen naturalizado.

Además, la dialectización de la triplicidad (práctica, representación y experiencia) sugiere que el espacio no existe si no es a partir del cuerpo, la arquitectura como materialidad de las representaciones espaciales se constituye en el territorio de punto de partida para la experiencia; sin embargo, son los espacios de representación (memoria de otras experiencias conectadas entre sí, además del uso del olfato y oído) los que modifican la práctica espacial, la modificación de la práctica construye nuevos códigos que revisten las representaciones.

Si bien la arquitectura y el ambiente construido pueden entenderse como efecto de las relaciones de poder; entonces, repensar el espacio a partir del cuerpo se presenta como el punto de partida para la creación de estrategias de resistencia y de resiliencia. Para los cuerpos subordinados decir *mi cuerpo* significa un acto político que inventa principios *contra* y desafía el proceso de subjetivación definido desde la materialidad de las representaciones espaciales.

Los principios *contra*, convertidos en actos políticos, reconfiguran las ruinas del primer espacio hegemónico (la casa), y desvelan la posibilidad de otros espacios definidos por la superposición de múltiples *ahora*. El transespacio se convierte en el suplemento del *planning*, lo desplaza; mediante la repetición infinita del cruce (transespacio) se deconstruye la idea ciudad-casa; primero se explota la casa, luego la ciudad.

El cruce puede entenderse como el deseo de fluir (Deleuze, G. y Guattari, F., 1987); el espacio *trans* resulta en una operación disruptiva que irrumpe en la idea de casa como espacio íntimo femenino para borrar las áreas de producción (cocina), eliminar la jerarquización de habitaciones (espacios de reproducción), reconstruir la frontera entre lo público y lo privado, etcétera. El manifiesto *contracasa* detona el transespacio y con ello desvela la posibilidad de muchos espacios *fantásticos*: espacios de cruce frontera-frontera, definidos por historias que son a la vez teorías y al mismo tiempo ensayos de decolonización.

Glosario

altépetl Palabra náhuatl que se refiere a la organización territorial y política de una entidad: ciudad-estado.

contraficciones Término utilizado por Paul B. Preciado para indicar el ejercicio principal de la filosofía contemporánea.

dialectización Concepto utilizado por Henri Lefebvre para explicar el proceso de la producción social del espacio. La dialectización proviene del materialismo dialéctico como propuesta filosófica de Carl Marx.

favela Asentamientos informales en Brasil.

favelización Palabra que indica un proceso de urbanización contrario al planning.

heterocentrado Concepto derivado de las palabras heterosexual y centro; el término hace referencia a lo masculino como ficción política de ventaja.

heterocolonial Concepto derivado de las palabras heterosexual y colonia; el término hace referencia a lo masculino como ficción política de ventaja.

heteronormado Concepto derivado de las palabras heterosexual y norma (reglas que configuran instrumentos biopolíticos); el término hace referencia a lo masculino como ficción política de ventaja.

planning Palabra en inglés utilizada para agrupar los procesos de planificación urbana dictados por los profesionistas de las disciplinas espaciales; también se refiere al instrumento de control que guía las intervenciones urbanas.

poliparental Término que se refiere a familias no nucleares, donde un grupo de padres y madres cuidan a los hijos provenientes de diferentes relaciones.

reexistencia Concepto derivado de la palabra resistencia entendida como el acto de existir.

slum Favela

Lista de Referencias

- Anzaldúa, G. (1987). *Borderlands/La Frontera*. San Francisco: Aunt Lute Books.
- Bernal, I. (1984). *Tenochtitlán en una isla*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Bidaseca, et al. (2017). *Feminismos y poscolonialidad 2*. Buenos Aires, Argentina: Ediciones Godot.
- Bou Akar, H. (2015). "From poor peripheries to sectarian frontiers: Planning, Development and the Spatial Production of Sectarianism in Beirut". En *Territories of Poverty: rethinking North and South*. London: The University of Georgia Press.
- Brenner, N. (2016). *La explosión de lo urbano*. Santiago de Chile: ARQ ediciones.
- Butler, J. (1999). *Gender Trouble. Feminism and the Subversion of Identity*. Nueva York: Routledge, Taylor y Francis Group.
- Casagrande, C. (2018). "La mujer custodiada". En Duby, Georges y Perrot, Michelle (eds.), *La Edad Media (Historia de las mujeres 2)*. España: Penguin Random House Grupo Editorial.
- Cott, N., (2018). "Mujer moderna, estilo norteamericano: los años veinte". En Duby, Georges y Perrot, Michelle (eds.), *El siglo XX (Historia de las mujeres 5)*. España: Penguin Random House.
- Couch, Ch. (2016). *Urban Planning. An Introduction*. Londres: Palgrave.
- Cowgill, G. (2015). *Ancient Teotihuacan: Early Urbanism in Central Mexico*. Nueva York: Cambridge University Press.
- Dalarun, J. (2018). "La mujer a ojos de los clérigos". En Duby, Georges y Perrot, Michelle (eds.), *La Edad Media (Historia de las mujeres 2)*. España: Penguin Random House.

- Davis, M. (2006). *Planet of Slums*. Nueva York: Verso
- De Beauvoir, S. (2010). *The Second Sex*. Nueva York, Random House.
- Dear, M. (2000). *The Postmodern Urban Condition*. Oxford: Blackwell Publishers
- Deleuze G. y Felix, G. (1987). *A Thousand Plateaus: Capitalism and Schizophrenia*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Derrida, J. (1967). *De la gramatología*. Madrid: Siglo XXI Editores.
- Foucault, M. (1970). *La arqueología del saber*. México: Siglo XXI Editores
- Franklin, A. (1968). "You make me feel like". En *Aretha in Paris* (LP). Los Angeles, EU: Atlantic Records
- Harding, A. y Blokland, T. (2014). *Urban Theory: A critical introduction to power, cities and urbanism in the 21st century*. Los Angeles: Sage Publications
- Irigaray, L. (2007). *Espéculo de la otra mujer*. Madrid: Ediciones Akal.
- Kalyniuk, G. (2012). "Subject". En Shields, R. y Valle, M. (Eds.), *Demystifying Deleuze. An Introductory Assemblage of Crucial Concepts*. Ottawa: Red Quill Books.
- Kruger, E., (2012). "Assemblage". En Shields, R. y Valle, M. (Eds.), *Demystifying Deleuze. An Introductory Assemblage of Crucial Concepts*. Ottawa: Red Quill Books.
- Larraín, J., Larraín, P., Lelio, S., Maza G. (productores) y Lelio, S. (director). (2017). *Una mujer fantástica* [Cinta cinematográfica]. Chile: Fábula, Komplizen Film, Sony Pictures.
- Leaf, M. (2015). New Urban Frontiers: "Periurbanization and (Re)territorialization in South East Asia". En Loeb, Carolyn and Luescher, Andreas, Burlington (Eds.), *The Design of Frontier Spaces. Control and Ambiguity*. USA: Ashgate.
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Madrid, España: Capitán Swing.
- MacDonald, M. (2012). Fold. En Shields, R. y Valle, M. (eds.), *Demystifying Deleuze. An Introductory Assemblage of Crucial Concepts*. Ottawa: Red Quill Books.
- Maugue, A. (2018). "La nueva Eva y el viejo Adán: identidades sexuales en crisis". En Duby, Georges y Perrot, Michelle (eds.), *El siglo XIX (Historia de las mujeres 4)*. España: Penguin Random House.

- McEvedy, C. (2011). *Cities of the Classical World*. USA: Penguin Books.
- Morrow, J. (2012). "Subjectification". En Shields, R. y Valle, M. (eds.), *Demystifying Deleuze. An Introductory Assemblage of Crucial Concepts*. Ottawa: Red Quill Book.
- Plath, S., (2003). *Antología*, Madrid: Visor Libros.
- Pomeroy, S., (1995). *Goddesses, Whores, Wives, and Slaves: Women in Classical Antiquity*. Nueva York: Random House.
- Powell, P. W. (1996). *La Guerra Chichimeca (1550-1600)*. México: Fondo de Cultura Económica, FCE.
- Preciado, B. (2000). *Manifiesto contrasexual*. Barcelona: Editorial Anagrama.
- _____. (2010). *Pornotopía. Arquitectura y sexualidad en «Playboy» durante la guerra fría*. Barcelona: Editorial Anagrama.
- _____. (2019). *Un apartamento en Urano* (Narrativas hispánicas). Barcelona: Editorial Anagrama.
- Rich, A. (1994). *Blood, Bread, and Poetry: Selected Prose 1979-1985*. Nueva York: W. W. Norton y Company.
- Roy, A., (2012). "Urban Informality the Production of Space and Practice of Planning". En Weber, R. y Crane R. (Eds.). *The Oxford Handbook of Urban Planning*. Nueva York: Oxford University Press.
- Soja, E., (2000). *Postmetropolis, Critical Studies of Cities and Regions*. Oxford: Blackwell Publishers.

Cuestiones decoloniales para la arquitectura brasileña del siglo XX

Fernando Luiz Lara*

En la Bienal de Gwangju (2018), la artista brasileña Lais Myrrha presentó la obra llamada *Case Study* en la que una columna, a escala real, del Palacio de Alvorada (Oscar Niemeyer, 1957-60) es soportada por una columna, también a escala real, de la plantación Colubandê (Río de Janeiro, siglo XVII), ver figura 1. Una representación clara del enigma de la arquitectura brasileña: una modernidad exitosa, profundamente arraigada en la colonialidad.

La arquitectura moderna en Brasil es mucho más que la simple aplicación de los principios de Le Corbusier en un clima cálido. Dentro de esta definición estrecha y eurocéntrica de la arquitectura brasileña del siglo XX, la historiografía del mundo anglo celebra los logros de Brasil cuando coinciden y refuerzan las expectativas del norte, disminuyéndolos cada vez que divergen. Muchos autores contemporáneos han explorado la naturaleza dominante

* University of Texas at Austin

de tal etnocentrismo en la crítica arquitectónica. Así como, las formas en que el discurso es dictado siempre en los términos del norte, negando influencia y capacidad a cualquier fuera de sus fronteras intelectuales. Ahora bien, para decolonizar la historia global de la arquitectura, necesitamos decolonizar nuestras propias historias locales.

Lucio Costa ocupa un lugar central en cualquier conversación sobre arquitectura brasileña y merece el crédito por articular intelectualmente la modernidad del país con su pasado barroco. En lo que se conoció ampliamente como la *costura moderno/colonial*, Costa ancló la arquitectura del grupo carioca en el pasado colonial de Brasil para desviar las críticas de que el modernismo era extranjero (Cavalcanti, 1995; Lara 2002). En realidad, la *costura moderno/colonial* va mucho más allá y es más desagradable. Todo el proyecto de modernidad tiene sus raíces en la colonialidad: deforestación, mano

Fig 1. Case Study,
Lais Myrra, Gwangju
Bienalle 2018.
Fuente: fotografía
del autor



de obra negra y mulata de bajo costo, agricultura de plantaciones, asentamientos informales y represión policial. La primera actividad económica europea en Brasil fue convencer a los nativos de cortar *pau brasil* —palos de Brasil— para enviarlos a través del océano. De ahí el origen del nombre del país. De un proceso de deforestación con mano de obra barata para exportar cultivos comerciales. El destino estaba escrito.

Una visión decolonial nos permitirá discutir temas que son urgentes en cualquier análisis de arquitectura contemporánea: capitalismo, ecología, género y raza. Además, la visión decolonial nos dejará discutir como juntos, estos temas, generan una arquitectura que es tanto un resultado como un instrumento de la espacialidad colonialista. Por ejemplo, me sorprende la frecuencia con la que las personas se refieren a mi país natal, Brasil, como no occidental. Muchos de mis colegas, siguiendo el discurso de la mayoría, se acostumbraron a relacionar la civilización occidental con la OTAN, la alianza militar que domina el planeta desde hace unos 70 años. Esto se ha normalizado hasta tal punto que muchos se sorprenden cuando preguntó cuál es la diferencia fundamental, entre la historia de Brasil y los EE. UU., que les hace pensar a uno como parte de occidente y al otro no. Ambos fueron poblados por amerindios antes de ser invadidos y colonizados por europeos que, en el proceso de apropiación de sus tierras, impusieron su religión y su idioma, diezmaron a los nativos y esclavizaron a millones de africanos para sostener sus empresas. El papel de la civilización occidental en este esfuerzo es exactamente el mismo, y los resultados son más cercanos de lo que nos gusta admitir.

Para abordar adecuadamente el lado oscuro de este largo proceso de modernización, es necesario realizar una crítica de la modernidad, no solo siguiendo a Jürgen Habermas, Andreas Hussein y Michel Foucault (entre tantos otros) sino principalmente a Arturo Escobar,

Walter Mignolo y Aníbal Quijano. Lo que este grupo de sudamericanos ha hecho es una deconstrucción completa de las *nobles* ideas de la modernización, que la mayoría de los arquitectos aún conservan hoy, para demostrar que no hay *modernización sin colonización*. Las transformaciones que llamamos modernidad están incrustadas con mucha desigualdad que invariablemente beneficia al hombre-blanco, en detrimento de todos los que no son blancos y no son hombres. La historia de la arquitectura tal como la conocemos es la historia de los diseñadores-blancos, escrita por los académicos-blancos.

Para desafiar lo anterior, debemos preguntarnos cuál ha sido el papel de la arquitectura y la planificación urbana en el proyecto moderno/colonial. Curiosamente, solo dos décadas separan la publicación de Alberti *De Re Aedificatoria*, 1471 y la llegada de los europeos al continente americano (1492). La arquitectura como proyección de un futuro moderno, separada de la construcción y utilizada para conquistar el planeta es, al mismo tiempo, herramienta y resultado de estos dos sucesos.

En 1572, Felipe II, rey de España, decretó la famosa *Ley de Indias* especificando que las ciudades eran exclusivas para descendientes de españoles, y que los indios deberían vivir en sus propios espacios fuera de la ciudad. Tal fue el comienzo de la arquitectura moderna en las Américas. Una ciudad para excluir e inducir respeto, por medio del miedo, es muy diferente de una ciudad para liberar a las personas. Desde principios del siglo XVI, esta fue la regla: la *ciudad como una máquina para excluir*. Las colonias portuguesas establecieron relaciones más informales en la ciudad, para diferenciarse de la exclusión estricta española, pero el resultado no es muy diferente. El proyecto colonial consistía en controlar el espacio al imponer líneas abstractas sobre el territorio. Roberto Fernández explica en *El Laboratorio Americano* (1997) que las Américas siempre han sido este laboratorio espacial donde primero se probaron las teorías y las ideas

modernizadoras, para luego ser aceptadas en Europa. El paso de la dominación colonial a la independencia hizo poco por cambiar esto. En el siglo XIX, las grandes áreas metropolitanas presentaron un crecimiento urbano explosivo, un proceso de urbanización excluyente, que concentró la riqueza y el poder en manos de unos pocos, de Nueva York hasta Buenos Aires, de San Francisco hasta Lima.

En todos estos casos, observamos el poder de la arquitectura para imponer una sociedad excluyente. En palabras de la académica mexicana Diana Maldonado (2016), siempre hubo planificación y *off-planning*. Dentro de la ciudad proyectada se contempla a las élites y a una pequeña parte de la clase media, que tuvo que esperar al siglo XX para ser valorada en tamaño e importancia. Fuera de la ciudad proyectada, los *off-planning*, fueron siempre la mayor parte de la población. Tal orden de estratificación nunca se molestó en comprender el hecho de que ambos, planificados y *off-plannings*, son construidos. Algunos objetos construidos usan dibujos, son proyectados, la mayoría de las construcciones no son ni dibujadas, ni proyectadas (Lara, 2015). La separación de la arquitectura de la construcción, propuesta por Alberti, se manifestó en la ciudad americana excluyente. Lo dibujado y lo no dibujado, lo proyectado y lo no proyectado, explica los espacios urbanos en las Américas mejor que cualquier otra dicotomía.

Modernización como exclusión

Dos eventos que ocurrieron en Brasil, coincidentemente a fines de 1897, la fundación de Belo Horizonte y la destrucción de Canudos, le dan al lector una introducción sobre cómo se implementó la modernización violenta y excluyente en términos espaciales.

En el área empobrecida del *sertão*, como se llamaba a las tierras del norte del país, un hombre santo atrajo a multitudes de seguidores a sus sermones contra la modernización, construyó una ciudad entera de 8

mil personas en el transcurso de unos años y atrajo la ira de los terratenientes locales. Después de que tres expediciones militares fueron derrotadas, el ejército brasileño envió una fuerza de 3 mil y masacró el asentamiento.

Mientras tanto, en el estado más poblado de Minas Gerais, la oligarquía republicana construyó una ciudad completamente nueva, Belo Horizonte, para materializar sus aspiraciones de poder. La construcción de la nueva capital del estado tenía un objetivo muy claro, al igual que el París haussmanniano, un diseño urbano positivista que daría lugar a un gran desarrollo (lo que implicaba que la tierra pública se vendiera para generar ganancias a la iniciativa privada) y al mismo tiempo organizaría la sociedad en los términos imaginados por la élite local empoderada.

La destrucción de Canudos en octubre de 1897 y la fundación de Belo Horizonte seis semanas después marcarán el tono de mi discusión sobre modernización y colonización que explican la arquitectura brasileña del siglo XX.

En ese momento, Río de Janeiro era el centro de la vida cultural brasileña desde que el rey João VI de Portugal se mudó allí con toda su corte en 1808, huyendo de Napoleón. La Real Academia de Bellas Artes fue fundada en 1816 con la ayuda de varios artistas franceses que también huían de Napoleón y el neoclasicismo reinaría durante el imperio brasileño (1822-1889). Los debates artísticos de finales del siglo XIX son importantes porque son el preámbulo de las manifestaciones modernistas de unas décadas más tarde. También es importante el hecho de que Brasil fue un imperio durante la mayor parte del siglo XIX (1822-1889) y el último país de las Américas en abolir la esclavitud.

Lo anterior, ayuda a explicar las reformas urbanas de Pereira Passos, 1903-1907, que precedieron e influyeron profundamente en las manifestaciones modernistas de

las siguientes décadas. La demolición de mil doscientos edificios en el centro de Río de Janeiro dio lugar a nuevas avenidas que conectaban la ciudad con los crecientes barrios del sur y expulsaban a los pobres, abriendo nuevas oportunidades para el desarrollo privado en nombre del saneamiento y la salud pública. Las intervenciones de Pereira Passos son la perfecta representación de la modernización de Brasil: demolición de vivienda de baja calidad, perteneciente a la clase obrera, para construir infraestructuras para los ricos. La expulsión y, posterior, gentrificación han sido siempre la razón principal detrás de la modernización.

Colonización y forma construida

A fines de la década de 1930, mientras los poderes económicos del norte se preparaban para la Segunda Guerra Mundial, Brasil comenzó la frenética construcción de importantes edificios en todas partes del país. Algunos eran modernistas como el Ministerio de Educación y Salud (MESP), otros eran neoclásicos como el Ministerio de Finanzas. La lectura eurocéntrica del modernismo brasileño elevó el MESP a un estatus de paradigma, principalmente debido a la participación de Le Corbusier. El MESP es, sin duda, un edificio muy importante que aún no se reconoce completamente en la historiografía del modernismo global, pero aún menos reconocidos son los edificios de Pampulha fuera del ámbito metropolitano. Diseñados por Oscar Niemeyer entre 1940 y 1942, los edificios de Pampulha marcan la primera aparición de fuerzas centrífugas que sacaron la mejor arquitectura de Río y la llevaron a Minas Gerais y luego a Brasilia. La Capilla de San Francisco de Asís, comúnmente conocida como la *Capela da Pampulha*, es una pequeña estructura construida en una península de un terreno curvo entre el lago y la carretera, la capilla da al lago con su espalda a la calle. Sus bóvedas parabólicas están cubiertas de pequeñas

baldosas de cerámica (*pastilhas*), fachada acristalada y con *brise-soleil* en la parte superior, el campanario está invertido y el dosel inclinado que conecta la torre con la puerta principal define la entrada.

El *Casino da Pampulha* también se construyó en una península entre el lago y la carretera, con la entrada frente a los jardines de Burle Marx. Los elementos de la entrada, como su dosel de forma libre sostenido por delgadas columnas de acero y la pared de vidrio continuo en la fachada, se replicarían exhaustivamente en todo Brasil. El interior del volumen cúbico principal está dominado por una rampa, columnas de hormigón redondas puntúan el espacio. En la parte posterior, en el lado del lago del edificio, una pista de baile elíptica se integra con el volumen principal por otra rampa.

La pared exterior de cristal detrás de la pista de baile trae el paisaje del lago dentro del edificio. Kenneth Frampton exaltó que "el genio de Niemeyer alcanzó su apogeo en 1942" en el Casino, donde "reinterpretó la noción corbusiana de *promenade architecturale* en una composición espacial de notable equilibrio y vivacidad", (Frampton 1985, p. 255).

Uno de los principales problemas decoloniales a destacar aquí es el hecho de que ninguno de los edificios fue diseñado para la clase trabajadora o el público en general. Una pequeña capilla, un casino, un salón de baile y un club náutico son programas para la burguesía. Esto podría leerse como una deficiencia y, de hecho, muchos académicos (incluido yo mismo) sentimos la necesidad de adjetivar la modernización para explicar el caso brasileño. Escribimos sobre modernización conservadora o modernización incompleta. El texto de Arturo Escobar *Encountering Development: The Making and Unmaking of the Third World* (1994) aclara el hecho de que todos los esfuerzos de modernización llevan en su núcleo un proceso de colonización. Pampulha no es menos moderna porque sus programas son para la élite. Por el contrario, Pampulha no podría ser más moderna en ese sentido.

Colonización de la forma urbana

Después de Pampulha, el modernismo se volvió hegemónico en Brasil. El breve período democrático, entre 1945 y 1964, fue también un período modernista. No es necesario repetir que ese éxito de modernización trajo consigo un éxito colonial. La dislocación de millones de brasileños empobrecidos de pequeños pueblos al margen de las regiones metropolitanas es una de ellas. La aceleración de la degradación ambiental es otra. Sin manos de piel oscura trabajando en madera recién cortada, ninguna de las bellezas de hormigón armado de Brasil de mediados de siglo existiría. Brasilia es tanto el clímax como las sobredosis de este proceso.

Durante más de sesenta años, desde la presentación de su diseño urbano en 1957, Brasilia ha sido elogiada como la encarnación de la esperanza y criticada como la materialización de la desesperación. Ángel Rama, en su clásico *La Ciudad Letrada* (1984), llamó a Brasilia "el sueño más fabuloso [...] en el nuevo continente", mientras que Marshall Berman, en el prefacio de la segunda edición de *All That Is Solid Melts into Air* (1984), la describió como "una de las ciudades más tristes del mundo". En cierto modo, Brasilia encarna la reacción típica de la erudición anglofónica hacia América Latina. Se ve como una visión del paraíso o la puerta de entrada al infierno. Richard Williams (2007) explica que los primeros críticos europeos analizaron Brasilia como "un objeto en el que habían invertido mucho". Lo poseían, en efecto, como un experimento.

[...] Ese sentido de propiedad está ausente en escritos más recientes [...]. Brasilia ya no tiene ninguna compra en la imaginación crítica como modelo, pero se puede apreciar como un objeto estético... En este escenario, el carácter negativo de la ciudad con frecuencia se exagera por su efecto literario (p. 32).

Otra crítica frecuente de Brasilia se refiere a su dependencia de las carreteras. De hecho, uno debe usar un automóvil, autobús o taxi para llegar a cualquier parte de la ciudad. Para quienes no les gustan los automóviles, Brasilia nunca será interesante. Sin embargo, su sistema de carreteras es eficiente y rara vez está congestionado. De hecho, es un éxito brillante en comparación con muchas otras ciudades manejadas por carreteras, como Los Ángeles. Es interesante señalar que mientras que Reyner Banham (1971) estaba alabando a Los Ángeles y su *ecología* asociada al automóvil, la intelectualidad internacional estaba criticando Brasilia por exactamente la misma razón. En términos de dependencia del automóvil, hay muy pocas ciudades que podrían lanzar la primera piedra hoy, y ninguna que podría haberlo hecho en la década de 1960.

El éxito de Brasilia a este respecto revela una suposición preocupante hecha por sus críticos, una que va al corazón de las expectativas de una ciudad latinoamericana. Para los planificadores en los Estados Unidos y el norte de Europa, las ciudades latinoamericanas se entienden como ciudades cuadrículadas, con una plaza central y calles llenas de personas que venden sus productos o disfrutan de cafés al aire libre. Muchas de estas imágenes se basan en la evolución de la planificación urbana en ciudades de habla hispana en América Latina. Portugal y sus asentamientos coloniales en Brasil nunca siguieron este tipo de desarrollo urbano. Las ciudades portuguesas y brasileñas rara vez tenían plazas centrales o calles cuadrículadas. En cambio, la planificación tendía a ser orgánica, siguiendo el acceso a los puertos, con los centros de población abrazando las costas. Por lo tanto, criticar a Brasilia por no tener plazas centrales llenas de habitantes locales y calles llenas de más peatones que automóviles es ser ciego a la historia de la planificación urbana brasileña y fomentar expectativas injustas. La dicotomía Modernidad/Colonialidad presente una vez más.

La distopía del modernismo

La arquitectura moderna siempre ha tenido una relación compleja con sus propias raíces utópicas. Desde Marinetti proclamando que la guerra es la coreografía más bella en 1918 hasta la famosa frase final de Le Corbusier, en 1923, “la arquitectura puede evitar la revolución”, el intento de construir un mundo mejor a través de la arquitectura ha estado constantemente contaminado por definiciones sesgadas de cómo exactamente ese nuevo mundo debería ser.

En Brasil no podría ser muy diferente. La arquitectura de los años treinta y cuarenta tuvo mucho más éxito al promover una imagen nacional de modernización que al abordar las raíces fundamentales de la modernización. Los roles de género tradicionales permanecen en el diseño moderno de viviendas, que lamentablemente también ha absorbido las desigualdades de clase (y raciales) en su organización espacial.

Como una tipología que nació de la vanguardia de principios del siglo XX, el apartamento tiene mucho que decir sobre cómo la arquitectura moderna imaginó el futuro. Porque si la Bauhaus intentaba optimizar la cocina para minimizar la carga del trabajo doméstico de sus esposas, los soviéticos intentaban abolir el trabajo doméstico con cocinas comunitarias y guarderías en cada bloque de apartamentos. Al respecto, vale la pena mencionar el hecho de que al organizar la primera exposición de Arquitectura Moderna en los Estados Unidos (MOMA 1932), Phillip Johnson y Alfred Barr omitieron explícitamente los edificios que fomentaban la vida comunitaria porque no serían bien considerados por las *familias estadounidenses*.

Lucio Costa diseñó viviendas para trabajadores en 1929 (el complejo Gamboa) con un espacio mínimo (y costes mínimos) como prioridad. Sin embargo, los edificios construidos para las clases bajas eran muy pocos para la

inminente crisis de la vivienda. Una de las excepciones notables es el *Complejo Pedregulho* diseñado por Affonso Eduardo Reidy, para la ciudad de Río de Janeiro en 1946. Cuando se completó a fines de la década de 1950, Pedregulho ganó muchos premios y fue publicado en las principales revistas de arquitectura del mundo. La solución espacial era un largo bloque de apartamentos que serpenteaban alrededor de una colina con curvas, cuatro niveles arriba y otros dos niveles abajo, con planta libre a nivel de la calle. El complejo también incluía escuela primaria, gimnasio, piscina, guardería y centro de salud. Los apartamentos organizados a lo largo de un corredor se basaron en la idea de la máxima integración y flexibilidad de los espacios para ser lo más abiertos y conectados posible. El área de los apartamentos varía entre 60 y 120m cuadrados, con uno o dos dormitorios, una pequeña cocina y un baño. Esta tipología se convirtió en la norma para unidades mínimas asequibles como el edificio JK en Belo Horizonte o el edificio Copam en Sao Paulo, en ambos casos sin los espacios de servicio de apoyo de guardería o centro de salud.

Mientras tanto, se estaba desarrollando otra tipología y Lucio Costa parece nuevamente ser el pionero detrás de ella. A finales de la década de 1940, Costa diseñó un grupo de seis edificios en la finca Guinle en Río, de los cuales se construyeron tres. Los Apartamentos Guinle no estaban destinados al mercado de la clase trabajadora, sino a una nueva clase urbana de nivel medio alto. En cada nivel había solo cuatro apartamentos (dos individuales y dos dúplex), el área de los apartamentos variaba entre 170 y 220m cuadrados. Al evitar el largo corredor de acceso, cada apartamento tenía la posibilidad de tener dos fachadas externas o dos terrazas, como el propio Costa señaló con orgullo en referencia a la casa tradicional brasileña. Lo que es interesante para nosotros en este punto es precisamente la persistencia de tales formas tradicionales de vivir en la nueva tipología de apartamentos. Las dos terrazas se diferenciaron de inmediato: una se usaba como espacio social y se

conectaba a las salas de estar, mientras que la otra se usaba como espacio de servicio conectado a la cocina y los cuartos de servicio.

Así, lo que comenzó como un lujo en la década de 1940, habitaciones para los sirvientes en cada unidad (los Apartamentos Guinle tenían dos de ellas), ha sobrevivido hasta nuestros días. Estas habitaciones, en las que apenas cabe una cama individual, miden aproximadamente 1.8x2m. También está presente en los Apartamentos Guinle el conjunto de ascensores consecutivos, uno frente al pasillo social y el otro frente a un corredor de *servicio*. Bajo la idea de que uno sería utilizado para residentes e invitados, y el otro para servicios de cualquier tipo. El elevador de servicio también ha sobrevivido las últimas seis décadas. Cuando volvemos a visitar los dos edificios multifamiliares más famosos de la década de 1940, Pedregulho y Guinle, es triste darse cuenta de que, aunque las soluciones de la clase trabajadora de Pedregulho fueron abandonadas gradualmente, las características más conservadoras de los apartamentos Guinle fueron adoptadas por una clase media que también abandonó gradualmente las intenciones transformadoras del modernismo. El escenario de la vivienda contemporánea no solo es mediocre sino que manifiesta, en ciertas condiciones espaciales, muchas de las desigualdades que pueden haber parecido naturales hace setenta años, pero que deberían haberse abordado críticamente por los diseñadores hace mucho tiempo.

El *cuarto de emplegada* se ha convertido desde entonces en una triste marca de la desigualdad brasileña incrustada en la arquitectura. La idea de que una mujer vivirá la mayor parte o gran parte de su vida en una habitación de menos de cuatro metros cuadrados dentro de la casa de otra familia suena impactante, pero es considerada normal por gran parte de la élite brasileña.

Mientras tanto, de 1945 a 1960, el país experimentó un enorme crecimiento y cambios (Benevides, 1979;

Ortiz, 1988). Las ciudades principales duplicaron su tamaño cada diez años debido a la expansión industrial y la mecanización agrícola. Algunas de las reformas iniciadas por Vargas en 1930 tuvieron efecto tres décadas después. En Brasil, la década de 1950 se conoce como los "Años Dorados" debido a sus promesas, optimismo y una democracia y economía aparentemente estables.

La clase media creció en términos de importancia política y económica, y adoptaron una forma de vida urbana. Como resultado de su nuevo papel político y económico, la clase media exigió una apariencia moderna o, en efecto, una fachada moderna (Ortiz, 1988, p. 32). En la mayoría de los países, la arquitectura moderna nunca ha gozado de una gran popularidad, que es una de las razones más comúnmente citadas para el fracaso del modernismo. De una manera más elaborada, Habraken (2007) escribió que "la era modernista fue la primera en la historia donde se interrumpió el diálogo entre el campo y la arquitectura" (p. 27). Brasil es una notable, quizás única, excepción.

En la periferia de cada gran ciudad brasileña podemos encontrar elementos modernistas aplicados a la vivienda de clase media. Como Henry-Russell Hitchcock (1955) notó, uno podía encontrar techos de mariposas, fachadas inclinadas y una variedad de dispositivos de protección solar y *brise-soleil* en todas partes de Brasil. El auge de la construcción sin precedentes en Brasil (desde la década de 1940 hasta la de 1970) es probablemente el más importante, entre muchos otros catalizadores, para la popularidad del modernismo. Pero la rápida expansión del entorno construido no puede ser la única explicación, ya que Estados Unidos, con tasas de crecimiento similares, respondió al modernismo de manera muy diferente. ¿Qué otros factores podrían haber desencadenado la popularidad del modernismo en Brasil?

Los fenómenos del Modernismo Popular, como ya he discutido en varios artículos y un libro, *Popular Modernism* (Lara, 2008), se mencionan aquí porque

problematiza la arquitectura de la élite y el Estado. Además, nos ayuda a decolonizar las desigualdades incrustadas en cualquier proceso de modernización.

La escuela *paulista* y la obstinada presencia del colonialismo en la historia de la arquitectura

La década de 1950 fue testigo del nacimiento de la Escuela de São Paulo (*paulista*), otro movimiento centrípeto de gran densidad en torno al cual la arquitectura brasileña todavía gravita hasta nuestros días. Ya en 1951, Artigas estaba empujando el hormigón armado a sus límites en la estación de autobuses en Londrina. El *béton brut* todavía estaba fresco en la *Unité d'Habitation* de Le Corbusier en Marsella cuando Artigas comenzó a trabajar en el estadio Morumbi (1952-1960). Al año siguiente, Alfonso Reidy, un exponente de la escuela carioca, sería extremadamente influyente con su diseño para el *Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro* (MAM): un esqueleto externo de pilares secuenciales - más delgados al llegar al suelo, más gruesos en la parte superior- soportan las grandes losas dotándolas de máxima flexibilidad. En el MAM, Reidy anticipa muchas de las características que definen la escuela de São Paulo que maduraría años después. La estructura rigurosa en concreto expuesto domina la disposición espacial, permitiendo una flexibilidad interior que se destaca al cambiar los planos horizontales. Mientras que los *pilotis* eran una marca registrada de la escuela *carioca* desde el Ministerio de Educación (1936), el hotel Ouro Preto (1940) y muchos otros, en los trabajos posteriores de Reidy, el edificio no está por encima de los *pilotis*, sino que está envuelto por un esqueleto externo que lo eleva y envuelve al mismo tiempo.

En 1956, Joaquim Guedes construyó la casa *Cunha Lima* y al año siguiente Lina Bo Bardi comenzó a trabajar en el edificio *Museu de Arte de São Paulo* (MASP).

Todos estos (el museo de Reidy incluido) son trabajos pioneros en el uso de concreto reforzado expuesto y plantas libres flexibles que se convertirían en las marcas registradas de la escuela *paulista*. En 1958, Paulo Mendes da Rocha, entonces de 30 años, construyó el *Paulistano Gymnasium*, un estadio deportivo de 2 mil asientos. Como resultado de un concurso, el diseño de Mendes da Rocha hunde la cancha deportiva bajo tierra y eleva la plataforma circundante para maximizar la relación interior/exterior. El techo se resuelve con un anillo plano de concreto, de treinta y cinco metros de diámetro, cubierto con placas translúcidas sobre cables estirados soportados por solo seis columnas triangulares. La forma de las columnas es perfecta para transferir los esfuerzos centrípetos a los cimientos, estabilizar el techo, tocar el suelo mínimamente y dramatizar todos los esfuerzos gravitacionales.

Resulta importante señalar que toda esta actividad estaba ocurriendo mientras Brasilia se estaba construyendo. La atención internacional (y en mayor medida la atención brasileña) se centró en la construcción de la nueva capital. Por lo que resulta interesante es percibir cómo Brasilia podría influir indirectamente en el crecimiento de la escuela paulista. Después de la transferencia del gobierno, el 21 de abril de 1960, São Paulo fue libre de proclamar su propia centralidad. Río de Janeiro seguiría siendo un fuerte centro cultural durante décadas, pero es sintomático que la transferencia del modernismo *carioca* al *paulista*, ocurrió casi al mismo tiempo que el gobierno nacional mudó al *planalto* su central, explorado por primera vez, no por los portugueses, sino por los *bandeirantes paulistas* en el siglo XVII. São Paulo se había convertido en el nuevo centro y su gravedad se ejercería durante las siguientes tres décadas en edificios como el estadio de fútbol en Goiânia, por Mendes da Rocha, la estación de autobuses en Vitoria por Carlos Fayet, o la casa Batega, en Curitiba, por Artigas.

El edificio de la *Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo*, (FAU-USP), de Vilanova Artigas (1961), es una síntesis de todas las experimentaciones de la década anterior. Una caja elevada, de 110 por 66m, envuelta por concreto expuesto sin tratar, con los tablonés de madera del encofrado impresos en los cuatro paneles ciegos de escala gigante. Los paneles están soportados por columnas delgadas formadas por dos triángulos de intersección que logran rigidez bilateral con una sección mínima. En el interior, las losas en diferentes niveles están articuladas por una generosa rampa que ocupa un lado del atrio. El techo se resuelve en una rejilla que funciona como una losa de balsa sin tapa, cubierta con cúpulas de policarbonato. La planta baja, inundada por los tragaluces, está abierta al exterior por tres lados. El atrio funciona como una gran plaza interna que desciende hacia la sala de conferencias, rodeando el espacio del vestíbulo. La idea era crear una gran plaza comunitaria, un espacio para la participación que se vería (y se escucharía en su mayoría) desde todos los demás espacios de estudio

Durante la década de 1960, Joaquim Guedes (1932-2008), Carlos Milan (1927-1964), Fabio Penteadó (1929-2011), Joao Walter Toscano (1933-2011) y Paulo Mendes da Rocha (nacido en 1928) desarrollaron aún más la articulación tectónica y espacial de la escuela *paulista*. Como resumió Ruth Verde Zein (2007), la escuela *paulista* enfatiza la exposición total de materialidad, generalmente con volúmenes individuales con acceso generoso y plantas abiertas que permiten una gran conectividad visual en el interior. Dicha organización es más visible en los dibujos de sección, que a menudo dictan la apariencia externa del edificio. Los resultados son edificios que tienen una relación de contraste con el tejido urbano, con volúmenes macizos que dirigen toda la atención a grandes sustracciones internas. La planta baja suele ser muy permeable y el techo, con muchas aberturas para la luz solar, se trata como una quinta fachada.

Muchas de las estructuras presentadas brevemente arriba fueron construidas antes de que los Smithson y Banham articularan la idea del brutalismo, como lo discutió Ruth Verde Zein (2018). Sin embargo, estos edificios en su mayoría están ausentes de los libros que no tratan específicamente sobre arquitectura en Brasil y/o América Latina, exceptuando *Concrete and Culture* (2013), de Adrian Forty. La regla es que, la cultura de construcción rica y diversa de Brasil en *béton brut*, sea presentada como una manifestación periférica y tardía del brutalismo. Cuando en realidad no fue del todo tardía y se hizo periférica solo por el sesgo académico centrado en la OTAN. Ya es hora de reposicionar la escuela *paulista* frente al canon del modernismo de finales del siglo XX.

Desafío a las estructuras locales de la colonialidad: otros modernismos

A pesar de lo poderosas que son las escuelas *carioca* y *paulista*, nos perderíamos mucho si solo observáramos la arquitectura producida en las dos ciudades más grandes de Brasil. Luis Nunes ya había establecido a Recife como un importante centro modernista con sus edificios desde 1932-37, cuya influencia sobre sus colegas en Río de Janeiro aún no se ha discutido por completo. Como mínimo, las iniciativas de Nunes fueron fundamentales para la futura carrera de Roberto Burle Marx (a quien trajo a Recife en 1932).

Recife es un importante centro de producción cultural desde su fundación por holandeses en el siglo XVII, fue también el lugar donde Acácio Gil Borsoi y Delfim Amorim desarrollaron toda una escuela de modernismo tropical en la década de 1960. En los años 70, en el noreste de Brasil se construirían una serie de grandes edificios de arquitectos con sede en Río y São Paulo, como Sergio Bernardes en João Pessoa, João (Lelé) Filgueiras Lima y Lina Bo Bardi en Salvador.

Es importante tener en cuenta que los tres, Bernardes, Lima y Bo Bardi, se alejaban de los éxitos del modernismo brasileño, pero se esforzaban por superar algunas de sus deficiencias. Bernardes estaba probando nuevas tecnologías de construcción, Lima estaba trabajando para conciliar la prefabricación y la mano de obra poco calificada, y Bo Bardi estaba buscando raíces vernáculas que pudieran anclar el modernismo a las realidades locales.

Además, Bo Bardi fue fuertemente influenciada y transformada por su experiencia en Salvador de Bahía, donde vivió de forma intermitente entre 1950 y 1964. Sin embargo, es más terrible la desaparición casi absoluta del elegante modernismo de Diógenes Rebouças de los estudios de la arquitectura en Brasil. Si no fuera por algunos artículos recientes y la exposición de Nivaldo Andrade, Rebouças continuaría siendo conocido exclusivamente por sus contemporáneos en Salvador y poco más.

Tal *movilidad* (geográfica y teórica) de los arquitectos señala, por un lado, la centralidad de Río y São Paulo, ya que tendían a obtener las comisiones más importantes y, por otro lado, muestra que se exigía buena arquitectura en todas partes.

Al mudarse a Minas Gerais, un poco más cerca de los centros de Río y São Paulo, Sylvio de Vasconcellos, Eduardo Mendes Guimarães y Rafael Hardy construyeron estructuras exquisitas en la década de 1950 y principios de 1960, actuando también como profesores para una brillante generación que llegó a la mayoría de edad durante la dictadura militar: Humberto Serpa, William Abdalla y el inmigrante húngaro Iztvan Farkasvolgy.

Este es un capítulo crucial porque cubre una brecha significativa en el imaginario sobre el modernismo brasileño: no hay ningún libro sobre Bernardes, Borsoi, Amorim, Nunes, Rebouças, Vasconcellos, Guimarães,

Serpa, Abdalla, Hardy o Farkasvolgy y el de Filgueiras Lima está agotado. Edificios como el Hospital Sarah en Brasília por Filgueiras Gomes; la sede de Usiminas por Hardy y Farkasvolgy; y el Foro Teresina de Borsoi, rompen con la narrativa tradicional de Río-São Paulo como el único lugar posible para la arquitectura brasileña, que es la propia versión de la colonialidad del país.

Cuando el gobierno militar de 1964-1985 comenzó a señalar el agotamiento, revocando gradualmente algunas de sus leyes represivas, un grupo de arquitectos en Minas Gerais lanzó un movimiento inspirado en el posmodernismo que se basaría en el regionalismo y el territorio para inspirarse, teniendo el dibujo como medio, para la investigación espacial.

Por ejemplo, mientras que los edificios icónicos del modernismo brasileño eran todos de hormigón armado, los *mineiros* gradualmente incluyeron más y más acero como su elección de material estructural e incluso de revestimiento. En *Capela do Pé do Morro*, por ejemplo, la estructura de acero envuelve y protege las ruinas de una iglesia del siglo XVIII y le devuelve la vida. El mismo respeto por la escala y las formas del entorno sería la estrategia de diseño del edificio más famoso de Êolo Maia y Sylvio Podestá, el *Centro de Apoio Turístico* en la plaza principal de Belo Horizonte, con su gran cantidad de referencias a las estructuras circundantes. Tal actitud posmoderna se refleja también en las obras de Severiano Porto en Manaus, los edificios de Domingos Bongestabs en Curitiba, las intervenciones de Lina Bo Bardi en Salvador, el *Museu do Pão* de Francisco Fanucci y Marcelo Ferraz (quien trabajó con Bardi) en Ilópolis y el *Unique Hotel* de Rui Otake.

Uno de los edificios más famosos de este período es el *Centro de Proteção Ambiental de Balbina* de Severiano Porto, en el corazón de la Amazonía. Los académicos celebran el elegante techo serpenteante de madera desechada como una gran respuesta regional, muy en línea

con el regionalismo crítico clásico de Kenneth Frampton elaborado exactamente en esa época. Lo que nunca se discute es que el centro de investigación Balbina fue construido como parte de un proceso de *compensación* y estaba condenado al fracaso desde el principio. Balbina es una presa hidroeléctrica construida para suministrar electricidad a la creciente ciudad de Manaus. El terreno alrededor de la presa era demasiado plano para una buena planta hidroeléctrica, pero de todos modos lo construyeron. El resultado fue un lago gigantesco que destruyó kilómetros de bosque y que producía muy poca energía hídrica por pura falta de gravedad. En cuanto al enorme lago, la cantidad de vegetación putrefacta por las crecientes aguas lo volvió inhabitable para la vida del río y liberó más carbono del que la planta podría ahorrar en toda una vida de generación de electricidad. Esta información es muy accesible en la literatura ambiental y no se menciona en ninguna parte de los libros de arquitectura que suele elogiar el edificio de Oporto como uno de los mejores de la década de 1980.

Sobre las últimas décadas

Las favelas tuvieron que esperar hasta que un arquitecto se convirtiera en político para ser consideradas dignas de atención y mejora. Luiz Paulo Conde fue secretario de urbanismo de Río de Janeiro de 1993 a 1997 y entonces creó el programa Favela-Bairro. Por primera vez, las favelas fueron *dibujadas*. La idea era mejorar las favelas mediante la construcción de infraestructura con una demolición mínima. Favela-Bairro se convirtió en la referencia para intervenciones similares en todo el país y Conde fue elegido alcalde en 1997.

La década de 1990 también vio el surgimiento de iniciativas de presupuesto participativo que atrajeron la atención de los arquitectos hacia las periferias y las comunidades informales. Una década después,

Fig 2. Centro
comunitario en
Aglomerado da Serra,
Fernando Maculan
et al, 2010.
Fuente: fotografía
del autor



Fig 3. Escola FDE
Várzea Paulista,
FGMF, 2011. Fuente:
Nelson Kon



los gobiernos de Lula/Dilma lanzaron gigantescas inversiones federales en vivienda e infraestructura y se desarrolló una nueva sensibilidad. Se invirtieron miles de millones de dólares en mejorar las favelas y los arquitectos dieron seguimiento. En Belo Horizonte, Carlos Teixeira y Fernando Maculan construyeron estructuras exquisitas en Aglomerado da Serra (figura 2), entre 2007 y 2009.

Algunos proyectos fueron más sensibles al contexto que otros. En Várzea Paulista, en la periferia de São Paulo, los arquitectos de FGMF diseñaron una escuela para FDE, la fundación educativa estatal en 2008. Un gran volumen de estructura de hormigón prefabricado contrasta con el humilde vecindario autoconstruido (figura 3). Aquí tenemos todos los signos de la colonialidad: grandes volúmenes ortogonales de vocabulario del modernismo ortodoxo en medio de un barrio informal. El contraste entre dibujado y no dibujado no podría ser más claro.

En contraste con esta estrategia colonial/moderna de presencia y control estatal es el trabajo de Marcos Boldarini en Cantinho do Céu. Esta comunidad informal se encuentra en la península de un lago en las afueras del sur de São Paulo. Hace décadas los primeros ocupantes construyeron en la tierra más alta. Los recién llegados tuvieron que construir más cerca de los márgenes donde la basura y los escombros se acumulaban en el agua estancada. En 2008, Boldarini diseñó un parque lineal alrededor de la península, convirtiendo el área más degradada en una amenidad para los habitantes de bajos ingresos. Su estrategia era crear espacios pequeños que se acomodaran al terreno y respetaran la escala del vecindario.

En el extremo opuesto del espectro se encuentran los cuestionables trabajos construidos para la Copa Mundial de la FIFA de 2014 y los Juegos Olímpicos de verano de Río en el 2016, que se ciernen como una nube espesa que todavía oscurece el estado de ánimo de los arquitectos brasileños. El desarticulado *Museu do Amanhã*

de Santiago Calatrava está envejeciendo rápidamente en el centro de Río. En la famosa playa de Copacabana, un museo más elegante diseñado por Diller-Scofidio-Renfro está inacabado, un sitio en construcción ya en ruinas como Caetano Veloso escribió en *Fora da Ordem* (fuera de servicio) en 2004.

Estos edificios se diseñaron ampliamente en algún lugar del Atlántico Norte, pero los proyectos no tienen contexto. El museo de Calatrava se encuentra en una plaza de superficie dura sobrecalentada por la brillante luz del sol de Río. Es fácil imaginarlo en cualquier otro lugar del planeta, un símbolo de riqueza y poder absolutamente desconectado de lo que la gente realmente necesita. Pero la propuesta no es bastante resistente: si uno mira de cerca podrá ver manchas oxidadas en todas partes en un edificio de tres años. Si uno se acerca aún más, podrá ver la colonialidad goteando.

Reflexiones finales

Hace unos 10 años, Hugo Mondragón me invitó a escribir sobre madera en la arquitectura moderna brasileña (Lara, 2012). Ahora veo esa invitación como el comienzo de esta tarea hercúlea de decolonizar la historia de la arquitectura brasileña. Para abordar la madera en el modernismo brasileño, podría haber discutido la casa que Lucio Costa construyó para un poeta en la Amazonia; o las hermosas estructuras de Marcos Acayaba en São Paulo. En cambio, decidí escribir sobre la invisibilidad de la madera como la primera iteración de todos los edificios modernistas brasileños.

Todos y cada uno de los edificios mencionados anteriormente y todos los que no mencioné existieron en madera como encofrado antes de ser rellenados con concreto líquido. El hecho de que nunca hablemos de eso me molesta mucho. También me molesta que nunca discutamos las manos que construyeron el encofrado o los hombros que transportaban veinte litros de concreto

a la vez. Me molesta que raramente discutamos
quién pagó por esos edificios, con qué dinero y cómo
fueron seleccionados los arquitectos que diseñaron o
construyeron. Tenemos todavía un largo camino por
recorrer para decolonizarnos a nosotros mismos y nuestras
historias arquitectónicas.

Lista de Referencias

- Banham, R. (1971). *Los Angeles: The Architecture of Four Ecologies*, 1st ed. London: Allen Lane.
- Benevides, M.V. de Mesquita. (1979). *O Governo Kubitschek : Desenvolvimento Econômico E Estabilidade Política, 1956-1961*. 3rd ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra.
- Berman, M. (1984). *All That Is Solid Melts into Air: The Experience of Modernity*. Verso.
- Cavalcanti, L. (1995). *As preocupações do belo: arquitetura moderna brasileira anos 1930-40*. Rio de Janeiro: Taurus.
- Carranza, L. and Lara F. (2015). *Modern Architecture in Latin America: Art, Technology and Utopia*. Austin: University of Texas Press.
- Escobar, A. (1994). *Encountering Development: The Making and Unmaking of the Third World*. Princeton University Press.
- Fernández, R. (1997). *Laboratorio americano. Arquitectura, geocultura y regionalismo*. Madrid: Biblioteca Nueva.
- Frampton, K. (1985). *Modern Architecture: A Critical History*. London: Thames and Hudson.
- Forty, A. (2013). *Concrete and culture: a material history*. Reaktion Books.
- Habraken, N. J. (2007). *Palladio's Children: Essays on Everyday Environment and the Architect*. Taylor & Francis.
- Hitchcock, H.R. (1955). *Latin American architecture since 1945*. Nueva York: Museum of Modern Art.
- Lara, F. (2002). "One Step Back, Two Steps Forward: The Maneuvering of Brazilian Avant-Garde," *Journal of Architectural Education*, v. 55/4, May, pp. 211-219.

- _____ (2008). *The Rise of Brazilian Popular Modernism*, Gainesville, University Press of Florida.
- _____ (2012). "Sobre la Invisibilidad de la Madera: Arquitectura Moderna en Brasil", *Ciudad y Arquitectura*, n.150, otoño, Santiago, Chile, pp. 48-51.
- Maldonado, D. (2016). "Off-planning": the illegitimate tradition that legitimizes Latin America as urban discourse. *Traditional Dwellings and Settlements Review*(28.1), pp. 66-66.
- Mignolo, W. (2012). *Local Histories/Global Designs: Coloniality, Subaltern Knowledges, and Border Thinking*. Princeton, N.J.; Woodstock: Princeton University Press.
- Ortiz, R. (1988). *A Moderna Tradição Brasileira*. São Paulo, SP: Editora Brasiliense.
- Quijano, A. (1977). *Dependencia, Urbanización y Cambio Social En Latinoamérica*. Lima: Mosca Azul Editores.
- Rama, Á. (1984). *La ciudad letrada*. Hanover, N.H: Ediciones del Norte.
- Williams, R. (2007). "Brasilia after Brasilia". *Progress in Planning* 4.67, pp. 301-366
- Zein, R.V. (2007). "Brutalismo, sobre sua definição (ou, de como um rótulo superficial é, por isso mesmo, adequado)." *Arquitextos*, São Paulo 7.

Nuestro Cercano Oriente. Rasgos islámicos de la arquitectura y la ciudad en Latinoamérica

Fernando Luis Martínez Nespral*

En una primera aproximación superficial, Latinoamérica y el Oriente constituyen espacios culturales muy lejanos, no sólo por las distancias geográficas, sino que también la lengua, religión y pautas culturales parecen reflejar universos muy diferentes y hasta opuestos.

Pero esta percepción está muy fuertemente influida por la perspectiva colonial occidental que tan claramente definiera Said en *Orientalism* hace ya cuarenta años como un aparato cultural concebido como sustento ideológico del sistema colonial europeo: “*To say simply that Orientalism was a rationalization of colonial rule is to ignore the extent to which colonial rule was justified in advance by Orientalism, rather than after the fact.*” (Said, 2003 [1978], p. 39)¹

* Universidad de Buenos Aires.

¹ Traducida al español, la cita de Said indica: “Decir simplemente que el orientalismo era una racionalización del colonialismo, es ignorar hasta qué punto el orientalismo sirvió como justificación previa al colonialismo, y no a la inversa”.

Por lo tanto, si nos atrevemos a ir más allá de la mirada colonial, podremos observar múltiples puntos de contacto originados en diversos procesos interculturales que se han dado a lo largo de nuestra historia.

Un ejemplo podrían ser las permanentes conexiones de nuestra costa pacífica con el Asia, como las migraciones chinas y japonesas en San Francisco y Perú, por ejemplo, o el Galeón de Manila en el México colonial.

Pero, más allá de estos ejemplos existieron, y existen, muchas otras conexiones “orientales” que involucran a todos nuestros países en los diversos períodos de nuestras historias. Nos focalizaremos en este texto, tal como planteamos desde el título, en aquellas que nos vinculan al denominado “Cercano Oriente”, tema al que hemos dedicado nuestra labor investigativa.

Existe un amplio repertorio de vocablos que frecuentemente se usan de manera indistinta para referirse a las personas y la cultura del “Cercano Oriente”: árabes, musulmanes, mahometanos, moros y varios otros. Ninguno de ellos es sinónimo ni reflejan acabadamente la complejidad del caso.

La palabra *árabe* refiere a una lengua, y por lo tanto deja fuera a quienes no la hablan, *musulmán* alude a una religión y por ello excluye a quienes no la practican, *moro*, más allá de su remoto origen en la Mauritania, es un término racista que designa lo *moreno* u oscuro de la piel de sus destinatarios y *mahometano* es una categoría religiosa, por otra parte errada, pues explica al Islam a través de un paralelo inapropiado con el cristianismo.

Por ello, preferimos utilizar el término *islámico*, categoría de carácter cultural que define a aquellas expresiones que se vinculan con la religión del Islam y la lengua árabe, pero incluyen a quienes no profesan la religión ni hablan la lengua.

La cultura islámica juega un rol fundamental en Latinoamérica, porque, como dijera Edward Said en su prólogo a la edición española de *Orientalismo*: “[...] es crucial insistir en que lo que otorga su riqueza

y complejidad a la imagen del Islam en España es el hecho de ser parte sustancial de la cultura española y no una fuerza exterior y distante [...]” (Said, 2004 [1978], p. 10).

Es por ello que, desde la conquista y colonización española y portuguesa, nuestro continente tiene una faceta islámica que reside en nuestras propias raíces culturales, los casos arquitectónicos y urbanos que trataremos a continuación no constituyen una *influencia* islámica o la relación con un *otro* sino que constituyen una *componente* propia.

Las lenguas que hablamos tienen al árabe como segunda fuente luego del latín y por ello, en cualquiera de nuestros diccionarios, la letra *a* ocupa muchas más páginas que las restantes del alfabeto, pues las numerosas palabras árabes de nuestros idiomas, se incorporaron por lo general con su artículo, que comienza con esta letra.

Esta componente islámica de la cultura ibérica, se expresa en nuestra región con una fuerte presencia en el período colonial, pero más tarde, luego de las independencias, tuvieron lugar otro tipo de contactos con lo islámico a través de las migraciones de los siglos XIX y XX y las reinterpretaciones contemporáneas del legado colonial que, indirectamente, nos vuelven a conectar con nuestra faceta islámica.

Desarrollaremos a continuación una serie de ejemplos de distintas épocas y países que no pretenden ser abarcativos de la totalidad del fenómeno ni mucho menos dar por cerrada la búsqueda, sino por el contrario, presentar una primera aproximación que pueda servir como base a futuras investigaciones.

Hacia un estado de la cuestión

Existen en este campo una gran cantidad de estudios, fundamentalmente focalizados en períodos o regiones específicos.

Comencemos con la producción referida al período *mudéjar*. Cabe señalar que el término *mudéjar* usado para referirse a las artes ligadas a lo islámico tanto en la Península Ibérica como en Iberoamérica, es un término relativamente reciente, acuñado por el historiador español José Amador de los Ríos a mediados del siglo XIX.

Desde el clásico volumen: *Arte Mudéjar en América* de Manuel Toussaint (Manuel Toussaint, 1946) se puede afirmar que toda esa generación de historiadores de la arquitectura colonial americana (Diego Angulo Íñiguez, Enrique Marco Dorta, Mario J. Buschiazzi y tantos otros) han abordado la faceta mudéjar de nuestra arquitectura colonial. Un completo estudio detallando estos autores se puede encontrar en el texto: *Los estudios sobre arte mudéjar en América* de Rafael López Guzmán (López Guzmán, 2005).

Previamente, podemos encontrar los trabajos del ya mencionado López Guzmán, de los cuales el más abarcativo es su manual *Arquitectura mudéjar* (López Guzmán, 2000) y diversas aportaciones al tema de los historiadores de la arquitectura de la región, muy especialmente Ramón Gutiérrez que también se ocupa del mudéjar en textos sobre casos puntuales y en su volumen general *Arquitectura y Urbanismo en Iberoamérica* (Gutiérrez, 1983).

A fines del siglo XX se presentó en la UNESCO el proyecto ACALAPI (Contribución de la cultura árabe a las culturas iberoamericanas a través de España y Portugal) coordinado por María Rosa de Madariaga y específicamente en 1995 se realizó una exposición y publicación bajo el título *El mudéjar iberoamericano. Del Islam al nuevo mundo*, a cargo de varios de los ya mencionados (López Guzmán y Gutiérrez) y una amplia gama de especialistas de todo el continente.

Fuera del período colonial, existen también en este tema numerosísimos estudios específicos por regiones o países, usualmente artículos en revistas científicas o

ponencias en congresos como el texto *Los islamismos de la arquitectura chilena decimonónica y otras referencias orientales* de José Morais (Morais, 2017) Cada uno de estos trabajos aporta valiosos datos específicos sobre ciertas obras, autores o regiones.

Pero sin duda, en lo referente a la arquitectura neoárabe en nuestro continente, se destaca el reciente libro *Alhambras. Arquitectura neoárabe de Latinoamérica* (López-Guzmán y Gutiérrez-Viñuales, 2016) que condensa una serie de estudios de una veintena de autores e incluye un completo inventario de obras en todos nuestros países.

Ahora, si hablamos de la arquitectura del siglo XX, las publicaciones que relacionan la arquitectura latinoamericana con el mundo Islámico son mucho más escasas.

Varios de nuestros arquitectos han hecho referencias a sus intereses y atracción por la arquitectura islámica como el mexicano Luis Barragán, el uruguayo Julio Vilamajó, el colombiano Rogelio Salmona y el argentino Claudio Caveri, y algunos de los autores que han escrito sobre dichos arquitectos han mencionado el tema como Juan Molina y Vedia y Rolando Schere en su libro sobre Barragán (Molina y Vedia y Schere, 2001). Pero no existía hasta hace poco un estudio específicamente dedicado al tema.

Esta ausencia ha sido subsanada recientemente, aunque sea de manera parcial, con la tesis: *Sincretismo en la Arquitectura Moderna Latinoamericana. Componentes islámicos en la obra de tres arquitectos: Julio Vilamajó, Luis Barragán, Rogelio Salmona*, presentada en 2016 por Ana María Apud y aún inédita, aunque posible de ser consultada *on-line* (Apud, 2016).

Creemos en este sentido que existen otros muchos arquitectos latinoamericanos modernos o contemporáneos en cuya obra se pueden encontrar relaciones con la cultura islámica, algunos de ellos serán

mencionados luego en este texto, consideramos por ello que este tema constituye un campo abierto para desarrollar ampliamente futuras investigaciones.

En cuanto a la producción de nuestra autoría, podemos mencionar el trabajo que venimos realizando con el doctor Hamurabi Noufourí desde hace treinta años, tanto en la labor docente en la Cátedra de Arte Islámico y Mudéjar de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad de Buenos Aires, en el Doctorado y Maestría en Diversidad Cultural, UNTREF como en las diversas publicaciones que hemos realizado sobre la temática.

Para concluir, como hemos podido ver en la historiografía, el período más investigado es el colonial-mudéjar, existiendo algunos trabajos ya más recientes sobre el neoárabe de fines del siglo XIX y comienzos del XX y menos aún sobre arquitectura moderna y contemporánea.

La mayoría de los estudios abordan situaciones puntuales referidas a una época o lugar y entendemos

Fig. 1. Catedral, Tlaxcala, México (Techo Mudéjar).

Fuente: Own work by Catedrales e Iglesias, CC BY-NC-SA 2.0, <https://www.flickr.com/photos/eltb/15043587650/in/photostream/>



Fig. 2. Iglesia de San Francisco, Quito (Techo Mudéjar). Fuente: Fotografía del autor



que está aún pendiente una obra integradora que abarque la componente islámica en la arquitectura de nuestro continente en su más amplia variedad de expresiones, períodos y autores.

Los casos que expondremos a continuación se organizarán en base a estos tres momentos mencionados: en primer término, lo referente al período colonial, luego al eclecticismo y pintoresquismo y por último a la arquitectura moderna y contemporánea.

Consideramos que representan épocas, contextos y problemáticas muy diversas, por lo cual las causas, formas de conexión y sus consecuencias en la arquitectura tienen también características profundamente diferentes.

Lo mudéjar en la arquitectura colonial latinoamericana: formas y criterios

Éste es el tema más antiguo, más estudiado y donde las relaciones se hacen más evidentes. Forman parte de este campo las cubiertas de *par y nudillo*, el uso de azulejos



Fig 3. Iglesia de Santo Domingo, Quito (Techo Mudéjar). Fuente: Fotografía del autor

Fig. 4. Palacio de Gobierno, Tlaxcala, México (arco mixtilíneo).
Fuente: Wolfgang Sauber - Own work, CC BY-SA 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=3917054>

Fig. 5. Palacio Torre Tagle, Lima, Perú (arcos mixtilíneos, vista desde el patio principal).
Fuente: CC BY-SA 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=125211>



y arcos mixtilíneos entre otras, todas ellas formas muy frecuentes en nuestra arquitectura colonial con obvio origen mudéjar.

De esta época se destacan fundamentalmente los artesonados mudéjares de los que se cuenta con numerosos exponentes en todo el continente como los de la Catedral de Tlaxcala (1530), (figura 1), las iglesias de San Francisco (figura 2), Santo Domingo (figura 3), y San Agustín de Quito (1575), San Pedro de Andahuaylillas en Perú, San Miguel de Sucre (1612) y ya en mi tierra la iglesia del convento de San Francisco en Santa Fe (1673).

Varios de estos ejemplos fueron descriptos para el caso mexicano por López Guzmán:

Las cubiertas responden a las tipologías propias del mudéjar, desde los alfarjes, los más sencillos y abundantes, hasta las armaduras de limas. De estas quedan pocos restos hay que destacar las de San Francisco de Tlaxcala y San Diego de Huejotzingo [...] (López-Guzmán, 1995, p. 207).

Las técnicas para realizar estas techumbres de origen hispanoárabe se sistematizaron y difundieron en tratados



Fig. 6. Misión de Jesús, Paraguay (arco mixtilíneo).
Fuente: De Patty P - Trabajo propio, Dominio público, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=3878273>

como *La carpintería de lo blanco* de Diego López de Arenas (1633), como una herramienta esencial en las manos de los alarifes en ambos continentes.

Menos difundidos, aunque de cualquier manera incluidos en los estudios sobre el tema, son los arcos mixtilíneos también de origen mudéjar como los del Palacio de Gobierno de Tlaxcala (1545), (figura 4), el Palacio de los Marqueses de Torre Tagle en Lima (1735), (figura 5), y la Misión de Jesús en Paraguay (1750), (figura 6).

En estos términos lo explicaba Nicolini: “En la Misión de Jesús, asimismo, aparece el otro elemento mudéjar, aparentemente fuera de contexto: el arco polilobulado mixtilíneo [...]” (Nicolini, 1995, p. 290).

El uso de este tipo de arcos tiene la particularidad de extender la presencia de arte mudéjar en América hasta el siglo XVIII, mucho más allá de la periodización tradicionalmente señalada para el Mudéjar en la Península Ibérica y de la influencia de los alarifes mudéjares o moriscos que emigraran a las colonias con motivo de las persecuciones y expulsiones que se limitan al siglo XVI y las primeras décadas del XVII.

Pero, más allá del desarrollo de las formas mudéjares nos interesa destacar el tratamiento de los reflejos americanos de una idea que ya planteamos con motivo de nuestra investigación doctoral referida a España (Martínez-Nespral, 2006)

Nos referimos a la trascendencia de los que entonces denominamos *criterios de diseño* mudéjares, es decir ideas y concepciones de diseño que se pueden detectar más allá del uso de formas o elementos decorativos mudéjares.

El primero de estos criterios se explica a partir de lo que en 2006 denominamos *el valor sagrado de la privacidad*. Sucede que la cultura islámica, lleva la idea de la separación interior-exterior, que ya existía en toda la cultura del Mediterráneo preislámico, hasta un inédito nivel de trascendencia.

Para entenderlo desde el lenguaje, la palabra árabe *harem* que designa al espacio interior de la vivienda deriva de la misma raíz que *haram* que expresa simultáneamente lo sagrado y lo prohibido.

Así, este espacio interior e íntimo de la arquitectura, escenario de la vida doméstica, cuya privacidad es homologable a lo sagrado debe ser preservado por todos los medios de interacciones no controladas con el mundo exterior.

Así se adoptan una serie de dispositivos de diseño tradicionales y preislámicos como la idea del patio, que garantiza un espacio de expansión e iluminación controlado, a los cuales se perfeccionan con una serie de recursos que potencian dicha idea de privacidad como zaguanes, acodamientos y celosías.

A través de los zaguanes se obtiene un espacio intermedio y una doble puerta que controla la relación interior-exterior. Su ubicación en una esquina del patio, a diferencia de la arquitectura grecorromana donde solían estar centrados, garantiza una mayor privacidad de visuales.

Paralelamente, los acodamientos, que Chueca Goitía denominó en su momento como composición en base a *ejes quebrados* (Chueca Goitía, 1947) garantizan un aún mayor control de las visuales. En palabras de Ramón Gutiérrez:

Las tipologías de la vivienda recuperan las respuestas de la casa mediterránea de patio, integrando otros elementos estructurales de la vivienda andaluza que recogen influencias mudéjares como las directrices quebradas, para resguardar la intimidad de los espacios, los zaguanes como elemento de transición entre el espacio público y el privado, entre otros. (Gutiérrez, 1995, p. 247).

Las celosías, ya sea usadas en puertas, pantallas divisorias o en los más difundidos balcones cerrados que la historiografía denominó limeños por abundar en la capital del Perú (figura 7), permiten un filtro asimétrico de privacidad por el cual es posible ver desde dentro hacia afuera pero no a la inversa.

La sumatoria de todos estos recursos: casa de patio con limitados aventanamientos al exterior, zaguanes



Fig. 7. Balcón cerrado con celosías, Palacio Torre Tagle, Lima. Fuente: Fotografía del autor



Fig. 8. Catedral de Santo Domingo.
Fuente: Fotografía del autor

y celosías, conforma un tipo de arquitectura que caracteriza a todas nuestras ciudades coloniales y que, independientemente de las formas que se usen en ella, conforma un sistema de privacidad tan extremo que origina que, en Iberoamérica, los conventos tengan conformaciones de planta similares a las casas de familia.

Cualquiera de estos edificios puede tener formas mudéjares incorporadas como artesonados, azulejos o arcos mixtilíneos, pero, aunque no los tuviera y aunque sus formas representaran a otros estilos como el barroco o hasta el neoclásico en los más tardíos, el valor sagrado de la privacidad como criterio de diseño que guía su composición se basa en principios originados en la cultura islámica.

Un segundo criterio que queremos destacar es el de los estrados moriscos que reflejan una componente islámica en las formas de habitar y que actúa de manera totalmente independiente de las formas arquitectónicas.

Nos referimos al caso de la tradición vigente en el mundo islámico por la cual las personas se sientan en el suelo o sobre cojines en vez de usar *sillas de cadera* que se perpetuó, especialmente focalizada en el uso



Fig. 9. Catedral de Quito.
Fuente: Fotografía del autor

femenino, hasta el siglo XIX tanto en la Península como en Latinoamérica.

Existen numerosos registros que hemos tratado en ocasiones previas (Martínez Nespral, 2006) acerca de cómo los varones *adoptaron* la silla mientras las mujeres continuaron con la tradición islámica de sentarse en el suelo.

Esto generó la existencia de un espacio especialmente destinado a ese fin, adaptado con una tarima de madera elevada sobre el suelo y con muebles especialmente diseñados con patas más cortas para poder acceder a ellos desde esa posición.

A estos espacios se los llamó *estrados* genéricamente o *estrados moriscos* haciendo alusión a su origen islámico y existen en nuestro continente referencias a su uso aún a comienzos del XIX como la que hace Domingo Faustino Sarmiento en *Recuerdos de provincia* (Sarmiento, 1850).

Un tercer criterio que queremos destacar, este último con connotaciones específicamente urbanas, es el de varias iglesias americanas (como las catedrales de Santo Domingo (1512/1541), (figura 8), Puebla (1575/1649), Quito (1562), (figura 9), o Cochabamba (1630) y muchas

otras hoy desaparecidas) que tienen la usual configuración basilical de este tipo de edificios, pero se encuentran ubicadas frente a la plaza enfrentándola por su lado mayor y no por el menor opuesto al altar. Esto genera que la fachada que ofrece la iglesia hacia el espacio urbano principal no sea la usual en Occidente y que el recorrido interior que debe hacerse desde el acceso hasta el altar implica un llamativo giro a noventa grados.

Esto sucede en numerosas iglesias españolas como la Catedral de Sevilla, pero se debe a que muchos de estos edificios fueron originalmente construidos como mezquitas y luego reutilizados o reformados en su misma implantación. Sin embargo, en América se trataba por definición edificios nuevos posteriores a la conquista. Los colonizadores querían replicar aquí las iglesias de sus ciudades de origen y con ello estaban reproduciendo la configuración de antiguas mezquitas reconvertidas.

Lo atípico que resulta hoy su uso, no representaba en absoluto un problema para sus constructores que utilizaban de idéntica manera las iglesias españolas antes de venir a América.

Se ha dicho que esta disposición tiene que ver con la orientación de la cabecera de la iglesia hacia el Este, criterio que era usual en todo Occidente, pero esto no se justifica pues tratándose de ciudades de nueva planta, construidas *ex novo*, pudo haberse elegido la parcela para la iglesia respetando la orientación, pero también la disposición Occidental, con la fachada más corta o de los pies hacia la plaza.

Tal como sucedía en los criterios anteriormente expuestos, esta disposición de las iglesias es totalmente independiente de las formas y elementos arquitectónicos que adopten para su ornamentación que pueden ser renacentistas o barrocos pues su vinculación con la cultura islámica reside en un criterio de diseño.

Entendemos de esta manera que, liberados de una concepción del mudéjar limitado a la continuación en el

uso de formas hispanoárabes en el arte iberoamericano, los criterios de diseño de origen mudéjar cobran valor como una parte esencial y constitutiva de nuestra tradición y su presencia es mucho más extendida en la geografía, la cantidad de obras y el periodo abarcado.

Arquitectura neoárabe, exoticismo afrancesado e identidad inmigrante

A partir de las independencias de las actuales repúblicas latinoamericanas, sucedidas en su mayor parte en la primera mitad del siglo XIX, las jóvenes naciones, regidas por entonces por elites de criollos ilustrados, se abocaron a mirar con interés a las potencias europeas (especialmente a Francia, Inglaterra y Alemania) como modelo de nuestro futuro a la vez que el pasado que nos ligaba a lo ibérico era visto como signo del atraso, como un lastre que debíamos abandonar para poder desarrollarnos.

Fenómenos como por ejemplo el Porfiriato en México y la Generación del 80 en Argentina representan a las claras este tipo de proyectos de nación.

De la mano de los nuevos modelos europeos, llegaron importadas a América toda una serie de gustos y modas, especialmente francesas, que tuvieron un enorme impacto en la vestimenta, las artes y naturalmente también la arquitectura de nuestro continente (sobre todo en las grandes ciudades).

Entre estas modas importadas de Europa hubo varias vinculadas al mundo islámico como la maurofilia literaria, la pintura orientalista y la arquitectura, decoración y diseño de muebles neoárabes.

Este tipo de arquitectura se veía con mayor énfasis en ciertos usos particulares que, en los imaginarios de su tiempo, remitían a los estereotipos orientalistas sobre el mundo árabe. Así lo explica Henares Cuéllar: “[...] decir Oriente equivale inequívocamente a decir imaginación,

Fig. 10: Palacio Ortiz Basualdo, Buenos Aires, Argentina (sala de billar morisca). Fuente: Alejandro Witcomb - AGN Argentina, Public Domain, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=42212215>



Fig. 11: Palacio de Catete, Río de Janeiro, Brasil (salón de juego morisco). Fuente: Fotografía del autor



deseo, inefabilidad” (Henares-Cuéllar, 2016, p. 40). Existieron numerosos ejemplos en todo el continente, relevados en el libro *Alhambras* ya mencionado (López-Guzmán y Gutiérrez, 2016).

De entre ellos mencionaremos como ejemplo una serie de casos en Argentina como los salones fumadores (Palacio Pacheco), las casas de baños como la de la calle Suipacha en Buenos Aires, o espacios dedicados al ocio como las salas de billar (Palacio Ortiz Basualdo, Buenos Aires, figura 10) pabellones recreativos (Pabellón de los lagos Palermo, Buenos Aires) o casos en Brasil, como el salón de juego morisco del Palacio de Catete, en Rio de Janeiro, (figura 11).

Caso aparte son las plazas de toros que en diversos lugares de España y América se construyeron en estilo neomudéjar (como las de Bogotá, Maracay en Venezuela, figura 12, o Colonia del Sacramento en Uruguay) por la asociación con la tauromaquia como tradición de origen árabe siguiendo el esquema que explica Rey Ashfield: “[...] estructuras metálicas y el hormigón armado, asociado a una piel de mampuestos con marcada orientación neo-mudéjar [...]” (Rey Ashfield, 2016, p. 217).

Pero, en paralelo con este proceso de *europización*, varios de los países latinoamericanos llevaron adelante



Fig. 12: Plaza de Toros César Girón, Maracay, Venezuela (interior). Fuente: Bobgalindo - Own work, GFDL, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=8349733>

políticas de atracción de inmigrantes para poblar y *desarrollar* los extensos territorios (el caso de mi país, Argentina, es un claro ejemplo en este sentido).

Como consecuencia de dichas políticas, diversas oleadas de inmigrantes arribaron a nuestro continente, la mayor parte proveniente de las regiones más pobres de la Europa de entonces como España, Italia e Irlanda, pero también de otras regiones del globo.

En este contexto, entre fines del siglo XIX y la primera mitad del XX llegaron a varios países latinoamericanos contingentes provenientes de diversos países islámicos especialmente sirios, libaneses y palestinos, tanto de religión musulmana como cristianos y judíos.

Estos inmigrantes pronto se afincaron en las sociedades receptoras y en muchos casos construyeron sus viviendas y muy especialmente las sedes de las instituciones vinculadas a las colectividades y sus templos utilizando el estilo mismo neoárabe que antes desarrollamos, pero ya no en este caso como una búsqueda exotista sino como una afirmación identitaria que rememoraba sus lugares de origen.

Este tema ha sido ampliamente estudiado para el caso argentino por H. Noufouri y un amplio equipo de colaboradores que integro (Noufouri, Hamurabi, 2004)



Figs. 13 y 14. Club Sirio, San Juan, Argentina. Fuente: Fotografía del autor

quienes hemos investigado acerca de una amplia serie de edificios institucionales como el Club Sirio de San Juan, (figuras 13 y 14), o privados como el Palacio árabe de Mar del Plata.

Cabe señalar también que, haciéndose eco de la huella árabe en España, varias instituciones ligadas a los inmigrantes de origen español también eligieron



estilos neoárabes como la sede de la Sociedad española de Río Cuarto o el salón Alhambra del Club Español de Buenos Aires, (figuras 15, 16, y 17).

Así paradójicamente podemos observar como la misma arquitectura se encuentra presente en nuestro continente utilizada para dos fines diferentes y hasta opuestos: como entretenimiento exótico de las elites pudientes europeizantes y como seña de identidad de inmigrantes del mundo islámico o españoles.

Figs. 15, 16 y 17. Salón Alhambra, Club Español, Buenos Aires, Argentina. Fuente: Fotografía del autor

Rasgos islámicos en la arquitectura latinoamericana posterior al movimiento moderno. Del estilo árabe globalizado a la recuperación del mudéjar colonial

A partir de la crisis del petróleo, y más recientemente en el marco de la globalización, comenzaron a surgir en diversas partes del mundo, y también en Latinoamérica, una serie de complejos edificios que generalmente contienen una mezquita, un centro cultural y eventualmente otros espacios educativos destinados a la difusión de la cultura islámica cuya construcción está generalmente financiada por alguno de los países

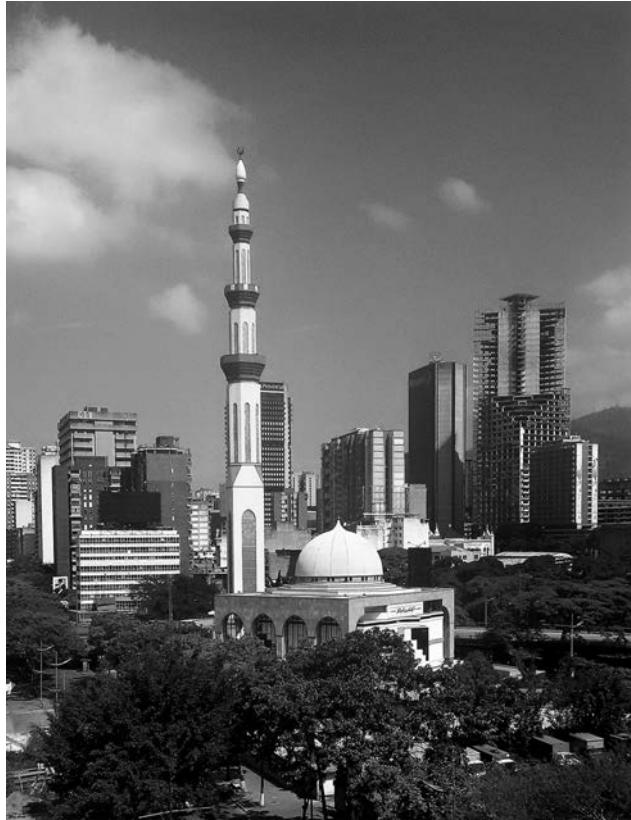


Fig. 18. Mezquita de Caracas (panorama). Fuente: MissPercy - Own work, CC BY-SA 4.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=62392236>



Fig. 19. Mezquita de Buenos Aires, Argentina. Fuente: Roberto Fiadone - Own work, CC BY-SA 4.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=36698889>
By Roberto Fiadone - Own work, CC BY-SA 4.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=36698889>

petroleros del Golfo como una forma de asistencia a las comunidades musulmanas locales y su inserción en las sociedades receptoras.

A excepción del ubicado en Roma, obra del célebre arquitecto italiano Paolo Portoghesi, la mayor parte de estos complejos, y especialmente los latinoamericanos como el de Caracas o el de Buenos Aires (figuras 18 y 19), son edificios sin mayor valor arquitectónico proyectados por diversos estudios habituados a la realización de centros comerciales, hoteles y palacios concebidos en un anodino estilo árabe moderno o, mejor dicho, árabe globalizado que se expresa en Dubai, Marbella o Sudamérica con idénticas características.

Se resuelven por lo general a través de una combinación de volúmenes prismáticos básicos que incorporan de manera superficial y solo a fines decorativos un variopinto pastiche de elementos emblemáticos de la arquitectura islámica como arcos, cúpulas y torres inspirados en modelos surgidos de regiones muy diferentes que jamás podrían verse juntos en el mismo edificio histórico.

El objetivo de esta ornamentación es otorgar al conjunto un aparente carácter islámico, o más bien orientalista, pues el contraste entre los diversos elementos decorativos y los criterios de diseño occidentales que rigen la composición, genera una imagen exotista de la cultura islámica, totalmente ajena a sus principios y tradiciones.

Aun así, pese a las limitaciones de su diseño, y en virtud de su escala imponente y sus frecuentemente privilegiadas ubicaciones en medio de parques y ensanches urbanos, estos complejos logran tener un impacto significativo en nuestras ciudades.

De esta forma (ciertamente no la más feliz) continúan trazando un puente que nos conecta con la cultura islámica.

Otra faceta, una suerte de espejo de lo antes mencionado, la constituyen los arquitectos latinoamericanos que integran el *star system* globalizado

Fig. 20. Carnegie Mellon University Qatar. Fuente: Clint Tseng, Own work. CC BY SA 2.0, <https://www.flickr.com/photos/cxlt/3467258569>



y proyectan obras en países islámicos siguiendo pautas arquitectónicas de carácter global más o menos adaptadas al contexto en el que se insertan.

Existen numerosos ejemplos en ese sentido y uno de los más destacados por el volumen y la calidad de su obra fue el recientemente fallecido arquitecto argentino Cesar Pelli, autor de las torres Petronas en Kuala Lumpur, Malasia.

Mucho más interesantes, a nuestro criterio, son las obras de Ricardo Legorreta en Qatar (figura 20), en las que ha llevado la reinterpretación moderna de la tradición mexicana de su maestro Luis Barragán al mundo árabe probando, a través de la eficacia con la que se inserta este tipo de arquitectura en un contexto aparentemente tan distinto, que existe un puente entre ambas culturas.

Para concluir este texto, abordaremos otra corriente moderna de la arquitectura latinoamericana, donde la conexión con lo islámico es mucho más indirecta y difusa, pero a la vez, más rica y valiosa.

Me refiero a la serie de arquitectos latinoamericanos que desde la crisis del Movimiento Moderno luego de la segunda posguerra han intentado conciliar los valores de la modernidad universalista con los de las tradiciones locales, aquello que luego Frampton denominó



Fig. 21. Ministerio de Educación, Rio de Janeiro, Oscar Niemeyer.
Fuente: Fotografía del autor

regionalismo crítico y que mucho antes en Brasil se llamara Movimiento Antropofágico o el chileno Fernández Cox definiera como Modernidad Apropriada.

Ya Apud expresaba en su tesis: “En la Arquitectura Moderna de América Latina se encuentran manifestaciones de la tradición de la arquitectura y el arte islámico en sus distintos componentes: espaciales, tipológicos, constructivos, del lenguaje y de la decoración” (Apud, 2016, p. 10).

Una idea recurrente en la obra de estos autores ha sido la de revalorizar los criterios de diseño de nuestro periodo colonial que, de acuerdo a su lectura, se encontraban profundamente enraizados en lógicas territoriales, geográficas, climáticas y sobre todo culturales propias de lo Iberoamericano.

Pero, sucede que como mencionamos anteriormente, muchos de estos criterios de diseño ibero-coloniales tenían origen en continuidades de la componente islámica de la cultura iberoamericana.

De esta manera, Luis Barragán en su célebre casa estudio en la Ciudad de México (por mencionar solo un ejemplo) propone un zaguán y toda una serie de acodamientos en el recorrido interior mientras que, el también mexicano Carlos Mijares, al trabajar

con rotaciones de cuadrados y bóvedas en varias de sus obras, como la capilla de Jungapeo, recuerda los trazados geométricos del arte islámico.

En Brasil, Oscar Niemeyer maestro de la escuela moderna carioca, en el Ministerio de Educación y Salud, pero también en Pampulha y varias de sus obras, recupera el uso de los tradicionales azulejos portugueses también de origen islámico (figura 21).

En Colombia, la obra de Rogelio Salmona, como por ejemplo su Casa de huéspedes en Cartagena, refleja un notorio interés por la arquitectura islámica española en general y por la Alhambra en particular que Gutiérrez desarrolla: “Las preocupaciones de Salmona ubicaban a la Alhambra como un ejemplo histórico al cual apelaba para afianzar sus valores” (Gutiérrez, 2016, p. 239).

Finalmente, en Argentina, varios arquitectos como mi maestro Rafael Iglesia, pero muy especialmente Claudio Caveri y Eduardo Ellis conformaron entre las décadas del 50 y 60 una corriente luego llamada casablanquista que también hace foco en la revalorización moderna de las tradiciones regionales.

Así, en su fantástica iglesia de Fátima (1954), Caveri y Ellis recrean, en base a hormigón trabajado según conceptos brutalistas, formas y volúmenes que remiten directamente a las capillas coloniales del norte argentino, que se caracterizaban por sus techumbres mudéjares y por sus volúmenes prismáticos apaisados con una sola torre como las mezquitas magrebíes.

Así lo explicaba Iglesia: “[...] de nuestra arquitectura colonial podemos aprender austeridad y plenitud; muchas de las obras de aquel período fueron la solución óptima para su momento” (Iglesia, 1964, p. 160).

Las obras de Caveri y Ellis, sin tener ninguna referencia obvia al mundo islámico, traen sin embargo a la memoria a la arquitectura del maestro egipcio Hassan

Fathy, por su escala, su materialidad y el clima que crean sus espacios.

Justamente, un tema característico en la obra de Fathy es el uso de celosías de ladrillo. Existe en Latinoamérica una larga tradición en el uso moderno de las celosías de tradición colonial que ya habían explorado muchos grandes referentes de nuestra arquitectura como Luis Barragán en el Convento de las Capuchinas, Carlos Raul Villanueva en la casa Sotavento y en la Ciudad Universitaria de Caracas y Eladio Dieste en la Iglesia de Atlántida.

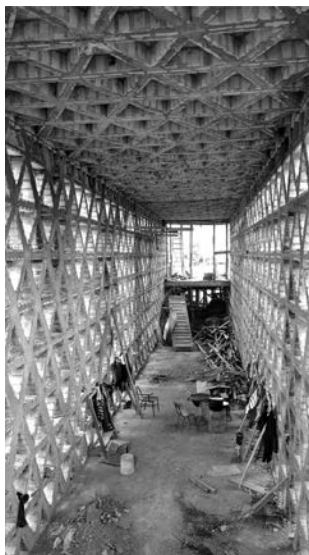
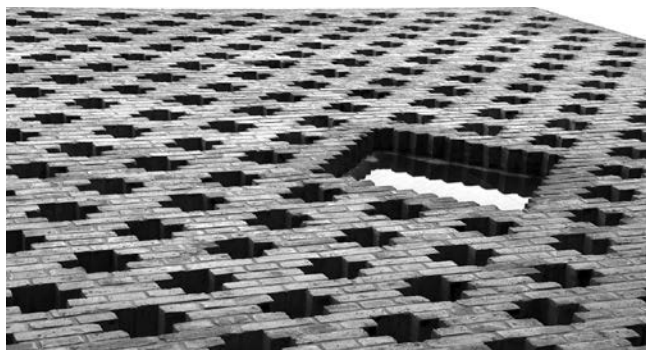


Fig. 22. Diego Arrigada, casa de Ladrillos. Fuente: Molina Maximo - Own work, CC BY-SA 4.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=69106810>

Figs. 23 y 24. Solano Benítez, Escuela de Danza de la Universidad de Asunción. Fuente: Fotografía del autor

Pero mucho más recientemente, arquitectos latinoamericanos actuales continúan explorando estos temas que se conectan con el mundo islámico como la celosía y las tramas de filtro lumínico desde una perspectiva contemporánea.

La casa de ladrillos de Diego Arraigada (figura 22), junto con sus contemporáneas, la casa de los tamices de Francisco Cadau, la casa de ladrillos de Ventura/Virzi y la casa Esmeraldina o la Escuela de Danzas de la Universidad de Asunción del paraguay Solano Benítez son claros exponentes que muestran que buena parte de lo más novedoso y vital de la arquitectura latinoamericana contiene huellas y puntos de contacto con la arquitectura islámica, (figuras 23 y 24).

Conclusiones

Cada una de las épocas, autores, temas y regiones mencionados a lo largo del trabajo merecerían un estudio particularizado que enriquecería exponencialmente las múltiples facetas de las diversas conexiones entre el Islam y Latinoamérica.

El objetivo de este trabajo no es por tanto pretender agotar un campo tan extenso sino más bien presentar la problemática e invitar a los colegas al desarrollo de una amplia tarea por hacer.

Como planteamos al inicio, creemos que el núcleo del problema reside en la visión colonial que nos presenta al Islam como un fenómeno muy distante y muy distinto a nuestro continente.

Existe un deliberado proceso de invisibilización o distanciamiento entre ambas culturas que actúa simétricamente con otras instancias de sobrevisibilización y enfatización de los vínculos que nos unen con *Occidente*.

Así, lo islámico generalmente no es visto, y cuando se lo menciona es en tanto *influencia*² de

² La palabra *influencia* denota la acción de un agente externo, quien ejerce una influencia es necesariamente otro frente al influenciado.

un universo cultural ajeno, remoto, diferente y hasta opuesto.

Muy por el contrario, creemos haber demostrado como, incluso en la misma lengua que hablamos, existe una “componente” árabe-islámica y del mismo modo, ya sea por los rasgos hispanoárabes de la cultura colonial como por la diversidad que generaron luego los procesos migratorios, lo islámico no debe ser entendido como una influencia foránea, sino como una componente propia.

Por ello elegimos las palabras *nuestro* y *rasgos* ya desde el título de este capítulo, pues estamos convencidos que la operación decolonizadora que implica asumir esta faceta islámica como algo propio, como parte constitutiva de nuestra identidad, nos permitirá mirar con otros ojos nuestra cultura (y en este caso en particular nuestra arquitectura) y así redescubrir y reinterpretar temas y casos que aunque estén frente a nosotros no podemos percibir con las anteojeras que nos impone la visión colonial.

A lo largo de este texto, hemos hecho un recorrido historiográfico, mencionando autores que trataron algunos de los temas que nos ocupan y una serie de ejemplos arquitectónicos y urbanos, pero más allá de esta enumeración y de la descripción de los casos, el objetivo de nuestro trabajo reside en proponer un cambio de enfoque.

No se trata de establecer un puente entre culturas, u ocuparnos de las huellas de minorías subrepresentadas³, sino aceptar que mientras no podamos ver completamente nuestra complejidad, diversidad e interculturalidad, no estaremos comprendiendo nuestra propia arquitectura latinoamericana.

En coincidencia con los objetivos del libro, queremos romper esta frontera colonial que invisibiliza o exotiza una parte de nosotros, nuestro Cercano Oriente.

³ Acciones que naturalmente serían totalmente válidas y loables.

Lista de Referencias

- AAVV (1995). *El mudéjar iberoamericano. Del Islam al nuevo mundo*. Madrid, Lundwerg.
- Apud, A.M. (2016). *Sincretismo en la Arquitectura Moderna Latinoamericana. Componentes islámicos en la obra de tres arquitectos*: Julio Vilamajó, Luís Barragán, Rogelio Salmona. Tesis inédita presentada ante la Universidad Pablo Olavide, Sevilla. Recuperada online de <https://rio.upo.es/xmlui/handle/10433/2883> 29/09/2019
- Chueca-Goitia, F. (1947). *Invariantes castizos de la arquitectura española*. Madrid, Dossat.
- Gutiérrez, R. (1983). *Arquitectura y urbanismo en Iberoamérica*. Madrid, Cátedra.
- _____ (1995). “Presencia mudéjar en la arquitectura del Perú”. En: AAVV (1995) *El mudéjar iberoamericano. Del Islam al nuevo mundo*. Madrid, Lundwerg. (pp. 239-249)
- _____ (2016). “La Alhambra de Granada en la visión y la obra de los arquitectos de la modernidad americana”. En: López Guzmán, Rafael y Gutiérrez Viñuales, Rodrigo (2016) *Alhambras. Arquitectura neoárabe de Latinoamérica*. Granada, Ediciones Almed. (pp. 235-239)
- Henares Cuéllar, I. (2016) “La estética del deseo. Historia y utopía estética en el Orientalismo”. En: López Guzmán, Rafael y Gutiérrez Viñuales, Rodrigo (2016) *Alhambras. Arquitectura neoárabe de Latinoamérica*. Granada, Ediciones Almed. (pp. 29-40)
- Iglesia, R. (1964). “La reacción antirracionalista en Argentina”. En: *Zodiac Nro 14*, Milan (pp. 146-161)

- López Guzmán, R. (1995). "Las primeras construcciones y la definición del mudéjar en Nueva España". En: AAVV (1995) *El mudéjar iberoamericano. Del Islam al nuevo mundo*. Madrid, Lundwerg. (pp. 199-209)
- _____. (2000). *Arquitectura Mudéjar*. Madrid, Cátedra.
- _____. (2005). "Los estudios sobre arte mudéjar en América". En: *Actas del X Simposio Internacional de Mudéjarismo*, Teruel, pp. 695-712
- López Guzmán, R. y Gutiérrez Viñuales, R. (2016). *Alhambbras. Arquitectura neoárabe de Latinoamérica*. Granada, Ediciones Almed.
- Martínez Nespral, F.L. (2006) *Un juego de espejos, rasgos mudéjares de la arquitectura y el habitar en la España de los Austrias*. Buenos Aires, Nobuko.
- Molina y Vedia, J. y Schere, R. (2001). *Luis Barragán. Paraísos*. Buenos Aires, Kliczkowski.
- Morais, J. (2017). "Los islamismos de la arquitectura chilena decimonónica y otras referencias orientales". En: *ARQ Nro 95*, Santiago, PUCCh, pp. 62-73
- Nicolini, A. (1995). "El mudéjar en el Paraguay". En: AAVV (1995) *El mudéjar iberoamericano. Del Islam al nuevo mundo*. Madrid, Lundwerg. (pp. 285-291)
- Noufourri, H. (2004). *Sirios, libaneses y argentinos. Fragmentos para una historia de la diversidad cultural Argentina*. Buenos Aires, Cálamo.
- Rey Ashfield, W. (2016). "Emblema neomudéjar en América: Las plazas de toros". En: López Guzmán, R. y Gutiérrez Viñuales, R. (2016) *Alhambbras. Arquitectura neoárabe de Latinoamérica*. Granada, Ediciones Almed (pp. 215-219)
- Said, E. (1978). *Orientalism*, Nueva York, Pantheon Books.
- _____. (2004). *Prólogo a la edición española de Orientalismo*, Barcelona, Debolsillo.
- Sarmiento, D. F. (1850). *Recuerdos de Provincia*, Santiago de Chile, Julio Belín.
- Toussaint, M. (1946). *Arte Mudéjar en América*. México, Porrúa.



Modernidad/
Colonialidad

Otras muestras de modernidad. Hacia una narrativa regional del urbanismo y la arquitectura de ferias-exposiciones en el contexto andino-caribeño entre 1950 y 1960

José Javier Alayón González*

Intercambios de centros y periferias. Diálogos heterárquicos

En la exposición del MOMA celebrada en el 2015 sobre arquitectura latinoamericana, de manera discreta y casi desapercibida, se podía ver el pabellón de un país caribeño construido en otro del mismo mar: la periferia visitando la periferia. Se trataba de la representación venezolana dentro del recinto ferial de la entonces llamada Ciudad Trujillo, en República Dominicana, evento celebrado entre 1955 y 1956. Las imágenes exhibidas (figura 1) eran parte del Álbum de Oro que reposaba en la misma urna de cristal

* Pontificia Universidad Javeriana



Fig. 1. Pabellón de Venezuela y panorámica del recinto de la Feria de Ciudad Trujillo en su Álbum de Oro. Fuente: fotografía del autor

que el mítico catálogo de *Brazil Builds*, exposición que había mostrado al mundo la modernidad de ese país del hemisferio sur desde la atalaya neoyorquina, 72 años antes.

Además del edificio más interesante de la exposición y la vista aérea del trozo de ciudad levantada en pocos meses para conmemorar los 25 años de la Era Trujillo, en páginas siguientes, se podían ver los pabellones de Estados Unidos, España o el Vaticano: los centros visitando la periferia.

La narración de estos episodios efímeros del urbanismo ferial y la arquitectura expositiva, por parte de la historiografía universal, regional y local, lleva un retraso similar al del museo estadounidense, quizá marcado por él mismo. Las periódicas retrospectivas sobre el subcontinente -cada ciertas décadas o medios siglos- se convierten en una suerte de homologación universal que ponen el foco sobre su curaduría. Nada cuestionable para una institución que elige libremente dónde y cuándo fijarse. Por el contrario, muy loable en su función amplificadora de estas otras modernidades.

Mirando al pasado, lo que sí es reprochable para las historias regionales y locales, e ineludible de cara al futuro, es la necesidad de ampliar la visión y el relato de la periferia solo mirando al centro jerárquicamente.

En este sentido, intentaremos revelar los intercambios en el ámbito geográfico andino-caribeño de los años 50 gracias a la celebración de estos eventos propios de la modernidad. Aquí, la periferia pasa a ser centro, reconociendo la autonomía dentro de la interdependencia de las distintas formas culturales, para así narrar las microhistorias de estos eventos, marginados por las cronologías universales excelsas, para sincronizarlas e incorporarlas a ellas heterárquicamente.

Muestras de modernidad: las ferias y exposiciones como laboratorios y escaparates

Las muestras son piezas y son eventos,¹ con esa doble acepción abordamos nuestros casos de estudio para explicar la modernidad desde algunas partes representativas y también desde la acción de presentarse públicamente. Mostrar implica poner a la vista algo, tarea que corresponde en primera instancia al discurso de la arquitectura y el urbanismo -construido o proyectado- y, posteriormente, a la historia.

Existe un consenso generalizado de lo que significaron para la cultura arquitectónica edificios concebidos efímeros, como el *Crystal Palace*, el pabellón de *L'Esprit Nouveau* o el de Alemania en Barcelona 1929.² Estos tres ejemplos suelen asegurarse un sitio en cualquier narración histórica, ya sea para resaltar sus valores tecnológicos, estéticos o espaciales. Por su lado, las propuestas urbanísticas y el impacto generado por estos eventos en las ciudades han sido menos estudiados por la historia urbana, si bien existe suficiente bibliografía para determinar su relevancia.

¹ Según el diccionario de la RAE-AALE, Muestra, es: 1. f. Porción de un producto o mercancía que sirve para conocer la calidad del género. 3. f. Exposición o exhibición de obras artísticas o técnicas.

² Reconstruidos tiempo después de sus demoliciones. Los dos primeros en emplazamientos distintos, confirmando su ajenidad al lugar como condición de esta tipología.

En estas dos escalas, la arquitectónica y la urbana, las condiciones de desarrollo de los proyectos feriales temporales están condicionadas por la rapidez. En su acelerada concepción, construcción y destrucción reside su carácter más experimental, esquivando la lentitud con la que se han construido los edificios y las ciudades históricamente. Una inercia exasperante para la modernidad, cuyos postulados evolucionaban mucho más rápido que la posibilidad de construirlos. Por ello, a pesar de su corta vida, el urbanismo ferial y la arquitectura de exposiciones es un campo privilegiado para estudiar las teorías modernas: muestras de los ensayos efímeros dentro del gran laboratorio americano (Fernández, 1998).

Así, las muestras internacionales industriales,³ creadas con el objetivo de potenciar el comercio a escala global -inicialmente de quien las promovía, luego de manera universal-, sirvieron para expandir el capital y ejercer un modo de colonialismo económico con sus derivadas culturales. Posteriormente, se fueron especializando en temas y duración (Frost y Laing, 2018), llegando a ser algunas periódicas, convirtiendo en permanente lo efímero.

Desde sus orígenes, estas ciudades construidas súbitamente,⁴ cerradas y controladas, exploraban nuevas relaciones entre el comercio y el ocio, turismo incluido, anticipando y promoviendo la sociedad de consumo de las próximas décadas. Eran la oportunidad de traer el mundo a un recinto y de exponerse al mundo desde ese mismo espacio acotado, permitiendo estudiar simultáneamente las propuestas de distintos países en una aproximación transnacional.

³ La mayoría de estas ferias comerciales están asociadas en la *Union des Foires Internationales* (UFI) fundada en París en 1901, renombrada *The Global Association of the Exhibition Industry* desde 2003. La Feria de Bogotá, fundada en 1954, es miembro de esta asociación desde 1956. La Asociación Internacional de Ferias en América (AFIDA) se creó en 1969.

⁴ Donde siempre ha primado el ensamblado tectónico del campamento nómada, frente al vaciado estereotómico de la ciudad sedentaria.

En la década que nos ocupa, un siglo después de Londres 1851, no distinguiremos escrupulosamente entre los pabellones de las exposiciones industriales y de las temáticas, es decir, entre aquellos que venden mercancías o identidades nacionales, pues -con matices-, casi nunca están desvinculadas. El tema que priorizamos aquí, la modernidad “de” y “en” estos eventos, y las sociedades que las acogen y representan, nos permite evaluar su carácter transversal. Estas ferias han sido un espejo de las relaciones entre sociedad industrial, la arquitectura y el colonialismo.

Algunas de las ediciones del cambio del siglo XIX al XX, promovidas por potencias colonizadoras, tuvieron como objetivo central mostrar los dominios conquistados a la metrópoli en el fastuoso escaparate que el urbanismo y la arquitectura proveía en cada caso. Luego de los procesos de independencias este dominio mutó hacia nuevas formas de dominio, sobre todo, económicas y culturales.

Caído el telón de acero, pasamos del colonialismo moderno de las potencias europeas a una colonialidad global (Castro-Gómez y Grosfoguel, 2007) fundamentada en el poder económico (FMI y Banco Mundial) y militar (OTAN), administrados siempre desde el Norte, con el capitalismo occidental como nuevo orden mundial. En el intermedio, la Guerra Fría estableció alianzas que no dejaban de suponer nuevas formas de control o supervisión sobre los bloques establecidos. En las ferias de Colombia, República Dominicana, Perú y Venezuela, todos bajo el paraguas estadounidense y sus políticas disuasorias anticomunistas, se podía ver claramente esta situación con el tema sensible de la energía atómica. En este contexto, es oportuno y relevante explicar lo que pasó en estos eventos periféricos, antes y después de Bruselas 1958,⁵ primera exposición universal de primera categoría de la posguerra.

⁵ El caso de Bélgica, es excepcional pues para esa fecha todavía mantenía sus colonias africanas. La independencia del Congo se precipita a partir del año siguiente, lográndola en 1960, Ruanda y Burundi en 1962.

Narraciones universales de estas muestras modernas

Por su legado difuso, tanto en lo físico por la ausencia del espacio verificable o la documentación escasa, inexacta y dispersa, o en lo teórico por las lagunas epistémicas, algunos de estos edificios se han erigido en “objeto de culto de arqueólogo moderno”⁶ (Puente, 2000, p. 8), donde yacen algunos eslabones claves de la modernidad, muchos todavía por desenterrar en nuestros territorios.

Pero también, este culto a algunos pabellones, pertenecientes a una familia pequeñísima comparada con los permanentes, ha producido una historia “monumentalista”, con el estudio solo de algunos edificios excepcionales, según el criterio del historiador o crítico, y siempre asociados a personajes singulares, dejando todavía por fuera otros ejemplos igual de relevantes.

Paradójicamente, siendo antihistórica, la modernidad en sus inicios se valió de ella como disciplina, para redondearla en un material coherente y con pocas aristas, renunciando a un relato neutral. De esta manera, la historia -sin perspectiva histórica - apuntalaba el constructo teórico como lo demuestra Tournikiotis Panayotis en su tesis de 1999 sobre la historiografía moderna (Panayotis, 2001), cuya selección de autores usaremos para repasar la presencia y relevancia que han tenido en sus relatos universales los pabellones y los urbanismos feriales.

Así pues, nos centraremos en las ediciones castellanas⁷ de *Modern Architecture: romanticism and reintegration*⁸ (Henry-Russell Hitchcock, 1929), *Von Ledoux bis Le*

⁶ Que implica una búsqueda documental compleja para reconstruir mentalmente el objeto desaparecido y perfilar mejor esa aura misteriosa de la muerte en pleno esplendor.

⁷ No todas, por tanto no es una revisión exhaustiva. Aunque los historiadores suelen acudir a las versiones originales, nos parece importante utilizar las traducciones, pues son las que realmente llegaron a un público mayoritario. Además, conforme aparecían nuevas obras, el tiempo entre la versión original y la traducción se reducía.

⁸ *La arquitectura moderna. Romanticismo y reintegración*, 2015.

*Courbusier*⁹ (Emil Kaufmann, 1933), *Pioneers of Modern Design. From William Morris to Walter Gropius*¹⁰ (Nikolaus Pevsner, 1936), *Space, Time and Architecture. The Growth of a New Tradition*¹¹ (Siegfried Giedion, 1941), *Storia dell'architettura moderna. Da William Morris ad Alvar Aalto: la ricerca spazio-temporale*¹² (Bruno Zevi, 1950), *Architecture: Nineteenth and Twentieth Centuries*¹³ (Henry-Russell Hitchcock, 1958), *Storia dell'architettura moderna*¹⁴ (Leonardo Benevolo, 1960), *Theory and Design in the First Machine Age*¹⁵ (Reyner Banham, 1960) *Changing Ideals in Modern Architecture 1750-1950*¹⁶ (Peter Collins, 1965), *Teorie e storia dell'architettura*¹⁷ (Manfredo Tafuri, 1970) y *Il linguaggio moderno dell'architettura e historiografia. Guida al codice anticlassico*¹⁸ (Bruno Zevi, 1973). En ellos hemos identificado las menciones textuales y sobre todo las imágenes que, por su poder comunicacional y la estricta criba de un proceso editorial, estos nueve historiadores usaron para ilustrar sus discursos (tabla 1).

Desde el parcializado primer libro de Hitchcock, el *Crystal Palace*, “[...] la obra maestra de la construcción metálica del siglo XIX” (Hitchcock, 2015, p. 71), se convierte en una referencia prácticamente unánime hasta 1950. En la limitada geografía de la modernidad del autor estadounidense, centrada en pocos países, el pabellón del Espíritu Nuevo de Le Corbusier, resumía para 1929, antes de poder visitarse

⁹ *De Ledoux a Le Corbusier. Origen y desarrollo de la arquitectura autónoma*, 1982.

¹⁰ *Pioneros del diseño moderno: de William Morris a Walter Gropius*, 1958.

¹¹ *Espacio, Tiempo y Arquitectura*, 1980.

¹² *Historia de la arquitectura moderna*, 1954.

¹³ *Arquitectura de los siglos XIX y XX*, 1981.

¹⁴ *Historia de la arquitectura moderna*, 1963. Agregado latinoamericano en la primera edición de Gustavo Gili de 1974 y se mantiene inédito en sus versiones inglesas publicadas después de esa fecha.

¹⁵ *Teoría y diseño arquitectónico en la era de la máquina*, 1965.

¹⁶ *Los ideales de la arquitectura moderna*, 1970.

¹⁷ *Teorías e historia de la arquitectura. Hacia una nueva concepción del espacio arquitectónico*, 1972.

¹⁸ *El lenguaje moderno de la arquitectura*, 1978.

Urbanismo ferial y Arquitectura expositiva

	Henry-Russell Hitchcock	Emil Kaufmaan	Nikolaus Pevsner	Sigfried Gideon	Bruno Zevi	Henry-Russell Hitchcock	Leonardo Benevolo*
	1929	1933	1936	1941	1950	1958	1966
	2015	1982	1958	1980	1954	1981	1966
Primera Exposición Industrial. París, 1798				■			
Proyecto para Palacio de Cristal. Londres, 1850				■			
<i>Crystal Palace</i> . Londres, 1851	■		■	■	■	■	■
Palacio de la Industria. París, 1855							■
Palacio de la Exposición. París, 1867				■			■
La Rotonda. Viena, 1873				■			■
Exposición de Filadelfia. Filadelfia, 1876							■
<i>Palais du Champs de Mars</i> . París, 1878				■			
<i>Galerie des Machines</i> . París, 1889			■	■			■
Torre Eiffel, París, 1889			■	■	■	■	■
La Rotonda. París, 1889							■
Exposición Colombina. Chicago, 1893				■	■	■	■
<i>Deutscher Werkbund. Salon d'Automne</i> . París, 1910							■
Pabellón de la Música. Turín, 1902					■		■
Edificio para las Artes-Pabellón de la Música. Oldenburg, 1905			■				
Pabellón de la Industria Siderúrgica, Leipzig, 1913							
Pabellón de Cristal. Colonia, 1914							
<i>Deutscher Werkbund</i> . Colonia, 1914							■
Fábrica Modelo. Colonia, 1914			■	■			■
<i>Deutscher Werkbund</i> . Berlín, 1924							■
Pabellón de Austria. París, 1925							
Pabellón de Rusia. París, 1925							
Pabellón del Espíritu Nuevo. París, 1925	■						■
<i>Deutscher Werkbund</i> . Stuttgart, 1927							■
Pabellón del Ayuntamiento. Brno, 1928	■						
<i>Deutscher Werkbund</i> . Breslau, 1929							■
Pabellón de Alemania. Barcelona, 1929						■	■
Tarima para Orquesta. Turku, 1929				■			
Exposición de Estocolmo. Estocolmo, 1930							
<i>Deutscher Werkbund</i> . París, 1930							■
Pabellón de Austria. Venecia, 1934							
Pabellón de la INA. Milán, 1935							■
Trienal de Milán. Milán, 1936							■
Pabellón de Finlandia. París, 1937							
Pabellón Bata. París, 1937							
Pabellón Metsä. Lapua, 1938				■			
Pabellón de Francia. Lieja, 1938				■			
Pabellón de Finlandia. Nueva York, 1939				■			
Pabellón de Brasil. Nueva York, 1939					■		
Pabellón del Cemento. Zúrich, 1939				■			
<i>Interbau</i> . Berlín, 1957							■
Pabellón de Italia. Bruselas, 1958							■
Pabellón de Rusia. Bruselas, 1958							■
Pabellón de los EUA. Montreal, 1967					■		■
Hábitat 67. Montreal, 1967					■		■
Exposición Universal. Osaka, 1970					■		
Pabellón de Italia. Osaka, 1970					■		
Teatro del Mundo. Venecia, 1979							■

	Hitchcock	Leonardo Benevolo*	Reyner Banham	Peter Collins	Manfredo Tafuri	Bruno Zevi	
1958	1960	1960	1965	1970	1973		Versión Original
1981	1963	1965	1970	1972	1978		1ª Versión Castellana
Autores							
							Hector Horeau
							Joseph Paxton
							Viel, Barrault y Bridel
							L. Hardy y J.-B. Krants
							Carl von Hasenauer
							Pettit y Wilson
							de Dion y Hardy
							F. Dutert y V. Contamin
							Gustave Eiffel
							J. Formigé
							Burnham, Olsmetd y Sargent
							Antonio D'Aronco
							Peter Behrens
							Bruno Taut
							Bruno Taut
							W. Gropius y A. Meyer
							Mies Van der Rohe
							Frederick Kiesler
							Konstantin Melnikov
							Le Corbusier
							Bohuslav Fuchs
							Mies van der Rohe
							Alvar Aalto
							G. Asplund
							Joseph Hoffmann
							Franco Albini
							Max Bill
							Alvar Aalto
							Le Corbusier
							Alvar Aalto
							Le Corbusier
							Alvar Aalto
							O. Niemeyer y L. Costa
							Robert Maillart
							Bartning, Jobst y Kreuer
							Ignazio Gardella
							Y. Abramov y otros
							Buckminster Fuller
							Moshe Safdie
							Kenzo Tange
							Maurizio Sacripanti
							Aldo Rossi

- Imagen
- ▣ Plano o dibujo
- Mención textual

* Apartado latinoamericano añadido en 1974, solo en ediciones en castellano.

Tabla 1. Resumen de menciones e ilustraciones del urbanismo ferial y la arquitectura expositiva en libros clásicos de la historiografía moderna universal traducidos al castellano, hasta 1978.
Fuente: Elaboración propia

el Pabellón de Alemania en Barcelona, la nueva arquitectura.

En la justificación de Emil Kaufmann de la continuidad entre el neoclasicismo y la modernidad, ceñida al estudio de la obra de Claude-Nicolas Ledoux 1736-1806, obviamente no encontramos referencias a pabellones expositivos. Hasta las historias escritas en la segunda posguerra la brillante relación entre la ingeniería y la arquitectura del hierro de las exposiciones decimonónicas son prácticamente los únicos referentes para hablar de arquitectura efímera. Los pabellones, ya con formas modernas construidas en acero, piedra, madera o concreto armado, de Le Corbusier, Mies, Aalto y Maillart, respectivamente, son los primeros del siglo XX con los que Giedion comienza a ampliar esta familia de edificios en los que la modernidad encuentra terreno fértil para explorar.

Zevi publica su historia por primera vez en 1950. Para entonces, la última gran exposición universal había sido la de 1939 en Nueva York, donde Niemeyer y Costa se daban a conocer al mundo con su pabellón brasileño. El autor italiano se refiere a este edificio como la expresión de la “fantasía desenfrenada” (Zevi, 1980, p. 384) de Niemeyer tras la experiencia le corbuseriana del Ministerio de Educación, pareciendo darle crédito al suizo y desconociendo al otro brasileño.

Nos detendremos en este texto de posguerra porque se le considera, siempre con reservas (Esteban Maluenda, 2016), el primero en incluir a Latinoamérica en el relato universal de la modernidad. Por ese motivo, además de identificar exposiciones y pabellones, aprovecharemos para corroborar o cuestionar este título de obra pionera historiográfica latinoamericana a través de la presencia de sus obras o arquitectos dentro del *Índice cronológico*,¹⁹ con el que Bruno Zevi cierra su *Historia de la Arquitectura Moderna*.

¹⁹ Se reproducen los textos exactamente como aparecen en los cuadros originales de dos ediciones castellanas, una argentina y la otra española de *Historia de la arquitectura moderna*. Si hay alguna ambigüedad o error se aclara o corrige entre corchetes.

Es destacable que para Zevi, dentro de los acontecimientos que afectan a la cultura urbana y arquitectónica, los grandes eventos expositivos son oportunamente mencionados en las dos ediciones del listado que hemos elegido²⁰ publicados en 1957 y 1980 y comparados en la tabla 2. En cuanto a los pabellones, aumentan su presencia en la segunda versión, todos firmados por maestros de la arquitectura moderna o por su compatriota D'Aronco. También se suman menciones a Latinoamérica que, sin dejar de ser anecdóticas, son notables si las comparamos con otras regiones del planeta sur u oriental. La reproducción de algunos bocetos de Brasilia que se complementan con dibujos de Roberto Burle Marx, algunas obras mexicanas de Félix Candela y la sección de una pilastra del Puente de Maracaibo en Venezuela, del ingeniero italiano Riccardo Morandi, convierten a ese apartado en el más latinoamericano de la historiografía universal hasta ese momento, pero, evidentemente, de manera insuficiente.

En cualquier caso, son pocas referencias, prácticamente todas brasileñas, como para considerarla obra prístina de la historiografía moderna regional, si bien es cierto que, en ediciones posteriores, en la extensa bibliografía se dedican apartados específicos a países, publicaciones o arquitectos latinoamericanos.

La fábrica modelo de Gropius y Meyer para la Exposición del Werkbund, en Colonia de 1914, sirve a Pevsner para ilustrar las obras pioneras de la modernidad cuyos antecedentes son también los enormes edificios feriales de Londres y París del siglo anterior.

Benevolo es, de los nueve autores, quien aborda más extensamente el tema y quien mejor lo ilustra. Su texto también es el más voluminoso y el que más ediciones posee en castellano, lo que le permite abarcar

²⁰ Se ha obviado la última columna donde se “indican los descubrimientos científicos, los progresos técnicos y los principales acontecimientos referentes a las artes figurativas”.

Historia de la arquitectura moderna. Bruno Zevi

	Edición 1957 Buenos Aires: Emece Editores	Edición 1980 Barcelona: Editorial Poseidon	Edición 1957 Buenos Aires: Emece Editores	Edición 1980 Barcelona: Editorial Poseidon
	Principales obras de la arquitectura moderna	Principales obras de arquitectura y urbanística	Datos sobre los principales arquitectos y sobre los acontecimientos que inciden en la cultura arquitectónica	Datos sobre los arquitectos y acontecimientos más importantes
1851		Paxton: Crystal Palace de la exposición de Londres (lám. 7 Fig. 16)	La Primera Exposición Universal en Londres	Primera Exposición Universal de Londres L.A. Blanqui: <i>Lettres sur l'exposition universelle de Londres</i>
1854		Paxton: reconstrucción del Crystal Palace de Sydenham, incendiado en 1936		
1855			Exposición Universal en París	
1867		Krantz y Eiffel: Galerie des Machines de la Exposición Universal de París	Exposición Internacional [Universal] de París	Exposición Universal de París
1876				Exposición del centro de los Estados Unidos de Filadelfia
1878		De Dion: Galerie des Machines, de París	Exposición Internacional [Universal] de París	Exposición Universal de París
1887		Hénard: proyecto de calzada móvil para la Exposición Universal de 1889 de París		
1889	G. Eiffel: La Torre, en París. (lámina 7, figs. 58, 98)	Eiffel: Tour, de París	Exposición Internacional [Universal] de París	Exposición Universal de París
1893	Raimondo D'Aronco: Pabellón de la Exposición de Turín (lám. 33, fig. 64)		Exposición Colombina en Chicago y fin del racionalismo norteamericano. Ver. Fig. 103	Exposición columbina de Chicago y final del racionalismo americano
1902		D'Aronco: Pabellones de la Exposición de Turín		Exposición de Arte Decorativo, de Turín
1906			Exposición (Universal) de Milán	Exposición (Universal) de Milán
1910				Nacen Félix Candela, (...), Carlos Raúl Villanueva. [1900]
1914		Pabellón del vidrio de Taut; Pabellón austriaco de Hoffmann, (...) Edificio Industrial de Gropius y Meyer en la Exposición de Colonia		Exposición del Werkbund de Colonia
1925	Le Corbusier: Pabellón de "L'Esprit Nouveau", en la Exposición de París.	Le Corbusier: Pabellón de "L'Esprit Nouveau", de París. Melnikov: Pabellón soviético de París	Exposición de Artes Decorativas de París (lám. 15)	Exposición de Artes Decorativas de París
1927	Exposición del Werkbund, de Stuttgart (fig. 46)			Exposición del Werkbund, de Stuttgart, dirigida por Mies van der Rohe.
1929	Mies van der Rohe: Pabellón alemán en la Exposición de Barcelona (láms. 18, 21, fig. 48)	Mies van der Rohe: Pabellón alemán de la Exposición de Barcelona		
1930	E. G. Asplund: Pabellones en la Exposición de Estocolmo (lám. 41, figura 79)	Asplund: Exposición de Estocolmo		
1932				H. R. Hitchcock, P. Johnson: <i>The International Style</i>

Tabla 2. Referencias al urbanismo ferial y arquitectura expositiva en el Índice Cronológico de Bruno Zevi, incluido en Historia de la Arquitectura Moderna, ediciones de 1957 y 1980. Fuente: Elaboración propia

	Edición 1957 Buenos Aires: Emecé Editores	Edición 1980 Barcelona: Editorial Poseidon	Edición 1957 Buenos Aires: Emecé Editores	Edición 1980 Barcelona: Editorial Poseidon
	Principales obras de la arquitectura moderna	Principales obras de arquitectura y urbanística	Datos sobre los principales arquitectos y sobre los acontecimientos que inciden en la cultura arquitectónica	Datos sobre los arquitectos y acontecimientos más importantes
1936			Nicolaus Pevsner publica <i>Pioneers of the Modern Movement from William Morris to Walter Gropius</i>	N. Pevsner: <i>Pioneers of the Modern Movement from William Morris to Walter Gropius</i>
1937		Aalto: (...) Pabellón finlandés de la Exposición de París. Costa, Niemeyer, Leao, Moreira, Reidy, Vasconcelos: Ministerio de Educación y Sanidad de Río de Janeiro con el asesoramiento de Le Corbusier [1935, año del concurso; 1937, año de inicio de obra]		Exposición Universal de París
1939	A. Aalto: Pabellón finlandés en Nueva York (lám. 42, fig. 77). Sven Markelius: Pabellón sueco en Nueva York (lám. 46, fig. 82)	Aalto: Pabellón finlandés de Nueva York	Exposición Internacional [Universal, 2a categoría] de Nueva York (láms. 28, 37, 42, 46)	Exposición Universal de Nueva York
1941			Sigfried Giedion publica <i>Space, Time and Architecture</i>	S. Giedion: <i>Space, Time and Architecture</i>
1943	Lucio Costa, Oscar Niemeyer, Reidy, Leao, Moreira: Ministerio de Educación y Sanidad en Río de Janeiro (lám. 23). [1943, año de inauguración; 1945, año de finalización]			N. Pevsner: <i>An Outline of European Architecture</i>
1948				S. Giedion: <i>Mechanization takes command</i>
1950	Proyectos para los edificios del <i>Festival of Britain</i> , que conmemorará el centenario del Palacio de Cristal			
1952		Reidy: Complejo residencial Pedregulho de Río de Janeiro		
1957		Concurso para el Plan de Brasilia		
1958		Le Corbusier: Pabellón Phillips de la Exposición de Bruselas		Exposición Universal de Bruselas
1967		Safdie: Hábitat de Montreal Fuller: Cúpula del pabellón USA de Montreal. Otto: Estructura del pabellón alemán de Montreal		Exposición Universal de Montreal
1968	Vasques [Vázquez] y Mijares: Estadio olímpico de Ciudad de México			
1970				Exposición Universal de Osaka
1971	Niemeyer: Sede del Partido Comunista francés de París			

desde las primeras exposiciones hasta el Teatro del Mundo de Rossi de 1979, en sus últimas ediciones. Como Zevi, reproduce el pabellón de su compatriota D'Aronco en la exposición turinesa celebrada en 1902, evento fundamental en el desarrollo del Liberty italiano o los pabellones de Bruselas '58 u Ozaka '70, selección más difícil de justificar, salvo por compartir la nacionalidad del edificio y del arquitecto.

En 1958, Hitchcock consagra el pabellón de Mies que no alcanzó a incluir en su primera obra: "Pocas estructuras han llegado a ser tan famosas después de su demolición y tan profundamente admiradas en reproducción, a no ser quizás el Palacio de Cristal de Paxton" (Hitchcock, 1981, p. 536).

Banham comienza su relato en el cambio de siglos, dejando al *Crystal Palace* fuera de sus consideraciones, siendo el último de los autores analizados que dedica menciones e imágenes de manera relevante al tema que nos ocupa. Lo hace con pabellones ya citados y otros como los de Taut, Melnikov y Kiesler. Cinco años después, el libro poco ilustrado de Collins solo afirma al final que:

[...] verdaderamente, no se puede encontrar otro ejemplo mejor de la influencia de las exposiciones de diseño arquitectónico que la ejercida por el pabellón alemán de la Exposición de Barcelona de Mies van der Rohe, adaptado a edificios de todo tipo (Collins, 1970, p. 125).

Mientras que el de Tafuri solo se vale de un dibujo del pabellón Bata de Le Corbusier para ilustrar su *space* indecible.

Otros textos de la historiografía moderna, incluso de estos mismos autores, seguramente han publicado o mencionado otros pabellones y no muchas otras exposiciones. El ejercicio de revisar esta selección

de Panayotis simplemente nos ayuda a afirmar que, si bien la arquitectura efímera de pabellones tiene su lugar en estos relatos, se limita a pocos ejemplos relevantes. Los casos excepcionales corresponden a pabellones próximos al historiador, por lógica afinidad nacional o teórica con el arquitecto. La mención exótica del pabellón brasileño dentro de este selecto grupo es la cuota proporcional del impacto de la arquitectura brasileña en las décadas centrales del siglo y su asimilación con la arquitectura latinoamericana, todavía ignorada o simplificada como una unidad, de México a Argentina pasando por el Caribe.

Las otras muestras de modernidad, en el contexto andino-caribeño

Muchas naciones latinoamericanas en sus procesos de modernización promovieron eventos feriales que, además de impactar en sus economías, tuvieron implicaciones urbanísticas y arquitectónicas. Los cinco eventos de este capítulo no son un grupo homogéneo pues incluyen de una sola edición, varias o que devinieron permanentes. En el segundo caso, nos centramos en las primeras ediciones, celebradas en el arco temporal que hemos establecido, los años 50 del siglo XX,²¹ en pleno desarrollo de la arquitectura y el urbanismo moderno en el subcontinente.

Con el inicio de esta década se retoma la actividad expositiva tras el paréntesis bélico con la Exposición Internacional Bicentennial de Haití, de 2ª categoría²², como celebración de la independencia

²¹ Este criterio deja fuera otras dentro de la región andina, como la *Exposición Feria Internacional La Paz*, Bolivia, del año 1948, en conmemoración del IV centenario de la ciudad, y a otras, de menor escala, como las ganaderas, muy especializadas

²² Otorgada por el *Bureau International des Expositions* (BIE), creado en 1928 para regular los eventos de escala mundial en sus distintas categorías: Mundial, Especializada, Hortícola o la Triennale di Milano. Estados Unidos de América, Haití y Canadá, son los únicos países que han celebrado exposiciones oficiales del BIE en el continente.

de la república pionera del continente americano. En 1954 se celebra la 1ª Feria Exposición Internacional de Bogotá, reeditada los dos años siguientes, antes de la caída de Rojas Pinilla. En 1955, la Feria de la Paz y la Confraternidad de Ciudad Trujillo, festeja el 25º aniversario de la era del dictador. En 1959, la Feria Internacional del Pacífico de Lima, aspira a repetir el éxito de la colombiana. Y, finalmente, en 1960, Caracas aspiraba a celebrar una exposición internacional de 1ª categoría, cuyo plan se derrumbó con el régimen de Pérez Jiménez²³ en 1958 (tabla 3).

La geografía también establece un elemento diferenciador de estas exposiciones al situarse en territorios próximos a la línea ecuatorial, con radicales diferencias entre ellos,²⁴ pero alejados de los climas templados de las exposiciones euroestadounidenses. Se trata de países excolonias reproduciendo modelos creados por potencias colonizadoras. Eventos promovidos por estados democráticamente débiles o directamente dictatoriales, que plantearon y desarrollaron sus ferias mezclando los fines comerciales con los propagandísticos. La última justificación de esta selección y objetivo principal de este trabajo es avanzar en un relato propio de estas muestras de modernidades propias.

En Latinoamérica, aunque con mucho retraso y a menor escala, su impacto fue similar al de las exposiciones de las naciones industrializadas. En consonancia con los procesos de modernización de las ciudades del sur, estas ferias renovaban o expandían áreas urbanas y permitían la fugaz experimentación con técnicas y materiales novedosos por arquitectos locales o extranjeros.

²³ Quien mantenía excelentes relaciones con los dictadores, también militares y desarrollistas, Rojas Pinillas y Rafael Leonidas Trujillo. Este último le acogió en la isla tras su derrocamiento en enero de 1958.

²⁴ Bogotá y Lima sobre la cordillera andina, claramente distintas por su posición geográfica y la manera de relacionarse con las rutas de comercio (aeropuerto y puerto) y dos tropicales-caribeñas, Santo Domingo en la costa y Caracas en un valle a mil msnm.

No obstante, por efímeros no eran menos importantes, pues estos episodios permitieron relaciones comerciales que expandieron el campo de la construcción y permitió el contacto entre arquitectos e ingenieros de la región, así como de países más lejanos por vías más expeditas y distintas a las tradicionales.

La flexibilización de las políticas proteccionistas y las restricciones aduaneras para impulsar el comercio internacional estuvo en el origen de las exposiciones industriales europeas del siglo XIX. Lo mismo sucedió en estos países latinoamericanos a mediados del XX. Desde el punto de vista económico, significó la modernización de un sistema productivo caudillista y estatal proteccionista, que se abrió a la economía de mercado, por la iniciativa de empresarios en el caso bogotano y limeño y gubernamental en los caribeños. Claramente, una apuesta riesgosa, pues sin un aparato industrial nacional fuerte esta apertura corría el riesgo de quedar copada por la oferta extranjera como sucedió en las primeras ediciones de Bogotá y Lima²⁵.

Las conexiones comerciales y políticas de estos seis eventos -incluyendo Bruselas '58- son varias y no tan evidentes (tabla 4). Por ejemplo, el promotor de Lima '59, el sueco Gosta A. Lettersten, presentaba ante las autoridades peruanas la feria bogotana, pionera en la región, como el modelo a seguir. Es muy probable, que haya visitado personalmente algunas de las ediciones colombianas como representante de las casas comerciales suecas para las que trabajaba en esos años, ya que el país escandinavo estuvo presente en las tres primeras ediciones de Bogotá y en Ciudad Trujillo.

El arquitecto venezolano Alejandro Pietri, diseñó los pabellones de su país para Bogotá y Ciudad Trujillo y

²⁵ En el caso de la primera feria bogotana los expositores extranjeros eran el 75%. En el caso limeño, sin contar los expositores de cada pabellón extranjero, de los 714 del Gran Pabellón Industrial, prácticamente la mitad, 349, eran extranjeros. Además, entre los nacionales se contaban las casas comerciales locales que representaban firmas foráneas, lo que dejaba en clara minoría la producción nacional.

	Exposición Universal	I Feria Exposición Internacional	Feria de la Paz y la Confraternidad	II Feria Exposición Internacional	
	PUERTO PRÍNCIPE	BOGOTÁ	CIUDAD TRUJILLO	BOGOTÁ	
Designación Oficial	<i>Bicentennial International Exhibition of Port-au-Prince, 1949-1950</i>	Feria Exposición Internacional de Bogotá	Feria de la Paz y la Confraternidad del Mundo Libre	Feria Exposición Internacional de Bogotá	F
Tipo Categoría	Conmemorativa 2ª BIE	Comercial	Conmemorativa	Comercial	
Tema Lema	<i>Le festival de la Paix</i>	La vitrina más vendedora de América	Celebración del 25 aniversario de la Era Trujillo	Industria y Energía Atómica	“In
Promotor (es)	Gobierno Nacional	Gobierno Nacional + ACOPI	Gobierno Nacional	Gobierno Nacional + ACOPI	N.
Ubicación	Puerto Príncipe	Carrera 37, entre Calles 24 y 25	Malecón. Actual Centro Los Héroes / La Feria	Carrera 37, entre Calles 24 y 25	Ca
Área ocupada	30ha	12,5ha	153,7ha	12,5ha	
Fechas de celebración	08 dic al 08 jun 1949-50	29 oct al 21 nov 1954	20 dic al 27 feb 1955-56	25 nov al 11 dic 1955	.
Diseño del urbanismo	A F. Schgmiedigen Associatts Architects	Carlos E. Pérez Calvo e Imre von Mosdossy	Guillermo González Sánchez	Carlos E. Pérez Calvo e Imre von Mosdossy	Car e Im

	III Feria Exposición Internacional	Exposición Universal (1ª Categoría BIE)	I Feria Internacional del Pacífico	Exposición Internacional
	BOGOTÁ	BRUSELAS	LIMA	CARACAS
Nombre	Feria Exposición Internacional de Bogotá	<i>Exposition Universelle et Internationale de Bruxelles 1958</i>	Feria Internacional del Pacífico	Exposición Internacional de Caracas
Temática	Comercial	Temática 1ª BIE	Comercial	Temática 1ª BIE
Índice	"Índice de progreso industrial"	<i>Bilan pour un Monde plus Humain</i>		
Organización	Gobierno Nacional + ACOPI	Gobierno Nacional	Gosta Lettersten (empresario)	Gobierno Nacional
Ubicación	Carrera 37, entre Calles 24 y 25	Parque Heysel	Distrito Miraflores Barrio Av. Gral. Salaverry	Base Aérea La Carlota y Parque del Este.
Superficie	12,5ha	200ha	10ha	18ha (116ha+82ha)
Período	23 nov al 9 dic 1956	17 abr al 19 oct 1958	1 al 18 oct 1959	Junio 1960
Organizador	Carlos E. Pérez Calvo e Imre von Mosdossy	Marcel Van Goethem		Alejandro Pietri

Tabla 3. Cuadro
 resumen de las ferias y
 exposiciones andinas y
 caribeñas, además de
 Bruselas '58. Fuente:
 Elaboración propia

	Exposición Universal (2ª categoría BIE)	I Feria Exposición Internacional	Feria de la Paz y la Confraternidad del Mundo Libre	II Feria Exposición Internacional	III Feria Exposición Internacional	Exposición Universal (1ª Categoría BIE)	I Feria Internacional del Pacífico	Exposición Internacional (1ª Categoría BIE)
	PUERTO PRINCIPE	BOGOTÁ	CIUDAD TRUJILLO	BOGOTÁ	BOGOTÁ	BRUSELAS	LIMA	CARACAS
	1949-50	1954	1955-56	1955	1956	1958	1959	1960
Países Participantes	16	20	42	19	22	39	22	
Argentina	■	■	■	■	■	■	■	
Austria		■		■	■	■	■	
Bélgica	■	■		■	■	■	■	
Brasil						■	■	
Canadá	■	■	■	■	■	■	■	
Checoslovaquia		■		■	■	■	■	
Chile	■		■		■	■	■	
China			■					
Colombia		■	■	■	■		■	
Cuba	■							
Curazao			■					
Dinamarca		■	■		■		■	
Ecuador		■	■	■	■			
Egipto			■					
El Salvador			■					
España	■	■	■	■	■	■	■	
E. U. A.	■	■	■	■	■	■	■	
Francia	■	■	■	■		■	■	
Finlandia			■			■		
Gran Bretaña		■	■	■	■	■		
Grecia		■		■	■			
Guatemala	■		■		■			
Haití	■							
Holanda		■	■		■	■	■	
Honduras			■					
Israel			■			■		
Italia	■	■	■	■	■	■	■	
Jamaica	■		■					
Japón		■	■	■	■	■		
Libano	■					■		
México	■		■			■	■	
Nicaragua			■			■		
Noruega								
Palestina	■							
Panamá			■				■	
Perú			■					
Polonia					■			
Portugal		■	■					
Puerto Rico	■		■					
R. D. Alemana				■	■			
R. F. Alemana		■		■	■	■	■	
R. Dominicana			■	■	■	■		
San Marino	■					■		
Siría	■					■		
Suecia		■	■	■	■		■	
Suiza		■		■		■		
Uruguay			■			■	■	
Vaticano	■		■			■		
Venezuela	■	■	■	■	■	■		

■ Pabellón propio
■ Stand en Pabellón
compartido
■ Stand en Pabellón
del libro (1955)

Tabla 4. Cuadro
resumen de
los países
participantes
en las ferias y
exposiciones
entre 1950 y
1960. Fuente:
Elaboración
propia

terminaría liderando el proyecto de la Feria Internacional de Caracas para 1960, lo que le mantuvo en estrecho contacto con el BIE en París y el equipo organizador de Bruselas '58, exposición a la que tomaría el relevo. El malogrado proyecto, era el colofón a una década de intensa diplomacia internacional en eventos de este tipo que llevó a Venezuela, por ejemplo, a ser el único país con pabellón propio en la Interbau de 1957 en Berlín, para mostrar el ingente programa de vivienda social desarrollado por el Banco Obrero dentro de un pabellón excepcional en concreto armado plegado (Alayón, 2018).

Otro caso recurrente, fue la celebración de exposiciones ganaderas promovidas por ese importante sector industrial, llegando a compartir recintos como en Bogotá donde a partir de 1954 se alternó con la feria industrial. El caso de la celebración dominicana se sustentaba en el exitoso precedente de su primera feria internacional ganadera celebrada un año antes. Además, el hecho de que su vecino insular, hubiese celebrado una exposición oficial y de rango internacional un lustro atrás reforzaba la idea de un evento de esa escala.²⁶ Este escenario fue aprovechado por la directiva de la Feria de Bogotá que acudió a la isla a promocionar su tercera edición dentro del pabellón colombiano.

En lo urbanístico, los tres casos construidos significaron nuevos ejes de expansión urbana en sus ciudades. El de Santo Domingo, al borde del mar se ha mantenido sin grandes cambios, mientras que el de Bogotá, a día de hoy, sigue generando intensas transformaciones en los usos y en el perfil edificado en torno a su recinto original, una centralidad en el sector oriental que ayudó a expandir con su construcción junto al Centro Urbano Antonio Nariño. En Lima, los 100 mil m² del terreno cedido por el gobierno

²⁶ El Álbum de Oro de la Exposición cifra en 42 países los participantes, pero sólo se pueden verificar en el mismo 32, ya sea con pabellón propio, stand en pabellón compartido o stand en la feria del libro, donde suponemos que participaron los 10 restantes.

para la realización de la feria al final de la prolongación de la Av. Gral. Salaverry,²⁷ al borde del barranco con vista al Atlántico, consolidó el crecimiento hacia el sur. Luego de su traslado al norte, en 1961, el trazado urbano absorbió los predios feriales, conservando solamente la rotonda de la “Pera del Amor” como vestigio de las primeras ferias. La de Caracas, por el contrario, preveía ocupar el gran vacío de la base militar “La Carlota” incorporando el Parque del Este de Burle Marx y cosiendo los sectores colindantes. Su innovador trazado era inédito entre los recintos feriales diseñados hasta ese momento, donde proponía un archipiélago de predios circulares que daba protagonismo a cada pabellón.

En lo tecnológico sirvieron campos de experimentación. Exploraciones en materiales como el concreto traslúcido, la combinación de mármol y metal, las grandes luces de madera laminada o las estructuras metálicas desmontables supusieron interesantes ensayos que ampliaban el repertorio local de materiales, técnicas y formas modernas.

En lo político, los campos neutrales que teóricamente significaban estos países latinoamericanos permitieron, mucho antes que la gran escenificación de la guerra fría en Bruselas '58, la participación en simultáneo de las dos repúblicas alemanas, Checoslovaquia y Polonia junto a los Estados Unidos de América (Ver tabla 4). En consecuencia, el gobierno de Eisenhower se empleó a fondo en promocionar el programa “Átomos para la Paz” a través de sus pabellones, convirtiendo el uso pacífico de esta tecnología en el eje de sus contenidos temáticos y comercializables. De hecho, la II Feria de Bogotá estableció la relación entre la industria y la energía atómica como tema de esa edición, cuando en Colombia no fue hasta 1965 cuando se instaló un pequeño reactor nuclear con fines científicos (Alayón, 2019).

²⁷ En cuyo inicio se ubicaba el Campo Ferial de Lima creado en los 40

Narraciones regionales de estas otras modernidades

La revisión de la historiografía universal del movimiento moderno evidenció el peso que, proporcionalmente, han tenido estas experiencias pasajeras en la cultura arquitectónica y urbanística. En el contexto andino caribeño, donde las hubo, las exposiciones conmemorativas de los centenarios de las independencias han sido reseñadas por las historias locales de la arquitectura (Arango, 1989; Niño Murcia, 1991; Gutiérrez, 2006; Leguía 2008). La importancia de la fecha patria y los resultados llamativos del eclecticismo imperante marcaban el tránsito a la modernidad plena de las naciones independientes, que ahora imitaban otras potencias coloniales distinta de la española,²⁸ o de la francesa en el caso de la haitiana.

Por el contrario, las exposiciones modernas reunidas aquí, han recibido menos o ninguna atención por parte de las historiografías locales. Estos eventos, realizados en torno a los sesquicentenarios de las repúblicas, aunque no celebraban ninguna fecha patria, salvo el caso dominicano que festejaba forzosamente²⁹ su dictadura, se centraban en potenciar sus economías nacionales y sus imágenes internacionales.

Cualquier intento de trazar una genealogía de la historiografía moderna latinoamericana nos remite a un texto escrito en inglés, el libro catálogo de la exposición del MOMA en el año 1955: *Latin American Architecture since 1945*. El texto de Hitchcock es el primero en tratar de articular un discurso de

²⁸ Los pabellones de la Exposición del Centenario, celebrada en Bogotá en 1910, evocaban culturas como la francesa o la china y la egipcia, referentes exóticos heredados del cosmopolitismo de las exposiciones decimonónicas europeas.

²⁹ Es notable el tono artificialmente laudatorio de los textos firmados, supuestamente, por líderes extranjeros, recogidos en el Álbum, en honor del dictador Trujillo. Las fotografías del evento, repletas de banderas dominicanas, sostenidas por mujeres mástiles, evidencia el exacerbado nacionalismo del régimen.

la arquitectura moderna de un territorio que ocupa, según sus propias cuentas, la superficie de un continente y medio (Europa y EE. UU. + Canadá). Los escritos en español o portugués llegarían más tarde. Hay excepciones notables, aunque inverosímiles, como *Modern Architecture in Brazil*, libro de Henrique Mindlin (1956), prologado por S. Giedion, publicado en inglés y traducido en simultáneo en alemán y francés, pero inédito en portugués hasta el año 2000. O el libro de transición que escribió Villanueva sobre su ciudad, mezclando los oficios de historiador y arquitecto en: *La Caracas de Ayer y de Hoy. Su arquitectura colonial y la reurbanización de "El Silencio"*, publicado en 1950,³⁰ donde sentaba la base histórica de la modernidad de ese proyecto urbano-habitacional y los que vendrían, como la Ciudad Universitaria de Caracas, ya en construcción.

El reclamo latinoamericano de una historiografía arquitectónica propia, específicamente moderna, ha sido recurrente desde hace más de medio siglo. La ponencia de Juan Pedro Posani presentada en el seminario realizado en Caracas en 1967 "Situación de la historiografía de la arquitectura latinoamericana" ante importantes historiadores suramericanos, estadounidenses y europeos,³¹ reclamaba una historia de la arquitectura de la América Latina desde ella misma. Su hipótesis adelantaba que la misma:

[...] se fragmentaría en tantas historias o capítulos por cuantos países la componen", y continúa: "Difícilmente encontraríamos aquí los nexos de interrelación,

³⁰ Que incluye un texto del urbanista francés Maurice Rotival, entre otros. Fue reeditado y aumentado en 1966 y 2000 con el nombre de *Caracas en tres tiempos*.

³¹ Celebrado en la Ciudad Universitaria de Caracas entre el 9 y el 14 de octubre de 1967, con la participación de: George Kubler y Sybil Moholy-Nagy de los EE. UU., Paolo Portoghesi y Leonardo Benevolo de Italia, Fernando Chueca-Goitia de España, Ricardo de Robina, Pedro Rojas Rodríguez y Salvador Pinoncelly de México, José García Bryce y Frederick Cooper Llosa de Perú, Germán Tellez de Colombia y los anfitriones: Alfonso Vanegas Rizo, Juan Pedro Posani, Carlos Raúl Villanueva y Graziano Gasparini.

influencia, filiación, etc. que encontramos en Europa al examinar, por ejemplo, el desarrollo del *Art Nouveau* o el de la arquitectura racionalista (Posani, 1967. p. 187).

Efectivamente, es difícil, o no tan evidente como en países históricamente interconectados cultural y físicamente, pero los estudios sobre los que se ha avanzado han demostrado que el panorama no era tan inconexo como se presumía. La arquitectura moderna latinoamericana extendía redes más allá de sus figuras más conocidas. Muchos se formaron también en el extranjero y no necesariamente en universidades del norte. Otros, trabajaron internacionalmente y asistieron a congresos o eventos como estas exposiciones que permitían otro tipo de contactos o intercambios. Publicaciones y empresas también traspasaban fronteras.

Después de Hitchcock los primeros latinoamericanos en abordar el tema son los del otro extremo del continente. En esta lista incompleta podemos incluir a los argentinos Mario Buschiazzi, Francisco Bullrich, Damián Bayón, Ramón Gutiérrez, Marina Waisman, Roberto Segre, Jorge Francisco Liernur y Roberto Fernández; los chilenos Enrique Browne y Cristian Fernández Cox; los brasileños Aracy Amaral y Carlos Eduardo Dias Comas, además del citado Henrique Mindlin; los mexicanos Antonio Toca Fernández y Enrique de Anda Alanís o el italo-venezolano Graziano Gasparini. En ámbitos más acotados de historias nacionales del contexto andino-caribeño que nos ocupa podríamos mencionar a Silvia Arango, Carlos Niño Murcia, Alberto Saldarriaga y Eduardo Samper en Colombia; Leszek Zawisza, polaco afincado en Venezuela que también dirigió el importante Centro de Investigaciones Históricas y Estéticas de la UCV, y Silvia Hernández de Lasala en Venezuela; Gustavo Luis Moré en República Dominicana o Héctor Velarde y Fernando Belaúnde en Perú.

Fig. 2. Sello postal emitido durante la celebración de la 1a Feria Exposición Internacional de Bogotá, 1954.
Fuente: Colección del autor

Fig. 3. Sello postal emitido durante la celebración de la 1a Feria Internacional del Pacífico, 1959.
Fuente: Colección del autor



Lógicamente, con la escasez de estudios regionales y hasta nacionales del periodo moderno, las exposiciones pos-centenarias han sido todavía menos atendidas. Menos aún con una visión transnacional. Desde la historia política o económica apenas han sido abordados los casos dominicano y bogotano. El de Caracas, por su condición de solo proyecto, se ha estudiado solo en el marco de la obra de Alejandro Pietri (Hernández, 1995). Incluso, obras tan importantes y ambiciosas como *Arquitectura y Urbanismo en Iberoamérica* (Gutiérrez, 1983), se limita a las exposiciones de principios de siglo. Los pabellones, por el contrario, como tipología han sido más reseñados pero, como ocurre en el caso universal, siempre asociados a personajes relevantes.

Repitiendo el ejercicio de buscar imágenes que muestren estas otras modernidades en algunos de las obras destacadas de los autores listados antes, apenas podemos encontrar referencias. En la *Arquitectura latinoamericana 1930-1970* de Bullrich, la hermética imagen de los coloridos cubos del Pabellón de Venezuela en Montreal, 1967 diseñados por Vilanueva, publicados allí en blanco y negro, y el pabellón de Cuba de Osaka '70 de Victorio



Fig. 4. Sello postal emitido durante la celebración de la Exposición de Ciudad Trujillo, 1955. Fuente: Colección del autor

Garatti, son las únicas referencias a la tipología en esta retrospectiva latinoamericana.³²

Hasta ahora, la historiografía colombiana no se ha ocupado de descifrar el mensaje que portaba el Hermes de la primera Feria Internacional (figura 2). Su dinamismo, su alcance transfronterizo, su ingenio y hasta su astucia embaucadora quedó escondida detrás del ortodoxo conjunto habitacional C.U.A.N., pareciendo no estar a la altura de otras transformaciones modernas de la ciudad. Al contrario de la revista *Proa*, órgano convalidador y difusor de la modernidad colombiana, la publicación *El Arquitecto Peruano* sí dedicó un artículo al evento limeño (*La Primera Feria Internacional del Pacífico*, 1959). Sin embargo, no hemos conseguido ninguna otra reseña desde las disciplinas urbana o arquitectónica de ese país. Tampoco fue recogido ninguno de los pabellones, ni el recinto ferial en el reciente *Catálogo de Arquitectura Movimiento Moderno Perú* (Acevedo y Llona, 2016), el cual seguramente podría incluir las arquitecturas extranjeras levantadas en su territorio pasajera y efímeramente, como las aves migratorias con que la feria se publicitó (figura 3).

³² Concentrado en 7 países, en el contexto de la celebración del X Congreso de la UIA en Buenos Aires.

La feria dominicana, en tanto escenario ficticio de libertades, un paisaje lleno de banderas que trataban de ocultar el fondo negro de la dictadura (figura 4), ha tenido más atención, por su origen político. Más todavía faltan estudios que analicen su impacto urbano y su propuesta contrastada con, por ejemplo, la de su vecina haitiana de unos años antes. Su permanencia es un valor agregado, pues la experiencia espacial, imposible en la mayoría de los edificios efímeros típicos de estos eventos, la convierte en material privilegiado del movimiento moderno caribeño.

Conclusiones de una aproximación decolonial a una modernidad colonizadora

La preposición que usamos en el título, indica solo el comienzo del camino iniciado hacia un relato de esta historia regional y heterárquica frente a la jerarquía instaurada por la historiografía universal, escrita desde el norte o posturas nordomaníacas del sur. La posibilidad de convertir en centro lo que históricamente se ha considerado periferia construye o reordena el relato en función de una perspectiva transnacional que es capaz de ver antes los territorios próximos que los lejanos, preferiblemente en simultáneo.

La capacidad sinérgica que concentran estos eventos es razón suficiente para estudiarlos como laboratorios de modernidad, de nuestra modernidad. La convivencia en los recintos feriales de promotores (públicos y privados), políticos, inventores, empresarios, diseñadores, arquitectos y urbanistas proyectando el futuro desde sus oficios y un público proyectando el futuro desde sus oficios y un público general y masivo, ávido de promesas de un mañana mejor y también de espectáculo, ensayaban de manera acelerada el porvenir.

Esto eventos, germen y consolidación de la cultura de masas y del consumismo, podrían entenderse como

ámbitos de colonización económica y cultural que, bajo discursos fraternales de cooperación internacional y de reconocimiento al otro, han mantenido obvias estrategias de dominio político, económico, tecnológico y cultural. Como explican Marinas y Santamaría, las ferias del siglo XIX y hasta mediados del XX, fueron también un mecanismo de disciplinamiento de las masas como consumidores. Verdaderos escaparates para “presentar sutiles arquetipos que ordenan persuasivamente las relaciones entre mujeres y varones, como entre jóvenes y adultos, pobres y ricos”, por tanto, “nuevas formas de dominación y violencia” (Marinas y Santamaría, 2015. pp. 15-16). Internamente, la escenificación del poder político mezclado con experimentaciones y/o improvisaciones de teorías urbanas y arquitectónicas propias, o imitaciones importadas, no dejaban de ser parte del espectáculo represor. No obstante, ahora el evento es organizado en casa y la mayoría de los invitados son familiares o vecinos, con la clara ausencia de Brasil. Ahora, lo exótico lo ponen los países del norte.

La internacionalización de un estilo -simplificado mercantilmente hasta hacerlo barato- y algunas ideas, las más fáciles de diseminar, convirtieron a una parte de la modernidad arquitectónica y urbana en un movimiento colonizador y depredador, coartada de promotores avaros, políticos inescrupulosos y arquitectos y urbanistas mediocres. Como fenómeno social y económico estos eventos han reproducido estrategias impulsoras del libre mercado que, en el momento de las analizadas aquí, coinciden con la expansión del consumismo. Como fenómeno urbano, quizá por su mediana escala, no han significado ninguna hipoteca para el desarrollo de sus sectores. Por el contrario, fueron perfectamente absorbidas por las tramas urbanas, conservando edificios, monumentos o trazados de ese momento histórico, algo que ciudades como Sevilla, con su exposición de 1992, ha tardado décadas en digerir. La arquitectura

moderna de estos eventos andino-caribeños, a diferencia de los eclécticos centenarios inspirados solo en estilos y culturas colonialistas, aportaban novedades formales y constructivas, propias o importadas, como en la mejor tradición expositiva.

Entenderlos como partes del proceso de modernización urbana, enmarcada y promovida por procesos económicos, tecnológicos y culturales en cierto modo similares a los euronorteamericanos precedentes, justifica su importancia historiográfica, sin olvidar que sus resultados no tienen por qué ser necesaria u obligatoriamente homologables a éstos.

La ausencia de las exposiciones de menor escala y principalmente industriales en el relato de las historias universales ha dejado lagunas evidentes en la comprensión de la modernidad latinoamericana más allá de la recepción y/o apropiación de formas y materiales nuevos. A veces como ensayos, otras veces como verificaciones, las exposiciones latinas -estas y muchas otras- también han contribuido a la cultura ferial universal.

Ya no se trata solo de visibilizar, en escenarios internacionales, la obra de arquitectos de la periferia, pudiendo llegar a impactar la cultura global. En este sentido, lo sucedido con el pabellón de Brasil del 39 en Nueva York de unos aún desconocidos internacionalmente Lucio Costa y Oscar Niemeyer es paradigmático. Sus curvas sedujeron al público visitante y, posteriormente, a los lectores del catálogo de *Brazil Builds* (MOMA, 1943) que cerraba como colofón y producto de exportación de la arquitectura brasileña. Un edificio efímero que provocó la “brasilianización” del movimiento moderno internacional (Lara, 2019) en un intercambio de influencias sur-norte que debe completarse con los realizados sur-sur.

La subsanación requerida, tras comprobar el o los vacíos, no debería aspirar a comparar los grados

de igualdad respecto al modelo original euroestadounidense, pues obviamente éstos siguen aquellos modelos. Alternativamente, debería interpretar heterárquicamente el modelo para atender sus particularidades económicas, políticas, culturales y ambientales. Estudiándolos como interpretaciones simultáneas y no como simples imitaciones extemporáneas, permitirá dimensionar su verdadero impacto local y global. Desde una aproximación alternativa, compleja e interconectada de los fenómenos que permitirá reinterpretar, críticamente, algunos axiomas o definir otros nuevos.

Lista de Referencias

- S/A. (1959). "La Primera Feria Internacional del Pacífico". *El Arquitecto Peruano* (253), pp. 15-18.
- Acevedo, A. y Llona, M. (2016). *Catálogo de Arquitectura Movimiento Moderno Perú*. Lima: Universidad de Lima. Fondo Editorial.
- Alayón-González, J. J. (2018). "Pliegue y despliegue de la modernidad tropical". *Revista AUS* (23), pp. 74-83). doi:10.4206/aus.2018.n23-11
- (2019). "Proyectos feriales de Bogotá y Caracas en la década atómica. Precisiones sobre sus aportes a la modernidad local e internacionales". En AA.VV. *Proceedings. Intersecciones. III Congreso Interdisciplinario de Investigación en Arquitectura, Diseño, Ciudad y Territorio*, pp. 45-51. Santiago de Chile: Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos; Pontificia Universidad Católica de Chile Facultad de Arquitectura y Urbanismo; Universidad de Chile, Facultad de Arquitectura, Construcción y Diseño; Universidad del Bío-Bío.
- S/A. S/F. *Álbum de oro de la feria de la paz y confraternidad del mundo libre*. (1956-1957). V.1. Ciudad Trujillo [República Dominicana]: Editora del Caribe.
- Arango, S. (1989). *Historia de la Arquitectura en Colombia*. Bogotá: Editorial Universidad Nacional.
- Castro-Gómez, S. y Grosfoguel, R. (eds.). (2007). *El giro decolonial reflexiones para una diversidad epistémica más allá del capitalismo global*. Bogotá: Siglo del Hombre Editores.
- Collins, P. (1970). *Los ideales de la arquitectura moderna; su evolución (1750-1950)*. Barcelona: Gustavo Gili.

- Esteban-Maluenda, A. (2016). "Latinoamérica en la historiografía moderna". En A. Esteban Maluenda, (Ed). *La arquitectura moderna en Latinoamérica. Antología de autores, obras y textos*, pp. 291-339, Barcelona: Editorial Reverté.
- Fernández, R. (1998). *El laboratorio americano. Arquitectura, geocultura y regionalismo*. Madrid: Biblioteca Nueva.
- Frost, W. y Laing, J. (2018). "Understanding International Exhibitions, Trade Shows and Industrial Events: Concepts, Trends and Issues". En W. Frost y J. Laing (Eds.) *Exhibitions, Trade Fairs and Industrial Events*. Nueva York: Routledge Advances in Event Research Series.
- Gutiérrez, R. (1983). *Arquitectura y Urbanismo en Iberoamérica*. (Siglos XVI AL XX). Madrid: Cátedra 1983.
- Gutiérrez, R. (2006). "Las celebraciones del centenario de las independencias". En *Apuntes* (Instituto Carlos Arbeláez Camacho para el Patrimonio Arquitectónico y Urbano, ICAC), vol. 19, núm. 2.
- Hernández, S. (1995). *Alejandro Pietri, Arquitecto*. Caracas: Fundación A.S.P.
- Hitchcock, H.-R. (1981). *Arquitectura siglo XIX y XX*. Madrid: Cátedra.
- _____ (2015). *La arquitectura moderna. Romanticismo e integración*. Barcelona: Editorial Reverté.
- Lara, F. (2019). "¿Americanización o brasilianización?" En: Lara. F. *Excepcionalidad del modernismo brasileño*. (pp.142-161). San Pablo, Austin: Romano Guerra Editora, Nhamerica Platform
- Leguía-Olivera, E. (2008). "Prólogo". En: *Celebración del Centenario de la Independencia 1821-1921*. Edición Facsimilar. Lima: Fundación Augusto B. Leguía.
- Marinas, J.M. y Santamaría, C. (2015). *El bazar americano en las exposiciones universales*. Madrid: Biblioteca Nueva.
- Niño Murcia, C. (1991). *Arquitectura y estado*. Bogotá: Editorial Universidad Nacional
- Panayotis, T. (2001). *La historiografía de la Arquitectura moderna*. Madrid: Mairera / Celeste
- Posani, J. P. (1967). "Por una historia latinoamericana de la arquitectura moderna latinoamericana". *Boletín del Centro de Investigaciones Históricas y Estéticas*, (9), pp. 181-197.

- Puente, M. (2000). *Pabellones de exposición. 100 años*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Zevi, B. (1980). *Historia de la Arquitectura Moderna*. Barcelona: Editorial Poseidón.

Narrativas de la arquitectura moderna brasileña: Las exposiciones del Museo de Arte Moderno de Nueva York

Barbara Cortizo de Aguiar*

El Museo de Arte Moderno de Nueva York (MoMA) aparece a principios del siglo XX con la intención de apoyar y promover nuevas producciones artísticas, estableciendo su espacio como uno de los grandes museos de la época contemporánea. En sus primeros años, a través de sus exposiciones, jugó un papel clave en la promoción y legitimación del arte y la arquitectura modernos en América Latina, con exposiciones que presentarían este fenómeno al resto del mundo. Las exposiciones del MoMA funcionaron (y aún funcionan) como un faro, iluminando lo que el museo considera interesante en la producción artística moderna y contemporánea mundial, validando y promoviendo el trabajo de varios artistas a nivel internacional.

Tras el éxito del Pabellón de Brasil en la Exposición Mundial de Nueva York en 1939, el MoMA decidió

* University of Texas at Austin, Casa de Oswaldo Cruz, Fundação Oswaldo Cruz

adoptar la arquitectura brasileña como modelo latinoamericano de modernidad. El catálogo *Brazil Builds/Construção Brasileira* fue la primera publicación importante sobre la producción arquitectónica brasileña para el público internacional. Es a través de esta exposición que se establece la narrativa -creada por los pioneros del movimiento moderno en Brasil- de que trescientos años de arquitectura tradicional han allanado el camino hacia la modernidad y que ambos momentos podían convivir.

Al igual que otros países latinoamericanos, Brasil estaba experimentando un momento de gran efervescencia cultural a principios del siglo XX. Varios grupos de intelectuales discutieron y trabajaron en la definición de la identidad brasileña, tratando de desarrollar un lenguaje artístico que expresara sus verdaderas características, así como establecer cuáles serían los valores y el patrimonio nacional.

En febrero de 1922, la Semana de Arte Moderno de São Paulo reunió a artistas y escritores en una exposición colectiva para presentar nuevas expresiones artísticas. Además de leer textos y exposiciones de pinturas y esculturas, el evento contó con el trabajo de dos arquitectos y sus obras que aún pertenecían al estilo neocolonial. Con los años, los brasileños se han dado cuenta de que un nuevo arte y arquitectura podrían expresar este sentimiento de modernidad y también representar la identidad nacional brasileña.

Con el tiempo, se hizo evidente que la élite intelectual brasileña quería que el país fuera moderno, su arquitectura utilizaba nuevos materiales y se expresaba de nuevas maneras. Los arquitectos modernistas brasileños lograron este objetivo desarrollando un nuevo idioma local, influenciado por las vanguardias artísticas de la época, pero arraigado en las características y materiales de la arquitectura tradicional del país. Aunque la producción académica internacional, a veces brasileña, tomó este

movimiento como un fenómeno de la década de 1930, los primeros edificios modernistas se construyeron a finales de 1920.

Las artes de vanguardia europeas también influyeron en los Estados Unidos. Fundado en 1929, el Museo de Arte Moderno de la ciudad de Nueva York pronto se estableció como una de las principales instituciones especializadas en el tema, actuando también como un creador de tendencias. La primera exposición se inauguró en noviembre de ese año, con obras de los pintores europeos más célebres de la época: Paul Cezanne, Paul Gauguin, Georges-Pierre Seurat y Vincent Van Gogh. No pasó mucho tiempo antes de que el museo dedicara una exposición sobre la nueva arquitectura: *Modern Architecture: International Exhibition* abrió sus puertas en 1932, con Phillip Johnson y Henry-Russell Hitchcock como curadores. El impacto de esta exposición y su publicación fue tan grande que aún hoy en día se habla de un estilo internacional y de un grupo formal cohesionado, unísono. Creando la idea de que esas obras podrían construirse en cualquier parte del mundo.

Durante años, las exposiciones del MOMA exhibieron obras de arte europeas y estadounidenses. Entretanto, sus curadores también estuvieron atentos al trabajo de artistas de otros países, con prominencia internacional: Diego Rivera ganó una exposición homónima en diciembre de 1931 y Candido Portinari, en 1940, con *Portinari of Brazil*. Varios factores contribuyeron a la ampliación del eje de observación este-oeste (de los Estados Unidos y Europa) a una mirada norte-sur (de los Estados Unidos a otros países de América). El contexto de la guerra fue uno de esos factores con la relación de asociación del MOMA con la *Office of Inter-American Affairs* (Oficina de Asuntos Interamericanos), encabezada por Nelson D. Rockefeller.

En 1943, el Museo de Arte Moderno de Nueva York produjo una exposición exclusiva sobre la producción

arquitectónica brasileña. Considerado por muchos estudiosos como la principal exposición sobre arquitectura brasileña, *Brazil Builds: Architecture New and Old 1652-1942/Construção Brasileira: Arquitetura Nova e Antiga 1652-1942 (Brasil Construye: Arquitectura Nueva y Antigua 1652-1942*, a partir del título en inglés) también resultó en la primera publicación importante sobre su arquitectura modernista. Los curadores de la exposición seleccionaron algunos edificios que consideraron más significativos en el país, desde ejemplares del barroco hasta del modernismo, en una exposición que abarcó casi tres siglos de producción arquitectónica brasileña.

En 1955, la arquitectura brasileña estuvo nuevamente presente en una exposición del MOMA. Esta vez, como otro factor en la transición cultural observada en América Latina a lo largo de la primera mitad de ese siglo. *Latin American Architecture Since 1945 (Arquitectura Latinoamericana desde 1945)* presentó las últimas obras de arquitectura contemporánea en América Latina. El objetivo principal de esta exposición fue presentar al mundo la modernidad de las grandes ciudades latinoamericanas, mostrando cuarenta y nueve edificios que tradujeron el nuevo lenguaje de la arquitectura en once países latinoamericanos.

Sesenta años después, en 2015, el MOMA presentó la exposición *Latin America in Construction: Architecture 1955-1980 (América Latina en Construcción: Arquitectura 1955-1980)*. Esta exposición incluyó obras de una gama más amplia de arquitectos de nueve países y una región, proporcionando una visión general del desarrollo arquitectónico y urbano en América Latina.

Este ensayo explora las narrativas de la arquitectura moderna escritas por el Museo de Arte Moderno de Nueva York, producidas y dirigidas a una audiencia internacional. Centrándose solo en la producción arquitectónica brasileña, este documento examina si las exhibiciones de 1955 y 2015 pueden ser consideradas

como una continuación de la narrativa de *Brazil Builds/ Construção Brasileira*, o si representan la arquitectura modernista brasileña producida al mundo a partir de 1945.

Construyendo la identidad brasileña a través del arte y la arquitectura

La vida del Brasil colonial ha sido ampliamente documentada. Desde el siglo XVII, innumerables misiones europeas, no exclusivamente portuguesas, registraron, escribieron y pintaron la fauna, la flora y los pueblos locales, así como los primeros pueblos y aldeas. El interés europeo fue vasto, artistas y fotógrafos registraron el medio natural, el ambiente *exótico*, los trabajos de los ciclos económicos -de inicio, producciones agrícolas de caña de azúcar, caucho y café- además de la vida cultural y la vida cotidiana de las ciudades brasileñas. El territorio, las personas y la vida en Brasil fueron ampliamente documentados y representados por la mirada del extranjero.

En 1816, el rey Dom João VI, del Reino Unido de Portugal, Brasil y Algarves, trajo al país la Misión Artística Francesa. Este grupo de artistas que, como la familia real portuguesa, huyó de la Francia napoleónica desempeñó un papel importante en la vida cultural de la entonces capital nacional, Río de Janeiro. Dirigido por Joachim Lebreton, el grupo finalmente recreó la imagen de esa ciudad. Artistas como Auguste-Henri-Victor Grandjean de Montigny y Jean-Baptiste Debret tuvieron una gran influencia en la arquitectura brasileña y la imagen de Brasil en el extranjero en el siglo XIX.¹

¹ El arquitecto Grandjean de Montigny (1776-1850) organizó el primer curso de arquitectura en Brasil y diseñó los edificios de la *Academia Imperial de Belas Artes* (que más tarde se convirtió en la *Escola Nacional de Belas Artes*) y el edificio de aduanas en Río de Janeiro. Debret (1768-1848) estudió en la *École des Beaux-Arts* de París y grabó en litografías escenas de Brasil a principios del siglo XIX.

Dos años después, D. João VI fundó el primer museo brasileño, o mejor dicho, la primera institución de memoria portuguesa en suelo americano. El *Museu Real* (más tarde *Museu Imperial* y *Museu Nacional*) en Río de Janeiro se inauguró con objetos de la colección de la *Casa dos Pássaros*, un antiguo gabinete de historia natural y la colección de artefactos egipcios y grecorromanos pertenecientes al rey (Cantarelli, 2016; Wehling, 1989).

El *Museu Real* siguió siendo la única casa de este tipo en el país hasta la década de 1860, cuando se fundaron museos etnográficos de narraciones específicas: el *Museu Paraense* (Belém, 1866), organizado por la élite amazónica para glorificar el ciclo económico de extracción de caucho; y el *Museu Paulista* (São Paulo, 1893), un gabinete de curiosidades organizado por la élite de ese estado, para mostrar sus logros y su historia (Schwarcz, 1993, p. 90).

A principios del siglo XX, sin embargo, Brasil experimentó una nueva agitación artística e intelectual. Los artistas brasileños viajaban a Europa, principalmente a París, para estudiar con los artistas de vanguardia. Francia desempeñó un papel de liderazgo en la construcción de las naciones latinoamericanas modernas entre finales del siglo XIX y la Segunda Guerra Mundial, especialmente en la modernización científica de países como Brasil y Argentina, que tenían en el ambiente construido el principal elemento de transmisión del modernismo.

La cultura francesa continuó teniendo influencia en Brasil en los primeros años de su formación como república, teniendo un amplio alcance: desde las artes visuales y la arquitectura, hasta la ingeniería y la planificación urbana. La forma de proyectar la arquitectura y crear el ambiente urbano construido en Brasil hasta la década de 1940 también estuvo influenciada por estudios y nuevas teorías sobre salud pública, evolución y ciencias sociales producidas por investigadores y científicos franceses (López-Durán, 2018).

En esta época, las ciudades estaban cambiando, muchas áreas portuarias brasileñas se reformaron en la década de 1910. En los años 1940, la ingeniería sanitaria y de saneamiento urbano dictaría los planes de embellecimiento urbano para las principales ciudades brasileñas. También durante este período, las instituciones de educación superior más importantes del país se unieron para formar las primeras universidades. La primera fue la Universidad de Brasil (Río de Janeiro, 1920), seguida de la Universidad de Minas Gerais (Belo Horizonte, 1927) y la Universidad de São Paulo (São Paulo, 1934). La enseñanza de la arquitectura en Brasil, específicamente, ocurrió dentro de las academias de bellas artes y escuelas politécnicas. La primera escuela de arquitectura en el país fue la Escuela Nacional de Bellas Artes (ENBA) en Río de Janeiro, fundada en 1916. La primera escuela de arquitectura independiente en el país fue fundada en 1930, en Belo Horizonte.

A principios del siglo XX, Brasil se encontraba en un período de cambio político y social, una época de efervescencia cultural. Los valores recientemente definidos por la élite brasileña y los nuevos estándares sociales estimularon la búsqueda y el intento de (re)definir la identidad nacional. En arquitectura, la crítica de edificios de gusto ecléctico dio como resultado un nuevo estilo: el neocolonial. La clase media brasileña se identificó de inmediato con el lenguaje arquitectónico propuesto por José Marianno Filho, entonces director de ENBA y autor de los Diez Mandamientos del Estilo Neocolonial, acompañado por el portugués Ricardo Severo y el francés Victor Dubugras (Amaral, 1994; Bruand, 2003).

En febrero de 1922, miembros de la élite industrial de São Paulo organizaron la Semana de Arte Moderno en el Teatro Municipal de São Paulo, un evento destinado a transformar las artes en Brasil (Quezado Deckker, 2001). Artistas, músicos y escritores querían transgredir

el academicismo en la literatura y las artes visuales, como también crear un nuevo lenguaje que fuera esencialmente brasileño. Aunque directamente vinculado al arte europeo e influenciado por los movimientos de vanguardia del arte, el nuevo arte brasileño estaba fuertemente conectado con expresiones que el grupo consideraba tradicionales.

La Semana de Arte Moderno también presentó proyectos arquitectónicos con algunos dibujos y modelos de Antonio García Moya y Georg Przyrembel. Considerados modernos en ese momento, los dos arquitectos que participaron en la semana presentaron edificios en lenguaje neocolonial. Przyrembel, nacido y educado en Alemania y uno de los defensores del estilo neocolonial en Brasil, exhibió el proyecto de su casa de playa. Aunque tenía un aspecto más bien tradicional, la obra del español naturalizado brasileño Moya fue considerada demasiado moderna para ese momento.

Los primeros experimentos de arquitectura funcionalista en Brasil comenzaron en la década de 1920 con Gregori Warchavchik. Nacido en Rusia, Warchavchik estudió en la *Accademia di Belle Arti di Roma* antes de mudarse a São Paulo. Escribió el manifiesto sobre la arquitectura moderna en 1925 y diseñó lo que se convirtió en el primer edificio moderno en Brasil. La casa de la Rua Itápolis (1928), también conocida como Casa Modernista, utilizaba materiales y tratamientos arquitectónicos comunes hasta el momento, reemplazándolo por el uso de acero y concreto, todavía poco utilizado en el país. Construida con ladrillos de cerámica, marcos de madera y muros aplanados con cal, la casa tiene una forma innegablemente moderna. Warchavchik logró su objetivo al construir una casa modernista con los materiales disponibles en ese momento y creía que había "producido una casa verdaderamente brasileña" (Galvão, 1992).

Los arquitectos modernistas brasileños criticaron con vehemencia el estilo neocolonial, diciendo que era una mentira, que no era un estilo brasileño, que copiaba

los ornamentos coloniales brasileños, e incluso que visualmente se parecía a los estilos misión o renacimiento español de los Estados Unidos (Amaral, 1994; Quezado Deckker, 2001). En la década de 1930, los modernistas brasileños querían deshacerse del arte y la arquitectura europeos. Anhelaban un nuevo lenguaje que pudiera expresar la identidad brasileña.

Discípulo de José Marianno Escuela Nacional de Bellas Artes (ENBA), Lucio Costa comenzó su carrera como arquitecto diseñando edificios neocoloniales. Con el tiempo, y después de familiarizarse con la arquitectura europea moderna y la arquitectura tradicional brasileña, Costa cambió su posición y comenzó a criticar ese estilo.

En su breve carrera como director de la ENBA (1930-1931, por once meses), Lucio Costa intentó cambiar el plan de estudios de arquitectura y artes, basándose en el programa académico de Bauhaus y las formas de Le Corbusier (Lara, 2002). El cambio en el pensamiento de Costa fue el resultado de un viaje a Europa en 1926, de referencias formales de las vanguardias arquitectónicas de la época y también de sus viajes al interior de Brasil a principios de la década de 1930. Esta investigación sobre la arquitectura colonial brasileña fue una de primeras tareas que asumió como futuro empleado del *Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional* (Sphan, establecido en 1937), siendo una actividad esencial para la organización y creación de la institución.

A Lucio Costa no le gustaba el término modernista, solía decir que no era uno de ellos. Afirmó estar cerca de la tradición y su vínculo con el pasado. Como arquitecto, Lucio Costa incorporó elementos de la tradición colonial en la arquitectura moderna. Comprendió que los grandes aleros no estaban destinados a evitar que el sol entrara en los edificios, sino a proteger las viejas paredes de barro de la lluvia. Como profesional y analista en el área del patrimonio, defendió la preservación de edificios que representaban la esencia de Brasil, pero reconoció

que los especímenes eclécticos y neoclásicos (fuertemente criticados por los modernistas) debían mantenerse (pero no figurar en la lista) como testimonio del desarrollo arquitectónico brasileño (Aguiar, 2009, p. 42).

Lucio Costa desempeñó un papel principal en la definición del patrimonio cultural brasileño y también en el establecimiento de la arquitectura moderna brasileña. A pesar de su aversión al término "modernista", no se puede negar que Lucio Costa ejerció un papel clave en la creación de la arquitectura moderna en Brasil. En su carrera como diseñador, Costa no pudo escapar del título de arquitecto modernista y urbanista. Ejemplos de edificios diseñados por Costa de este estilo son el Pabellón de Brasil en la Feria Mundial de Nueva York (1939), el edificio para el *Ministério de Educação e Saúde* (Ministerio de Educación y Salud, 1936-1945) y el Plan Piloto de Brasilia (1956).

Como profesor y director de la ENBA, Lucio Costa influyó en muchos estudiantes de arquitectura que fueron responsables de llevar sus enseñanzas a diferentes estados, como Luis Nunes en Pernambuco. Fuera del entorno de la escuela de arquitectura, Costa fue responsable de impulsar la carrera de otros jóvenes arquitectos, como los que trabajaron con él en el proyecto para el edificio del *Ministério de Educação e Saúde*: Carlos Leão, Jorge Moreira y Oscar Niemeyer, así como el artista Cândido Portinari y el paisajista Roberto Burle Marx.

A fines de la década de 1930, la joven república se encontró nuevamente bajo el foco internacional y esta vez el motivo fue su producción artística y arquitectónica. El Pabellón de Brasil para la Exposición Mundial de 1939 fue un éxito inmediato e impresionó a la audiencia internacional por su peculiar forma de utilizar los elementos de la arquitectura moderna. Con este edificio, Lucio Costa y Oscar Niemeyer pudieron combinar el estilo internacional con la planta libre de Le Corbusier y un toque brasileño.

Esta era la oportunidad que le faltaba a Estados Unidos de explorar la arquitectura brasileña moderna como modelo para la "otra" arquitectura americana, para comprender las características esenciales de lo que es ser brasileño y, en consecuencia, lo que significa ser estadounidense o de los Estados Unidos (del Real, 2012).

Brazil builds: architecture new and old
1652-1942

En 1942, Philip Goodwin y George Everard Kidder Smith viajaron a Brasil con la misión de comprender qué era la arquitectura brasileña y cuáles eran sus diversas expresiones. Éste sería el segundo viaje fotográfico de Kidder Smith trabajando para el MOMA, quien había viajado a Suecia el año anterior como miembro de la Fundación estadounidense-escandinava para retratar la arquitectura moderna del país, dando como resultado la exposición *Stockholm Builds*.

El ministro de Educación y Salud de Brasil, Gustavo Capanema, y el director del entonces *Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, Rodrigo Melo Franco de Andrade, dieron la bienvenida a Goodwin y Kidder Smith en Río de Janeiro y organizaron, junto con los directores regionales del Sphan, su estancia en el país. Durante esta visita, los curadores del MOMA viajaron por once estados brasileños, registrando todo tipo de edificios, desde conventos e iglesias coloniales hasta casas privadas y edificios gubernamentales. Este viaje (y la posterior exposición) fue "un esfuerzo para mostrar a los estadounidenses el encanto de lo antiguo y la inspiración para una nueva construcción en Brasil", afirmando que "también muchos otros latinoamericanos pueden no estar familiarizados con esta cara de la cultura de nuestros vecinos brasileños. Y estos hechos justifican el esfuerzo"² (Goodwin, 1943, p. 9).

² Tenga en cuenta que la última oración traducida del texto en portugués ("Y estos hechos justifican el esfuerzo") no se encuentra en el texto en inglés, publicado uno al lado del otro en el catálogo bilingüe.

Es notable en el texto de Goodwin la sorpresa del autor al ver pocos edificios de madera en el país, aunque la abundancia de este recurso natural era evidente. Pronto observa la "Preferencia innata que tienen los latinos por los edificios de piedra, adobe o barro" (Goodwin, 1943, p. 20), y cuestiona el hecho de que el patrimonio de las técnicas y materiales de construcción portugueses esté presente en los edificios coloniales brasileños, a diferencia de Nueva Inglaterra (Estados Unidos), donde los colonos se apresuraron a desarrollar un nuevo lenguaje constructivo, diferente del utilizado en el Reino Unido. Es curioso que Goodwin mencione esto, ya que las técnicas constructivas de los colonos europeos en los Estados Unidos también reprodujeron la tradición constructiva del Viejo Mundo.

El catálogo de esta exposición presenta una narración cronológica, comenzando con ejemplos de arquitectura religiosa: el primer edificio mencionado en el libro es la Iglesia Jesuita, o más bien sus ruinas, de São Miguel das Missões, seguido por el Monasterio de São Bento de Río de Janeiro. El Convento Carmelita y los franciscanos de Salvador, Recife, Olinda y Ouro Preto³ también se mencionan en el catálogo, destacándose por sus interiores dorados, así como los azulejos⁴ azules y blancos en los conventos de las tres primeras ciudades.

Goodwin también parece interesado en la historia social brasileña, explicando cómo la riqueza de las plantaciones y fincas se concentró en manos de unos pocos nobles con los títulos de marqués, vizconde y barón,

³ Tenga en cuenta que no hay iglesias o conventos en la ciudad de Ouro Preto contruidos por las primeras órdenes religiosas. Creo que el autor se refirió a las iglesias de la Tercera Orden de San Francisco en la ciudad.

⁴ El azulejo es una cerámica esmaltada utilizada como revestimiento de paredes, su uso se remonta a la ocupación árabe en la península ibérica.

En Brasil, los azulejos portugueses se utilizaron inicialmente en iglesias y en claustros y capillas de conventos religiosos. Los azulejos también fueron adoptados por arquitectos modernos en Brasil, para reforzar la idea de que este modernismo estaba conectado con los elementos tradicionales de la construcción del país.

a quienes trajeron con ellos desde Portugal.⁵ Goodwin y Kidder Smith pronto notaron que las calles de Brasil llevaban el nombre de estos hombres, que invariablemente poseían una gran casa en el interior y una mansión (el *solar*) en la ciudad.

La primera sección del catálogo, sobre edificios del antiguo Brasil, está dividida y presentada por estado. La sección sobre la nueva arquitectura, los edificios modernos, se divide en siete categorías: Construcción de cemento reforzado; Edificios de oficinas, apartamentos y hoteles; Colegios, hospitales, bibliotecas; Edificios del sistema de transporte; Varios⁶; Casas particulares; y Edificios recreativos.

Latin american architecture since 1945

El MOMA considera esta exposición la segunda exposición de arquitectura moderna en América Latina: la primera, vale la pena mencionar, se dedicó exclusivamente a la producción brasileña. Esta vez, el museo llama la atención sobre la "notable vitalidad" de una arquitectura moderna desarrollada de una manera distinta de Europa o América del Norte (Hitchcock, 1955, p. 8).⁷

Para esta exposición, el Departamento Internacional del MOMA dio al historiador Henry-Russell Hitchcock y la fotógrafa Rosalie Thorne McKenna la misión de estudiar arquitectura latinoamericana. Viajaron a once

⁵ Inicialmente, el país era un puesto comercial destinado a la extracción de palo brasil. Portugal comenzó a alentar el establecimiento de aldeas en Brasil solo en la década de 1530, enviando a la colonia hombres que se harían cargo de una gran parcela de tierra, también conocida como la capitania. Sistema que fue adoptado previamente por Portugal en la isla de Madeira y Cabo Verde. Un decreto real de 1534 estableció las capitanías hereditarias de Brasil, las más prósperas, Pernambuco y São Vicente, inicialmente por la producción de caña de azúcar y la esclavitud de indígenas.

⁶ Incluye la Caja de Agua de Olinda, el Pabellón de Anatomía Patológica de Recife y el Instituto Vital Brazil de Niterói.

⁷ Cabe señalar que, a diferencia del catálogo de la primera exposición estudiada en este texto, el catálogo de *Latin American Architecture Since 1945* se publicó solo en el idioma inglés.

países: Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, México, Panamá, Perú, Puerto Rico, Uruguay y Venezuela. Para la exposición, Hitchcock eligió no solo exhibir los edificios que consideraba más significativos, sino que decidió exhibir las principales obras de un grupo selecto de arquitectos de estos países. Los edificios fueron seleccionados por "calidad e importancia del momento" (Hitchcock, 1955, p. 8).

Durante la Segunda Guerra Mundial, la atención del MOMA se dirigió a la arquitectura brasileña, la exposición *Brazil Builds/Construção Brasileira* viajó a América del Norte y su catálogo dio la vuelta al mundo. A principios de la década de 1950, la arquitectura brasileña siguió siendo un tema recurrente en los medios internacionales. Lo mismo ocurrió con los campus universitarios y edificios de la Universidad Nacional Autónoma de México y la Universidad Central de Venezuela, que sirvieron como un nuevo objeto de interés en la arquitectura latinoamericana.

En el catálogo de la exhibición, Hitchcock escribe que, hasta el siglo XX, los países latinoamericanos eran remotos, aislados incluso de sí mismos, y que la distancia entre ellos se había reducido con la posibilidad de viajar en avión, facilitando el intercambio de ideas entre ellos. Con la independencia de los países de América y el acceso a otros tipos de edificios y referencias culturales, la arquitectura latinoamericana ha cambiado, creando nuevos lenguajes y formas de expresión.

Con ganas de explorar la arquitectura de estos países, Hitchcock parece estar impresionado por la arquitectura brasileña. Llega a decir que Oscar Niemeyer fue el único brasileño latinoamericano que desarrolló su propio estilo y el único que logró la hazaña de convertirse en una referencia para sus propios colegas. De los países representados en la exposición, México sería el único en comparación con Brasil en cantidad y calidad de edificios expuestos.

Al observar la colección de edificios seleccionados, Hitchcock se sorprende por el hecho de que en el modernismo brasileño y mexicano no hay referencia directa a las obras de Frank Lloyd Wright, Walter Gropius y Mies van der Rohe. Al comparar esta producción con la arquitectura de otros países, Hitchcock argumenta que las diferencias nacionales están relacionadas con diferentes materiales y técnicas locales, no con especificidades culturales más profundas. Aunque parcialmente cierto, esta es una comprensión muy superficial de lo que sucedió en la región.

Hitchcock considera que la arquitectura moderna en estos países fue aceptada tardíamente: alrededor de 1935 en Brasil y en la década de 1950 en otros países latinoamericanos. Esto es cierto si solo considera la aceptación pública de dicha arquitectura en estos países, pero el modernismo arquitectónico ha llegado antes a América Latina y especialmente a Brasil.

*Latin america in construction: architecture
1955-1980*

Sesenta años después, el MoMA regresa a bibliotecas, museos y archivos para estudiar veinticinco años de producción arquitectónica en América Latina, y produce *Latin America in Construction: Architecture 1955-1980*. El prólogo del catálogo de la exposición establece que el Departamento Internacional del MoMA ha propuesto:

[...] un laboratorio intelectual para explorar una cultura arquitectónica vibrante marcada por un gran crecimiento, pero a menudo eclipsada por la dictadura y el brutal régimen militar y que el título de la exposición destinado a dar la idea de un trabajo en progreso (Bergdoll et al, p. 15).

Esta exposición se pensó de manera diferente: Barry Bergdoll, el curador jefe del Departamento de

Arquitectura y Diseño del Museo de Arte Moderno de Nueva York, trabajó con un asistente, Patricio del Real, e invitó a Carlos Eduardo Comas y Jorge Francisco Liernur a traer una mirada más amplia e inclusiva a la producción latinoamericana.

En el catálogo de la exposición, Bergdoll, Comas y Liernur firman capítulos individuales, y los cuatro curadores firman los textos que acompañan a los tableros arquitectónicos. Además de estos escritos, Bergdoll invitó a otros profesionales a colaborar con las palabras introductorias de los directorios de los nueve países latinoamericanos y una región: Argentina, Brasil, Caribe, Chile, Colombia, Cuba, México, Perú, Uruguay, y Venezuela.

Un tema principal explorado en esta exposición es el proceso de urbanización en América Latina después de 1945, un tema que había sido uno de los debates más productivos en la cultura arquitectónica a mediados del siglo XX. En ese momento, la arquitectura y la planificación urbana en México, Brasil, y Venezuela ya no eran reflejos de los ejemplos de Europa o América del Norte. Sin embargo, el rápido crecimiento urbano de las ciudades latinoamericanas ha llevado a la formación de aglomeraciones metropolitanas que han dado forma a las megaciudades, todas acompañadas de enfermedades urbanas, como la ocupación irregular de las parcelas urbanas o los altos índices de criminalidad. Las ciudades latinoamericanas ya no eran sinónimo de la promesa de un futuro urbano mejor de lo que la comunidad internacional había anunciado en la década de 1950. Sin embargo, la arquitectura siguió siendo una forma notable de expresión para estos países.

Latin America in Construction comienza con comentarios sobre las dos exposiciones anteriores del MOMA sobre arquitectura latinoamericana, recordando el impacto que tuvieron a nivel nacional (en los Estados Unidos) e internacional, y también se centra en algunas

de las críticas publicadas por los críticos famosos de arquitectura como Max Bill, Bruno Zevi, y Sybil Moholy Nagy. "Para los críticos estadounidenses y europeos, la arquitectura latinoamericana estaba atormentada por el fantasma del individualismo, que desafiaba el ideal del modernismo como un proyecto universal y comunitario" (Bergdoll et al., 2015, p. 21).

La arquitectura brasileña todavía desempeñó un papel destacado en esta exposición, o al menos en su catálogo. Los autores a menudo enfatizan las características inherentes a la producción del país: el juego entre espacios interiores y exteriores, y el uso de rampas y elementos de control de luces y sombras como *cobogós* o *brise-soleils*.⁸ Hay comentarios recurrentes sobre la producción del país continental en todo el libro, que dedica un capítulo entero a los proyectos de arquitectos en sus dos ciudades más grandes: São Paulo y Río de Janeiro, ambas capitales de estados homónimos.

La arquitectura brasileña moderna parece estar presente a lo largo de la narrativa sobre la gran producción de edificios en el continente, apareciendo con menos frecuencia en la sección *Campuses as Fragments of a Future City: The Stage of Civil Society (Campus Universitarios como Fragmentos de una Ciudad Futura: El Escenario de la Sociedad Civil)*. Aunque con una pequeña participación, Brasil es mencionado en esta parte de la exposición por la intención infructuosa de construir un campus unísono para la Universidade Federal do Río de Janeiro. Los tres edificios del plan director original, y los que posteriormente fueron construidos, no forman un

⁸ *Cobogó* es un bloque cuadrado (50x50cm) de cemento prefabricado creado y patentado en el estado de Pernambuco en 1930. Ampliamente utilizado como revestimiento externo para edificios, creando una membrana en la fachada, el cobogó tiene una función similar al brise-soleil, contribuyendo a control climático del edificio, ya que sirve como filtro para la luz externa al tiempo que permite la circulación y el agotamiento del aire. Actualmente, en Brasil, el término se usa para todos y cada uno de los bloques huecos prefabricados utilizados en la construcción.

conjunto arquitectónico comparable al de la Universidad Autónoma de México o la Universidad Central de Venezuela, por ejemplo.

De la producción arquitectónica brasileña, los curadores internacionales parecen estar más impresionados con los edificios de Brasilia y las obras de Lina Bo Bardi. Lucio Costa ganó el Concurso Nacional para el Plan Piloto de la nueva capital de Brasil de 1956 e invitó a Oscar Niemeyer a diseñar los edificios de las Superquadras 108 y 308 (también conocidas como Superquadras Piloto). A pesar de todas las críticas a Brasilia, la ciudad "estableció la modernidad de Brasil y la madurez de su urbanismo en el escenario mundial, creando una nueva imagen pública para reemplazar la de una tierra subdesarrollada y un paraíso tropical" (Bergdoll et al, 2015, p. 28). Niemeyer también diseñó los edificios del gobierno de la capital, siendo invitado directamente por el presidente Juscelino Kubistchek.

Lina Bo Bardi desarrolló muchos experimentos proyectuales durante la Segunda Guerra Mundial, pero sólo pudo dedicarse realmente a la construcción después de llegar a Brasil. Allí, desarrolló una obra madura, arraigada en características locales y con estructuras audaces. Aunque apareció en las noticias internacionales por primera vez con su proyecto para el Museu de Arte de São Paulo (MASP, 1968), el trabajo de Bo Bardi podría haber figurado en la exposición anterior del MOMA, con el proyecto de su casa en São Paulo -la Casa de Cristal (1950-51), por el recorte temporal de *Latin America Since 1945*.⁹

Sin embargo, esta exposición más reciente tuvo éxito al mostrar la excelente arquitectura de América Latina. La

⁹ Henrique Mindlin (1956, pág. 42-43) incluye la Casa de Cristal en su libro *Modern Architecture in Brazil*, hecho para ser una continuación del libro de Goodwin y Kidder Smith. Según el autor, el libro comenzó como un suplemento a *Brazil Builds/Construção Brasileira*, presentando algunos de los mismos edificios en la exposición y catálogo del MOMA, sin la intención de reemplazarlo.

investigación para la exposición se centró en seis temas principales: vivienda, parques, negocios, deportes y ocio, producción de exportación y utopía/distopía. Los campus de la Universidad Autónoma de México y la Universidad Central de Venezuela merecieron salas exclusivas en la exposición, así como el Plan Piloto de Brasília y sus edificios.¹⁰

Brasil bajo la mirada del Museo de Arte Moderno de Nueva York

Las presentaciones de los libros y los escritos de los curadores hablan en voz alta. El catálogo de cada una de las tres exposiciones refleja el espíritu de la época en que se produjo, dejando en claro las opiniones del MOMA en las décadas de 1940, 1950 y 2010. Además, se debe decir que el museo jugó un papel esencial en la difusión de la arquitectura brasileña al mundo. En las propias palabras de Bergdoll, el "MOMA ayudó a lanzar una tendencia que reforzó la autopercepción de Brasil a través de la arquitectura moderna y mostró al resto del mundo una imagen de un país progresista" (Bergdoll et al, 2015, p. 18).

Brazil Builds/Construção Brasileira fue el resultado del primer intento del MOMA de decodificar la arquitectura de América Latina. De las tres, fue la narración más acogedora del modernismo brasileño, tal vez por razones obvias, ya que era la versión inaugural de una narrativa que sería creada por el museo. Goodwin reconoce la capacidad de Brasil de desarrollar su propia arquitectura después de algunas influencias europeas.

A través de viajes al extranjero y especialmente a través de publicaciones especializadas, Brasil pronto

¹⁰ Notas hechas por la autora en la conferencia de Carlos Eduardo Comas en la sede del *Instituto de Arquitetos do Brasil* en Río de Janeiro, el 16 de febrero de 2016.

se familiarizó con todos los detalles de la arquitectura europea moderna, no solo la de Francia, sino también la de Alemania e Italia (Goodwin, 1943, p. 81).

Esta exposición y su catálogo atrajeron los ojos del mundo a Brasil. Goodwin proporciona al lector muchas imágenes acerca de lo que constituye a la arquitectura brasileña, su texto y las fotografías de Kidder Smith son como poesía, lo que permite que muchas mentes deambulen por los edificios de la nación. Por curioso que sea, la primera aventura en tierras brasileñas recorre terrenos más extensos y variados. *Brazil Builds/Construção Brasileira* exhibe proyectos en varios estados y con autoría de arquitectos con una formación más amplia (o lo que fuera posible en aquellos primeros años, con pocas escuelas de arquitectura en el país).¹¹

En *Latin American Architecture Since 1945*, Henry-Russell Hitchcock a menudo compara la arquitectura moderna en América Latina con la desarrollada en los Estados Unidos. A veces sus comentarios suenan resentidos porque la arquitectura producida en la parte sur de las Américas no se parece claramente a los proyectos de Frank Lloyd Wright, o incluso a los de Mies van der Rohe. El autor deja en claro que:

Teniendo en cuenta la gran cantidad de arquitectos latinoamericanos que al menos han completado su educación profesional en los Estados Unidos y su familiaridad con la producción norteamericana promovida por revistas y exposiciones profesionales locales e importadas, es sorprendente que no haya mayor influencia de los Estados Unidos allí. Esto se traduce en la solidez de la tradición cultural local, ya sea considerada buena o mala. La influencia estadounidense es más evidente en los centros de las ciudades. Allí, el nuevo edificio alto de oficinas que generalmente se eleva

¹¹ La profesión de arquitecto solo fue regulada en Brasil por un decreto federal de 1933.

en las estrechas calles del centro urbano del siglo xvi produce, incluso con muy poco tráfico, congestión tan grave como en las ciudades estadounidenses. (Hitchcock, 1955, p. 28)

Parece que Hitchcock siempre está tratando de comparar la arquitectura latinoamericana con la de Estados Unidos y Europa, como si los países latinos no hubieran podido desarrollar una buena arquitectura de forma independiente. En su texto existen varias referencias a las obras de Le Corbusier y Mies van der Rohe, principalmente debido a la presencia de arquitectos europeos que emigraron a América y al viaje de algunos a países al sur del continente americano. Sin embargo, es importante tener en cuenta que la arquitectura desarrollada en América Latina no podría haberse hecho en otro lugar y que sus referencias también provienen de la producción local.

Latin America in Construction dedica mucho espacio a la arquitectura brasileña, aportando numerosas observaciones sobre la alta calidad de los diseños de sus arquitectos. Sin embargo, la gama de proyectos exhibidos en esta exposición también se limita a obras de dos escuelas de arquitectura brasileñas, que a veces se consideran opuestas.

Como uno de los curadores en América Latina en la construcción, Carlos Eduardo Comas ofrece su propia visión de la arquitectura brasileña moderna en *The Poetics of Development: Notes on Two Brazilian Schools* (La Poética del Desarrollo: Notas sobre Dos Escuelas Brasileñas) (Bergdoll et al, 2015, pp. 40-67). En su ensayo, Comas decide presentar las diferencias entre las escuelas de arquitectura *carioca* (de Río de Janeiro) y *paulista* (de São Paulo) de arquitectura, repitiendo lo que ha estado diciendo durante al menos los últimos diez años. El autor abandona el eje Río de Janeiro-São Paulo solo para presentar los experimentos de construcción prefabricados de Acácio Gil Borsoi para unidades de

vivienda en Cajueiro Seco, Recife (Pernambuco). Al tomar esta decisión, él pierde la rica oportunidad de arrojar luz sobre la producción de otros arquitectos brasileños y de las escuelas de arquitectura, aún desconocidas en el escenario internacional.¹²

Las narrativas del Museo de Arte Moderno de Nueva York sobre la arquitectura moderna brasileña después de las *Brazil Builds/Construção Brasileira* parecen cubrir un terreno más pequeño. Tanto *Latin American Architecture Since 1945* como *Latin America in Construction* exhiben las obras de arquitectos vinculados a las escuelas de arquitectura de Río de Janeiro y São Paulo. Incluso las obras de arquitectos de Minas Gerais -el estado natal de Oscar Niemeyer y que influyen fuertemente en el mito de la fundación republicana del país (Lara, 2002)- quedan fuera de las dos últimas exposiciones.

Reflexiones finales

Con la excepción de México, la industrialización de los países latinoamericanos es reciente, siendo un fenómeno del segundo cuarto del siglo XX. Hasta entonces, la mayoría de los materiales de construcción industrializados destinados a la construcción sofisticada todavía se ordenaban directamente en Europa. En Brasil, es común escuchar que tejas francesas, cristal alemán, hierro inglés, entre otros, fueron utilizados en edificios gubernamentales y edificios de uso cultural, así como en casas particulares de familias adineradas, hasta la década de 1920.

Esto no significa que la gente no pudiera comprometerse con la arquitectura moderna, o incluso

¹² Existen dos formas de considerar la afiliación arquitectónica de Acácio Gil Borsoi: 1. Origen, ya que nació en Río de Janeiro y estudió en la *Faculdade Nacional de Arquitetura*. 2. Carrera, habiéndose mudado a Recife dos años después de su graduación, donde estableció su oficina y también se dedicó a enseñar arquitectura en la *Escola de Belas Artes do Recife* y, más tarde, en la *Universidade Federal de Pernambuco*. En este texto, se considera el lugar de la práctica profesional del arquitecto.

progresiva, en estos países. Algunos arquitectos e ingenieros se han especializado en el uso de materiales locales con la tecnología disponible, por ejemplo las bóvedas de Eladio Dieste en Uruguay y Félix Candela en México, o las estructuras de madera de Zanine Caldas y Severiano Mario Porto en Brasil.

La imagen de un país tropical capaz de producir una arquitectura tan creativa y original impresionó a los expertos en los Estados Unidos y Europa a principios del siglo XX. Los arquitectos e ingenieros brasileños experimentaron con materiales que inicialmente no estaban relacionados con el estilo de los edificios en los que fueron utilizados. Prueba de la aparente desconexión entre material y estilo se verifica en la Casa Modernista en São Paulo y el edificio *A Noite* (Río de Janeiro, 1927) el primer rascacielos de Brasil y el edificio más alto del mundo cuando se completó. Mientras que el primero estaba claramente influenciado por el estilo internacional, construido con ladrillos de cerámica, vigas y marcos de madera, el segundo es un característico edificio art decó, construido con una estructura de concreto.

La arquitectura moderna en Brasil fue inicialmente adoptada por personas ricas y de élite, quienes asistieron a salones de arte y *vernissages*, y por el gobierno, aunque esto no era una regla. Los edificios del *Ministério da Fazenda* (Ministerio de Finanzas) y el *Ministério do Trabalho* (Ministerio de Trabajo) en Río de Janeiro, por ejemplo, también son el resultado de concursos de proyectos, como el edificio del Ministerio de Educación y Salud, que tienen una composición completamente diferente de masa, forma y estilo.

El público brasileño no recibió bien la arquitectura moderna al principio, prefiriendo los edificios eclécticos, neocoloniales o incluso art decó. Los medios impresos nacionales contribuyeron a la difusión de una mala imagen de los edificios más racionales y funcionalistas. La historia cambió después de *Brazil Builds/Construção*

Brasileira. La validación por parte del MOMA del nuevo estilo como una buena arquitectura se ha convertido en algo que desear. Por fin, se ganó el público.

Este fenómeno se percibe en la enseñanza del proyecto en las diversas escuelas de arquitectura de Brasil desde la década de 1940. Así fue como la arquitectura brasileña racional, funcionalista y estandarizada llegó a las cinco regiones del país, a veces utilizando elementos locales en cada una de ellas. En esta reflexión, se considera que la arquitectura moderna abarca desde la Casa Modernista de 1928 hasta los proyectos de la década de 1980, cuando la arquitectura posmodernista comienza a aparecer en Brasil.

Iniciando con una amplia y variada investigación arquitectónica que explora muchos estados brasileños en *Brazil Builds/Construção Brasileira*, las siguientes exposiciones del MOMA sobre arquitectura latinoamericana ofrecen una colección menos inclusiva de la arquitectura brasileña moderna. Tanto *Latin American Architecture Since 1945* como *Latin America in Construction* reducen su alcance a la producción de arquitectos de las escuelas de Río de Janeiro y São Paulo, dejando a varios arquitectos y proyectos notables fuera de la historiografía internacional de la arquitectura brasileña.

Los pioneros del movimiento moderno en Brasil crearon una narrativa de que trescientos años de arquitectura colonial habían llegado a la modernidad, reforzando que los dos momentos podrían convivir. Fue a través de una exposición realizada por un museo en los Estados Unidos en 1943 que esta narración se perpetuó. Sin embargo, todavía es necesario discutir cómo se hizo la selección de ejemplos arquitectónicos brasileños para ser incluidos en la exposición. Mientras que los historiadores de la arquitectura se dedican a estudiar el viaje de Goodwin y Kidder Smith a Brasil y el impacto de las exposiciones del MOMA en la promoción de la arquitectura brasileña, se deja de lado la perspectiva brasileña y su iniciativa en este proceso. Al centrarse en

el viaje de los extranjeros a Brasil, la historiografía de la arquitectura finalmente oscureció el papel principal de los arquitectos brasileños, priorizando y promoviendo la narrativa estadounidense.

Para enriquecer el debate, se necesita hacer preguntas nuevas y más amplias, se necesita preguntar en qué medida los anfitriones brasileños influyeron en el trabajo de los curadores del MOMA en ese primer momento. ¿El reconocimiento internacional ha validado la mentalidad local? Y, avanzando al área del patrimonio, ¿en qué medida este reconocimiento internacional ha influido en el registro de los edificios modernos en Brasil? ¿Existe tal conexión?

Como se mencionó anteriormente, el Museo de Arte Moderno de Nueva York ha asumido internacionalmente la posición de faro para las artes visuales modernas. Dado el factor de impacto de las exhibiciones de MOMA, es natural que los historiadores de la arquitectura estén influenciados por los logros del museo y quieran mantenerse en el mismo camino. Se pueden citar varios ejemplos de libros publicados en otros idiomas que limitan sus escritos en torno al alcance presentado en el Museo de Nueva York. Aquí mencionaré solo dos: *Modern Architecture in Brazil* desde 1956 (publicado en portugués solo en 1996) y *La Arquitectura Moderna en Latinoamérica* 2016. Quizás Fernando Luiz Lara y Luis E. Carranza han dado el primer paso hacia una nueva narrativa sobre arquitectura brasileña y latinoamericana con *Modern Architecture in Latin America: art, technology, and utopia* (2015), pero este tiene que ser el primer paso de muchos otros.

Todavía es necesario romper estas narrativas *icónicas* y *clásicos* modernos, y comenzar a escribir nuevas narrativas. Es necesario arrojar luz sobre las obras de Assis Reis, Diógenes Rebouças, Reginaldo Esteves, Armando de Holanda, Severiano Mario Porto y João Filgueiras Lima, solo para mencionar algunos arquitectos modernistas

brasileños, sin olvidarse de las mujeres, como Carmen Portinho y Lota de Macedo Soares, una vez que en este ensayo sólo se explora la arquitectura moderna brasileña. Hay mucho más por explorar en otros países latinoamericanos.

Lista de Referencias

- Aguiar, B. C. (2009). *Autenticidade e Verdade: O Processo de Conservação do Convento de Nossa Senhora das Neves*. [Disertación de Maestria, Universidade Federal de Pernambuco].
- Amaral, A. (1994). *Arquitetura Neocolonial - América Latina, Caribe, Estados Unidos*. São Paulo e Cidade do México: Memorial da América Latina.
- Bergdoll, B. et al. (2015). *Latin America in Construction: Architecture 1955-1980*. New York: The Museum of Modern Art.
- Bruand, Y. (2003). *Arquitetura Contemporânea no Brasil*. São Paulo: Perspectiva.
- Cantarelli, R. (2016). *Contra a Conspiração da Ignorância com a Maldade: A Inspetoria de Monumentos de Pernambuco*. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Editora Massangana.
- del Real, P. (2012). *Building a Continent: The Idea of Latin American Architecture in the Early Postwar*. [Tesis de Doctorado, Columbia University].
- Galvão, A. B. (1992). A Restoration Project in Brazil and Its Theoretical Considerations. *International DOCOMOMO Conference* (pp. 195-197). Dessau: DOCOMOMO.
- Goodwin, P. (1943). *Brazil Builds: Architecture New and Old, 1652-1942*. Construção Brasileira: Arquitetura Nova e Antiga 1652-1942 . New York: The Museum of Modern Art.
- Hitchcock, H.-R. (1955). *Latin American Architecture since 1945*. New York: The Museum of Modern Art.

- Lara, F. L. (2002). One Step Back, Two Steps Forward: The Maneuvering of Brazilian Avant-Garde. *Journal of Architectural Education*, 55(4), pp. 211-219. doi:10.1162/104648802753657914
- Lara, F. L., y Carranza, L. E. (2015). *Modern Architecture in Latin America: art, technology, and utopia*. Austin: University of Texas Press.
- López-Durán, F. (2018). *Eugenics in the garden: transatlantic architecture and the crafting of modernity*. Austin: University of Texas Press.
- Maluenda, A. E. (2016). *La Arquitectura Moderna en Latinoamérica*. Barcelona: Reverte.
- Mindlin, H. E. (1956). *Modern Architecture in Brazil*. New York: Reinhold Publishing Company.
- Quezado Deckker, Z. (2001). *Brazil Built: The Architecture of the Modern Movement in Brazil*. London and New York: Spon Press.
- Schwarcz, L. M. (1993). *O espetáculo das raças. Cientistas, instituições e questão racial no Brasil – 1870-1930*. São Paulo: Companhia das Letras..
- Wehling, A. (1989). *Origens do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Ideias filosóficas e estruturas de poder no Segundo Reinado*. Rio de Janeiro: Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro.

El Aeropuerto de Quito: Territorio, Arquitectura y Geopolítica, 1920-1960

Ernesto Bilbao*

En el año 2000, John Kasarda, académico norteamericano, describía el surgimiento de un nuevo tipo de centro poblacional y de zonas de influencia planificados en función del aeropuerto llamado *Aerotrópolis* (Rosero, 2015). Según Kasarda, la subsistencia y éxito de importantes centros económicos y el dinamismo explosivo del *e-commerce* y los negocios por internet, el transporte rápido y eficiente de bienes, la importación y exportación desde flores frescas hasta suministros de componentes electrónicos y repuestos para autos, está directamente relacionada a la proximidad de aeropuertos y como ellos conectan ciudades con otras redes de distribución de transporte de carga y pasajeros.

Según Kasarda, la velocidad y agilidad del vuelo aéreo son tan críticas para las nuevas economías que prácticamente se han convertido en la espina dorsal del desarrollo de cualquier ciudad. Aeropuertos, además añade Kasarda, son magnetos para atraer sedes

* University of Texas at Austin, Universidad San Francisco de Quito

corporativas, oficinas regionales, servicios profesionales, y son poderosos atractivos para el desarrollo de negocios de todo tipo, desde el orden consultivo hasta relaciones públicas en donde clientes y naciones estando ubicados en diferentes continentes se benefician de su flexibilidad, velocidad y operatividad.

A la par de los directos beneficios del tráfico aéreo, Kasarda también advierte que el área de influencia derivada de los servicios aéreos involucra esenciales programas e infraestructuras que afectan largas extensiones de territorio como carreteras, hoteles, centros comerciales y de convenciones, entre muchos más (Kasarda, 2000). La *aerotrópolis* se convierte así, en el “nuevo escenario de la complejidad de la ciudad contemporánea” y en un “nuevo tipo de forma urbana” que gira alrededor del aeropuerto que supera los aspectos culturales, geográficos, económicos, idiosincráticos y sociopolíticos (Rosero, 2015).

En Latinoamérica, muchas ciudades importantes como Ciudad de México, Panamá, Bogotá, y Sao Paulo, han alcanzado ya, a finales de la segunda década del siglo XX, estándares característicos de esta realidad. Todas ellas son evidencia de cómo el aeropuerto y el vuelo motorizado es vital hoy día para economías tanto locales como regionales, así como globalizadas. En ciudades más pequeñas como Quito, aún cuando el tamaño de su economía es comparativamente menor a la de otras de la región, los capitales globales no han dejado de encontrar oportunidades de inversión que se concretan también a través de aeropuertos y los negocios paralelos que funcionan por dentro y fuera de sus inmediaciones como son los *shoppings*, hoteles y sedes corporativas.

El nuevo aeropuerto de Quito y su área de influencia, ubicado a veinte kilómetros hacia el este de la ciudad e inaugurado en el 2013, también se constituyen en ejemplo, a escala menor, del típico desarrollo característico de las *aerotrópolis* que detalla Kasarda; y que evidencia

los efectos innegables a nivel global como lo son intensificación del desarrollo económico en las zonas colindantes, crecimiento de la periferia y población, y aspectos de generalidad global (Rosero, 2015). Lo que relata Kasarda no es sino el rotundo y veloz desarrollo económico derivado de la importancia que la ciudad contemporánea ha encontrado en la versatilidad del avión desde inicios del siglo XX. Desde los años veinte, ya se advertían signos de lo que ochenta años después Kasarda llamaría *aerotrópolis* en la manera que el transporte aéreo produjera las primeras afectaciones territoriales en ciudades y su futura inclusión en el mundo globalizado.

En ese sentido, el propósito de este estudio es develar los orígenes de la aviación y su impacto en Latinoamérica a través de la observación particular del caso de Quito. Este análisis busca entender el impacto del desarrollo de la infraestructura aérea en la capital del Ecuador desde el aterrizaje del primer avión en 1920 hasta la construcción del primer aeropuerto internacional “Mariscal Sucre” en 1960. Utilizando primordialmente recursos históricos documentos oficiales, revistas de viaje, postales, publicidad, entre otros, correspondientes al periodo entre 1920 y 1960, la intención de este análisis es demostrar que, aún cuando la consolidación y construcción del primer aeródromo y aeropuerto de Quito puede ser muy distante a la de una *aerotrópolis* contemporánea, su origen avizora desde ya los primeros efectos del vuelo motorizado en Quito y la región. Este estudio también indica que la evolución y transformación de la capital del Ecuador en el siglo XX está directamente relacionada a la proximidad de su aeropuerto, y como éste la conectó con el resto del mundo a través de redes de transporte aéreo.

La agilidad y velocidad prevista a través del vuelo motorizado catapultó el desarrollo de Quito y se convirtió en generador de nuevos tipos de negocios globales como el turismo o los de orden corporativo que inclusive fomentaron nuevas relaciones internacionales y la evolución y consolidación del propio aeropuerto.

El avión también transformó radicalmente la estructura arcaica urbana de Quito producto de los nuevos espacios de operación aérea, nuevas tipologías arquitectónicas, y por la construcción de infraestructura relacionada dentro de su zona de influencia como carreteras, hoteles, y nuevas urbanizaciones. Así mismo, la construcción del primer aeropuerto y terminal aérea de Quito manifiestan los primeros síntomas de carácter genérico causadas por el consumo y economías globalizantes definidas por el vuelo aéreo.

El avión desde el preciso momento que tocó suelo quiteño catapultó una serie de acontecimientos que favorecerían un rápido proceso de modernización y sentimiento moderno en la sociedad quiteña. Este estímulo significó un drástico traspaso de formas de poder desde la élite local hacia otras de orden internacional materializado a través de la evolución del aeropuerto y sus efectos en el entorno construido. Así, como se podrá ver más adelante, aparte de las innegables ventajas que trajo el vuelo motorizado en términos de conectividad local y regional, y contacto con la novedosa tecnología aeronáutica; el arribo del avión a Quito es factor principal de la metamorfosis de sus estructuras territoriales y sociales postcoloniales.

Ni la inclusión del automóvil, ni la llegada del tren en la primera década del siglo XX habían producido tan significativos cambios en el orden espacial de Quito resultado de varios siglos de letárgico desarrollo e incomunicación como lo hizo el avión. Para Quito y la sociedad quiteña, los primeros síntomas del desarrollo aeroportuario pasaban sin embargo inadvertidos al mezclarse con sus propias aspiraciones de modernidad, conectividad y la excitación causada por el contacto con la tecnología aeronáutica. Así Quito se convierte en un magnífico caso de estudio para el análisis de las ventajas y desventajas que trajo el vuelo aéreo, por lo menos en la región Andina de Sudamérica.

La modernidad en América Latina y el anhelo del aeropuerto

El deseo de modernidad en la ciudad Latinoamericana, a pesar del favorable desarrollo que haya producido, es también una expresión de contradicción. Jean-François Lejeune resalta la contradicción detrás de las necesidades de progreso de la región capaces de producir obras maestras arquitectónicas y la crueldad de las favelas, y cuestiona si los deseos de modernidad se relacionan con los conceptos de identidad nacional, historia colonial y las demandas de la economía globalizada (Lejeune, 2005). Para Lejeune, cualquier proyecto de “modernidad” -o el deseo de modernidad- es destructivo” e implica un proceso de globalización cuya tendencia es destruir las particularidades locales (Lejeune, 2005). Desde el siglo XIX, las tareas de modernización en los países latinoamericanos se dan por la adopción de símbolos y modelos característicos de países desarrollados en Europa.

Desde Francia, por ejemplo, se importaron modelos que reflejaban el estilo de vida europeo como teatros, parques, clubes, avenidas, y bulevares. Desde Inglaterra al contrario, los modelos a aplicar constituían los de carácter ingenieril como vías y estaciones de tren y puertos (Waisman, 2000). Entre los últimos años del siglo XIX y los primeros del siglo XX, los líderes del *status quo* de las élites latinoamericanas construyeron infraestructura y edificios como “máscara de modernidad”, los cuales además consolidaban y evidenciaban las disparidades entre las ciudades y el paisaje feudal (Lejeune, 2005).

En las primeras décadas del siglo XX, las aspiraciones se apuntalaron en la construcción de infraestructura para la comunicación y transporte como el telégrafo y el tren, con la intención de proveer a la ciudad latinoamericana de una imagen de modernidad universal y de integrarlas al ámbito mundial económico y político (Lara, Carranza, y Liernur, 2014). Sin embargo, dentro de esta utopía

modernizante convivían contradictoriamente modelos heredados de épocas coloniales como la hacienda -compuesta generalmente de grandes extensiones de tierra, ligeramente pobladas y usualmente de propiedad de terratenientes de descendencia española o europea- importantes para sostener económicamente a la población y las aspiraciones de desarrollo sostenidas en productos agrícolas como el café, cacao, bananas o carne.

En las primeras décadas del siglo XX, el mito de modernidad y avance tecnológico amalgamó factores de índole local e internacional. El avión - uno de los inventos más significativos del siglo - rompió con los límites de las naciones Estado, y mientras conectaba rápidamente continentes y ciudades distantes cambió dramáticamente el paisaje y áreas de influencia en muchas ciudades como las latinoamericanas. El “esplendor de estos grandes espacios abiertos”, y la “belleza de los nuevos aeropuertos” cerca de importantes centros urbanos inauguró un nuevo entendimiento de la ciudad y paisaje desde el aire y desde la tierra, y encaminó a la planificación urbana en direcciones totalmente inesperadas (Gordon, 2004; Le Corbusier, 1946). Aeropuertos -a los cuales Le Corbusier describiría como la “directa e inmediata expresión de progreso” (1927)- se convertirían muy pronto en instrumentos emblemáticos de identidad nacional.

Los líderes, empresarios, promotores, indistintamente de su ubicación, cumplieron con sus deseos y aspiraciones de progreso a través de la construcción de aeropuertos que incorporaban a sus ciudades dentro de la dinámica marcada por los nuevos mapas trazados por las flamantes rutas del tráfico aéreo. Así, cualquier aeropuerto se convirtió en punto de enlace, accesibilidad, y exploración hacia geografías distantes, o en puertos para nacionales y extranjeros, que ofrecían nichos de rápido intercambio de ideas y productos que reforzarían economías globalizadas, o que permitirían el propio avance de la aviación y sus novedosos programas arquitectónicos.

De esta forma, la espectacularidad del diseño y construcción de nuevos aeropuertos era objeto de orgullo y desarrollo de varios países de Latinoamérica, principalmente entre los años 30 y 50. Casos como los nuevos aeropuertos de Limatambo, en Lima, Perú, o el de Santa Cruz de la Sierra, en Bolivia, inaugurados en 1950, se promocionaban internacionalmente como los más modernos de Sudamérica, afirmando que su diseño incorporaba los detalles más avanzados de la época. Estos aeropuertos no solamente conectarían a dichas ciudades con otros continentes, sino que inclusive facilitarían vuelos hacia áreas remotas de los Andes centrales, eternamente desconectadas por las tremendas barreras geográficas (figuras 1 y 2).

Dentro de este contexto, el croquis *Urbanisme et aéronautique* realizado por Le Corbusier en 1947, ejemplifica la realidad de la expansión de la aviación al advertir el futuro desarrollo de un nuevo urbanismo aeronáutico que conectaría a ciudades como San Francisco, Nueva York, París, Moscú, Bogotá, Santiago, Río de Janeiro y Buenos Aires (Le Corbusier, 1946). Inspirado en el vuelo aéreo, Le Corbusier utiliza un mapa de América para explicar las ventajas de este modelo en donde líneas rectas, llamadas *aéronautique horizontale* corresponden a rutas aéreas que enlazan ciudades como Bogotá con otros destinos ubicados en varias latitudes. Uno de esos destinos, que por su ubicación en el croquis puede entenderse que es Nueva York, se comunica a su vez con otros tanto hacia el occidente como al oriente. El croquis también muestra la realidad geográfica de los Andes colombianos en la que se encuentra inmersa Bogotá, representada por un boceto que puede entenderse corresponde a las cordilleras colombianas andinas -occidental, central, y oriental- las mismas que el avión las atraviesa por medio de un *aéronautique vertical*.

La importancia del avión para salvar las difíciles condiciones geográficas mostradas en el dibujo de

Le Corbusier, y que son muy comunes en los países de la región Andina muestra también como el transporte aéreo fue capaz de cambiar modos de transporte precarios como la mula, y como el uso del avión se volvió habitual, así como necesario, para el transporte regular de pasajeros y correo (Arciniegas y De Onís, 1944). Las ventajas del desarrollo de la aviación abre una nueva ventana hacia la modernización para Latinoamérica en la que la habilidad probada del avión para realizar vuelos a cualquier altura y a un bajo costo de operación, fue determinante en un continente caracterizado por complicadas barreras geográficas y escasos medios de transporte (Burden, 1943).

El aeropuerto al ser “simultáneamente un sitio, un sistema, un artefacto cultural”, como lo diría Alastair Gordon, pone “cara a cara las frustraciones de la modernidad” (Gordon, 2004). A pesar del mejoramiento de varios ámbitos en términos de turismo, comunicaciones, diplomacia y económicos fruto del transporte aéreo, las ciudades latinoamericanas no estaban preparadas para la planificación e incorporación de aeropuertos dentro de su estructura urbana. Este aspecto implicó cambios aún más fuertes en sus territorios y en las dinámicas sociales y económicas relacionadas a ellos comparados con los impactos que sufrieron las ciudades de países industrializados.

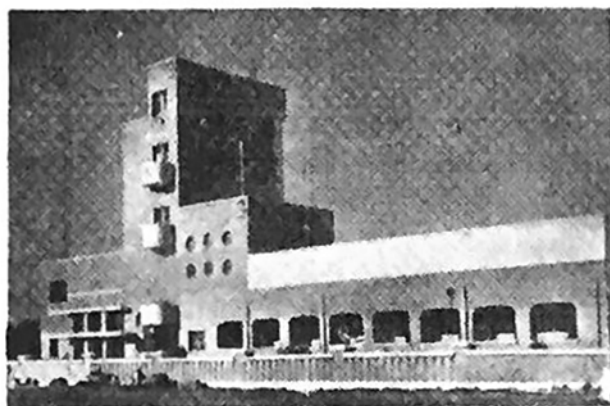
Además de transformar el paisaje rural, la consolidación de los aeropuertos y sus espacios de influencia, conllevó la considerable construcción de infraestructura como carreteras, bodegas, plataformas, cisternas de combustible, hangares, entre otras, que acarrearón consigo un importante crecimiento poblacional, migración interna y un subsecuente desarrollo urbano en las periferias. Negocios inmobiliarios prontamente utilizarían haciendas y propiedades cercanas o colindantes a los aeropuertos para el desarrollo y venta de urbanizaciones y barrios residenciales.

Moderno Aeropuerto de Lima



Este es el edificio terminal del aeropuerto Limatambo de Lima. Es uno de los más modernos en Sud América y en su diseño se han incorporado los detalles más avanzados de aeropuertos. El tráfico aéreo es muy activo y allá llegan naves no solo de este hemisferio sino también de Europa.

UN MODERNO AEROPUERTO PARA BOLIVIA



El aeropuerto de Santa Cruz, en Bolivia, es uno de los más modernos con que cuenta este país que ha dado notable impulso a las comunicaciones aéreas, para salvar así, las tremendas barreras de la Cordillera de los Andes, que dificultan la construcción de carreteras.

Fig. 1 y 2: Nuevos Aeropuertos de Lima, Perú, y Santa Cruz, Bolivia. 1950.
Fuente: Diario El Comercio. Quito

El mercadeo para la venta y promoción de dichos desarrollos inmobiliarios estrechamente ligaba un nuevo tipo de vida relacionado a la proximidad y modernidad del aeropuerto. Estos nuevos desarrollos inmobiliarios también provocarían fluctuación poblacional entre campesinos e indígenas habitantes de antiguas haciendas y comunidades aledañas, y el nacimiento de nuevos barrios de clases económicamente más privilegiadas.

Los países desarrollados supieron aprovechar las nuevas redes de destinos y encontraron oportunidades de inversión y expansión de negocios globalizados en nuevos territorios en variados ámbitos gracias a la versatilidad del transporte aéreo. El avión sirvió, por ejemplo, para el repunte del turismo hacia Latinoamérica y el vertiginoso desarrollo tecnológico y económico de la aviación comercial. Sin embargo, el *urbanismo aeronáutico* también solidificó distinción geográfica, económica y cultural entre países industrializados y en vía de desarrollo en favor del poder de capitales extranjeros a través de nuevas maneras de post-colonialismo. El avión así ocupa un rol relevante y contradictorio en la radicalización de modernidad y globalización de las ciudades latinoamericanas. De acuerdo a la premisa de François Lejeune en la que el deseo de modernidad implica un proceso de destrucción de las particularidades locales es que el aeropuerto, su zona de influencia, y sus efectos globalizantes permiten determinar el impacto y consecuencias de procesos de modernización sobre la ciudad latinoamericana.

El Caso de Quito. De la Hacienda al Campo de Aviación y al Quito Moderno, 1920 a 1950

La capital del Ecuador es un buen ejemplo para el estudio de los efectos del avión. Hasta la tercera década del siglo XX, Quito, dominada por altas cordilleras y ubicada a dos

mil ochocientos metros sobre el nivel del mar y junto al volcán Pichincha, probablemente era una de las ciudades más aisladas e incomunicadas de Sudamérica.

Llegar a Quito determinaba salvar riscos, quebradas, y ríos, atravesar espesas, lluviosas y calurosas selvas tropicales y subtropicales, y fríos y nublados páramos. La conectividad de Quito con otros continentes estaba también sujeta a bordear vía marítima América del Sur por Tierra de Fuego hasta llegar a ciudades costeras en países vecinos o del Ecuador como Esmeraldas y Guayaquil. Después de la travesía por mar, el viaje inevitablemente requería atravesar a caballo o mula, e inclusive a pie, las complejas regiones tropicales y montañosas de Panamá, Colombia y del mismo Ecuador por medio de estrechos y precarias rutas y caminos. Así, llegar a Quito tomaba por lo menos de dos a tres semanas de dificultosas inclemencias.

La construcción de la primera vía férrea en 1908 y del Canal de Panamá en 1914 conectarían a Quito a través del puerto de Guayaquil y darían alivio al longevo enclaustramiento de la ciudad. Aún así, en la ruta a Quito, la complicada geografía obligaba al tren circunvalar montañas, y precipicios, o atravesar la famosa “Nariz del Diablo”, ubicada en plenas estribaciones de los Andes y que obligaba al tren descender quinientos metros en tan solo doce kilómetros a través de peligrosas maniobras en zigzag. Debido a ello, el viaje desde Guayaquil a Quito tomaba de dos a tres días haciendo obligada escala en las ciudades de Alausí y Riobamba. Poco antes del arribo del tren a Quito, los primeros automóviles introducidos en la ciudad alrededor de 1901, también significaron una ligera solución a la conectividad. No obstante, la precariedad de las vías y carreteras del país hacían casi imposible el desplazamiento de largas distancias. Tanto el tren como el automóvil poco influyeron en la dinámica territorial, económica y poblacional de Quito. Salvo algunos pequeños desarrollos y caminos, la similitud entre

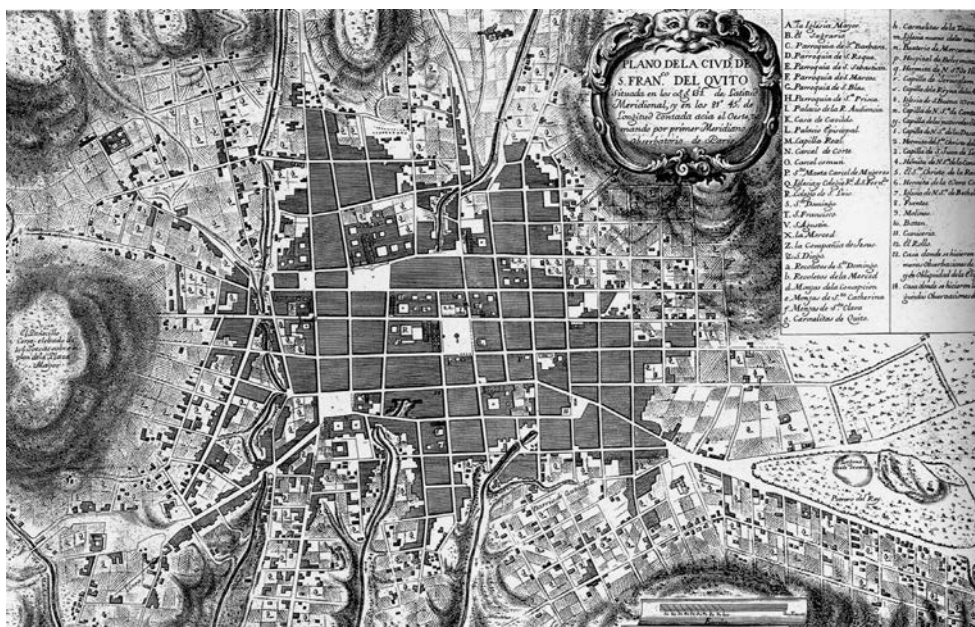


Fig. 3: Mapa de Jorge Juan y Antonio de Ulloa, 1748.
Fuente: Biblioteca Ecuatoriana "Aurélío Espinosa Pólit". Quito

los mapas de Jorge Juan y Antonio de Ulloa de 1748 y el Plano de Quito para los trabajos del censo de 1921 muestran como Quito ya entrado el siglo XX aún se desarrolla alrededor de un núcleo urbano consolidado y compacto sin provocar dramáticos cambios en el tamaño de su mancha urbana (figuras 3 y 4).

Consecuencia de esta realidad geográfica e histórica y en conocimiento de la llegada de los primeros vuelos a ciudades costaneras a inicios del siglo XX, los quiteños veían con escepticismo la posibilidad de mirar un avión volar sobre la altura y geografía de Quito (Ribadeneira, 2013), y menos podrían imaginar las secuelas que podría traer en la organización espacial de su ciudad. Pese a ello, el primer avión de servicio postal, el "Telégrafo I", pilotado por el veterano de la Primera Guerra Mundial, el italiano Elia Antonio Liut, aterrizó en Quito el 28 de noviembre de 1920 (figura 5). Todo Quito quedó perplejo y maravillado al ver como el minúsculo y ligero avión



fue capaz de cruzar los Andes volando desde Guayaquil haciendo escala en Cuenca y Riobamba para finalmente aterrizar en los potreros de la Hacienda La Carolina ubicada en el norte de la ciudad; zona que alguna vez fuera la laguna pre-hispánica de Iñaquito o Añaquito y que fuese progresivamente rellenada por los españoles durante la colonia para convertirla en ejidos reales hasta el siglo XVIII y en varias haciendas desde el siglo XIX.

Diferente a lo que ocurriría en ciudades industrializadas en donde arquitectos, paisajistas, y planificadores urbanos fueron capaces de traducir las oportunidades ofrecidas por el vuelo aéreo e incorporarlo al diseño urbano e infraestructura aérea de las ciudades industrializadas (Dümpelmann, 2014); en Quito, el repentino aparecimiento del avión y la inexistente profesionalización de estas carreras anuló prácticamente esta posibilidad. Sin arquitectos, ni planificadores, la consolidación del territorio para fines relacionados al vuelo motorizado se desarrolla de manera improvisada y rústica, en donde el único aspecto a considerar fue la existencia de una gran explanada paralela a la dirección del viento predominante a ser utilizada como pista de aterrizaje. Con el pasar de los años se levantarían varias construcciones rústicas a lo largo y ancho tanto del nuevo aeródromo como en su zona de influencia para servir como precarios terminales, bodegas de herramientas

Fig. 4: Plano de la ciudad de Quito para los trabajos del Censo, 1921. Fuente: Biblioteca Ecuatoriana "Aurelio Espinosa Pólit". Quito

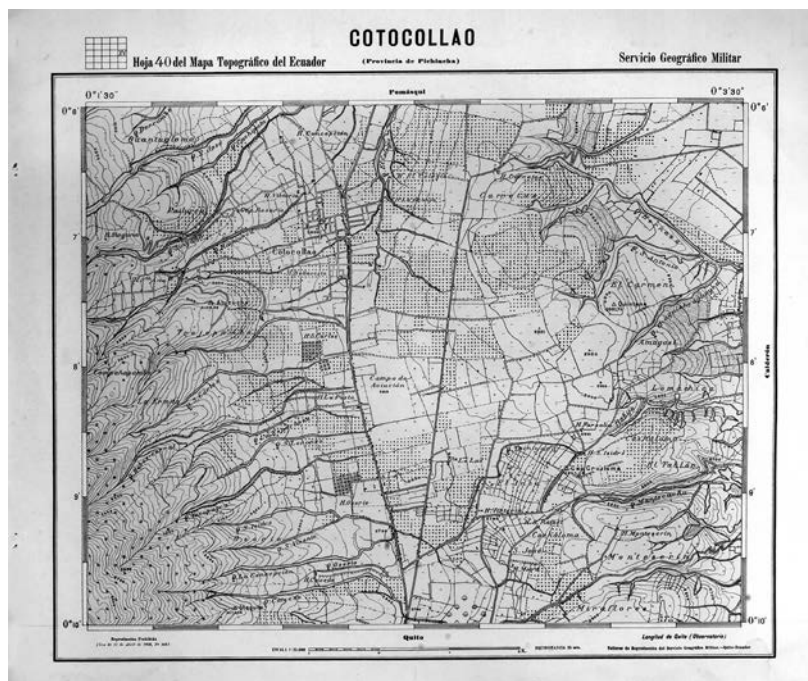
Fig. 5: Avión "Telégrafo I". Primer avión en aterrizar en Quito, 1920. Fuente: Diario El Telégrafo. Guayaquil



y combustible contruidos en adobe y teja, y caminos que conectarían el aeródromo con la ciudad. La gradual consolidación del aeródromo y estas construcciones fueron conocidas con el tiempo como “Campo de Aviación”, el cual ya se distingue en el centro del mapa “Cotocollao” de 1928.

Hasta los años treinta, el crecimiento de Quito alcanzaría los límites de la Hacienda La Carolina por el norte generando presión sobre estos territorios. Hacia 1939, la ciudad empezó a ocupar la periferia del territorio disponible entre el centro urbano y la Hacienda Carolina, y tres años más tarde, el primer *Plan Regulatorio de Quito* diseñado por el arquitecto uruguayo Guillermo Jones Odriozola (1913-1994) delineaba la incorporación de estos territorios acorde a un modelo urbano más moderno (Busquets y Correa, 2007; Ortiz Crespo, 2007).

Este plan, consideraba la expansión urbana hasta cuatro y medio veces más el tamaño de Quito, y delineaba la incorporación de las zonas rurales colindantes a través de novedosos focos de desarrollo residencial y temático como centros administrativos, religiosos, académicos y deportivos articulados por amplios bulevares, espacios públicos y áreas para expansión. El plan de Odriozola,



sin embargo, vagamente ofrece especificidad alguna sobre la manera en que el rústico Campo de Aviación y su zona de influencia se incorporarían a esta nueva imagen urbana.

Lo que resulta importante de todas maneras, es que haciendas como La Carolina -que representaban el *status quo* del orden espacial y jerarquizado de Quito- prevalecen aún a la llegada del Telégrafo I. Haciendas como las de Quito, a quienes el escritor ecuatoriano Jorge Icaza consideraba como la “tragedia del indio ecuatoriano” (Icaza, 1934) predominan tanto al norte como al sur desde épocas coloniales. En el mismo mapa “Cotocollao” de 1928, en el que aparece el Campo de Aviación por primera vez y que muestra la zona norte de Quito y la siguiente población hacia el norte, Cotocollao, se pueden apreciar hasta ese entonces por lo menos quince o más haciendas de variada extensión. Todas delimitadas por quebradas, caminos vecinales o por el mismo aeródromo, cuyo borde inclusive parece ser ambiguo y difuso. No obstante, este mapa permite ver la rápida evolución de la infraestructura aérea y su zona de influencia a tan solo ocho años del aterrizaje del Telégrafo I y como se aprecia al Campo de Aviación inmerso entre estructuras de uso post-colonial, (figuras 6 y 6b).

Durante los años 30, los requerimientos mínimos para seguridad y operación aeronáutica determinaron que algunas haciendas fueran expropiadas a lo largo del territorio ecuatoriano para mejorar el servicio aéreo y para la construcción de nuevas pistas de aterrizaje (Acosta, 1980). En el caso de Quito, los terrenos de las Haciendas La Carolina e Iñaquito, que colindaba con la primera por el norte, fueron adquiridos en 1946 por el municipio de la ciudad a su original propietaria, María Augusta Barba de Larrea -descendiente de Juan Pío de Montufar y Larrea, segundo Marqués de Selva Alegre, una importante figura criolla del movimiento independista en contra de España- para la construcción del primer aeropuerto internacional de la ciudad, a llamarse “Mariscal Sucre” (Órgano del



Fig. 7: "En el Quito del Mañana". Promoción Inmobiliaria alrededor del Campo de Aviación de Quito y la Hacienda El Rosario, 1950. Fuente: Diario El Comercio. Quito

Consejo de Quito, Secretaria Municipal, 1947). Estos hechos, marcan la transición oficial del longevo paisaje feudal de Quito hacia un nuevo paisaje aeroportuario en tan solo veintiséis años.

La transformación del paisaje feudal en el norte de Quito brindó oportunidades de negocio inmobiliario para las élites dueñas de haciendas y propiedades cercanas o colindantes al Campo de Aviación. Desde los años veinte hasta los años cincuenta, estas oportunidades permitieron la parcelación de grandes haciendas para la consolidación de nuevas urbanizaciones y barrios residenciales. Por ejemplo, un anuncio publicitario de 1950, "En el Quito del Mañana", promociona un nuevo desarrollo inmobiliario en base a un avión y al Campo de Aviación como notorias alegorías de futura modernidad. En el mapa del anuncio es notable también la presencia de una hacienda llamada "El Rosario" que muy probablemente será la siguiente a urbanizar (figura 7). Este desarrollo inmobiliario también generó cambios en la distribución y densidad poblacional causadas por el desplazamiento de los trabajadores, campesinos, e indígenas que vivían en antiguas haciendas y en zonas aledañas, que sin opción alguna se vieron forzados a reubicarse en barrios aún más lejanos en favor de los nuevos habitantes de clase media o alta que los reemplazarían.

El Espacio Aéreo en Quito y el Interés Geopolítico, 1930-1940

Hasta 1927 ningún país de Latinoamérica contaba con rutas aéreas que lo conectaran con naciones vecinas, menos aún continentalmente (Burden, 1943). Serían especialmente las naciones europeas, por medio de aerolíneas francesas, alemanas e italianas, quienes después de establecer sus propias redes aéreas, iniciaron el desarrollo del transporte aéreo que llegaría a América Latina. Para que los Estados Unidos puedan competir con Europa, William A.M. Burden, asistente especial en aviación para la Secretaria de Comercio de los Estados Unidos, recomendaría generar conexiones aéreas internacionales y contar con mejores aeropuertos, equipamiento y alto nivel de competencia técnica (Burden, 1943).

Para Burden, la expansión de redes aéreas tanto a favor de Europa y Estados Unidos debía empatar con la urgencia de las naciones latinoamericanas de conectar sus regiones vía aérea.

Al proveer a las naciones latinoamericanas de un nueva forma de transporte de correo y pasajeros mucho más rápida, el transporte aéreo se convirtió en poderosa arma para el desarrollo de nuevos mercados para Europa y Estados Unidos, pero además favorecería a las potencias mundiales en el mejoramiento de su prestigio nacional y permitir la exportación de propagandas nacionalistas por medio de cultura y política (Burden, 1943).

La expansión aérea respondía como se ve a un gran, pero sutil, contexto en donde el control aéreo enfatizaba autoridad geopolítica, como un aviador inglés ya había observado en 1934 al decir, “la nación que controla el aire controlará la tierra” (Gordon, 2004). En el Ecuador, siguiendo estos patrones, es que la empresa filial a Lufthansa, la colombo-germana SCADTA fue la primera aerolínea que solicitó autorización para volar al Ecuador

en 1928 seguida al año siguiente por la estadounidense Panagra, dando así inicio a la aviación comercial en el país.

El poco interés en América Latina por parte de los Estados Unidos también demoró el desarrollo de rutas aéreas desde ese país. La expansión de la competencia europea, principalmente de SCADTA en áreas cercanas al canal de Panamá, obligó a los Estados Unidos a reconsiderar un sistema de transporte aéreo para todas las Américas. El fomento de una red panamericana y el subsidio a aerolíneas privadas en 1929 hizo que empresas como Pan American Airways rápidamente ampliaran sus vuelos a 18 mil millas en Latinoamérica en tan solo dos años, 4 mil millas más que lo que habían logrado hacer sus competidores europeos desde 1920 (Burden, 1943).

En 1929, la filial de Pan American Airways, Panagra constituida a través de un consorcio entre Pan American Airways y Grace Line Company, fue la primera empresa estadounidense en iniciar operaciones en Ecuador a través de la ciudad de Guayaquil. A pesar de que en 1938 los Estados Unidos aseguraban el 43% del mercado de la aviación comercial en Latinoamérica, el repentino incremento desde 1935 de las operaciones de aerolíneas subsidiadas por Alemania a un 22% generaron preocupación en Francia e Inglaterra, y principalmente los Estados Unidos por la posibilidad que los nexos económicos pudieran despertar simpatía en las naciones latinoamericanas en el orden político por la Alemania Nacional Socialista (Burden, 1943). En Ecuador, por ejemplo, la compañía germano-ecuatoriana SEDTA (Sociedad Ecuatoriana de Transportes Aéreos), fundada por el presidente de SCADTA, que empezaría operaciones regulares desde Quito y Guayaquil desde 1937, ya se había consolidado un puesto en el país. La maniobrabilidad de los aviones Junkers Ju-52 que había permitido a SEDTA conectar ciudades muy remotas como Loja y transportar correo, pasajeros y encomiendas de

todo tipo había despertado efectivamente simpatía en el mercado ecuatoriano por la versatilidad y variados vuelos de compañía.

El futuro éxito que Panagra tuviera en los años cuarenta responde directamente a la preocupación de los Estados Unidos durante la Segunda Guerra Mundial. El temor a la presencia nazi y fascista en el continente prescribía desplazar fuera del espacio aéreo de Sudamérica a todo tipo de aerolínea y negocio pertenecientes a los países del Eje y consolidar las operaciones a través de sus propias aerolíneas. Valiéndose de la *Lista Negra* emitida por Franklin D. Roosevelt en el Registro Federal de 1942 que incluía los nombres de empresas alemanas e italianas en América Latina, fue que el gobierno de los Estados Unidos solicitó la cancelación de SEDTA acusándola de intentar bombardear el canal de Panamá desde el Ecuador (National Archives and Records Administration, 1942; «Supuesto Plan de Alemania para bombardear el Canal de Panamá desde Ecuador», s. f.). Estas acciones más otras oportunidades muestran la expansión de las operaciones de Pan American Airways sobre el continente americano y las posibilidades estratégicas que la aviación comercial ofrecía para controlar y “dejar ver los recursos de las vastas y no desarrolladas regiones del mundo, en Asia, África y Sudamérica,” tal como lo predijera el Vicepresidente de los Estados Unidos Henry Wallace en 1943 (Barney, 2015; Josephson, 1944).

Volando a Quito Mágico: Turismo, Arquitectura, Paisaje, 1930 y 1940

Tanto, la consolidación del aeropuerto de Quito, así como los intereses geo-políticos de las grandes potencias de asegurar presencia en el continente entre 1930 y 1940, sirvieron para ubicar a Quito dentro del mapa de las rutas aéreas regionales e intercontinentales.

Por medio de ellas, surgirían innumerables posibilidades de nuevos negocios en otros países que las aerolíneas extranjeras supieron aprovechar al conectar sociedades modernas con exóticos paisajes. Desde Estados Unidos, por ejemplo, las aerolíneas comerciales Panagra y Braniff International Airways, la cual entraría a la oferta comercial en el Ecuador en 1946, y el acceso a nuevas geografías generaron productos apetecibles en las ramas de turismo y exploración para el consumo de la clase media y alta estadounidense. La promoción turística de ciudades y destinos se realizó por medio de imágenes opuestas a las que los consumidores estadounidenses estaban habituados en sus lugares de procedencia. Estas imágenes además de promocionar destinos turísticos se utilizarían paralelamente con la finalidad de reforzar la identidad y robustez cultural del turista norteamericano. La publicidad de la aviación comercial, como la de Panagra y Braniff, se basaba claramente en la construcción de un “otro” no occidental a través de las cuales se contrastaban el vigor de las sociedades modernas frente a otras de carácter más primitivo como las latinoamericanas (Mercer, Paludi, Mills, y Mills, 2017).

La construcción de este “otro” contribuyó a la creación de un sentimiento de “norte” americanismo caracterizado por cierto nivel de superioridad en los campos estético, de conocimiento, racial, y de poder (Mercer et al., 2017). Afiches, revistas de viajero, y publicidad de las aerolíneas estadounidenses evidencian aspectos que refuerzan la distinción cultural y geográfica. Muchos de estos materiales publicitarios muestran a turistas anglosajones disfrutando de la exuberancia y exotividad de poblaciones, ciudades, y paisajes latinoamericanos y de la rareza de sus habitantes. Turistas de traje posando para fotografías junto a llamas o alpacas o junto a indígenas con coloridos ponchos, o simplemente paseando elegantemente en paisajes insólitos o ciudades antiguas son muy comunes en revistas y periódicos de la época.

El esquema en el que Quito se acopla a este modelo de promoción turística se realiza a través de la intencionada publicidad de su arquitectura colonial y paisajes rurales. El largo aislamiento durante siglos y lento desarrollo urbanístico que dio como resultado la inadvertida conservación de la arquitectura del centro histórico convirtió a Quito en producto y destino ideal para aerolíneas y turismo internacional. Es un poco incierto pensar que Quito, que entre los años 30 y 40 su población apenas era de 187 mil habitantes (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2010), y cuyo desarrollo e infraestructura vial, hotelera, y de servicios eran totalmente incipientes, haya sido posicionada de forma tan decidida. La promoción de Panagra, por medio de posters y postales con fotografías e imágenes, particularmente plazas, iglesias y conventos, insinúan un redescubrimiento de Quito y la venden como “un pedazo de España en Sudamérica”.

Fig. 8: Feria Indígena de Saquisilí. Postal de Panagra, 1940-1950. Fuente: Colección Personal. Prohibida su reproducción

La iglesia y convento de San Francisco, la Catedral y Plaza de la Independencia y la iglesia de La Compañía de Jesús, ejemplos emblemáticos de la arquitectura colonial quiteña y latinoamericana, son algunas de las edificaciones



y espacios que más aparecen en fotografías parte de esta publicidad. También se destacan fotografías que muestran a Quito como una ciudad olvidada en el tiempo y enclaustrada en la geografía andina que la rodea, tomadas desde cerros y lomas colindantes como San Juan, el Panecillo, o el Itchimbia. Otro tipo de publicidad, comprende paisajes rurales en las inmediaciones de la ciudad como el monumento a la Mitad del Mundo, que luce solitario en medio de borregos y cabras, y los mercados de Otavalo y Saquisilí en donde los principales protagonistas son campesinos e indígenas (figura 8). Probablemente, muchos de los indígenas que se muestran en estas imágenes corresponden a quienes habitaban o trabajaban en las antiguas haciendas colindantes a Quito, y a quienes la evolución de la infraestructura aérea muy probablemente había desplazado. Todo este material gráfico, sin duda, ejemplifica la construcción de un “otro” y como se lo muestra contextualizado a través del medio construido de Quito, en donde turistas extranjeros caminan por la Plaza de la Independencia o visitan sus mercados indígenas como lo mostraban las postales que Panagra entregaba a sus pasajeros.

Un buen ejemplo de la construcción de un “otro” y del éxito de la promoción turística de Quito por parte de las aerolíneas se da por medio del viaje de la escritora estadounidense Alice Dalgliesh, quien visitó Quito volando Panagra en 1941. Dalgliesh, editora de libros para niños *Parent's Magazine*, volaría el circuito completo que Pan American Airways ofrecería a Latinoamérica de los cuales escribiría dos libros, *Wings Around South America* y *They Live in South America*, en 1942. En sus libros, Dalgliesh describe en la ruta hacia Quito haber recibido un certificado de haber cruzado la línea ecuatorial de parte de los sobrecargos de Panagra y desde el aire asegura haber contemplado el paisaje Andino ecuatoriano como algo que nunca antes había visto. Dalgliesh indica por ejemplo, apreciar desde el aire un

paisaje “cubierto con terciopelo arrugado de color verde amarillo [...] con parches de verdes más oscuros que contienen pequeños pueblos indios” (Dalglish, 1942).

Al llegar al aeropuerto de Quito la autora también narra cómo miró sus primeros “indios”, quienes además de lucir “algo orientales,” parecían “alarmados cuando las grandes aves plateadas volaban sobre su cabeza” a quienes ellos llaman “ave de trueno” o “Panagra como si la palabra significara avión” (Dalglish, 1942). Ya en el aeropuerto, Dalglish inclusive imagina y compara el fuselaje del plateado avión de Panagra con las “brillantes armaduras” que los “conquistadores españoles usaron cientos de años atrás” (Dalglish, 1942). A Quito, Dalglish particularmente la describe como una “encantadora vieja ciudad española” y como “la más antigua de las Américas, de más de cuatrocientos años” (Dalglish, 1942), algo que habla de las particularidades de olvido y enclaustramiento

Fig. 9: Promoción de Braniff International Airways en Quito. 1957. Fuente: Diario El Comercio. Quito

que vivió Quito durante siglos en la geografía de los Andes ecuatorianos.

Estas y otras descripciones en las que Airways promociona vacaciones en Sud América por medio de viajes llamados “El Conquistador” o “Aventuras en la Tierra del Dorado” a finales de los cuarenta, cuyo logo además es un conquistador español con una armadura y casco metálico acompañado por descripciones que hablan las características y confort de volar con la aerolínea (figura 9).

Panagra, con sus posters y folletos de Dalglish interpretaba la naturaleza primitiva y las cualidades de la arquitectura de Quito parecen haber sido inspiradas en la promoción de las aerolíneas estadounidenses en la época en donde se encuentran claras similitudes. Por ejemplo, Braniff International 1939, promociona *Quito Pintoresco en los Andes Ecuatorianos* mostrando una familia de indígenas en primer plano, un avión plateado en plano intermedio, volando sobre Quito rodeado de montañas que se grafican en el plano posterior. Una de las revistas de viajeros de Panagra disponibles para sus pasajeros muestra en la portada a un sonriente turista estadounidense montado sobre una también sonriente alpaca sostenida por un indígena que viste un colorido poncho, mientras que una mujer anglosajona en vestido rojo toma una fotografía. Lo más curioso de la portada yace en el título de la revista en donde se despliega la pregunta: “Puede usted no verse a usted mismo en Sudamérica?”. Esta portada podría simplemente interpretarse que el interés no se centra en la alpaca y en el indígena, sino en la autodefinición del turista extranjero contrastado por el contexto que lo rodea.

Detrás del negocio del turismo que llevaría a Alice Dalglish a Quito a través de su aeropuerto se encontraban indudablemente los objetivos de Pan American Airways y sobre todo de los Estados Unidos de asegurar su presencia en la región por razones de interés

comercial, pero más que nada geopolítico. La capacidad económica de Pan American Airways, considerada hasta el momento como una de las aerolíneas más importantes del mundo y vista como “un tentáculo del imperialismo Yankee” alrededor de 1946 (Gordon, 2004), era tal que, desde que iniciara sus vuelos a Ecuador, también fuera artífice de la construcción y desarrollo de las primeras infraestructuras y ayudas aéreas en el aeropuerto de Quito, y que por cuyo arriendo, el estado ecuatoriano inclusive estuvo en prolongada deuda hasta los años sesenta (Ministerio de Obras Públicas, 1947).

No obstante, Panagra construyó las primeras tipologías de edificios relacionadas a la industria aérea en el país como la terminal aérea. Una postal de Panagra de la época, muestra la terminal de Panagra construida de ladrillo enlucido y teja, y de escala muy pequeña. La imagen se vuelve interesante en la manera que permite ver hacia el costado norte una torre de control de cuatro pisos con amplios ventanales rectangulares orientados hacia los cuatro puntos cardinales. Estructura sin duda alguna novedosa en Quito, tanto por su dimensión y diseño, y que por su altura seguramente fue construida de hormigón armado. La terminal además contaba con una plataforma para la circulación peatonal entre el avión Douglas DC-3, regularmente operado por Panagra, y el edificio el cual estaba provisto con grandes ventanales arqueados que permitían admirar a los aviones desde el interior y que lógicamente contrastaban con el diseño más simple y moderno de los ventanales de la torre de control. En la fachada orientada hacia la pista, entre los ventanales y el alero de la cubierta a cuatro aguas de la terminal se ubicaba el logo de Panagra en lugar del nombre de la ciudad de arribo, es decir, Quito. El exterior del edificio en el área colindante a la pista también contaba con un básico diseño de jardinería y espacio para acomodar unas escaleras rodantes de diseño aeronáutico pertenecientes a la aerolínea que permitían bajar y subir a los pasajeros al avión. Alice Dalgliesh al utilizar todos estos espacios, seguramente los sintió como cotidianos y ordinarios.

No obstante el inmenso contraste entre su escala y el volcán Pichincha ubicado por detrás, pudo haberle ayudado a entender la realidad geográfica de la ciudad huésped.

El templo al avión: Construcción del Aeropuerto de Quito, 1960

Sin la nominación de Ecuador como sede para la XI Conferencia Inter-Americana de Cancilleres de 1960 seguramente Quito hubiera continuado operando su rústico aeropuerto inclusive después de la segunda mitad del siglo XX. Aunque la conferencia irónicamente nunca tuvo lugar, la nominación por parte de la Organización de Estados Americanos (OEA) para la realización de la conferencia, considerada hasta ese entonces el evento diplomático más importante en las Américas y que se reunía cada cuatro años, generó una importante coyuntura política y cultural que llevó a Quito a una profunda modernización que incluiría la construcción y mejoramiento del básico aeropuerto de la ciudad. Para la construcción y mejoramiento del aeropuerto existente, el gobierno del presidente José María Velasco Ibarra a través del Ministerio de Obras Públicas y la recientemente creada Dirección de Dirección Civil suscribió con el Banco de Exportación e Importación de Washington (Eximbank) un préstamo de 3,6 millones de dólares para el mejoramiento y construcción de dos idénticos aeropuertos para Quito y Guayaquil, de los cuales 900 mil eran destinados para la construcción de las terminales (Bureau of Foreign Commerce, 1958). El préstamo además obligaba a realizar citadas obras, “mediante contratos celebrados con compañías de Estados Unidos de Norte América, de reconocida solvencia económica y técnica” (Gobierno del Ecuador, 1954).

De acuerdo a los diseños realizados por la compañía *Airways Engineering Corp.* ubicada en Washington, D.C., la compañía *Smith Engineering y Construction Corp.*, de

Pensacola, Florida presentó la oferta más favorable para los intereses del Ecuador entre doce empresas ofertantes. Además del aeropuerto, la preparación para la conferencia dio impulso para el diseño y construcción de otros importantes edificios como fueron el Palacio Legislativo, la Residencia Universitaria, la ampliación del Ministerio de Relaciones Exteriores, el edificio matriz del Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social y el Hotel Quito, el último también diseñado y construido por arquitectos e inversión estadounidenses.

En el informe a la nación del Ministerio de Obras Públicas del Ecuador del año 1953 se detallan las gestiones y compromisos que el Ecuador asumiría localmente para el buen desenvolvimiento de la obras, como la compra de los terrenos colindantes al aeropuerto existente y el traspaso de su dominio a favor del municipio de Quito (1953). En el informe se solicita también a la cámara de representantes la aprobación del presupuesto requerido para dichas labores para que a la realización de la XI Conferencia Inter-Americana, “las obras de los aeropuertos de Quito y Guayaquil estén completamente terminadas para el buen prestigio del país” (Ministerio de Obras Públicas, 1953).

La solvencia técnica y conocimiento ingenieril en el campo de la aviación por parte de los Estados Unidos comparada con la inexperiencia ecuatoriana generaron la coyuntura perfecta para solidificar las relaciones diplomáticas y comerciales con el Ecuador a través de la necesidad de construir sus nuevos aeropuertos para la conferencia. Después de la Segunda Guerra Mundial hasta entrados los años 70, en pleno auge de la Guerra Fría, para los Estados Unidos y sus corporaciones la exportación del diseño y construcción de arquitectura e infraestructura de cualquier envergadura se convirtió como dice, Jeffrey W. Cody, en un tipo de herramienta determinantes para la “guerra o la paz” que impedían que naciones en desarrollo sucumban al comunismo (Cody,

2003). La asistencia y financiamiento estadounidenses además calzaban perfectamente con los gustos de la clase media y altas latinoamericanas por los productos, edificios, y espacios de recreación y compras al estilo norteamericano (Cody, 2003).

Desde los años 50 y 60, la exportación de experticia, asistencia técnica, diseño y práctica ingenieril y arquitectónica, y financiamiento dirigidos al mundo entero, evidencian las complejas relaciones políticas, culturales, y económicas de los Estados Unidos a nivel global para contener la amenaza comunista. La asistencia técnica que los Estados Unidos brindaron en todos los continentes sin excepción en cuanto a la construcción y diseño de aeropuertos coincide también con la construcción de cadenas hoteleras y de numerosas embajadas en varios países de África, Asia, y América Latina (Franch i Gilabert et al., 2014). Este aspecto refleja como las agendas locales y de modernidad de países en vías de desarrollo, como las del Ecuador, fueran articuladas con intereses corporativos y objetivos a largo plazo de los Estados Unidos, y como éstos a su vez se visualizan y materializan en el medio construido.

A la finalización del aeropuerto de Quito en 1960, la mejorada y asfaltada pista de aterrizaje y la nueva terminal se convirtieron en infraestructuras capaces de cumplir con los requisitos internacionales de la época para operaciones aéreas, de carga y de pasajeros, y sobre todo para recibir a todas las delegaciones diplomáticas que debían haber asistido a la conferencia. El diseño de la nueva terminal responde al estilo internacional de la época: líneas rectas, composición ortogonal y abstracta, uso de concreto y mampostería, planos transparentes, color blanco predominante, entre las principales. Sin duda, las referencias para el diseño por parte de *Airways Engineering Corp.*, fueron edificaciones ubicadas en los Estados Unidos en donde el uso eficiente del presupuesto y materiales disponibles en la zona se traducían por



Fig. 10: Nuevo
Terminal del
Aeropuerto
Mariscal Sucre
de Quito. 1960.
Fuente: Ana María
Carrión. Fotógrafo
desconocido. Quito

ejemplo en estructuras de pórticos de hormigón armado de bajo costo y rápido ensamblaje, y que al mismo tiempo suministraban al edificio de una evocadora simpleza y atractiva apariencia. De todas maneras, el modesto y exiguo edificio que por su diseño podría estar en cualquier parte del mundo, era posiblemente símbolo de una nación en proceso de modernización y motivo de orgullo de sus contratantes.

Uno de los aspectos más sobresalientes del diseño de la terminal, principalmente compuesto por un pabellón de doble altura de aproximadamente mil metros cuadrados en planta rectangular paralela a la pista, son los pórticos que aparecen en las fachadas longitudinales que sostienen la cubierta y terraza de hormigón que le dan cierto sentido de regularidad muy característicos del estilo internacional. Las trece columnas que componen el pórtico dejan ver también las vigas de hormigón que sostienen la cubierta, lo que refuerza su ritmo y aspecto

tectónico. Además, generan espacios intersticiales tanto hacia la pista de aterrizaje como hacia la ciudad que generan sombra y que refuerzan la presencia de un pabellón de cristal retranqueado hacia el interior. Sin embargo, las dos principales fachadas longitudinales, la oriental que mira a la pista, y la occidental que mira a la ciudad, son muy diferentes y las intenciones de su diseño muy claras. Por detrás del pórtico de la fachada oriental se deja ver en su totalidad un gran y moderno ventanal o *courtain wall*, posiblemente uno de los primeros en el Ecuador, que marca una fuerte relación visual con la plataforma de parqueo de aviones y la pista de aterrizaje desde el interior. Diseño de jardineras también acompañan la fachada oriental que dan color y definen la circulación entre los aviones y el terminal. Esta fachada es evidentemente conector visual que privilegia la vista hacia el avión y sus operaciones, quizás como metáforas de modernidad (figura 10). El pórtico de la fachada occidental, al contrario, sostiene una celosía de patrones geométricos que por detrás permite observar el pabellón, pero con paredes ciegas y cerradas, como que negase la presencia de la ciudad, geografía, y volcán Pichincha ubicados por delante del mismo. Además, el ingreso desde la ciudad hacia la terminal es inmediato desde la calle a través del pórtico sin espacio de amortiguamiento. La cubierta de la terminal es accesible, en donde conocidos, familiares, y curiosos podrían despedir, recibir, o simplemente contemplar el arribo y despegue de aeronaves. Más hacia el sur la terminal se encuentra la nueva torre de control de seis pisos de altura cuyas cuatro fachadas estaban cubiertas de vidrio transparente y de tonalidades opacas de color verde y azul.

El interior de la terminal ofrecía una atractiva atmósfera para viajeros y usuarios. La terminal estaba prácticamente conformada por un gran lobby central de doble altura, flanqueado a los dos extremos por un moderno restaurante hacia el norte y un mural pintado

hacia el sur y varios locales comerciales y oficinas de servicios ubicados en los otros costados. Todas estas amenidades entrelazadas con las específicamente dedicadas al transporte aéreo, evidencian desde ese entonces los síntomas de las terminales contemporáneas en donde se funden los aspectos de consumo, esparcimiento y transporte por avión. En la terminal, al ser diseñada por una empresa estadounidense, el uso del mural en un doble espacio podría haber respondido a precedentes ubicados en los Estados Unidos, que entre los años 50 y 60, incorporaban arte en edificios públicos, principalmente bibliotecas, centros comerciales, y aeropuertos. Basta con mirar a Le Moyne College Library en Memphis, Graduate Center de Harvard, Cambridge, Washington State Library en Olympia, Auditorio Cívico de Jacksonville, Florida, Wonderland Center en Livonia, Michigan, o los edificios federales en Forth Worth, Texas, o Los Ángeles (Redstone, 1968) para apreciar las similitudes con la terminal de Quito y su mural. El autor del mural, el artista ecuatoriano Galo Galecio, quién en los años 40 estudiaría artes plásticas en la Escuela de Pintura y Escultura de la Secretaría de Educación Pública del Instituto Politécnico Nacional de México y que seguramente aprendió de los grandes muralistas mexicanos, fue comisionado para pintar tanto el mural del aeropuerto *Primer vuelo sobre los Andes ecuatorianos* como el mural *Protección a los trabajadores* en otro de los edificios para la XI Conferencia, la matriz del Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social entre 1959 y 1960 (Ministerio de Relaciones Exteriores, 1982).

El mural de la terminal muestra épicamente la hazaña del piloto italiano Elia Liut al llegar a Quito en 1920. En la composición del mural se aprecia a el Telégrafo I volando sobre, espesas selvas, montañas, y volcanes, y a dos ciudades en cada extremo, una costanera y otra asfixiada por montañas que muy presumiblemente corresponden a Guayaquil y Quito respectivamente.



El contraste entre el cielo azul y la variedad de matices de verdes, café, y beige que se muestran en la tierra refuerzan la espectacularidad del vuelo del italiano. En el extremo norte del lobby, sobre un segundo piso se encuentra el restaurante conectado con una ligera escalera curvilínea que asciende desde una plataforma central. Al subir las escaleras, los usuarios podían simultáneamente admirar un reloj de manecillas que colgaba de una de las columnas del hall principal. El restaurante se balconea hacia la doble altura, y por debajo de él se aprecia una discreta sala de espera con un mapa del mundo sobre la pared en donde los viajeros probablemente buscaban sus destinos. El restaurante, el reloj, y mapa del mundo por un lado, y el mural de Galecio por el otro, flanquean y parecen contar la historia de cómo la aviación redujo el espacio y el tiempo entre ciudades históricamente incomunicadas en el planeta entero.

Es innegable que la terminal posee una interesante calidad estética a pesar de su simple diseño y volumetría, características por las cuales se podría inclusive asegurar

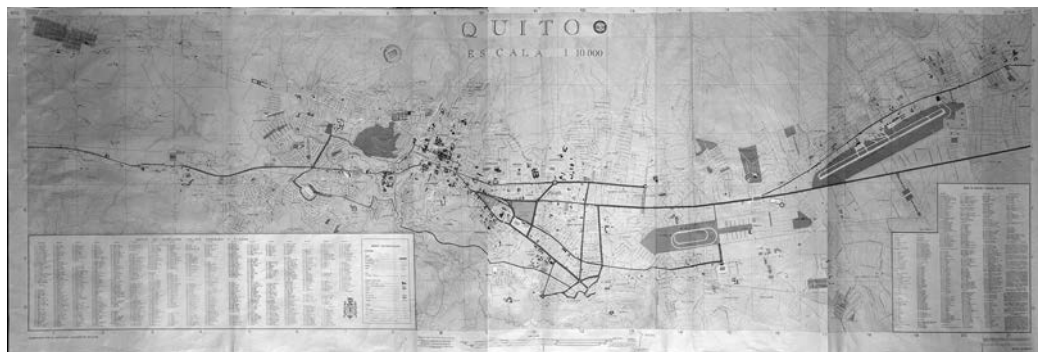
Fig. 11: Nueva terminal del Aeropuerto Mariscal Sucre. Volcán Pichincha al fondo.1961.
Fuente: Quiport Quito

que entre todos los edificios construidos para la XI Conferencia Inter-Americana, es el más moderno. Por otro lado, la terminal luce casi como una común abstracción de un templo griego que habla del perfecto momento de la aviación en el Ecuador; o como un templo al viaje en avión, que desafía al continente, los Andes, y al volcán Pichincha (figura 11). A pesar de la reverencia notoria al diseño moderno y paisaje aeronáutico, en la terminal ya subyacen los síntomas de la despersonalización de las terminales y las habituales y rutinarias actividades atadas al viaje en avión en un mundo globalizado y enmarañado de rutas aéreas.

En medio de la construcción del nuevo aeropuerto, el número de pasajeros que entraban y salían vía aérea en el Ecuador creció en un 71% desde 1951 hasta 1956 hasta llegar a casi 120 mil viajeros por año, y ya contaba con 45 aeropuertos distribuidos en todo el país. Igualmente, en este periodo, el transporte de carga había crecido abruptamente el 319%. En ese periodo el Ecuador ya contaba con nueve aerolíneas propias, y operaban diez de bandera extranjera como Panagra, Braniff, Aerovias Sud Americanas, Avianca, KLM, TAN de Honduras, ALA de Chile, APA de Panamá, AirFrance, y Swissair que conectaban destinos domésticos e internacionales (Bureau of Foreign Commerce, 1958). De este mercado, Panagra contaba con el 30% del transporte doméstico y el 75% del internacional en 1953 (Ministerio de Obras Públicas, 1953).

Conclusión

El boyante desarrollo de Quito alrededor del aeropuerto desde 1960 determinó su misma suerte (figura 12). En 1980, a tan solo veinte años de su construcción, la ciudad ya había bordeado completamente sus instalaciones lo que generó dificultad en el aterrizaje y despegue de aeronaves de sofisticadas tecnologías que requerían mayor longitud



de pista y exigencias de seguridad. Después de varios accidentes, el aeropuerto fue cerrado oficialmente en 2013 después de 93 años de operación y transformado en parque público, iniciando así una nueva etapa en la vida de este sitio. Durante los años de operación, estadísticas indican que fue puerto de entrada y salida para más de cinco millones de personas por año y que permitió la mejora del transporte local entre ciudades del Ecuador e internacionalmente con otros destinos. El aeropuerto fue también instrumental para el desarrollo del turismo y caracterización de Quito como destino turístico. Pero también fue puerto de migración entre 1999 y 2004 de alrededor de 650 mil ecuatorianos, cerca al 11.2% de la mano de obra del Ecuador principalmente a España y los Estados Unidos debido a la situación económica local (Busquets y Correa, 2007). Durante los años de operación, la zona de influencia del aeropuerto alcanzó los valles cercanos a Quito en donde se desarrollaron varias actividades relacionadas a la agroexportación, principalmente de flores, lo que implicó la transformación radical de su paisaje cultural desde típicas parcelas agrícolas, como las que describió Alice Dalgliesh en 1941, en sofisticadas fincas llenas de suntuosos invernaderos. La morfología de la ciudad de Quito durante los años de operación del aeropuerto también estuvo limitada y condicionada en altura y densidad debido a los conos de aproximación y maniobras de aviones.

Fig. 12: Ciudad de Quito. Aeropuerto "Mariscal Sucre" hacia la derecha. 1960. Instituto Geográfico Militar. Fuente: Biblioteca Ecuatoriana "Aurelio Espinosa Pólit". Quito

Sin embargo, el estudio del antiguo aeropuerto entre 1920 y 1960 ofrece un medio oportuno para entender la propia realidad e historia de aislamiento de Quito en los Andes ecuatorianos, además de las circunstancias sobre las cuales el avión facilitó su comunicación con el resto del mundo. Pero ante todo, permite el análisis de la transformación del paisaje post-feudal y sobre todo el contacto con la modernidad de la sociedad quiteña. El antiguo aeropuerto de Quito indudablemente trajo consigo beneficios en varios aspectos, pero tiene claras implicaciones sobre su estructura territorial, sociedad, y economía. El desarrollo de la aviación comercial que operaba al Ecuador desde los años 30, conjuntamente con el mercadeo que promocionaba las ventajas modernas del viaje en avión entrelazadas con imágenes e ideas de Quito como destino exótico o como un “pedazo de España en los Andes” que facilitaron la construcción de la identidad del propio viajero contextualizada a través de la imagen proyectada de Quito. Esta estrategia pronto atrajo a turistas y viajeros que, como Alice Dalgliesh, elaboraban sus propias impresiones y narrativas de la geografía y arquitectura de Quito, inclusive su historia.

Sin embargo, la evolución de la infraestructura aérea en Latino América, como en el Ecuador, también corresponde a los intereses de las grandes potencias, principalmente Estados Unidos, de asegurar la región de la influencia del Nazismo y Comunismo. Más adelante, hasta la preparación de la XI Conferencia Inter-Americana de Quito es que se formaliza la construcción del primer aeropuerto de la ciudad. Hecho coyuntural que atrajo la mirada de los Estados Unidos para solidificar sus relaciones comerciales y presencia en el Ecuador. El aeropuerto, como el lugar de arribo y partida, fue instrumento para la consolidación de un nuevo orden geopolítico mezclado con los propios deseos de modernización del Ecuador. A pesar de que Le Corbusier insinuaría a través de *Urbanisme et aéronautique* el despunte de una era globalizada

facilitada por el avión desde 1947. Kasarda advirtió que la *Aerotrópolis* es la versión extrema de una ciudad desarrollada en función del aeropuerto y su zona de influencia desde el año 2000, los efectos globalizantes de la aviación en el territorio y arquitectura de la ciudad latinoamericana, como Quito, son evidentes desde que los primeros aviones aterrizaron en ellas. De esta manera, como diría Jean-François Lejeune, el deseo de modernidad de la ciudad latinoamericana vista a través de la infraestructura aérea y las favorables ventajas que trajo consigo, también son expresión de ironía y contradicción, y sobre todo de las demandas de la economía globalizada.

Lista de Referencias

- Acosta, O. (1980). "Aviación Civil y Desarrollo Nacional". *Dirección de Aviación Civil*.
- Arciniegas, G., 1900-1999, y De Onís, H., 1899-1969. (1944). *The green continent: A comprehensive view of Latin America by its leading writers* (1st ed.). New York: A.A. Knopf.
- Barney, T. (2015). *Mapping the Cold War: Cartography and the framing of America's international power*. Chapel Hill: University of North Carolina Press.
- Burden, W. A. M. 1906-1984. (William A. M. (1943). *The struggle for airways in Latin America*. New York: Council on Foreign Relations.
- Bureau of Foreign Commerce. (1958). *Investment in Ecuador, basic information for United States businessmen*. Washington, D.C: U.S. Government Print. Off.
- Busquets, J., y Correa, F. (Eds.). (2007). *Quito: A Flatbed Site as an Agent for a New Centrality*. Cambridge, MA: President and Fellows of Harvard College.
- Cody, J. W. (2003). *Exporting American architecture, 1870-2000*. <https://doi.org/10.4324/9780203986585>
- Dalglish, A. (1942). *Wings Around South America*. New York: Charl Schribner's Sons.
- Dümpelmann, S. (2014). *Flights of imagination: Aviation, landscape, design*. Charlottesville: University of Virginia Press.
- Franch i Gilabert, E., Lawrence, A. R., Miljački, A., Schafer, A., y Storefront. (2014). "Gallery for Art and Architecture". *OfficeUS Agenda*.

- Gobierno del Ecuador. (1954). *Registro Oficial* (N.º 569).
- Gordon, A. (2004). *Naked airport: A cultural history of the world's most revolutionary structure*, 1st edition. New York: Metropolitan Books, H. Holt.
- Icaza, J. (1934). *Huasipungo*. Quito, Ecuador: Imprenta Nacional.
- Josephson, M., (1944). *Empire of the air: Juan Trippe and the struggle for world airways*. New York: Harcourt, Brace and Company.
- Kasarda, J. D. (2000). "Logistics y The Rise of Aerotropolis". *Real Estate Issues*, 24(4), pp. 43-48.
- Lara, F. L., Carranza, L. E., 1968, y Liernur, J. F. (2014). *Modern architecture in Latin America: Art, technology, and utopia*. Austin: University of Texas Press.
- Le Corbusier. (1946). *Le beatué d'un aéroport, c'est la splendeur de l'espace!*
- Lejuene, J.-F. (2005). Dreams of Order: Utopia, "Cruelty, and Modernity". En *Cruelty y Utopia: Cities and Landscapes of Latin America*. (p. 47). New York: Princeton Architectural Press.
- Mercer, D., Paludi, M. I., Mills, A. J., y Mills, J. H. (2017). "Images of the "other": Pan American Airways, Americanism, and the idea of Latin America". *International Journal of Cross Cultural Management*, 17(3), PP. 327-343. <https://doi.org/10.1177/1470595817720952>
- Ministerio de Obras Públicas. (1947). *Informe a la Nación*. Quito: Ministerio de Obras Públicas.
- _____ (1953). *Informe a la Nación*. Quito.
- Ministerio de Relaciones Exteriores. (1982). *Galo Galecio. Los orígenes del grabado en el Ecuador, 1932-1982*. Quito: Banco Central del Ecuador - Ministerio de Relaciones Exteriores.
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2010). *En las Faldas Inmensas de un Monte: Las Laderas Occidentales de la Ciudad de Quito*. Quito: Distrito Metropolitano de Quito.
- National Archives and Records Administration. (1942). *Federal Register*. 7(228), 9503-9628.
- Órgano del Consejo de Quito, Secretaria Municipal. (1947). *Gaceta Municipal* (N.º 113). Quito, Ecuador.
- Ortiz Crespo, A. (2007). Quito: A Brief Urban History. En J. Busquets y F. Correa (Eds.), *Quito: A Flatbed Site as an Agent for a New Centrality*. Cambridge, MA: President and Fellows of Harvard College.

- Redstone, L. G. (1968). *Art in architecture*. New York: McGraw-Hill.
- Ribadeneira, J. (2013, febrero 24). *El Primer Avión*. El Comercio.
- Rosero, V. (2015). Nuevas formas de habitar la ciudad: Aerotrópolis y Ciudad Genérica. El caso de Quito. *ESTOA*, 7(4), 15-26.
- “Supuesto Plan de Alemania para bombardear el Canal de Panamá desde Ecuador”. (s. f.). Recuperado 19 de marzo de 2019, de Youtube website: https://www.youtube.com/watch?v=PKreq_TNXV4
- Waisman, M. (2000). “Introduction”. En M. Quantrill (Ed.), *Latin American Architecture: Six voices*. College Station: Texas A&M University Press.

Instituto de Crédito Territorial: Vivienda estatal y transformación urbana en Colombia a mediados del siglo XX. Dos Casos de estudio en Bogotá

Victoria Sánchez Holguín *

El Instituto de Crédito Territorial (ICT) es la institución a través de la cual el estado colombiano buscó fomentar la construcción de vivienda de bajo costo para solventar un déficit habitacional que se iba haciendo cada vez más evidente desde mediados del siglo XX. Aunque el número de viviendas construidas por el ICT siempre estuvo por debajo de otros medios de producción, la relevancia de la institución radica en su búsqueda continua de nuevas maneras de abordar la tarea de construir vivienda para la población de bajos recursos.

* Universidad Pontificia Bolivariana, Medellín

Este texto se basa en apartados de la tesis doctoral: *Colombia's History of Modern Architecture revisited through the Housing Agency Instituto de Crédito Territorial. 1939-1965* elaborada y presentada por la autora en la Universidad de Texas en Austin en 2018 bajo la dirección del profesor Fernando Lara.

En ese proceso, el instituto fue agente fundamental en la transformación de los centros urbanos en Colombia por medio de sus proyectos de vivienda. Dicha transformación se dio a través de dos vías: de un lado, los barrios construidos por el ICT promovieron la consolidación y la expansión urbana en el país. De otro lado, la unidad vecinal, o más bien, lo que el ICT retomó de este concepto, como forma de organización físico espacial para los nuevos desarrollos residenciales, significó un cambio radical en la morfología urbana en contraste con la ciudad tradicional.

Debido a la complejidad de la actividad desarrollada por la institución a lo largo de sus 52 años de existencia, entre 1939 y 1991, cuando fue remplazado por el Instituto Nacional de Vivienda de Interés Social y Reforma Urbana, INURBE, el ICT operó como un gran laboratorio en diversos niveles. Pese a la enorme diversidad de experiencias realizadas en ese periodo de tiempo, la mirada detenida en dos proyectos, Muzú y Ciudad Kennedy, ambos localizados en la ciudad de Bogotá, posibilita la revisión de los aspectos a través de los cuales el ICT contribuyó a la transformación de la ciudad colombiana en diferentes momentos: a finales de la década del 40 y a inicios de la década del 60.

Precisamente durante estos dos momentos ocurrieron cruciales eventos políticos que incidieron directa e indirectamente en la forma en que el ICT abordó su labor. El entramado que surge de estos eventos y la labor del ICT es un tema crucial pero que por motivos de espacio es imposible desarrollar acá. Baste decir que coincidiendo con la construcción de Muzú, a finales de los años 40, el conflicto bipartidista que se conoce como *La Violencia* en Colombia, había alcanzado un nivel crítico. El asesinato del candidato liberal a la presidencia, Jorge Eliecer Gaitán, el 9 de abril de 1948 fue el detonante de lo que se conoce como el *Bogotazo*; las destrucciones que siguieron al asesinato de Gaitán y que sucedieron principalmente

en la capital del país. Pero, además este evento se relaciona con el recrudecimiento del conflicto que se vive especialmente en las áreas rurales y que provoca un éxodo masivo de población rural hacia las ciudades. Este éxodo continuará durante la década del 50, acelerando aún más el proceso de urbanización que ya vivía el país. La construcción de Ciudad Kennedy, por su parte, es, en cierta medida, resultado de las dinámicas hemisféricas derivadas de la guerra fría. Ante la inminente amenaza de una expansión de la revolución cubana (1959) al resto del continente, Estados Unidos inicia un ambicioso plan de ayuda para América Latina, la *Alianza para el Progreso*. El programa de vivienda del ICT fue receptor de un importante porcentaje de esta ayuda para Colombia y se expresó en proyectos tales como Ciudad Kennedy, nombrada así precisamente en honor al presidente Kennedy, iniciador del programa.

Entender la transformación de la ciudad colombiana, desde dos proyectos de vivienda estatal y la institución que las realizó desplaza el foco en una dirección alterna a la que ha prevalecido en las dos últimas décadas. Durante este tiempo, un buen número de investigaciones sobre la transformación urbana en Colombia a mediados del siglo XX se ha centrado principalmente en demostrar la relevancia de los planes urbanos desarrollados en ese periodo y en las relaciones que se tejieron entre los arquitectos extranjeros que desarrollaron dichos planes y un grupo de arquitectos locales. Tarchópulos Sierra, (2006), por ejemplo, se refiere a “la resonancia internacional del instrumento” y a la “transferencia técnica y metodológica de los grandes maestros del urbanismo a un selecto equipo de arquitectos locales” (párr. 24). Particularmente, el Plan Piloto de Le Corbusier, Paul Lester Wiener y José Luis Sert para Bogotá, el Plan Regulador para la misma ciudad y una serie de planes piloto para otras ciudades del país, desarrollados por Wiener y Sert, han sido principal objeto de estudio.

Esto ha sido el resultado de un válido y necesario intento de visibilizar un tema al que la historiografía que se ocupa del urbanismo moderno en occidente ha brindado poca atención. Tal como anota Almandoz (2003), citado en Tarchópulos Sierra (2006): “[...] con excepción de Lewis Mumford, la historiografía inglesa y norteamericana ha demostrado poco interés en la experiencia de la planeación urbana moderna en Latinoamérica”. Igualmente, Adnan Morshed resalta la poca atención prestada a América del Sur “ya que su arquitectura ha sido vista como un objeto inerte y exótico que espera su descubrimiento, su legibilidad histórica y su co-optación dentro del marco historiográfico eurocéntrico”. (Morshed, 2002, citado en Tarchópulos Sierra, 2006). Consecuentemente, se le ha dado mucha menos importancia a dilucidar bajo qué lógicas operaban otros actores en el contexto local de forma simultánea a la elaboración de estos planes.

Si bien el impacto de las propuestas de Le Corbusier, Wiener y Sert en la transformación de los principales centros urbanos en Colombia es innegable, una lectura de la transformación urbana que se dio a mediados del siglo pasado en Colombia desde el programa de vivienda urbana del ICT plantea la posibilidad de enriquecer la historia de la transformación de la ciudad formal (como contraparte de la ciudad informal) en este periodo. En muchos de los proyectos del ICT se materializaron las ideas desarrolladas desde los CIAM y propagadas por sus emisarios, como los anteriormente mencionados. Sin embargo, una mirada más detallada a las dinámicas derivadas de su labor da cuenta de una serie de eventos que no forman parte del relato oficial sobre el urbanismo moderno en Colombia. Esta mirada que se da desde la institución permite visibilizar una producción resultado de sus propias búsquedas, válida en sí misma, y con objetivos muy particulares. Bajo esta óptica, el ICT no es solo receptor pasivo de los eventos relacionados con

la discusión más amplia sobre arquitectura moderna. El ICT es, al mismo tiempo, un agente público, en el sentido planteado por Capel Sáez (Capel Sáez, 2013), como aquellos “que tienen capacidad para intervenir en la construcción de la ciudad” (p. 17); en este sentido, el ICT es proactivo y tiene su propia agenda.

Ya que la construcción de vivienda para la población de bajos recursos era parte de la inmensa tarea implicaba modernizar el país, algunos de los integrantes del grupo en que se centra el relato dominante sobre la arquitectura moderna en Colombia, también estuvieron vinculados al ICT en diferentes ámbitos y momentos durante las décadas del 40 y del 50: Jorge Gaitán Cortés, Álvaro Ortega, Gabriel Solano y Hernando Vargas Rubiano como arquitectos del ICT; Gabriel Serrano, Herbert Ritter y Francisco Pizano de Brigard, como miembros de su junta directiva. Ellos constituyeron el puente entre las ideas circulando durante el periodo contemplado en este texto y el Instituto.

Las reflexiones desarrolladas por José Luis Sert sobre la “unidad vecinal” para los planes piloto y reguladores, y la cual hacía parte del acervo de las ideas predicadas desde los CIAM, ciertamente fueron esenciales en el desarrollo de los conjuntos residenciales del ICT. Sin embargo, el alcance de la labor del ICT era demasiado complejo para entenderlo simplemente como un campo de experimentación para estas ideas. Y en esta dinámica, los arquitectos aparecen como un actor más en una compleja red de interrelaciones que finalmente tiene como efecto la transformación en la forma de hacer ciudad y arquitectura.

A través del recuento de los elementos más relevantes sobre el proceso de materialización de Muzú y Ciudad Kennedy, se identifican aspectos tales como la tenencia de la tierra, los criterios centrales para seleccionar el emplazamiento de los barrios y la forma de construirlos en contraste con la ciudad tradicional. Aspectos que no

se nombran cuando la perspectiva asumida para entender procesos de transformación urbana se da únicamente desde la lectura de la implementación de un modelo desarrollado con intenciones universalizantes.

Para entender los proyectos de vivienda urbana del ICT más allá de sus relaciones con los preceptos del movimiento moderno, es importante entender, además de las implicaciones de la presencia y actuaciones de Le Corbusier, Paul Lester Wiener y José Luis Sert en Colombia desde la década de los 40, lo acontecido en relación con los procesos que estaban teniendo lugar en el ICT desde que el gobierno nacional le encargó la tarea de construir vivienda urbana en 1942. Por ello, este texto describe, principalmente con base en las actas de la junta directiva del ICT, algunas particularidades en el proceso de materialización de los proyectos de vivienda en relación con los temas que tuvieron incidencia en la forma de abordar la escala urbana de los proyectos.

El Instituto de Crédito Territorial y la búsqueda de terrenos aptos para la construcción de vivienda estatal

Teniendo en cuenta que es en relación con la adquisición y urbanización de las tierras uno de los conductos a través del cual el ICT participó en la transformación de los centros urbanos donde operó durante el periodo contemplado en este texto, entre 1942 y la primera mitad de la década del 60, se identifican acá los ámbitos en los cuales se visibiliza específicamente cómo se da dicha participación: las interacciones con las instancias de planificación municipal, los criterios para seleccionar los predios y las estrategias para financiar la urbanización de dichos terrenos.

La dimensión urbana era parte de los proyectos de vivienda desde 1942, cuando se diseñaron los primeros “barrios obreros modelo” como lo establecía la ley.

Sin embargo, una reflexión que abarcara la forma en que los proyectos de vivienda incidirían en las ciudades y por ende, su necesaria conexión con las ideas que habrían de regular su desarrollo, solo aparece en 1947, como quedó consignado en los estatutos del instituto. Allí se plantea que, “este instituto podrá cooperar con su departamento técnico para el estudio y realización de planos reguladores y servicios de urbanismo, mediante contratos con los municipios”. (Junta directiva del Instituto de Crédito Territorial, 1947, acta 261)

En el caso de Bogotá, estas interrelaciones se dieron principalmente con la Oficina del Plan Regulador que fue creada en septiembre de 1948 a través del Acuerdo 88 para acompañar el desarrollo del Plan Piloto contratado con Le Corbusier, Wiener y Sert en marzo de 1949 y para su posterior desarrollo al nivel de Plan Regulador. (Schnitter Castellanos, 2007)

Las interacciones entre el ICT y la Oficina del Plan Regulador se fortalecieron durante los años posteriores a la creación del organismo. Así, por ejemplo, el ICT consultó sobre los posibles efectos de una vía planeada sobre el barrio Muzú en agosto de 1950 (Junta directiva del ICT, 1950, acta 439), a pesar de que el Plan Piloto aun no hubiera sido aprobado oficialmente. El Plan Piloto entró en vigencia a través del Decreto 185 de 1951. En este decreto se estipulaba además, la elaboración del Plan Regulador, en un término de dos años (Schnitter Castellanos, 2007). Durante este mismo periodo, entre 1951 y 1953, Gabriel Serrano, ingeniero-arquitecto de la reconocida firma Cuellar Serrano Gómez, forma parte de la junta directiva del ICT. Serrano servirá como puente entre la Oficina del Plan Regulador y el ICT, posibilitando una mayor fluidez entre las dos instancias. Además, es precisamente Serrano quien presenta el contenido del recién aprobado Plan Piloto poco después de su llegada a la junta (Junta directiva del ICT, 1951, acta 470).

Las implicaciones que tuvo el Plan Piloto en la labor del ICT en Bogotá se expresan en las conversaciones que sostuvo el gerente general del ICT, Francisco Puyana Menéndez, con el alcalde de la ciudad, el arquitecto Santiago Trujillo Gómez. En estas conversaciones se discutió cuáles áreas deberían ser transferidas al ICT con el fin de construir vivienda económica para la población desplazada por los proyectos que se anticipaban en el plan piloto (Junta directiva del ICT, 1951, acta 471). En este sentido, se evidencia la interacción entre dos instancias que operan independientemente, pero estrechamente relacionadas entre sí.

Además, Serrano, como representante del ICT, y miembros de la Oficina del Plan Regulador, seleccionaron una serie de áreas en la ciudad para el desarrollo del “Barrio Popular y el Colectivo”, propuesto previamente por el ICT, en concordancia con lo establecido en el Plan (Junta directiva del ICT, 1951, acta 474). Dicho “barrio popular” fue probablemente el barrio Quiroga, construido entre 1951 y 1962, y cuya construcción fue el resultado de una estrecha colaboración entre las dos instituciones (Junta directiva del ICT, 1951, acta 485). Para la segunda fase de este proyecto de vivienda, el departamento técnico del ICT y la Oficina del Plan Regulador desarrollaron dos alternativas, de las cuales se seleccionó la elaborada por el ICT (Junta directiva del ICT, 1952, acta 532). Así mismo, las licitaciones se realizaban utilizando como referencia los parámetros definidos en el Plan Regulador (Junta directiva del ICT, 1952, acta 507).

Es interesante anotar que, aunque el Plan Regulador se entregó oficialmente en 1953, varios de los arquitectos que colaboraron de una u otra forma con su formulación, posteriormente participaron en la junta directiva del ICT, estableciendo con ello una continuidad sutil en los contenidos de los planes y los lineamientos bajo los cuales el ICT continuó su trabajo. El arquitecto Herbert Ritter, quien fuera el primer director de la Oficina del Plan

Regulador, participó como miembro de la junta del ICT entre septiembre de 1954 y 1956 (Junta directiva del ICT, 1954, acta 719), y en septiembre de 1957, Francisco Pizano de Brigard entró a ser parte de la junta directiva (Junta directiva del ICT, 1957, acta 1). Pizano de Brigard había sido colaborador esencial del Plan Regulador como “jefe de zonificación” (Tarchópulos Sierra, 2006) y (Rodríguez, 2008). Sin embargo, dicha continuidad se debe leer con cautela, ya que, como lo han señalado varios autores, entre ellos Cortés Solano (2007), los lineamientos de dicho plan no fueron tenidos en cuenta en su totalidad por el régimen militar del general Rojas Pinilla, quien llegó al poder, precisamente unos meses antes de la entrega del Plan Regulador, en junio de 1953.

Durante el periodo de tiempo contemplado en este texto, y de acuerdo a las especificidades en el proceso de adquisición de la tierra se pueden distinguir en el ICT grosso modo, tres momentos. En un primer momento, desde que al instituto se le encomendó la tarea de construir vivienda urbana, en 1942, hasta que entró en vigencia la ley 85 de 1946, que se explicará más adelante, los municipios eran los dueños de las tierras sobre las que se construyó vivienda con el apoyo técnico y financiero del Instituto. En un segundo momento, desde 1947 hasta inicios de la década del 50, el ICT adquiría la tierra predominantemente a través de la negociación directa con los municipios.² Finalmente, se identifica un tercer momento desde inicios de la década del 50. Después de haber concluido la construcción de vivienda en muchos de los terrenos adquiridos desde 1947, el ICT inicia un nuevo ciclo de adquisición de tierras principalmente a través de propietarios privados.

²Fue en Medellín donde se inició este segundo momento, al ser este el primer municipio en ofrecer una porción de tierra significativa para la construcción de vivienda obrera y para empleados a través del remate de un lote conocido con el nombre de “El Campo de Los Libertadores” o “Estadium Municipal” (Junta directiva del ICT, 1947).

Si bien no es posible determinar con certeza las razones para el cambio entre el segundo y tercer momento, el evento que definitivamente marca el cambio entre los momentos, descritos previamente, es la ley 85 de diciembre de 1946. Esta ley, con la cual se reglamenta un impuesto que le garantizaba mayores recursos al ICT, modifica sustancialmente su labor y lo convierte en constructor de vivienda y urbanizador, además de seguir cumpliendo con la labor de institución crediticia. Esta ley es el resultado de los esfuerzos realizados por el entonces senador Carlos Lleras Restrepo en colaboración con los representantes de la industria del país, (Junta directiva del ICT, 1946, acta 255). Lleras Restrepo, fue uno de los artífices en la creación del ICT en 1939 cuando se desempeñaba como ministro de hacienda del presidente Eduardo Santos (1938-1942). Como afirmaría Francis Violich (Violich y Jones, 1949) en la publicación de la Unión Panamericana sobre vivienda de bajo Costo en América Latina,³ esta ley constituía la revisión más importante del momento en la normativa sobre vivienda en Colombia.

Desde el momento en que el ICT recibió los medios financieros para producir vivienda por si misma o por medio de contratistas, a través esta ley, el instituto se dio a la búsqueda de tierras en los diferentes centros urbanos del país. En este proceso, el instituto se orientó a las indicaciones que le daban los municipios o las cámaras de comercio locales. En algunos casos, los municipios ofrecían tierra a un costo más bajo como incentivo para que el ICT construyera allí. Las tierras compradas a los municipios se pagaban en viviendas terminadas. Como reconocía Botero Isaza, un alto dirigente de la institución, esas negociaciones posibilitaron que el ICT obtuviera grandes globos de terreno para planear y desarrollar “barrios modernos” durante un largo periodo de tiempo,

³ Francis Violich fue un arquitecto paisajista y planificador estadounidense que participó en un sinnúmero de actividades de la Unión Panamericana.

y que este se beneficiara de la valorización de la tierra a causa del mismo proceso constructivo realizado (Junta directiva del ICT, 1948, acta 346). Así pues, al adquirir, urbanizar y construir, el ICT influyó en la valorización de la tierra de los centros urbanos en los que intervino.

Hacia el final de la década del 50, y en vista de las dificultades económicas de la institución en ese momento, se discutió la venta de un número de terrenos como posibilidad para mejorar las finanzas de la institución (Junta directiva del ICT, 1950, acta 417). Finalmente, se reconoció la importancia de conservar los terrenos destinados a la construcción de vivienda obrera (Junta directiva del ICT, 1950, acta 418). Esta decisión permitió la construcción de muchos de los proyectos que se construirían a lo largo de los años 60 con el financiamiento del programa estadounidense *Alianza para el Progreso*.

El ICT catalogaba la idoneidad de los terrenos para la construcción de “viviendas económicas para trabajadores y para la clase media”, que eran los grupos objetivo del programa, de acuerdo a diferentes criterios. El primero era la distancia al centro de la ciudad (Junta directiva del ICT, 1948, acta 327). Aunque esto no necesariamente presupone una falta de conocimiento sobre el impacto que sus proyectos de vivienda podrían tener en el proceso de crecimiento de la ciudad, este criterio visibiliza la predominancia de una estructura urbana monocéntrica y la inexistencia de cualquier intención de modificar esta estructura existente a través de sus acciones.

Otro de los criterios esenciales en la adquisición de tierras para construir vivienda económica, era su localización en zonas planas. De esta forma, el ICT buscaba evitar los altos costos de urbanización que conllevan los terrenos con altas pendientes. Una consecuencia de esta directriz es que aquellas ciudades colombianas ubicadas en zonas de ladera no obtuvieran inicialmente el apoyo del gobierno nacional a través del ICT para la construcción

de vivienda económica (Junta directiva del ICT, 1948, acta 340) (1949, acta 363). Otros aspectos fueron apareciendo en el proceso de selección de los terrenos para la construcción de los proyectos de vivienda. Así por ejemplo, algunos predios se compraron inicialmente como medida para evitar la especulación con la tierra localizada en los terrenos aledaños al lugar de la intervención del ICT (Junta directiva del ICT 1948, acta 304).

El esquema que finalmente se consolidó para financiar la urbanización de dichos terrenos durante los años 40 y bajo el cual se desarrollaron muchos de los proyectos de vivienda hasta la primera mitad de la década del 50, operaba esencialmente de la siguiente manera. Después de que el ICT recibía la oferta de algún municipio, la junta directiva decidía si aprobaba su compra. Tal como se dio en el caso de Bogotá con la selección del predio para la construcción del barrio Quiroga. Después de que Gabriel Serrano, en su calidad de miembro de la junta, hubiera visitado “en unión del ingeniero jefe, al Plan Regulador, para escoger los lotes que el instituto necesita para acometer las obras que se propone realizar en Bogotá”, la junta encargó al ingeniero jefe del ICT que visitara dichos lotes y presentara un informe (Junta directiva del ICT, 1951, acta 474). En caso que las tierras ofrecidas por los municipios no estuvieran urbanizadas, es decir, no dispusieran ni de acueducto, alcantarillado o electricidad, la negociación incluía los costos de la urbanización. Si los municipios asumían estos costos, el ICT los incluía en el pago que realizaba al municipio en viviendas (Junta directiva del ICT, 1952, acta 530). Es decir, el ICT no pagaba el valor de la tierra en dinero sino en viviendas terminadas. Esto, a su vez, permitió que el ICT adquiriera grandes porciones de tierra sin necesidad de pagarlas con dinero. En el caso de Muzú, una parte de las viviendas construidas se entregaron a los trabajadores del municipio, como contraprestación a la oferta realizada por el entonces alcalde de Bogotá, Santiago Trujillo Gómez

de instalar en Muzú la red de electricidad, telefonía y la arborización (Junta directiva del ICT, 1950, acta 436). En una siguiente etapa, el departamento técnico elaboraba el diseño y el presupuesto de los proyectos, y firmas de arquitectos e ingenieros reconocidos, eran invitados a participar en la licitación de las diferentes etapas de los proyectos (Junta directiva del ICT, 1952, acta 533). Este esquema operaría durante el periodo considerado en este texto y da cuenta de los diferentes niveles de decisiones que conciernen temas urbanos y los diferentes actores involucrados.

Unidad vecinal

Los proyectos de vivienda del ICT estuvieron precedidos de una búsqueda continua por optimizar los aspectos constructivos y arquitectónicos de la vivienda, además de reflexiones sobre la ciudad, la forma de articularse a ella y la forma de proponer el entorno urbano de los conjuntos residenciales. En este sentido, la organización físico espacial que utilizó el ICT para el desarrollo de sus proyectos de vivienda urbana, tuvo un fuerte impacto en la estructura urbana de las nuevas áreas residenciales. Esta forma de organizar los proyectos de vivienda difería de la ciudad tradicional, basada en la manzana heredada de la colonia. Se trataba de la agrupación de porciones de tierra mayores que la manzana tradicional, en la cual se agrupaban las viviendas en hileras rodeadas de áreas verdes y con servicios sociales que habrían de constituir el núcleo cívico de los nuevos barrios. Esta forma de organización responde al concepto de “unidad vecinal”.

La figura de la unidad vecinal es la forma como se proponía la organización de la “unidad básica de planeamiento” en los planes piloto propuestos por los arquitectos José Luis Sert y Paul Lester Wiener alrededor de los años 50 en Colombia (Schnitter Castellanos, 2007, p. 197). En la memoria descriptiva del Plan Regulador

para Bogotá, Wiener y Sert definieron las unidades vecinales como:

[...] grupos de viviendas y servicios con sus áreas verdes y calles de servicio limitados por arterias de tráfico que no los atraviesan ni cortan. [...] grupos de tantas viviendas como sean necesarias para alojar la cantidad de habitantes capaz de sostener una escuela primaria” (Wiener y Sert, sf. citado en Schnitter Castellanos, 2007, p. 176).

Llegaban así a un número promedio de 6 mil habitantes por unidad vecinal.

Sin embargo, fueron los arquitectos locales, las oficinas de planeación en las diferentes ciudades y entidades estatales, como el ICT, quienes finalmente llevaron a la práctica este concepto de acuerdo a las negociaciones, apreciaciones y reelaboraciones que tuvieron lugar en la planeación y construcción de las nuevas áreas residenciales. En el caso de la ciudad de Bogotá, el papel que desempeñó el arquitecto Jorge Gaitán Cortés es esencial, pues él posibilitó la implementación de la unidad vecinal en los proyectos de vivienda del ICT por varias razones: su actividad laboral en un momento en el cual se iniciaba una etapa en la que el instituto construyó los primeros grandes proyectos de vivienda con recursos propios (Junta directiva del ICT, 1948, acta 315), su estrecha amistad con José Luis Sert (Schnitter Castellanos, 2007, p. 43), y la plena convicción de que la unidad vecinal era la forma óptima para organizar los nuevos desarrollos urbanos.

Gaitán Cortés, recién instalado como “jefe de sección de vivienda urbana” del ICT, presentó en junio de 1948 el concepto de unidad vecinal en el contexto de una primera propuesta para la ciudad de Buenaventura. Allí afirmaría que “el plan de Buenaventura está proyectado siguiente [sic] en gran parte las doctrinas establecidas en este sentido por el CIAM” (Junta directiva del ICT, 1948, acta 325). Si bien dicho plan no se volvió a mencionar en las

reuniones de la junta, la revista Proa presentó al siguiente año las primeras “unidades vecinales” planeadas por el ICT: Cúcuta, Tuluá y Muzú. Los arquitectos que aparecen a cargo de su diseño, además de Jorge Gaitán Cortés, son José J. Angulo, Enrique García, Jaime Ponce, Roberto Rico (Proa, 1949). En estos diseños quedó plasmada la aceptación por parte de las directivas del ICT de utilizar los planteamientos del urbanismo moderno y la unidad vecinal como forma de organizar espacialmente sus desarrollos residenciales.

Aunque posteriormente el término no aparece de forma continua en el repertorio del ICT, los conjuntos habitacionales Muzú y Ciudad Kennedy permiten dilucidar las transformaciones en la implementación de este concepto. Por ser Muzú una de las primeras unidades vecinales desarrolladas por el ICT, expresa más claramente la reinterpretación de la unidad vecinal. En cambio, Ciudad Kennedy, construida 12 años más tarde, manifiesta una mayor transformación con respecto a la teoría, conservando sólo algunos rasgos, como se verá más adelante.

En ambos casos, la existencia de servicios sociales o comunitarios constituye una conexión con el concepto de la unidad vecinal. Sin embargo, mucho antes de que Gaitán introdujera la idea de la unidad vecinal en la labor del ICT, ya los servicios sociales eran un requerimiento en la construcción de los llamados barrios populares modelo, que construyó el ICT en asocio con diferentes municipios entre 1942 y 1947 (Junta directiva del ICT, 1942, acta 129). El decreto 380 de 1942 especificaba la necesidad de equipar estos barrios modelo con una iglesia católica, con escuelas primarias, con restaurantes escolares, guarderías, zonas deportivas, centros culturales y recreativos, restaurantes para trabajadores, supermercado, estación de policía; en fin, una pequeña ciudad dentro de la ciudad, idea que subyace igualmente a las unidades vecinales.

En conclusión, siguiendo la historiografía sobre la unidad vecinal, como forma de organización físico

espacial de las nuevas áreas residenciales, esta tiene su origen en los planteamientos de José Luis Sert,⁴ pero entra a formar parte del vocabulario del ICT a través de Jorge Gaitán Cortés. Las primeras unidades vecinales diseñadas por el ICT mientras Gaitán Cortés fue jefe de la sección de vivienda urbana, revelan ya una apropiación y reelaboración del concepto. Que las ideas de Gaitán Cortés no se establecían sobre una tabula rasa, da cuenta la experiencia previa del ICT en la construcción de barrios populares modelo con los municipios, de cuyo desarrollo los servicios sociales eran parte intrínseca.

Muzú

La construcción de Muzú en la ciudad de Bogotá en 1949 coincide con una serie de eventos que permiten una lectura muy particular de la institución. Para este momento, el ICT cuenta con los recursos de la ley 85 de 1946, la cual le permite llevar a cabo proyectos de vivienda en una escala mayor de lo que había sido posible hasta ese momento. Además, el arquitecto Jorge Gaitán Cortés introduce cambios sustanciales en el diseño de la configuración físico espacial de los barrios del instituto. Maarten Goossens argumenta que es precisamente Gaitán Cortés quien introduce las ideas del urbanismo moderno en Colombia y su trabajo en el ICT será el escenario en el cual logrará esto (Goossens, 2014).

En abril de 1948, el gerente general del ICT planteaba a la junta directiva la necesidad de aprovechar las condiciones favorables para comprar en el menor tiempo posible los terrenos destinados a la construcción de este barrio; condiciones, que como él mismo afirmaba,

⁴ Quien a su vez retoma los planteamientos de Clarence Arthur Perry (1929) expuestos en *The Neighborhood Unit: From the Regional Survey of New York and Its Environs, Volume VII, Neighborhood and Community Planning*. José Luis Sert publica sus reflexiones sobre este concepto en 1942 en *Can our cities survive? An ABC of urban problems, their analysis, their solutions*.

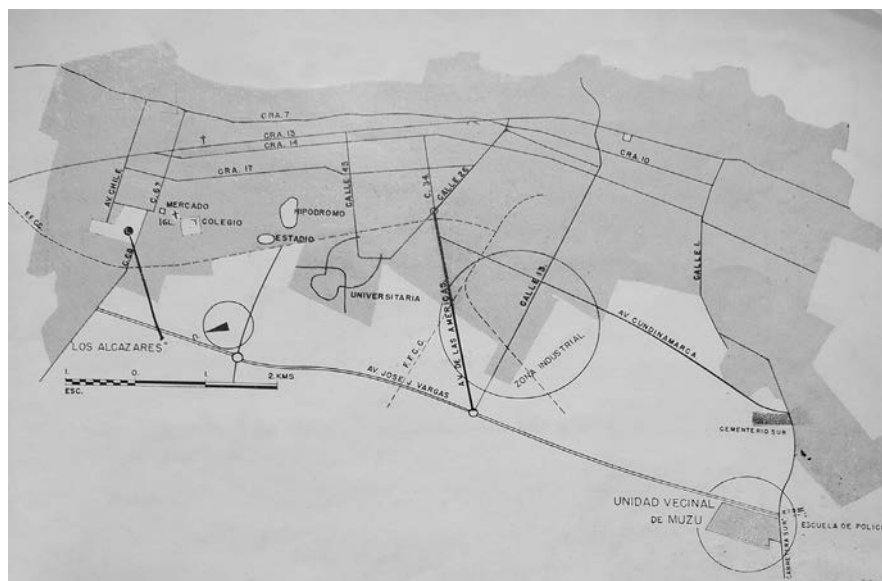


Fig. 1. Localización de Muzú. Fuente: Revista Proa No. 30, diciembre de 1949

podrían cambiar en cualquier momento. Finalmente, el departamento técnico seleccionó un terreno frente a la escuela de policía de Muzú (figura 1), dentro del perímetro urbano de Bogotá, pero en una zona aun con grandes áreas sin construir (Junta directiva del ICT, 1948, acta 315).

El predio para este barrio obrero era de 358.079 m² y había sido parte de las haciendas "la Planada" y "Buenos Aires" (Junta directiva del ICT, 1951, acta 477). Como constata Samuel Jaramillo para el caso de Bogotá hasta al menos la década de 1930, al ser muy fértiles las tierras que rodeaban la ciudad, su propiedad estaba "muy concentrada" y sus "propietarios no las ponían fácilmente a disposición de usos urbanos" (Jaramillo, 1977, p. 400). El caso específico de las haciendas sobre las que se construyó Muzú evidencia los reductos de esta realidad en forma de suelo disponible en el borde del perímetro urbano.

Cuando se iniciaron las conversaciones al interior del Instituto con el fin de construir un barrio obrero en

Bogotá el 17 de febrero de 1948 (Junta directiva del ICT, 1948, acta 305), los únicos criterios para seleccionar los posibles terrenos eran: el peligro de inundación, las posibilidades de drenaje y la distancia del centro de la ciudad (Junta directiva del ICT, 1948, acta 313). Un factor adicional que se menciona en la revista Proa, al presentar el proyecto para Muzú es la relación con las áreas industriales: “Obsérvese la posición favorable que tendrá la nueva concentración obrera en relación con la zona industrial tan pronto como la avenida J.J. Vargas, en proyecto, esté terminada” (Proa, 1949). Desde la misma publicación se informaba que para el logro de vivienda económica era necesario, entre otros, la “elección de los terrenos que presenten las más favorables condiciones topográficas y económicas, facilidades para el establecimiento y conexión de las diferentes redes de servicios públicos”. Sin duda, condiciones que se cumplieron en Muzú. Probablemente con estos criterios en mente, se seleccionó este terreno entre varios que habían sido visitados por miembros de la junta directiva.⁵

Desde los aspectos físico espaciales, Muzú se convirtió en un hito dentro del desarrollo de la institución pues allí se implementaron elementos constructivos prefabricados, producto de una serie de experimentos llevados a cabo en el Taller de Investigación y Aplicación de Materiales del ICT, y se utilizó una nueva configuración urbana, la Unidad vecinal. Como se dijo previamente, esta idea, desarrollada por José Luis Sert e implementada por Jorge Gaitán Cortés en el ICT, materializa lo que hasta ese momento era parte de planteamientos teóricos y del contenido de los planes urbanísticos en proceso de desarrollo, (figura 2).

⁵ Entre los lugares visitados estaban otros sitios que en algún momento entraron a formar parte de las posesiones del instituto y que se utilizaron años más tarde para construir otros desarrollos habitacionales: Quiroga, el Polo, un terreno cerca al Club Los Lagartos, y otro en Engativá, (posesión del ex presidente Alfonso López Pumarejo) (Junta directiva del ICT, 1948, acta 313).



Fig. 2. Planta general de Muzú. Fuente: Revista Proa No. 30, diciembre de 1949



Fig. 3. Planta general de Muzú. Fuente: Revista Proa No. 30, diciembre de 1949

Teniendo en cuenta la cifra de 6 mil habitantes que, como se había citado previamente, era el promedio de habitantes que se proponían para la formación de una Unidad Vecinal, en Muzú esta cifra se sobrepasa. Allí se esperaba albergar entre 7210 y 8736 habitantes en algo más de mil viviendas. Esta cifra varía de acuerdo a la fuente que se tome como referencia: 1030 viviendas, como se reporta en la revista Proa (1949); 1056, y 1248, como reporta el gerente en diferentes ocasiones a la junta directiva del ICT (Junta directiva del ICT, 1950, acta 435), (1951, acta 464). En general, como plantean algunos autores, para el caso colombiano, las densidades utilizadas para las unidades vecinales por lo general fueron mayores que las planteadas en la teoría.

Cuando el ICT inició la construcción de Muzú solo implementó de forma parcial la idea de la unidad vecinal. Allí, aunque se previeron “generosas zonas verdes” (Proa, 1949) y siempre se nombraban los servicios sociales o comunitarios que habrían de formar parte del proyecto, su construcción no era parte de la agenda inicial del ICT. Si los servicios sociales debían ser parte o no de los barrios del ICT no era el tema de discusión, si no quién debía asumir los costos de su construcción. Aunque la ley que se expidió en 1942 para regular la actuación del ICT en el desarrollo de vivienda urbana, planteaba que los barrios populares modelo debían proveer dichos servicios, no se estipulaba su construcción y financiación. El ICT, por su parte, se centró en la tarea encomendada: construir vivienda. Al hacerlo, el ICT se vio avocado a sostener una serie de negociaciones con diversas instancias públicas, tales como las administraciones municipales o el gobierno nacional con el fin de establecer los encargados de la construcción y financiación de los servicios sociales. Gabriel Serrano, como miembro de la junta directiva, expuso la dificultad que implicaba para los habitantes de Muzú, la falta de colegios, hospital, centro de salud y de un mercado, entre otros servicios (Junta directiva del

ICT, 1951, acta 468). A partir de su gestión, el gobierno nacional finalmente asumió el costo de las escuelas (Junta directiva del ICT, 1951, acta 485).

Las amplias zonas verdes, como distintivo de la unidad vecinal, se convierten en un tema finamente desarrollado en Muzú. Efectivamente, estas son generosas y constituyen con ello el mayor contraste con la ciudad tradicional. Aquí se evidencia una jerarquización de las áreas libres: aquellas diseñadas para demarcar a Muzú de su entorno, las áreas libres localizadas entre las viviendas y finalmente, el gran espacio central, que habría de acoger los servicios sociales del proyecto, (figura 3).

Las áreas libres entre las viviendas agrupadas en hileras varían en su carácter, dependiendo de la clase de elementos que las delimita. Algunas de ellas están definidas por las fachadas principales de las viviendas. Las segundas, solo por una fachada principal y los cerramientos de los patios posteriores de las otras viviendas. Independiente del tipo de elementos que los delimite, estos espacios abiertos entre las viviendas, se leen como lugares más controlados, en los cuales se podrían desarrollar actividades sujetas a la supervisión de los habitantes de las viviendas, bien fueran juegos infantiles o encuentros entre los vecinos más cercanos. Por último, el espacio abierto ubicado en la zona central del barrio, que además opera como división entre una primera y una segunda etapa de construcción, es el espacio que habría de albergar los servicios sociales y en el que se cultivaría la vida en comunidad, más allá de los vecinos inmediatos, (figura 4).

En conclusión, bien se puede afirmar que la estructura de Muzú presentó un punto de quiebre en relación con la organización espacial en la ciudad colombiana. Esto se debe principalmente a la desaparición de la manzana tradicional heredada de la colonia, delimitada por vías que

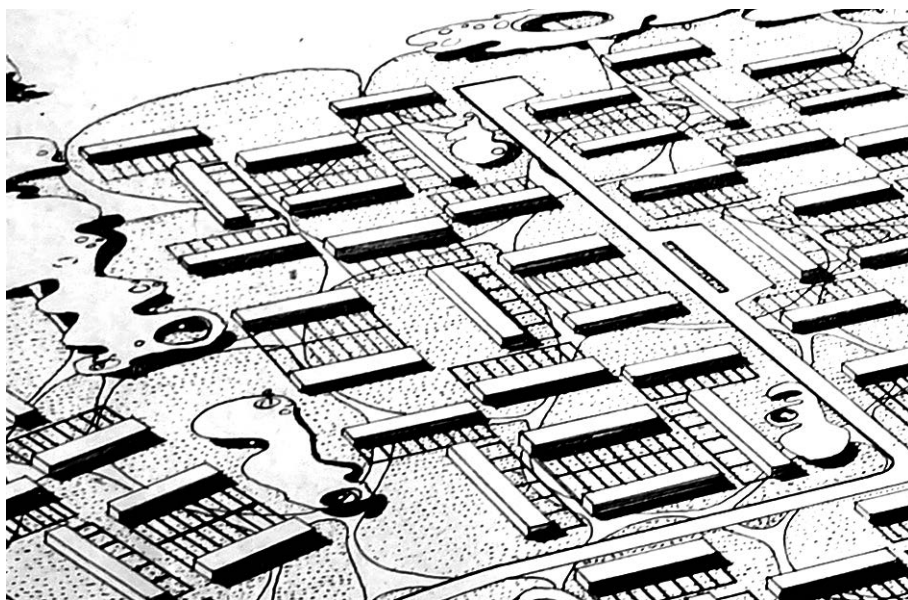


Fig. 4. Detalle de Muzú.
Fuente: Revista Proa No.
30. Diciembre de 1949

se organizan en damero. Muzú se desarrolla en un área mucho mayor que la manzana tradicional, delimitada por vías de mayor jerarquía que la única que ingresa al barrio, y de la cual se desprenden un número reducido de vías de “longitud mínima” que rematan en *cul de sac* (Proa, 1949). De otro lado, las zonas verdes están pensadas como un gran tapete sobre el cual se ubican las hileras de viviendas. Un tapete diferenciado jerárquicamente, con lo cual se aleja del genérico desarrollo teórico de la unidad vecinal.

Ciudad Kennedy

En la construcción de Ciudad Kennedy desde 1961, se identifica un proceso de crecimiento de Bogotá hacia la región y Ciudad Kennedy es parte de este proceso, (figura 5). Aunque la posibilidad de comprar tierras para este proyecto se había discutido ya en una sesión de la junta directiva en 1955 (Junta directiva del ICT, 1955, acta 725), su inicio se remonta a 1957. Después de que

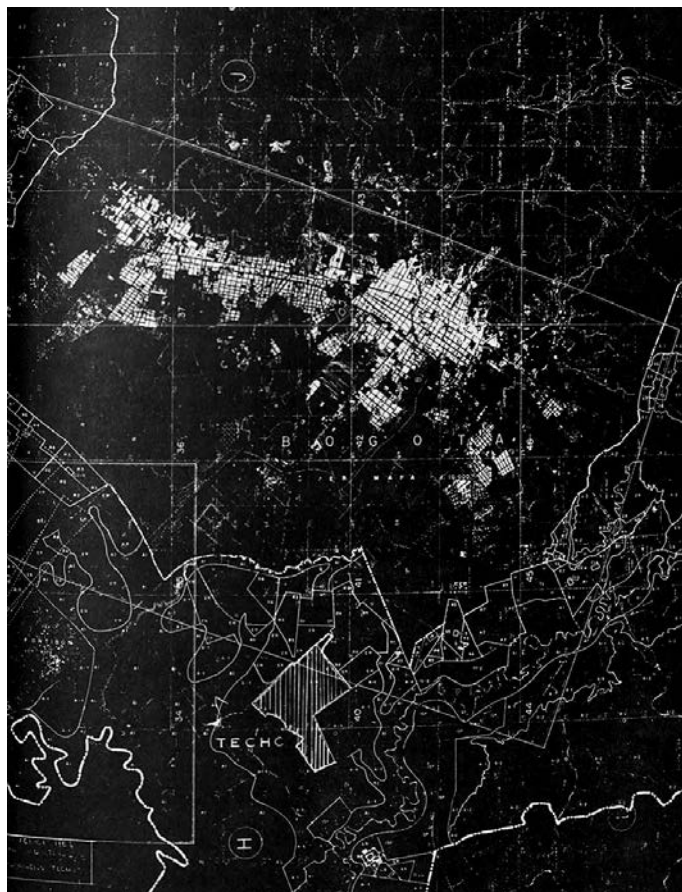


Fig. 5. Localización de Ciudad Kennedy. Fuente: Instituto de Crédito Territorial. 1962. Proyectos y realizaciones en vivienda: la Alianza para el Progreso

concluyó el régimen militar del general Rojas Pinilla y una junta militar asumió el poder, el nuevo gerente general del ICT, Fabio Robledo, presentó un plan para desarrollar una “ciudad satélite” (Junta directiva del ICT, 1957, acta 18). Con el fin de encontrar el lugar idóneo para este proyecto, se analizaron varias opciones. Uno de los factores decisivos en la búsqueda de tierras para este momento era la necesidad de encontrar tierras que se pudieran adquirir a bajo costo, lo cual ya no era posible dentro de los límites de la ciudad consolidada.

Entre las opciones consideradas, se encontraba un terreno adyacente al aeropuerto de la ciudad “Techo”,

de propiedad de la firma de cervezas Bavaria (Junta directiva del ICT, 1957, acta 18), cuya posible compra ya se había discutido años antes. Después de algo más de un año, las negociaciones con la empresa Bavaria se interrumpieron cuando el gobierno nacional expresó la posibilidad de ofrecer el terreno del aeropuerto Techo al ICT (Junta directiva del ICT, 1960, acta 6). A pesar de su compromiso inicial, se dio una serie de negociaciones entre el ICT y los dueños del aeropuerto, la Empresa Colombiana de Aeródromos (E.C.A.) (Junta directiva del ICT, 1960, acta 5). Finalmente, el 7 de abril de 1960 se concretó la compra del aeropuerto (Junta directiva del ICT, 1960, acta 13), después de la inauguración del nuevo aeropuerto internacional El Dorado, el 10 de diciembre de 1959 y luego de haber obtenido el visto bueno de planeación municipal en cuanto al suministro de servicios públicos en esa zona (Junta directiva del ICT, 1960, acta 25).

El Aeropuerto Techo había estado ubicado en el aledaño municipio de Bosa, hasta que, junto con otros cinco municipios, fue anexado al territorio de Bogotá a través del decreto 3640 del 17 de diciembre de 1954.⁶ Es decir, si bien al momento de adquirirse estas tierras, ellas ya eran parte del territorio del “Distrito Especial de Bogotá”, este sector de la ciudad aún no estaba urbanizado y se podría considerar como parte de su área metropolitana. Un proceso de consolidación de esta zona iniciará apenas de forma posterior a la construcción de Ciudad Kennedy con otra serie de proyectos de vivienda estatal promovidos igualmente por el ICT (figura 6).

El gerente general presentó el plan para esta ciudad satélite como parte del plan quinquenal de vivienda para Bogotá, en marzo de 1958. Dicho plan, preparado por el gerente de la seccional de Bogotá, René Caballero

⁶ Los municipios anexados son: Fontibón, Bosa, Usme, Suba, Usaquén y Engativá” (Urrea Uyaban, Castillo Daza, y Grupo de Investigación EUT (Universidad Nacional de Colombia), 2008).

(Junta directiva del ICT, 1958, acta 12), contemplaba el desarrollo de cinco unidades vecinales con mil casas cada una (Junta directiva del ICT, 1957, acta 18). El proyecto que finalmente se llevó a cabo (figura 7), incorporaba 20 supermanzanas en un área de 480ha. Con un total de algo más de 10 mil viviendas, cifra que varía de un reporte a otro (Andrade Lleras, 1963; Instituto de Crédito Territorial, 1965). Para julio de 1963, el número de habitantes de Ciudad Kennedy era cercano a los 63 mil (Rudell, 1964). Cada supermanzana habría de contener entre 600 y 1200 viviendas con diversas tipologías y con



Fig. 6. Panorámica de Ciudad Kennedy. Fuente: Fondo Saúl Orduz / Colección Museo de Bogotá. MdB26815

sus servicios correspondientes: colegios, áreas deportivas, iglesia, tiendas y centros de salud (Instituto de Crédito Territorial, 1965). El ICT planteaba explícitamente que su intención a través de este tipo de organización espacial era reforzar las relaciones entre las familias. Aunque no es claro quiénes participaron finalmente en el diseño de Ciudad Kennedy, el nombre de Alfredo García aparece como el director general del programa de construcción de este nuevo desarrollo urbano (Rudell, 1964, p. 87).

Las supermanzanas (figura 8) que constituyen Ciudad Kennedy, se planteaban, en términos físico espaciales, como equivalentes a una unidad vecinal (Escala, 1964). Sin embargo, dada la variabilidad en el número de viviendas por supermanzana, es difícil establecer este paralelo. En el desarrollo de Ciudad Kennedy se esbozan, de forma más radical, algunas diferencias y semejanzas con la teoría de la unidad vecinal. Por ejemplo, en contraposición a la unidad vecinal, en Ciudad Kennedy es posible cruzar las supermanzanas en vehículo. Aunque también hay vías de uso exclusivo de peatones, una parte considerable de la malla vial es un sistema de movilidad compartida entre automóviles y peatones. Estas calles internas no forman una trama ortogonal continua; difiriendo así de la trama tradicional heredada de las leyes de Indias, pero también del tipo de trama propuesta para la unidad vecinal.

Si bien el término “supermanzana” hace eco de Brasilia, la estructura urbana de Ciudad Kennedy ha de entenderse más como un sistema organizacional y un esquema funcional. Es decir, más que a aspectos formales, el diseño de estas supermanzanas obedece a un principio general: un espacio central abierto, al cual se referían los técnicos del ICT como el “centro cívico” conteniendo los servicios comunitarios para las viviendas en el entorno y un área libre para la escuela. Las supermanzanas están constituidas, además de este espacio abierto, por una serie de manzanas para la vivienda, de forma similar a los desarrollos residenciales tradicionales. La diferencia

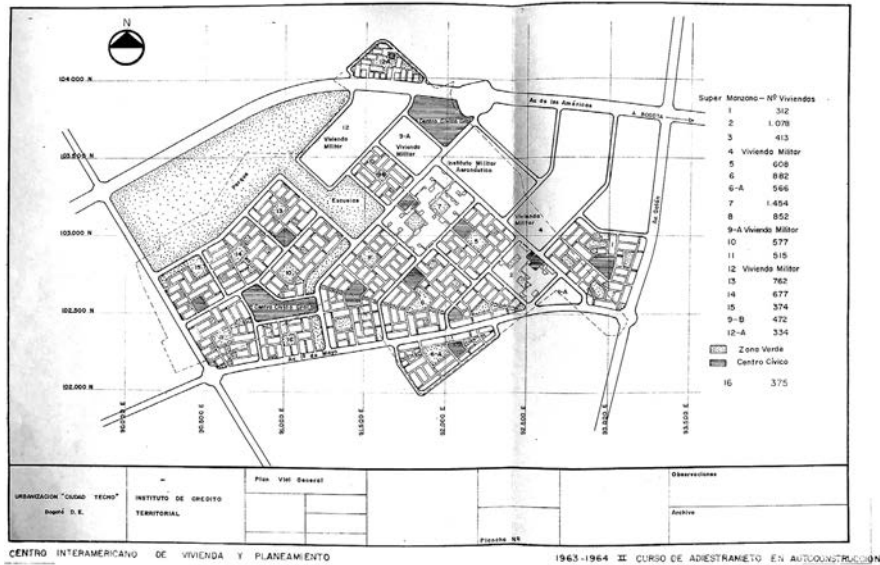
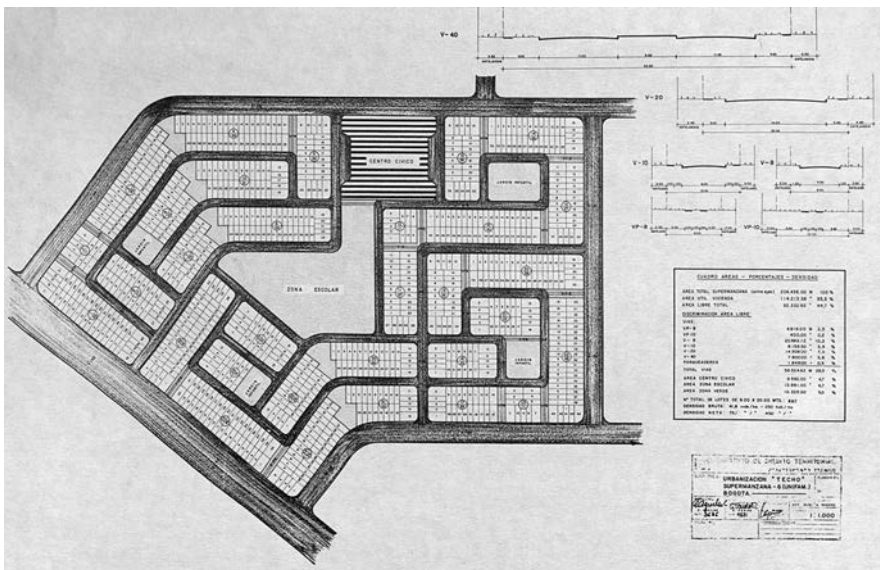


Fig. 7: Plan general. Fuente: Planchas Ciudad de Techo. Trabajo de campo en ciudad Kennedy. Septiembre 1963 - febrero 1964, Caja 42, Carpeta 73, curso 002 CAA, II Curso de adiestramiento en autoconstrucción, Prácticas de construcción por Rauben Donath, Colección Centro Interamericano de Vivienda y Planeamiento - CINVA. Fondo Universidad Nacional de Colombia, p. 85



consiste en la forma y el tamaño de las manzanas. En Ciudad Kennedy las manzanas son más pequeñas y su forma es de un rectángulo alargado. En este sentido, la supermanzana es, finalmente, un término artificial. Las denominadas supermanzanas solo son discernibles en el plan maestro del proyecto por las características de las vías que las delimitan: son un poco más amplias y tienen mayor continuidad que las vías al interior de cada supermanzana.

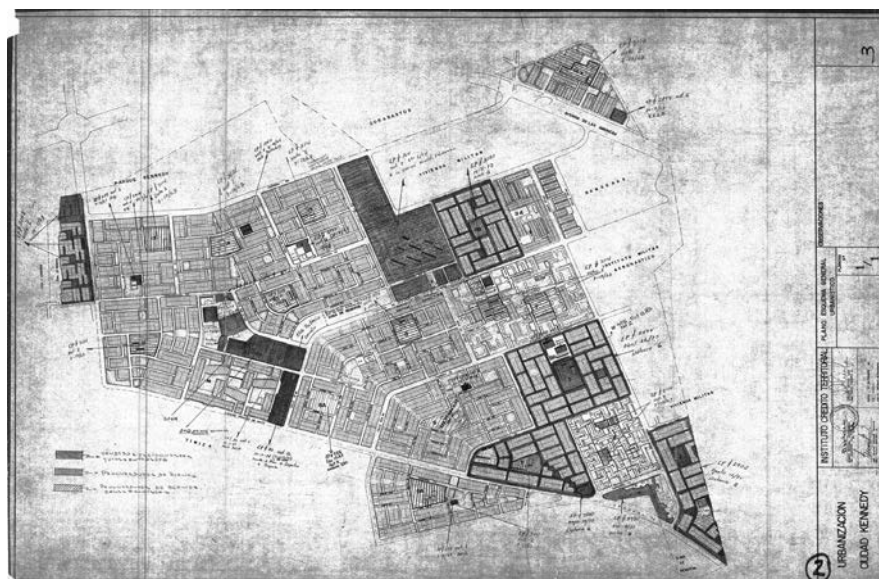
Una característica sustantiva que se deriva de las previamente anotadas y que aleja a la supermanzana de Ciudad Kennedy aún más de la idea original de la unidad vecinal y que se percibe todavía en Muzú, es el hecho de que las viviendas no estén organizadas en hilera o bloques individuales sobre un gran tapete de áreas libres y verdes. Solo en dos supermanzanas las áreas libres rodean los edificios. En ellas, la tipología de vivienda son edificios de cuatro pisos, organizados en torno a áreas comunes y zonas verdes. Estas dos supermanzanas albergan además cerca 30% del área para vivienda. El propósito de incluir estas supermanzanas con vivienda multifamiliar era precisamente aumentar las densidades de Ciudad Kennedy (Escala, 1964). Aunque la discusión al interior del ICT sobre la posibilidad de construir vivienda multifamiliar se venía dando desde años atrás (ya en 1946 el primer gerente de la institución, José Vicente Garcés Navas, había presentado una propuesta de construir vivienda multifamiliar en Bogotá (Junta directiva del ICT, 1946, acta 237), será apenas en la década del 60 que el ICT logre incorporar la construcción de este tipo de vivienda.⁷ Desde este momento en adelante, se convertirán los edificios multifamiliares en parte intrínseca de la labor del ICT, (figura 9).

⁷ Si bien es cierto que ya desde 1958 el primer edificio de vivienda multifamiliar construido por el estado, el Centro Urbano Antonio Nariño -CUAN-, estaba en manos del ICT, este proyecto había sido iniciado por el Ministerio de Obras Públicas, y solo después de una serie de cambios, el gobierno nacional se lo entregó al ICT para su administración y posterior adjudicación.

En Ciudad Kennedy el Instituto se vio nuevamente confrontado con la disyuntiva frente a la construcción de los servicios sociales que requería este gran desarrollo residencial. Debido a las dimensiones de este proyecto en un área alejada de cualquier tipo de infraestructura, se hacía necesaria la inclusión de servicios sociales y equipamientos en el proceso de planeación del Ciudad Kennedy. Aunque en la planeación de Ciudad Kennedy se señaló el área y se definió qué tipo de servicios se requerían en cada lugar, no se definió una estrategia para construirlos.⁸

De forma sorprendente, una década después de la construcción de Muzú, aún no se definían reglas de juego claras para la construcción de los servicios requeridos en

Fig. 9. Plano General, Ciudad Kennedy, 1980. ICT. Fuente: Archivo del Ministerio de Vivienda, La Fragua



⁸De hecho, la lista era bastante precisa: 8 teatros, 9 mercados cubiertos, 2 mercados generales, un supermercado, 6 mercados al aire libre, 11 locales comerciales, 9 iglesias, 8 centros comunales, 2 espacios para artesanías, 15 escuelas, 36 parques infantiles, 1 estación de bomberos, una estación de policía, dos gasolineras (Instituto de Crédito Territorial, 1962).

los desarrollos de vivienda del ICT. Ante esta situación, el ICT, se veía requerido una y otra vez a buscar soluciones a este conflicto. En Ciudad Kennedy, el gerente general solicitó la autorización a la junta directiva para construir algunos servicios para las familias que estaban en proceso de habitar las primeras viviendas, sin ningún tipo de servicios básicos: “mercados, almacenes, bancos, oficinas de policía, entre otros” (Junta directiva del ICT, 1961, acta 46).

Además, los requerimientos de la población escolar no daban espera para decidir en largos debates quién era el encargado de construir los colegios. El gerente general expresó en una reunión con el ministro de educación y el alcalde de Bogotá la necesidad de construir escuelas en Ciudad Kennedy ante la inminente llegada de más de 5 mil familias, para finales de 1962. Su ausencia se catalogaba como posible fuente de conflictos en la comunidad. En el marco de esta discusión, el gerente expresó la necesidad de por lo menos 20 escuelas, además de la primera y única escuela existente hasta el momento, la escuela "Presidente Kennedy" (Junta directiva del ICT, 1962, acta 48).

Por entenderse Ciudad Kennedy como un modelo de mostrar dentro del programa de ayuda económica proveniente de Estados Unidos, la *Alianza para el Progreso*, se habilitaron otros medios para la financiación de los equipamientos y servicios requeridos. Por ello, la financiación de las escuelas se resuelve finalmente, con el fondo creado por el gobierno nacional con los préstamos obtenidos de AID, BID y del programa del gobierno estadounidense “Punto Cuatro” para la construcción de 200 escuelas de primaria y secundaria (Junta directiva del ICT, 1963, acta 19). Con el decreto 404 de 1963 se aprobaron 4 millones de pesos para escuelas primarias y un millón para la escuela secundaria en Ciudad Kennedy. El ministerio de educación asumió la construcción de las escuelas a través de la Caja de Vivienda Popular. La única

responsabilidad del ICT en este contexto fue escriturar los predios para las escuelas (Junta directiva del ICT, 1963, acta 32). La construcción de otros servicios tales como centros de salud, colegios, hospitales, mercados y parques, fueron delegados a otras instancias estatales.

En síntesis, si bien en Ciudad Kennedy se identifican elementos de la unidad vecinal y de la supercuadra brasilera, su agrupación se puede equiparar con la escala del sector propuesta “como medida principal o modulo del plan” en el Plan Piloto para Bogotá. Siguiendo la argumentación de Wiener y Sert en el Plan, el sector posibilitaría “unidades más completas, con mejores y más servicios, con áreas verdes integradas y con un núcleo cívico (núcleo del Sector), lugar de reunión de la población, donde se fomente el espíritu de vecindad en un plano más alto del que sería posible en la unidad vecinal” (Schnitter Castellanos, 2007, pp. 176-177). Precisamente a lo que se refería la junta directiva del ICT cuando discutía los objetivos que se buscaban con la realización de este desarrollo urbano.

Conclusión

El nexo que se presenta entre los desarrollos residenciales del ICT con los planes urbanísticos vigentes en el momento de su construcción, evidencian que las lógicas que operaban al interior de la institución ciertamente responden a un universo de circunstancias que van mucho más allá de la simple implementación o adaptación a las condiciones locales de unos principios catalogados como el estándar de la planeación urbana moderna. Si bien el ICT no operaba en un vacío intelectual ni ideológico, y sin desconocer el impacto real que las ideas del urbanismo moderno tuvieron en la transformación de los principales centros urbanos del país, el estudio de dos proyectos específicos desde la información producida por el ICT, permite comprender cómo las ideas propagadas por el

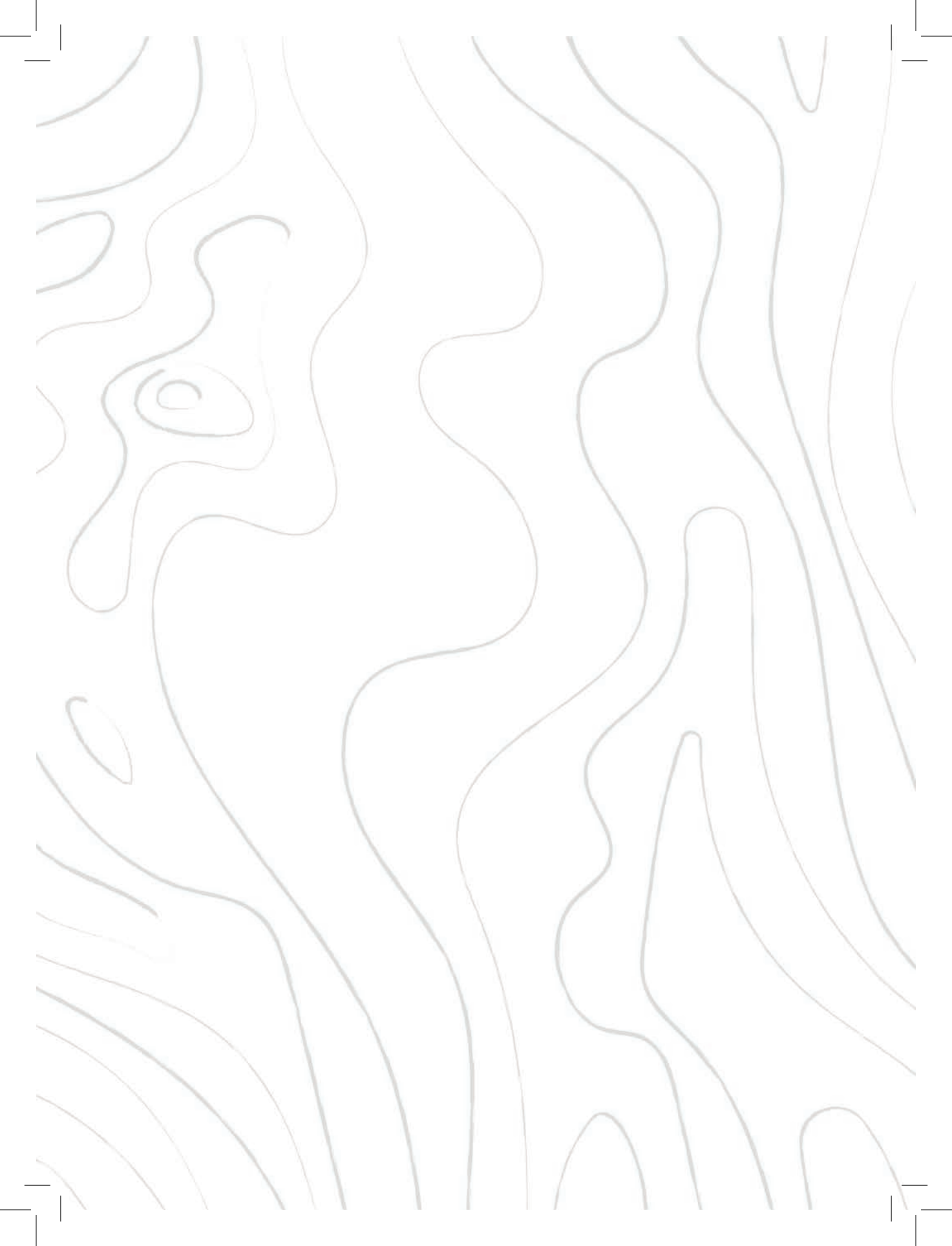
urbanismo moderno a través de sus principales emisarios no fueron recibidas como si la institución fuera un receptáculo vacío, una especie de tabula rasa, sino más bien cómo este es un aspecto entre otros, que incidirían en el resultado final de la labor de la institución: construir vivienda para la población urbana de bajos recursos. Muzú y Ciudad Kennedy son ejemplos vitales para visibilizar este entramado de ideas, actores, necesidades institucionales.

Lista de Referencias

- Andrade Lleras, G. (1963). "Ciudad Techo y el Diseño Urbano". *Escala*, (4), pp. 8-10.
- Capel Sáez, H. (2013). *La morfología de las ciudades. III. agentes urbanos y mercado inmobiliario*. Barcelona: Ediciones del Serbal.
- Cortés Solano, R. (2007). "Del urbanismo a la planeación en Bogotá (1900-1990) esquema inicial y materiales para pensar la trama de un relato". *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 11(1), pp. 160-213.
- Escala. (1964). "Ciudad Kennedy". *Escala*, (7), pp. 8-17.
- Goossens, M. (2014). "Jorge Gaitán Cortés y la introducción del urbanismo moderno en Colombia". *dearq*, (14), pp. 210-223.
- Instituto de Crédito Territorial (Ed.). (1962). *Proyectos y realizaciones en vivienda: la alianza para el progreso*. Colombia: Instituto de Crédito Territorial.
- Instituto de Crédito Territorial (Ed.). (1965). *Ciudad Kennedy una realidad, 1961-diciembre-1965*. Bogotá.
- Jaramillo, S. (1977). *Hacia una teoría de la renta del suelo urbano*. Bogotá, Colombia: Centro de Estudios sobre Desarrollo Económico, Facultad de Economía, Universidad de los Andes.
- Junta directiva del ICT. (diciembre de 1942). Acta 129. 328.
- _____ (15 de abril de 1946). Acta 237. 502.
- _____ (diciembre de 1942). Acta 129. 328.
- _____ (15 de abril de 1946). Acta 237. 502.
- _____ (9 de Diciembre de 1946). Acta 255. 528 - 531.
- _____ (18 de marzo de 1947). Acta 261. 545.

- _____ (19 de febrero de 1948). Acta 304. 680.
- _____ (26 de febrero de 1948). Acta 305. 685.
- _____ (8 de abril de 1948). Acta 313. 708.
- _____ (22 de abril de 1948). Acta 315. 711, 714.
- _____ (25 de junio de 1948). Acta 325. 744-746.
- _____ (5 de julio de 1948). Acta 327. 753.
- _____ (30 de septiembre de 1948). Acta 340. 780.
- _____ (15 de noviembre de 1948). Acta 346. 801.
- _____ (11 de febrero de 1949). Acta 363. 850.
- _____ (2 de marzo de 1950). Acta 417. 1017.
- _____ (16 de marzo de 1950). Acta 418. 1020.
- _____ (24 de julio de 1950). Acta 435. 1081.
- _____ (27 de julio de 1950). Acta 436. 1083.
- _____ (22 de agosto de 1950). Acta 439. 1092.
- _____ (8 de marzo de 1951). Acta 464. 1193.
- _____ (5 de abril de 1951). Acta 468. 1206.
- _____ (16 de abril de 1951). Acta 470. 1212.
- _____ (27 de abril de 1951). Acta 471. 1215.
- _____ (25 de mayo de 1951). Acta 474. 1219.
- _____ (14 de junio de 1951). Acta 477. 1221.
- _____ (23 de agosto de 1951). Acta 485. 1237.
- _____ (11 de febrero de 1952). Acta 507. 1279.
- _____ (7 de julio de 1952). Acta 530. 0010.
- _____ (17 de julio de 1952). Acta 532. 0013.
- _____ (4 de agosto de 1952). Acta 533. 0017.
- _____ (8 de septiembre de 1954). Acta 719. 0268.
- _____ (21 de febrero de 1955). Acta 725. 0274.
- _____ (11 de septiembre de 1957). Acta 1. 001.
- _____ (11 de diciembre de 1957). Acta 18. 0143.
- _____ (11 de marzo de 1958). Acta 12.
- _____ (6 de abril de 1960). Acta 13. 087.
- _____ (30 de junio de 1960). Acta 25. 335.
- _____ (10 de febrero de 1960). Acta 5. 022.
- _____ (17 de febrero de 1960). Acta 6. 025.
- _____ (29 de noviembre de 1961). Acta 46. 1366.
- _____ (5 de noviembre de 1962). Acta 48. 818.
- _____ (18 de abril de 1963). Acta 19. 151.
- _____ (6 de junio de 1963). Acta 32. 22.228
- Proa. (1949). "Las Unidades Vecinales del Instituto de Crédito Territorial: Cúcuta, Tuluá, Muzú". Proa: *Urbanismo, Arquitectura, Industrias*, (30), 8-21.

- Rodríguez, J.L. (2008). "Memorias de los años 50: Conversación con Francisco Pizano". *Dearq*, (3), pp. 16-29.
- Rudell, W. B. (1964). *Community Development in Ciudad Kennedy: An Examination of the Existing Programs of Social Service with Proposals for Their Coordination and Expansion* [CINVA Summer Research Fellow Yale University, School of Law,]. Recuperado de Colección Centro Interamericano de Vivienda -CINVA, Fondo Universidad Nacional de Colombia. (caja 53, folder 4)
- Schnitter-Castellanos, P. (2007). *José Luis Sert y Colombia: de la Carta de Atenas a una Carta del Hábitat*. Medellín: Universidad Pontificia Bolivariana, Área Metropolitana del Valle de Aburrá.
- Tarchópulos-Sierra, D. (2006). "Las huellas del plan para Bogotá de Le Corbusier, Sert y Wiener". *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Universidad de Barcelona*, X (218 (86)). Recuperado de <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-218-86.htm>
- Urrea-Uyaban, T., Castillo-Daza, J. C. del, y Grupo de Investigación EUT (Universidad Nacional de Colombia) (Eds.). (2008). *Bogotá años 50: el inicio de la metrópoli*. Bogotá: Facultad de Artes, Universidad Nacional de Colombia, Sede Bogotá.
- Violich, F., y Jones, R. C. (1949). *Low-cost housing in Latin America* (Solow, Anatole A., ed.). Washington: Pan American Union.



Decolonizando la historia del edificio de viviendas híbrido en América Latina.

Los casos de Lima, Caracas, Buenos Aires, Ciudad de México, Bogotá y São Paulo

Marcio Cotrim*

Fernando Luiz Lara**

Definición y abordajes sobre el edificio híbrido

Este texto tiene su origen en una investigación en curso que se ha llevado a cabo en el marco de la University of Texas at Austin, la Universidade Federal da Paraíba, la Universidade Presbiteriana Mackenzie y, más recientemente, la Universidade Federal da Bahia. En sus términos más generales, está dedicado a lo que hemos decidido llamar edificio de viviendas híbrido. El término puede parecer raro, está formado por dos adjetivos de los cuales el último, híbrido, deriva de otro campo disciplinar, la biología y, en particular, la genética. Más específicamente, trataremos comparativamente el fenómeno de la aparición y el desarrollo en América

* Universidade Federal da Bahia

** University of Texas at Austin

Latina del edificio híbrido en las décadas de 1940, 1950 y 1960, teniendo como estudios de casos, edificios en Lima, Caracas, Buenos Aires, Ciudad de México, Bogotá y São Paulo.

En cuanto a las motivaciones, al menos tres puntos sirven para delimitar el interés por este tipo específico de edificio en un recorte geográfico continental como América Latina: desde la teoría de la arquitectura; de la historia de la arquitectura y del urbanismo; de la historiografía.

De la teoría de la arquitectura

Desde un punto de vista estricto del problema arquitectónico, los edificios de uso mixto (por lo tanto, también híbridos, como se verá más adelante) generan un problema de diseño inevitable: organizar las superposiciones de sus diferentes usos. En la práctica, esto implica separar y unir, usando espacios de acceso y distribución, controlados o no, los diferentes usuarios y sus distintas peculiaridades.

De la historia de la arquitectura y el urbanismo

En cuanto a la historia de la arquitectura y del urbanismo, los edificios híbridos están vinculados al fenómeno de renovación de las áreas centrales de las principales ciudades de América Latina, que ocurrió principalmente desde las tercera y cuarta décadas del siglo XX.

Conjuntamente, tanto las operaciones urbanas de gran impacto, como los cambios en los códigos urbanos, han respaldado la aparición de nuevas tipologías de edificios verticales. La renovación de las áreas centrales también se asoció con el creciente interés en la década de 1950 de las clases medias y altas por la vida en apartamentos, distintamente de lo que ocurrió en los Estados Unidos de Norteamérica debido a las políticas que fomentaron la suburbanización en la segunda mitad del siglo.

Este interés fue respaldado por muchos aspectos técnicos relacionados con la industrialización y las políticas desarrollistas que marcaron los principales países latinoamericanos en estos años.

De historiografía

Muchos de los edificios estudiados aquí estuvieron al margen de la historiografía de la arquitectura y del urbanismo, incluso en el contexto local, por las razones que se analizan a continuación. Sin embargo, podemos avanzar en este momento que la narrativa sobre las Américas, que prevaleció en la historiografía de la arquitectura moderna global, determinada por la oposición entre el capital privado corporativo (América del Norte) frente al capital estatal burocrático (América del Sur), no trata de procesos más complejos y dinámicos que se han producido en los principales centros de América Latina, donde la iniciativa privada vislumbró y construyó edificios que satisfacían conjuntamente las demandas de servicios, comercio y vivienda.

Otra oposición, claramente vinculada a la anterior, se refiere al término *edificio metropolitano*, o la dimensión metropolitana de los edificios estudiados. El término puede considerarse como un contrapunto a la *arquitectura burocrática*, una expresión acuñada por Hitchcock (1954) en *Latin American Architecture since 1945* para referirse al edificio corporativo estadounidense trasplantado a América Latina, caracterizado por la falta de expresión personal y la búsqueda de efectividad y eficiencia.

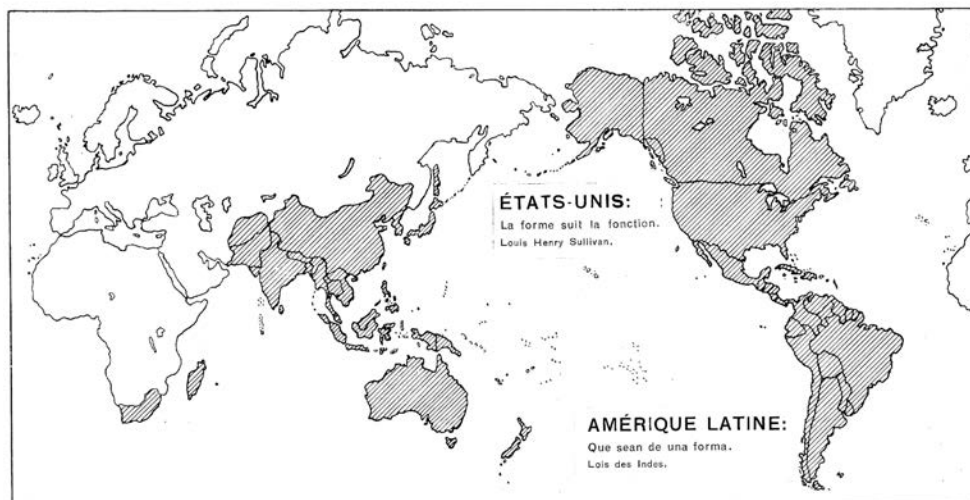
El *edificio metropolitano* sería aquél que de alguna manera se asocie con la metrópolis emergente, que busca satisfacer más las nuevas demandas de la creciente urbanización (vivienda y servicio, en particular) y menos a la burocracia corporativa o estatal. Por lo tanto, en este caso, los aspectos de la expresión internacional de esta arquitectura son menos importante que los programáticos y sus repercusiones urbanas.

Tal idea se sugiere en la afirmación de Carranza y Lara (2015) sobre la Torre Polar, construida en Caracas, Venezuela, entre 1951 y 1954 (arquitectos Martín Vegas y José Miguel Galia). En primer lugar, se observa que es una construcción de *modern internacional aesthetic*, así como la primera piel de cristal construida en Venezuela. Sin embargo, también se señala que la Torre Polar no es solo una torre de oficinas acristalada e impersonal y alta tecnología, sino un edificio marcado por un programa complejo y una relación enredada entre lo público y lo privado: "...an auditorium, restaurants, and retail an public spaces...", (Carranza y Lara; 2015).

América Latina como unidad de análisis

Otro punto de partida cuya explicación es necesaria es el hecho de que América Latina se entiende en este texto con un cierto grado de unidad y, por lo tanto, por componentes que pueden analizarse comparativamente. Como una convención cultural, el término América Latina no es fácil de definir, su origen y uso remontan a las disputas geopolíticas del siglo XIX marcadas por presiones externas hasta las explicaciones simplificadoras de las particularidades geográficas y de identidad. Este segundo caso responde en gran medida a la insistencia "...del discurso centrado en la diferencia..." (Liernur, 2008, p.10). La imagen que abre la enciclopedia de Sartoris dedicada a las Américas indica claramente la insistencia sugerida por Liernur al incluir como siendo *América* a prácticamente todo el resto del planeta, excepto el europeo (figura 1).

No proponemos la idea de América Latina como una unidad basada en aspectos de identidad, sino como una construcción cultural basada en la simultaneidad en relación con ciertos procesos socioeconómicos de urbanización, industrialización, modernización y metropolización que definieron a lo largo del siglo XX.



Una problemática urbana, como hipótesis, mínimamente semejante y capaz de fomentar respuestas ensayadas por arquitectos, constructores, compradores y promotores inmobiliarios, que indican más convergencias que las diseñadas en países europeos y norteamericanos y que sirvieron (y continúan sirviendo) como modelos, pero vinculados a la empresa privada y, por lo tanto, separada de la arquitectura oficial de sus respectivos Estados.

En el contexto específico de este texto, llama la atención a fines de la década de 1990, el libro de Roberto Fernández, *El laboratorio americano. Arquitectura, geocultura y regionalismo*. Fernández (1998) trata la América como una periferia deseada que se convierte en un eterno laboratorio, en el que los experimentos son sistemáticamente abandonados por otros nuevos. La América se convierte así en el lugar de la modernidad por excelencia, la novedad eterna, y la ciudad en su *locus*. Gorelik (1996) refuerza la idea del laboratorio y atribuye específicamente a la ciudad en América Latina el papel de *máquina para inventar la modernidad*.

Fig. 1: Página del libro de Alberto Sartoris. Fuente: Sartoris, Alberto. *Encyclopédie de l'architecture nouvelle: ordre et climat américains*, Milano, Ulrico Hoepli Editeur, 1948.

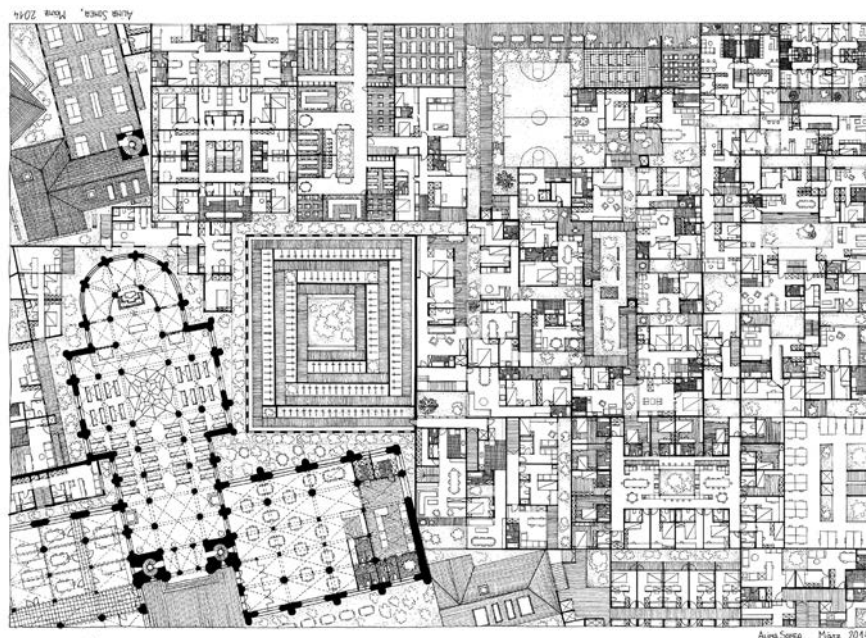


Fig. 2: Densidad.
Fuente: Alina
Sonea, 2014.

La arquitectura moderna como subproducto -y por lo tanto inseparable- de la ciudad americana es una idea central, y como hipótesis, el edificio de vivienda híbrido en las décadas de 1940, 1950 y 1960, en su dimensión metropolitana, se considera una parte esencial de la invención de la modernidad en América Latina.

En este sentido, es fundamental una mirada comparativa entre arquitecturas producidas en los principales centros urbanos de América Latina. Desde una perspectiva crítica comparativa, los edificios como la Galería Metrópole en São Paulo, el Centro Internacional Tequendama en Bogotá o la Galería Jardín en Buenos Aires son tratados como productos de ciudades en rápida urbanización y sirven para comprender las transformaciones tipológicas impulsadas por aspectos programáticos específicos y yuxtaposiciones entre espacios privados y uso público que alteran la dinámica urbana de los lugares donde se insertan.

Las obras de la artista visual Alina Sonea, *Layered city* y *Density* (figura 2), que de alguna manera recuerdan a la *Pianta Grande di Roma*, que Giambattista Nolli produjo entre 1736 y 1748, sirven como punto de partida para delimitar algunas características asociadas con los edificios de vivienda híbridos que se analizarán con más cuidado a lo largo del desarrollo de esta investigación y, en cierta medida, en este texto: la textura diversa generada en la planta por tipologías superpuestas, permeabilidad, densidad y, especialmente, la continuidad entre el tejido urbano y los edificios.

Como se dijo anteriormente, esta es una investigación en curso. En este texto nos centraremos en los problemas relacionados con la historiografía, es decir, antes de comprender un fenómeno y un tipo específico de edificios, se propone una revisión de la naturaleza historiográfica, en la que la inclusión *en el campo de juego* de ciertos proyectos y las obras construidas en importantes ciudades latinoamericanas alteran una narrativa aparentemente consolidada. Por lo tanto, se muestra cómo los puntos de vista transversales, respaldados por el análisis comparativo, pueden revelar procesos ocultos por las perspectivas Norte-Sur, el objetivo central de los procesos de decolonización de la historia de la arquitectura.

Del *French Hôtel* al edificio híbrido

El profesor del MIT Michael Dennis (1986) ha estado investigando desde fines de la década de 1970 un tipo particular de edificio, el *French Hôtel*, en los siglos XVI al XIX. En los términos más generales posibles, el *French Hôtel* en el período delimitado por Michael Dennis, se refiere al edificio de residencia de lo nobles franceses, cercano al palacio o residencia real. La clave de lectura de Dennis es la división en tres tipos a lo largo de los cuatro siglos, en los que la relación entre el edificio y el tejido urbano, inicialmente intrínseco, se va erosionando

gradualmente hasta insularse como un objeto en las áreas más periféricas.

Según el autor, el *French Hôtel* y su transformación a lo largo de los cuatro siglos estudiados sirven como preludio de un movimiento más amplio y generalizable en el que el ámbito privado se superpone gradualmente al ámbito público en las sociedades occidentales modernas. Este movimiento, por lo tanto, ocurriría *From French Hôtel to the city of modern architecture*, como lo indica el subtítulo de su libro. La prevalencia de lo privado sobre lo público está delimitada por las fechas aproximadas de 1775 y 1975, pero se intensificó, según el autor, en el segundo y tercer cuarto del siglo XX, cuando las teorías del urbanismo funcionalista cuya matriz eran los CIAM encuentran algo de reverberación en las Américas y Europa. Para nuestro propósito específico, el *French Hôtel* puede verse como un edificio que pierde gradualmente una parte esencial de su complejidad arquitectónica, ya que deja de dialogar con el tejido urbano preexistente.

Simultáneamente a los estudios de Michael Dennis, autores como Steven Holl (1985; 1997), J. Fenton (1985), Martin Musiatowicz y Javier Mozas (2008; 2013; 2014) entre otros, desde la década de 1980 (y siguiendo una tradición crítica inaugurado por TEAM X), vienen advirtiendo sobre la presencia cada vez más grande de edificios híbridos en el último cuarto del siglo XX y que se mantuvo hoy como una de las posibles respuestas a los supuestos conceptos erróneos y las deficiencias del urbanismo modernista.

Fenton (1985), así como Dennis, propone comprender el papel de un tipo particular de edificio en un contexto histórico y geográfico específico. En sus estudios analiza el surgimiento, en el último cuarto del siglo XX en los Estados Unidos, de lo que definió como un edificio híbrido. Para el autor, este tipo de edificio fue resultado directo de las posibilidades técnicas de la ciudad industrial y que perdió importancia en Estados Unidos desde la

década de 1930 debido a las ideas de ciudad funcional, pero también por la zonificación de 1916 de New York y por el Crack de la bolsa de 1929. Según Fenton:

Hybrid buildings, inherently multi-functional and responsive to the constraints of the American urban grid, can be offered as models for the stimulation and revitalization of American cities [...] From its introduction in the 1880's, the hybrid building had a rich and varied development until the depression of 1929, when virtually all new construction ceased. By the time the economic crisis had passed, the Congress Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM) IV was advocating systematic segregation of dwelling, work and recreation, an argument propagated through the Athens Charter. These theories filtered down into post World War II reconstruction of American urban centers, forcing the hybrid building into rapid premature decline. (Fenton, 1985, p. 5)

La desaparición de estos edificios ha arrastrado gran parte de la vitalidad urbana de las ciudades de Estados Unidos como lo describe Steven Holl:

Geographic dispersion has had a centrifugal effect on American cities. Dispersion, evident in the countless examples of freeway deformed towns, has been the typical mode of development in the past three decades. Free-standing corporate headquarters, industrial 'parks', shopping centers and suburban housing are now scattered throughout what was once rural countryside. The negative consequences of this type of development have now become apparent: the dissipated centers of towns, drained of activity, call for revitalization. (Holl, 1997, p. 3)

Con el apoyo de una serie de categorías como: alta densidad, grandes dimensiones, complejidad, creación de espacios privados para uso público, entre otros, Steven Holl (1985; 1997), Martin Musiatowicz y Javier Mozas (2008; 2013; 2014) sostienen que los edificios híbridos

resurgieron a partir de la década de 1970, no solo en los Estados Unidos y Europa, sino especialmente en Asia en la década de 1990. Los experimentos impresos por estos edificios asumieron un papel fundamental en las teorías urbanas contemporáneas. Según Mozas, citando a Steven Holl en la presentación del libro de Fenton:

A large number of current projects particularly speculative ones require multiple functions to be housed together. The concentration of various activities into one structure, as Steven Holl has written, places pressures on the architecture and has a capacity to '...distend and warp a pure buildthg type'. The current boom in High density buildings has in part been fed by exploding economies, astronomical rises in land value and the rise of emerging economic zones, In partirular China, over the last twenty years. The increasing tendency among designers in dealing with this problem has seen the reemergence of the hybrid building, in preference to a 'sum of all parts' mixed use solution, a level of concentration and hybridisation is increasingly, understood as a way of activating the buildng, its individual uses and the surrounding urban fabrica. (Mozas, 2008, p. 5)

Si el *French Hôtel* según Dennis, es fundamental para delimitar el momento inicial del proceso de gravitación de lo público a lo privado, el edificio híbrido presente en el último cuarto del siglo XX adquiere un papel opuesto, como preludio de una nueva orientación, ahora hacia una nueva experiencia del espacio público. Sin duda esta es una visión optimista y redentora de las ciudades del siglo XX.

Since that time [1929], hybrid buildings have persisted only to a limited extent. Today, these segregationist urban planning policies are being reevaluated. A renewed interest in the hybrid building is being reflected in revised zoning laws and in an actual increase in new examples (Fenton, 1985, p. 5).

Sin embargo, considerando que los contextos estudiados son: europeo (Dennis) y estadounidense (Fenton), nuestra hipótesis es que ciertas soluciones, vinculadas con el edificio de viviendas híbrido, y aquí hemos agregado el término vivienda, han sido probadas y desarrolladas simultáneamente en los principales centros de América Latina entre las décadas de 1940 y 1970, pasando del edificio de uso mixto a los edificios de vivienda híbridos. Este fenómeno, debido a factores que trataremos de aclarar a continuación, precede a la discusión sobre urbanidad, densidad e hibridación, precisamente en el momento de más vigor del movimiento moderno en estos países. Los factores que señalan este fenómeno se pueden dividir en dos tipos:

Primero, los más específicos y que hicieron posible la aparición y el particular desarrollo de los edificios de vivienda híbridos en el contexto latinoamericano, tales como: (a) el rápido proceso de urbanización entre 1940 y 1980 (b) asociado con transformaciones en la legislación urbana; (c) el desarrollismo político con repercusiones económicas y en la producción industrial; y (d) el proceso gradual de aceptación por parte de las clases media y alta por vivir en edificios de apartamentos multifamiliares como un medio para permanecer en las áreas centrales; Segundo, otros, que indican las razones por las cuales la mayoría de los edificios estudiados tuvieron poca repercusión, incluso en la historiografía de la arquitectura moderna de América Latina. Por un lado (a), han sido eclipsados en las revistas especializadas por otros programas que son más atractivos desde varios puntos de vista, como los grandes experimentos estatales que fueron los grandes conjuntos de viviendas sociales y el sueño burgués de la casa unifamiliar. Por otro lado (b) el hecho de que estos edificios combinan usos y encajan en el tejido urbano tradicional, se ven obligados a renunciar a cierta pureza formal, a favor de una hibridación que en muchos casos es el resultado del diálogo entre la ciudad tradicional

preexistente y preceptos urbanos modernistas. Hubo, por lo tanto, una condición intermedia fundamental entre las décadas de 1940 y 1960, radicalmente diferente de la ausencia de viviendas en los *downtowns* de las ciudades estadounidenses y de la capacidad material y financiera para la renovación urbana en este país, pero que también difería de las experiencias europeas, en menor cantidad y condicionadas por las rígidas reglas de protección de los conjuntos históricos, teniendo que aprovechar las posibilidades abiertas por la reconstrucción necesaria de muchas áreas después de la tragedia de la Segunda Guerra Mundial, como lo ilustra el complejo multifuncional en Corso (Luigi Moretti, 1949-1956), la Torre Velasco en Milán (BBPR, 1954), ambos en Italia, o el Complejo Barbican en Londres (Peter Chamberlin, Geoffry Powell, Christof Bon y Arup, 1955-1983).

Por lo tanto, y asumiendo los riesgos de esta anticipación, los edificios de vivienda híbridos en los grandes centros latinoamericanos en los años 1940 a 1970, en su dimensión metropolitana, se ven en esta investigación como un producto, si no inventado, al menos desarrollado en el *laboratorio latinoamericano*, anticipando de muchas maneras un fenómeno que se manifestó por primera vez en las teorías críticas del urbanismo dando soporte a muchos proyectos contruidos que ocupan las páginas de revistas de arquitectura globales.

¿Pero de qué edificios estamos hablando?

Sabemos perfectamente que el edificio de uso mixto no es un producto del siglo XX, y estuvo presente en prácticamente toda la historia y en una gran diversidad de sociedades y regiones. Carlos Martí Arís, por ejemplo, utiliza la casa entre medianeras del mercader gótico para explicar la evolución de los tipos de uso mixto

construidos en la ciudad de Barcelona, especialmente en el Eixample diseñado por Ildefons Cerda en el siglo XIX. ¿Sin embargo, en que difieren estos edificios de aquellos a los que llamamos edificios híbridos? Dos aspectos ya anunciados en la primera parte de este texto son clave para comprender sus especificidades. Un aspecto de naturaleza histórica tiende a explicar el fenómeno como parte de un proceso históricamente determinado, mientras que el otro, más teórico, tiene como objetivo comprender los impactos de ciertas soluciones arquitectónicas. El primero está relacionado con los procesos de urbanización de ciudades como Nueva York y Chicago a fines del siglo XIX, determinantes de lo que Fenton llamó las "... constraints of the American urban grid..." (Fenton, 1985, p.5) y, en consecuencia, las presiones sobre el valor del suelo urbano, lo que explicaría, al menos en parte, el proceso de aparición de estos edificios. El segundo se refiere a sus posibles consecuencias sobre la dinámica urbana de su entorno, como lo sugiere Mozas "...a level of concentration and hybridisation is increasingly understood as a way of activating the building, its individual uses and the surrounding urban fabrica..." (Mozas, 2008, p. 5).

Tanto S. Holl como Fenton asocian la aparición del edificio híbrido de fines del siglo XIX y especialmente del siglo XX.

Hybrid Buildings developed most rapidly in the twentieth century. The modern city has acted as fertilizer for the growth of architectures from the homogeneous to the heterogeneous in regard to use. (Holl, 1997, p. 3)

Fenton fue aún más preciso y lo vincula con las presiones inmobiliarias típicas del proceso de metropolización de ciudades como Nueva York:

The hybrid type was a response to the metropolitan pressures of escalating land values and the constraint

of the urban grid. With horizontal movement restricted, the city fabric moved skyward. The building form became taller, larger than ever before. Its only constraints were the zoning ordinances and the orthogonal grid itself.” (Fenton, 1985, p. 5).

El crecimiento horizontal (limitado por la trama urbana consolidada) y vertical (limitado por técnicas constructivas y aspectos legales) implicaba directamente la combinación de programas que alguna vez fueron incompatibles.

Unable to occupy these vast new volumes with an individual usage, functions were combined. The hybrid building emerged. Within a relatively short period of time hybrid buildings enveloped many of the institutions which comprised the Nineteenth Century city: dwellings, offices, theaters, museum. (Fenton, 1985, p. 5).

Estas definiciones acercan los edificios híbridos a la idea de edificios complejos, en particular los conocidos como *mixers*. Según Mozas:

Mixers are complex buildings loaded which, when inserted into a rundown urban fabric, mix up the entire organism and exert an influence which goes far beyond their physical scope and which manages to exponentially revitalize the whole built environment. (Mozas, 2017, p. 82)

El supuesto papel revitalizante de los edificios híbridos, como lo sugiere Mozas, depende en gran medida de su permeabilidad urbana, lo que permite el flujo alternativo de transeúntes y un mayor número de posibilidades combinatorias con respecto a los caminos definidos por las aceras perimetrales, un hecho que es garantizado por la superposición entre espacios de propiedad privada y el uso colectivo asociado con el comercio urbano y el equipamiento.

Mozas también advierte sobre tres aspectos fundamentales de este tipo de edificios: alta densidad, gran escala y naturaleza urbana. Para el autor, "...a un híbrido, por su escala, se pueden aplicar estrategias únicas a la composición urbana..." (Mozas, 2017, p.41), como calles, bloques, puentes, pasarelas y plazas.

En un esfuerzo de síntesis que no pretende ser definitivo, sirviendo solo como punto de partida, podemos decir que los edificios híbridos son aquellos:

1) contruidos en áreas ya consolidadas de las ciudades, donde el crecimiento horizontal estaba limitado por la trama urbana o no fue deseado por la distancia de los servicios ofrecidos en los alrededores; 2) marcados, por lo tanto, por verticalidad, pero también por altas densidades; 3) caracterizados por la mezcla de usos, como respuestas a los procesos de urbanización intensos, que contribuyen a la activación de la vitalidad urbana de su entorno inmediato y cuyo impacto, (4) es decisivo en las soluciones y técnicas formales adoptadas; y finalmente (5) en el que las estrategias típicamente urbanas se utilizan como una forma de crear relaciones más francas entre la trama de la ciudad y el espacio arquitectónico.

En el caso de las ciudades de América Latina estudiadas, además de estas características, que juntas definen la idea de edificio híbrido, debemos agregar la presencia inequívoca de la vivienda como parte central del programa, cuyas razones veremos a continuación.

Notas sobre edificios altos mixtos e híbridos: el caso de América Latina

Tomando las revistas especializadas como fuente primaria, fue posible discernir algunas de las motivaciones que, según esta investigación, permitieron la aparición casi simultánea del edificio de uso mixto y su transformación en un edificio de viviendas híbrido en los principales centros de América Latina, es decir, como ciertos fenómenos culturales y técnicos han llevado a los promotores y a las empresas a construir y a la sociedad a consumir.

De la ciudad a la metrópoli

Para José Luis Romero, en *Latinoamérica. Las ciudades y las ideas* (publicadas en 1976 con énfasis especial en el capítulo *Ciudad masificada*) desde la década de 1940 en adelante, los principales centros urbanos de América Latina superaron la línea de 1 millón de habitantes, mientras que, en la década de 1970, ciudades como Buenos Aires, México y São Paulo ya habían excedido los 8 millones. Montaner (2014), al enumerar "conceptos básicos para una crítica en América Latina", indica el paso "de la ciudad a la megalópolis" como uno de los temas inevitables. Para el autor, la década de 1960 es el final de un período de experimentación urbana: desafortunadamente, a partir de la década de 1960, predominó el crecimiento salvaje, la máxima expresión de las leyes capitalistas y la inercia del crecimiento (Montaner, 2011).

Entre las décadas de 1930 y 1970, los principales centros urbanos de América Latina experimentaron un crecimiento demográfico y la expansión de sus límites geográficos con una velocidad y proporciones sin precedentes hasta ese momento en el siglo XX. Los ocho centros urbanos más grandes del continente alcanzaron la marca de un millón, de los cuales solo dos, Buenos Aires y Río de Janeiro, lo hicieron antes de la década de 1930, mientras que Bogotá, Lima y Caracas, solo en la década de 1950, cuando el crecimiento demográfico y la expansión urbana de estas ciudades fue aún más contundente. Caracas, por ejemplo, entre 1940 y 1970, tuvo un crecimiento demográfico de casi 300% y su área urbana se expandió diez veces en el mismo período.

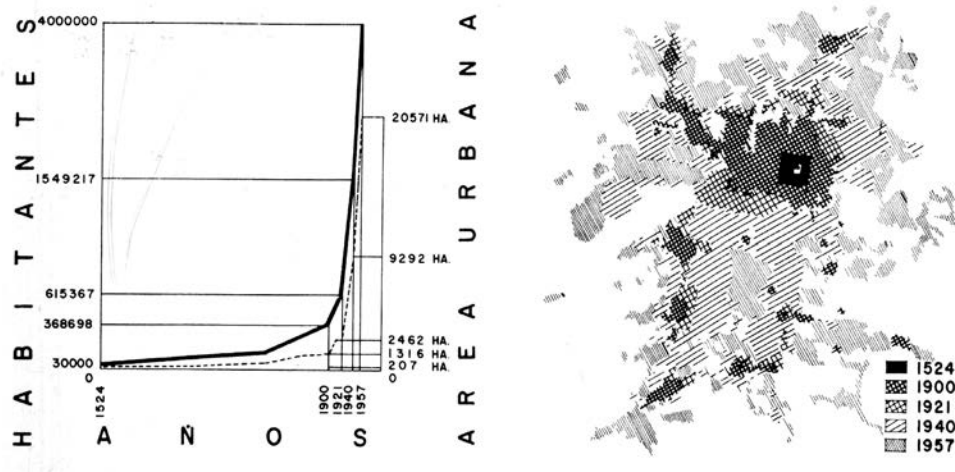
En diciembre de 1957, en el número 60 de la revista *Arquitectura México* (figura 3) se publicó el texto, firmado por el arquitecto y director de la revista Mario Pani, *México. Un problema. Una solución*. El contenido del artículo advierte del crecimiento vertiginoso de Ciudad de México (y São Paulo), en ese momento excepcional en el mundo:

El crecimiento vertiginoso de la población citadina arroja cifras que constituyen sin duda los indicios más altos del mundo, acaso con la excepción de São Paulo. [...] Entre 1910 y 1920, el incremento de población representa el 30%. De 1920 a 1930, 34%. De 1930 a 1940, 46%. De 1940 a 1950, el 72.5%. (PANI, 1957, p. 212-213).

La solución dada por Mario Pani, en la segunda parte del artículo, trata sobre las ciudades satélites y los grandes conjuntos de vivienda en construcción en ese momento, en los cuales el arquitecto participó directamente.

En línea con el problema que Pani diagnosticó en Ciudad de México, la revista *El arquitecto peruano*, sin identificar al autor del texto, publicó en enero de 1950 un resumen del *Plan Regulador de Lima* que indica una velocidad similar de crecimiento de la población y expansión urbana. "...no se expande hasta 1920, que la apertura de la avenida Arequipa inicia el impetuoso desarrollo de la Ciudad hacia los balnearios del Ser..." (*El arquitecto peruano*, enero, 1950, p.6). La imagen que acompaña al texto muestra el salto "impetuoso" de la expansión urbana de la ciudad desde 1920, (figura 4)

Fig. 3: Gráfico del crecimiento de la población y la evolución de la expansión urbana en Ciudad de México. Fuente: Revista Arquitectura México, n.60, 1957, p. 212



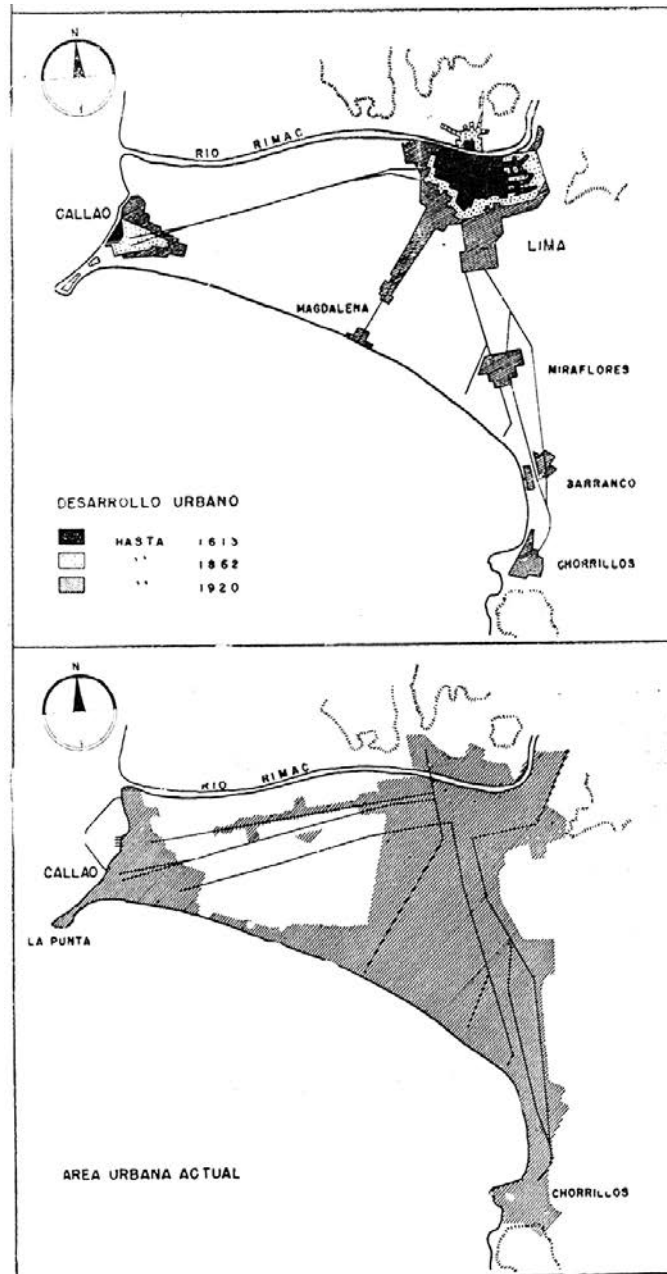


Fig. 4: Evolución del área urbana de Lima (mapa 1: 1613, 1862, 1920 y mapa 2: 1950). Fuente: Revista El arquitecto peruano, enero de 1950, p. 6

Las soluciones propuestas en el resumen del plan presentado se refieren a la expansión de la ciudad, por un lado, pero también a la necesaria reformulación de la legislación sobre el sector central de la ciudad. Según el texto, marcada por presiones determinadas:

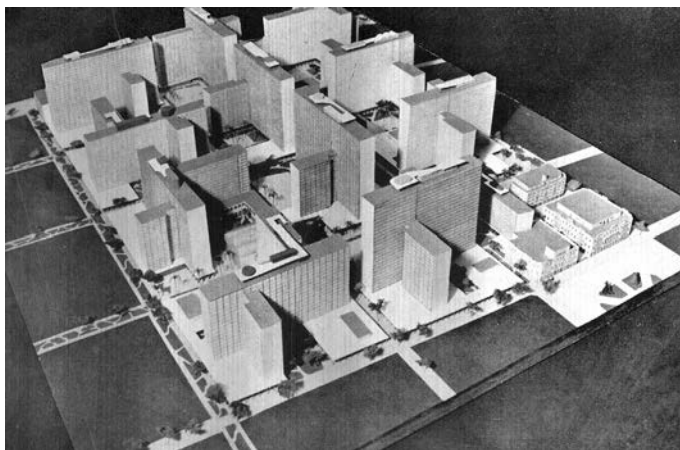
[...] por el afán de obtener mayor rendimiento de cada lote, sin considerar las fatales consecuencias [...] que las fincas se levanten sobre casi la integridad del terreno, dejando solo pequeños patios que sirven para conseguir una mediocre iluminación de mechas habitacional (*El arquitecto peruano*, 1950, p.19)

El modelo elaborado por la comisión encargada de estudiar la regulación de las construcciones de la Zona Central de Lima (figura 5) apunta a la regulación de la verticalización de la zona a través del nuevo parcelamiento del trazado tradicional y la ampliación de los circundantes.

El aumento exponencial de la expansión urbana y la población de estas ciudades ha llevado a un proceso inevitable de metropolización que fue impulsado en gran medida por la industrialización, generalmente industrias de base, estimulada por políticas de desarrollo nacional fundamentadas teóricamente a partir de 1948 por la Comisión Económica para la América Latina y el Caribe (CEPAL) con publicación del *Estudio Económico Latinoamericano 1949*. Según Bresser Pereira:

Os economistas da CEPAL e do ISEB acreditavam que o desenvolvimento econômico era sinônimo de industrialização e deveria ser produto de uma estratégia nacional – uma estratégia que o ISEB batizou de “nacional-desenvolvimentismo”. Para legitimar essa crença, a CEPAL fez sua clássica crítica da lei da vantagem comparativa e argumentou que a intervenção do Estado era necessária para promover a industrialização. (Bresser-Pereira, 2010, pp. 17-48)

Fig. 5: Modelo
preparado por la
comisión encargada
de estudiar la
regulación de las
construcciones de
la Zona Central
de Lima. Fuente:
Revista El arquitecto
peruano, enero de
1950, p.8.



El proceso de urbanización de los grandes centros de América Latina, intensificado entre 1940 y 1970, alteró significativamente la calidad urbana de estas ciudades y destacó los problemas enfrentados en los procesos socioeconómicos y la consiguiente particularidad de la configuración urbana y arquitectónica (Segre, 1991).

Silvia Arango expone los vínculos entre industrialización, urbanización y segregación socioespacial de manera generalizable en toda América Latina, especialmente a partir de la década de 1945:

El crecimiento de las ciudades latinoamericanas se agudiza a partir de 1945. Durante la guerra, América Latina experimentó un desarrollo industrial y económico que se traduce en una aceleración del crecimiento urbano. En el lapso de 15 años (1945-1960) las principales ciudades más o menos duplican su población [...] La sensación de gran crecimiento tenía mucho que ver con la expansión física: numerosos ensanches, loteamientos o urbanizaciones que habían permanecido durante largo tiempo relativamente desocupados se consolidaron arquitectónicamente, incorporando a la experiencia urbana estas áreas antes percibidas como suburbanas. La aparición creciente de barrios informales, producto de invasiones o de lotes ilegales, evidenciaba una migración

rural siempre en ascenso. Por otra parte, la transformación puntual de los centros urbanos, por construcción parcial de antiguas casas que se demolían para dar paso a edificios de oficina, producía la sensación de crecimiento en el sentido de progreso. (Arango, 2012, pp. 321-322)

Estas transformaciones de carácter geográfico y demográfico presionaron al mercado inmobiliario privado, a los profesionales autónomos y a las agencias públicas para tratar de solucionar el violento crecimiento. En este contexto, el debate sobre la vivienda fue muy relevante en las páginas de las revistas, ya sea a través del debate teórico o mediante la construcción de viviendas estatales que ocuparon las periferias de las grandes ciudades, tratando de enfrentar el problema de la vivienda, especialmente aquellas destinadas a trabajadores. Sin embargo, como lo demuestran los artículos en las revistas *El arquitecto peruano* y *Arquitectura México*, así como en la cita previa de Arango, en paralelo con la construcción de estos conjuntos y el debate que los acompañó, otro tema, vinculado a la legislación urbana de las áreas centrales a menudo estimulada por grandes intervenciones urbanas. Como ejemplo, podemos citar los artículos, *Base para un código de construcción* y *Base para un código de construcción racional*, ambos firmados por el arquitecto José M. F. Pastor y publicados en 1951 en el número 267 de la revista argentina *Nuestra Arquitectura*, (figura 6).

Como ejemplo de este tipo de intervenciones, que generaron, en algunos casos, nuevas centralidades podemos mencionar: el *Plano de Avenidas de São Paulo*, que entre muchos resultados favoreció la ocupación del "Centro Novo" (desde 1930); la Avenida Reforma e Insurgentes en Ciudad del México (pavimentada y reformada significativamente en las décadas de 1940 y 1950); Avenida Tacna / Miraflores en Lima y la Décima Carrera en Bogotá (construida entre 1945 y 1960). Con respecto a esta última, Murcia y Mendoza

agrega automáticamente cientos de metros cúbicos de edificación, pues en virtud de un criterio absurdo, donde menos intensa debiera ser la ocupación exhaustiva de los lotes —frente a las avenidas y a los parques—, la reglamentación admite con toda naturalidad que la edificación sea más alta y más densa que en el resto del distrito.

Densidad de edificación

Luego de numerosos estudios estadísticos e investigaciones urbanísticas se ha llegado a la conclusión de que la mayor parte —si no toda— de las ciudades populosas del mundo poseen códigos de edificación copiados unos de otros, los cuales toman como premisa fundamental el hecho de que el centro debe ser congestionado con una densidad absurda de edificios, así como los contornos de las avenidas, boulevares, paseos y de cuanto espacio libre quede en la ciudad, aun cuando el barrio sea excéntrico y no haya razón ni necesidad alguna de que los lotes deban ser cubiertos con casas de 6, 8 ó 10 pisos entre medianeras. Las investigaciones revelan que con un código inteligente, se lograría una distribución más racional de la densidad edificatoria, fijando para cada distrito lo que ha dado en llamarse *factor de ocupación del suelo* y que, abreviando, llamaremos en adelante “factor de ocupación”: es éste una relación entre el área total edificada de un lote, distrito o ciudad y el área de ese lote, distrito o ciudad.

Por *área edificada* se comprende la suma de las áreas de todos los pisos y sótanos que forman un edificio, computadas desde los paramentos exteriores de los muros de contorno, incluyendo el espesor de los mismos, galerías, etc., y todo cuanto se suele calificar de “superficie cubierta”. Por *área del lote o distrito o ciudad* se entiende el área de los mismos computada dentro de las líneas limítrofes, incluyendo la mitad de las calles, ríos, rutas o canales que las rodean parcial o totalmente.

Censo rápido de edificación

Cualquier villa o ciudad puede de inmediato conocer sus distintos factores de ocupación con sólo levantar sin mayor detalle un censo de cada manzana en base a una simple planilla.

Si las Municipalidades ayudadas por las propias juntas de vecinos, movilizándolo a los alumnos de los colegios secundarios y universidades, por ejemplo, hicieran un censo de este tipo tendrían sin gasto alguno y en tiempo breve un plano con la *actual densidad de edificación*, dato importantísimo que les revelará una visión más exacta de su propia ciudad y les hará entrever cómo es posible organizar una mejor distribución del esfuerzo edificatorio, encauzándolo hacia las áreas más propicias y limitando la ocupación del suelo por los edificios en aquellas áreas en que sea necesario, para mantener el promedio general, el cual preservará a la ciudad de la congestión y del desequilibrio.

En rigor de verdad, lo que nos dice un censo de edificación bien hecho e interpretado es que hay un límite, perfectamente previsible a lo largo de un período, el cual no puede ser sobrepasado por la *real capacidad edificatoria* de la Ciudad; límite dado por la población, sus recursos y su demanda de nuevos edificios, y que ya en otra ocasión ⁽²⁾ hemos explicado en detalle, al tratar de la subdivisión prematura de la tierra a causa del *valor potencial edificatorio* falsamente atribuido a todas y cada una de las parcelas de una zona, cuando la realidad es que, durante un período de años, el

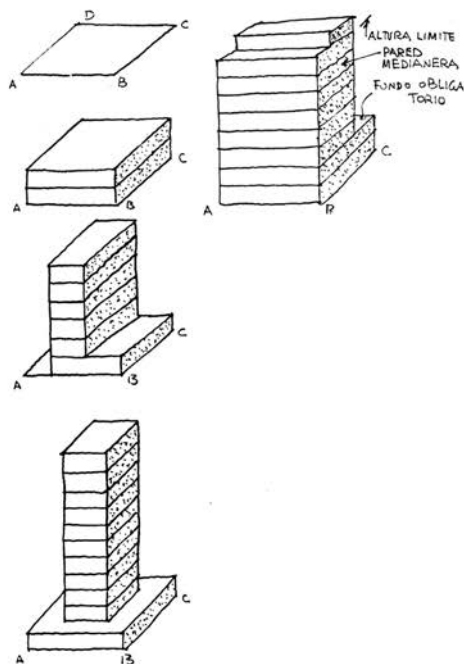
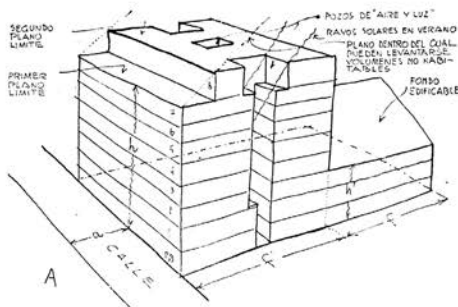


Figura 3. — **FACTOR DE OCUPACION.** El terreno ABCD al cual la zonificación del plan regulador fija un factor de 2, puede ser cubierto en su mitad con un edificio de 4 pisos, o en una cuarta parte por un edificio de 8 pisos; o bien integralmente cubierto con un piso y con cuerpo de varios pisos. El volumen edificado se mantiene siempre invariable. A la derecha: como podría edificarse ese mismo lote según el código de edificación de Buenos Aires.

“quantum” de verdadera demanda de lotes para edificar es infinitamente menor que el número de lotes en que se ha subdividido la zona.

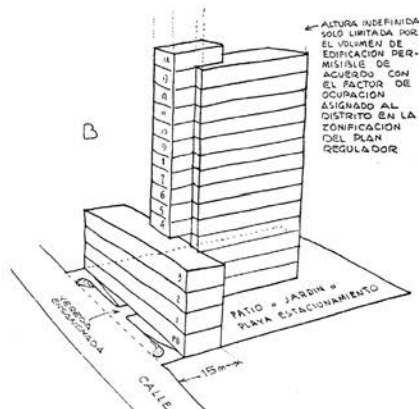
Eso quiere decir que es la capacidad de edificar que posee una ciudad o en otras palabras el “quantum” periódico de demanda edificatoria, lo que automáticamente determina el factor de ocupación del suelo y que si la estadística nos demuestra que dicha “quantum” se traduce en una área cubierta de tantos metros cuadrados por año o por quinquenio, p. e., estadística que cualquier municipalidad lleva prolijamente, esa área, sumada al área ya edificada de la ciudad, dividida por el área del territorio de la ciudad, nos da el factor de ocupación de la misma en determinado período. Ocurre que ese promedio es generalmente asombrosamente

(2) Ver “Urbanismo con Planeamiento”, “Curso básico de Planeamiento Urbano y Rural” y “San Juan, piedra de toque del planeamiento Nacional”, donde se trata del problema que crea el sobrevalor potencial edificatorio de la tierra.



A. CODIGO ACTUAL. — Operaciones: Determinación de h en función de a y de la clasificación por distritos según la altura. En el lote de esquina esta operación es complicadísima. 2. Determinación de f mediante fórmula y de h' de acuerdo con la clasificación de distritos según área. 3. Determinación del ancho y largo de los patios de "aire y luz" mediante fórmulas complicadas. Esta exigencia estropea las plantas superiores de los edificios y encarece inútilmente la obra al complicar su estructura. 4. Los planos límites, por debajo de los cuales no hay restricción de edificar sobre las medianeras, comprimen el volumen edificable dentro de formas arbitrarias y antihigiénicas, pues se desperdician los costados y gran parte del fondo del lote al ser cerrados por medianeras ciegas.

B. CODIGO FUTURO. — La utilización del lote, en virtud del factor de ocupación puede ser igual o mayor que la que hoy permite el código de edificación; la estructura del edificio se simplifica notablemente y sus condiciones higiénicas y estéticas no admiten comparación con las que hoy obliga a construir el Código. No hay, prácticamente, patios de aire y luz, pues toda ventana tiene asegurada por lo menos la visión de un retazo de cielo que dé un factor de iluminación mínimo. Obvio es decir que el panorama urbano así obtenido resulta totalmente distinto del caos que hoy ofrecen las partes céntricas de nuestras ciudades.



Dos formas distintas de APROVECHAMIENTO de la tierra. Arriba: cómo el actual código de edificación regula el MAYOR APROVECHAMIENTO de la tierra por el propietario en detrimento del grupo humano que ha de habitar el inmueble y los inmuebles vecinos. Abajo: cómo con el control del factor de iluminación y el factor de ocupación no sólo se persigue un mayor, sino también un mejor APROVECHAMIENTO de la tierra urbana.

señalan el papel central de estas incisiones en el tejido urbano de las ciudades, en lugar de las visiones utópicas de los planificadores inspirados en el CIAM, la aparición de un próspero mercado inmobiliario que encuentra su producto principal en el edificio alto.

En la intersección entre la utopía modernista de tumbar toda la vieja Bogotá, esa ciudad de tierra, pañolón y alpargatas, de callejuelas empedradas y arquitectura de adobe y patios confinados, para hacer otra radiante y luminosa, de avenidas con grandes edificios, plena de automóviles veloces, y frente a las realidades prediales, sociales, políticas y presupuestales, está la apertura de la carrera Décima. Se trataba de ampliar una angosta callejuela, que se interrumpía en el hospital de La Hortúa, por el sur, y en la calle 23, por el norte, para convertirla en una avenida de 40 metros de ancho, como una enorme cirugía de cinco kilómetros -desde San Diego a la avenida Primero de Mayo y a la calle 27 sur-. Para ello fue necesario arrasar más de 30 metros, repartidos en ambos costados, de las manzanas que encontraba a su paso, y afrontar un sinnúmero de circunstancias de propiedades y vidas, para que allí surgieran los prismas racionales, la valorización inmobiliaria y modernas empresas financieras. (Murcia y Mendoza, 2010, p. 59)

Estas intervenciones crearon condiciones desde el punto de vista de la renovación de las parcelas que sumadas a un conjunto de leyes más o menos simultáneas en las diferentes ciudades, permitieron la ocupación de las áreas centrales por nuevos tipos de edificios verticales, especialmente en las áreas de la primera expansión del primer cuarto del siglo XX.

Es de destacar que este conjunto de leyes favoreció la inversión en edificios altos por parte de promotores, garantizando los mecanismos legales de venta y alquiler, pero también indujo que una parte de la población pudiera vivir en las áreas centrales de la ciudad.

En el caso de México, por ejemplo, la legalización de la compra y venta de apartamentos se produce entre

1947 y 1953, en gran medida bajo la presión de empresas privadas como *Condominio S.A.* a cargo de la construcción del edificio diseñado por Mario Pani en el Paseo de la Reforma (figura 7).

En el caso de Buenos Aires (figura 8), la regulación llegó en 1957, comenzando una *era vertical*.

La posibilidad de construir edificios torres en la capital federal, enunciada en el decreto ordenanza 4110 del 2 de mayo de 1957...significó el comienzo de una era “vertical” en la extendida fisonomía de la ciudad [...] La reglamentación venía a substituir, con innegables ventajas, a la referente a “edificios con altura sobreelevada”, que resultaba simplemente una ampliación del alturas, dentro de cierto escasos límites, de los niveles máximos ya permitidos. [...] La reglamentación tendía también a estimular el englobamiento y la unificación de predios, para obtener terrenos de dimensiones amplias que permitieran el desarrollo de programas arquitectónicos racionales y adecuados al desenvolvimiento futuro de la ciudad.” (Torres en Buenos Aires. Revista *Nuestra Arquitectura*, Argentina, 1960, p. 28)

En São Paulo, la Ley de arrendamiento (federal) de 1942, al favorecer a los inquilinos, terminó estimulando el mercado para la compra y venta de apartamentos y, por lo tanto, el interés de las clases media y alta. El Banco Nacional Inmobiliario (BNI), fundado en 1945, desempeñó un papel decisivo en el proceso de apertura de un mercado inmobiliario caracterizado por el edificio alto. La rápida venta del Edificio Mara, diseñado por Kneese de Mello en 1942 e inaugurado en 1949, atestigua este fenómeno (Lores, 2017).

El fenómeno del rascacielos: vivir en lo más alto

Los edificios altos como un fenómeno que marcó profundamente el siglo XX son bien conocidos, sin embargo, en los países de América Latina, antes del final

la propiedad por pisos en MEXICO

AHORA

- Una sólida inversión
- Un departamento magnífico
- Instalaciones insuperables
- Ahorro de servidumbre

Primero en Europa —desde hace un siglo—, luego en Estados Unidos y últimamente en América Latina, el sistema de propiedad por pisos se ha propagado en forma arrolladora... Tiene todas las cualidades de una casa de rango para habitarse, sin muchas de las inconveniencias y molestias que requiere el funcionamiento de una casa aislada...

4

de las ventajas que le brinda a usted CONDOMINIO, S. A. — la primera institución fundada en México para la construcción y venta de edificios en propiedad por pisos.

CONDOMINIO S. A.

En el Paseo de la Reforma y las calles Guadalupe y Volga se está construyendo ya el primer edificio de CONDOMINIO, S. A., que contará con departamentos, comercios, despachos, garajes...



Paseo de la Reforma 503

Apdo. Post. 20366

Tel. 11-55-35

México, D. F.

Fig. 7: Publicidad para la venta de apartamentos en el edificio del Paseo de la Reforma, arquitecto Mario Pani, Condominio S.A. Fuente: Revista Arquitectura México, n.12, 1953

TORRES EN BUENOS AIRES

La posibilidad de construir edificios-torres en la capital federal, enunciada en el decreto ordenanza 4110 del 2 de mayo de 1957 (intendencia Bergalli), significó el comienzo de una era "vertical" en la extendida fisonomía de la ciudad. Hoy, después de cinco años de existencia de la reglamentación, y pese a que muchos proyectos quedaron en calidad de tales, una visión panorámica permite observar claramente el sentido del nuevo "crecimiento" de la urbe. La reglamentación venía a substituir, con innegables ventajas, a la referente a "edificios con altura sobreelevada", que resultaba simplemente una ampliación del alturas, dentro de ciertos escasos límites, de los niveles máximos ya permitidos. Las nuevas normas, elaboradas cuidadosamente, y tras pacientes estudios, por la Comisión del Código de la Edificación, consistían en admitir formas de edificios inscriptibles en prismas ideales, simples, donde un fuste se levante al lado en cierta medida de los ejes separativos de los predios, para dar cabida a espacios abiertos que vicularan el fondo central de la manzana con la calle, sin contener patios interiores para servir a locales habitables.

La reglamentación tendía también a estimular el englobamiento y la unificación de predios, para obtener terrenos de dimensiones amplias que permitieran el desarrollo de programas arquitectónicos racionales y adecuados al desenvolvimiento futuro de la ciudad. El límite ideal de todo este concepto podría llegar a la concepción de una verdadera ciudad "vertical", donde pudieran liberarse las áreas de los terrenos a nivel suelo; una nueva "realidad", aunque de antigua data a través de las concepciones de Le Corbusier.

Las torres crecieron y proliferaron en varias zonas de la ciudad; Belgrano, barrio tradicional —y con terrenos disponibles de amplias medidas aun— fué escenario de esta nueva visión arquitectónica. Entre ellas, y cronológicamente considerada como la primera torre de Belgrano, está esta que se presenta en estas páginas, según proyecto del arquitecto húngaro Antonio Vermes, y que se eleva en una altura de 17 pisos con otras tantas unidades de departamentos (pisos). Aunque el edificio no se concretó en la medida y las posibili-

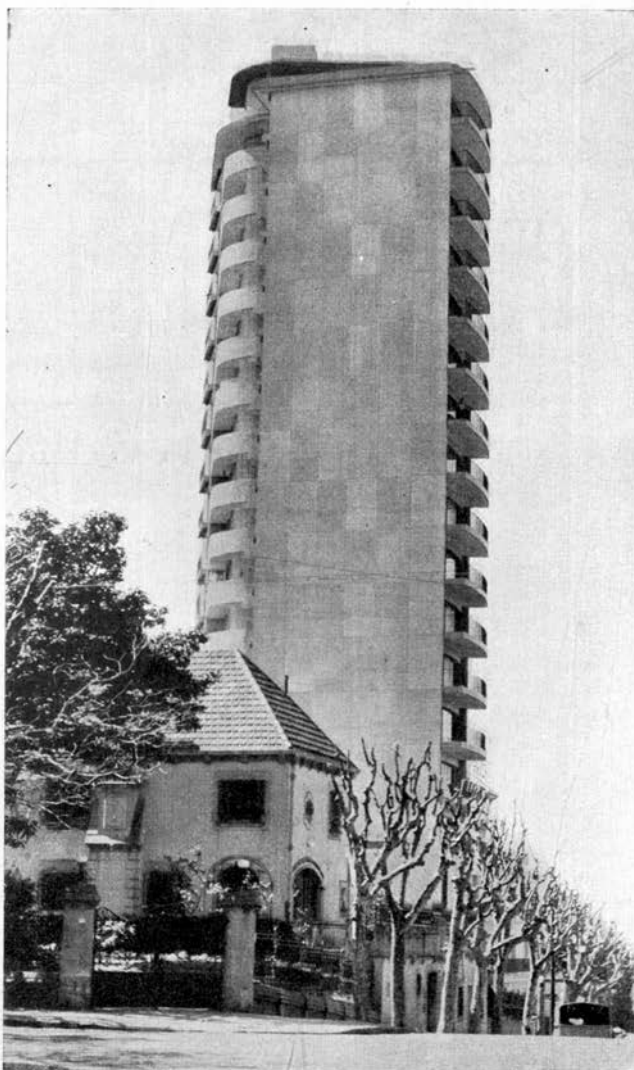


Fig. 8: Reportaje Torres en Buenos Aires. Fuente: Revista Nuestra Arquitectura, Argentina, n. 396, 1960, p.28

de la Segunda Guerra Mundial fue un evento escaso en comparación con los Estados Unidos de Norteamérica. Será, efectivamente, a partir de la segunda mitad del siglo xx, que el proceso de verticalización de las ciudades en América Latina adquiere poder, fomentado más ampliamente por la reanudación de la producción de la posguerra y, objetivamente, por las intervenciones urbanas y la legislación comentada previamente.

Otro aspecto relevante fue la condición técnica favorable para que la clase media (y la clase alta en algunas situaciones específicas) eligiese vivir en edificios de apartamentos. Al menos dos, notados en las páginas de las revistas especializadas publicadas entre 1940 y 1970, merecen destacarse: la comodidad de la residencia unifamiliar trasplantada al edificio de apartamentos y su bajo costo y un mayor control de la ejecución. Y, en la intersección de los dos casos, los aspectos de seguridad.

Por lo tanto, elevadores, ventanas estandarizadas industrialmente con sistemas de control de luz, interfonos, electrodomésticos, calentadores de agua y accesorios de plomería, (figuras 9,10,11 y 12), se suman a las losas prefabricadas, el mejor precio del acero que venía de Estados Unidos de Norteamérica, pinturas especiales, entre otros.

Estos productos, provenientes de una industria nacional e internacional que ganó prominencia en la segunda posguerra, fueron fundamentales para crear mercados inmobiliarios en los que era posible experimentar con diferentes tipos de plantas como: *kitnet*, *duplex* y *penthouse*.

Morfología urbana y tipología arquitectónica, lenguaje y programa

El contexto descrito anteriormente en el que las ciudades de São Paulo, Ciudad de México, Buenos Aires, Bogotá, Lima y Caracas están ampliamente marcadas por: (a) rápido crecimiento de la población; (b) reparcelación,



Fig. 9: Publicidad. Fuente: Revista Nuestra Arquitectura, Buenos Aires, septiembre de 1945



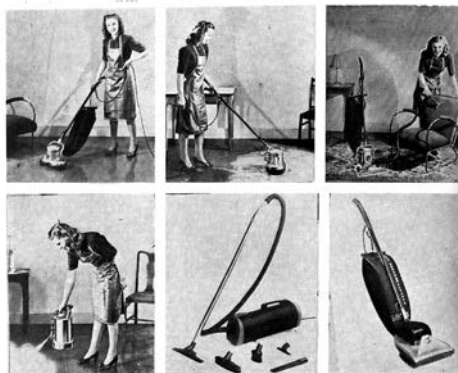
68	71	72
69	73	74
70		

48. Cocina a gas y succion "Eli" de sobremesa, útil para personas que deban hacer rápidamente sus comidas y para laboratorios químicos y médicos. Dimensiones exteriores: 0,345 de largo, 0,308 de ancho y 0,16 de alto. Uteco Martini. 49. Cocina eléctrica de tres discos "Guisa" para corriente continua y alternada. Domi Martini. 70. Cocina "Baly" modelo de uno, dos y tres quemadores; frente y costado de empuje blanco, verde nido o marfil; plancha encajada en triplicado. Casad González y Cia. 71. Cocina eléctrica "Tante" de la misma familia descrita bajo N° 62, pero cerrada. R. Lozano y Cia. S. R. L. 72. Cocina a gas "Fonten", encajada en sistema blanco, a verde nido y A. Tomena. 73. Frigorífico especial para montar a la parilla, tipo similar a los instalados en los restaurantes, para pequeño. Toda mente encajada en distintos colores. Casad González y Cia. 74. Cocina a gas "Di-mac" de dos hornos, con plancha para asar. Tiene 0,855 de alto, 0,553 de ancho, 0,47 de profundidad. Domi, Cia. de Artefactos Domésticos.

COCINAS Y AGUA CALIENTE

11

Fig. 10: Publicidad. Fuente: Revista Nuestra Arquitectura, Buenos Aires, enero de 1949



150	151	152
153	154	155

150, 151, y 152. Aspiradores encastrados "Columbus". Máquina para uso doméstico o industrial. Mantienen toda la zona ya absorbida automáticamente polvo y la succión. A. Milne y Cia. — 153. Pulverizador de cera "Columbus". Consta en posición normal una persona cubre una superficie de 50 metros cuadrados en 15 minutos, empujando un litro de cera común. Llena en la base y resistencia eléctrica herméticamente cerrada que frena la cera. Un termostato cierra automáticamente la corriente cuando la temperatura ha llegado al grado necesario. Una pequeña bombilla provee la energía necesaria para la pulverización. A. Milne y Cia. — 154. Aspirador marca "Hoover" de vacío automático. Consta de Coeflex y Sh. — 155. Aspirador "Hoover" modelo 262, especial para donde hay alfombras. Trae un dispositivo que sacude, barre y aspira a la vez. González, Coeflex y Sh.

AUXILIARES DE LA CASA

28

Fig. 11: Publicidad. Fuente: Revista Nuestra Arquitectura, Buenos Aires, enero de 1949



Fig. 12: Publicidad. Fuente: Revista Nuestra Arquitectura, Buenos Aires, octubre de 1960

a menudo vinculada a intervenciones urbanas importantes, de sus áreas centrales o áreas de sus primeras expansiones a principios del siglo XX; (c) la creación de leyes nacionales que regulen el alquiler, la compra y la venta de apartamentos y, como consecuencia, (d) la formación de un mercado inmobiliario lucrativo. Estos hechos fueron decisivos para la aparición en el paisaje urbano de las áreas centrales de estas ciudades, edificios de uso mixto cada vez más altos. Sin embargo, también es visible, a través de las páginas de las revistas consultadas, a medida que se consolidaron los aspectos enumerados (a-d), el creciente número de edificios híbridos, cuyas características más generalizables se destacaron previamente en los puntos 1 y 2.

Aunque en este texto el objetivo no es analizar las particularidades de los edificios híbridos en comparación con los de uso mixto, es posible como primera aproximación, identificar algunos aspectos que refuerzan la afirmación anterior. En este momento no se pretende separar y clasificar los edificios como uso mixto o híbrido, sino que a partir de lo discutido anteriormente establecer un conjunto de características posibles para delimitar las diferencias.

Un primer punto se refiere a la reproducción en altura del edificio mixto (hogar/trabajo) que se encuentra a lo largo de la historia. Como regla general, en los casos estudiados aquí, una parte importante de los edificios que se encuentran en las páginas de las revistas ocuparon todo el lote y su resultado fue su forma monolítica, lo que justifica la presencia de patios de luz que resuelven los problemas generados por la ocupación máxima de la parcela. Esta solución predominó en la década de 1940 y durante la primera mitad de la década siguiente. Destacamos dos ejemplos entre cientos: el Edificio Colimodio, figura 13, (arquitecto Esquivel B., 1949, Caracas) y el Edificio Wilson Nueve Noventa, figuras 14 y 15, (arquitecto Enrique Seoane Ros, Vimas. A. 1949, Lima).

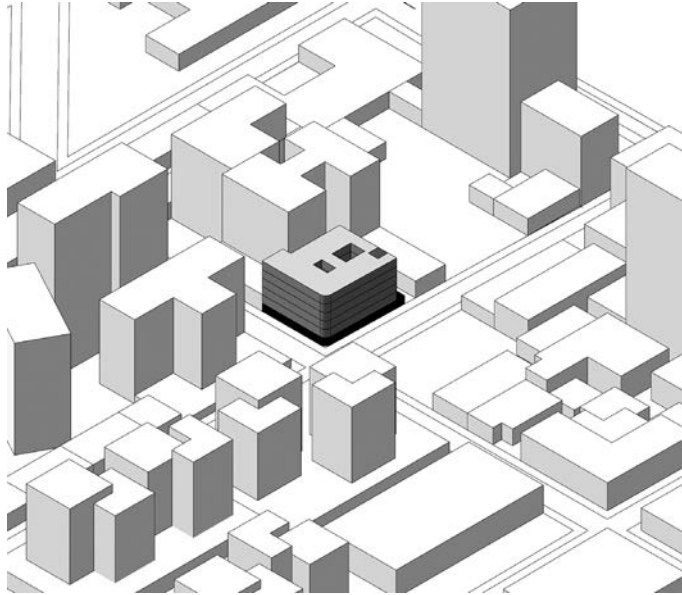


Fig. 13: Edificio Colimodio (Arquitecto Esquivel B., 1949, Caracas). Fuente: Laboratorio de Investigación de Diseño y Memoria

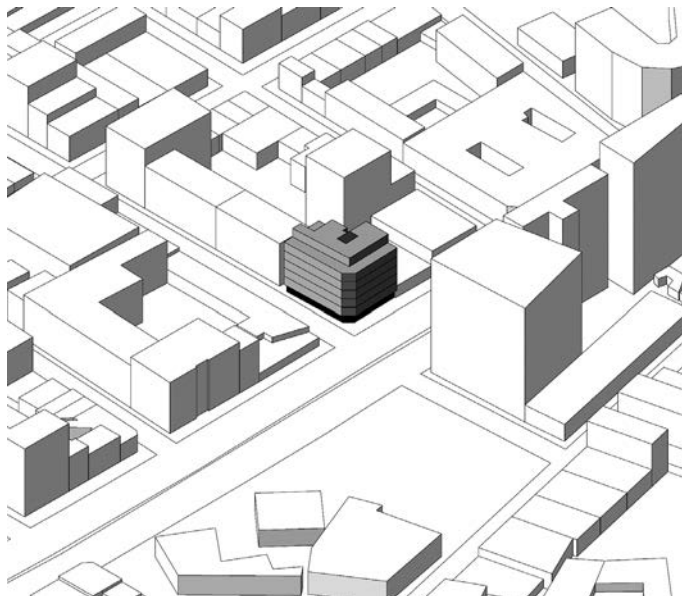


Fig. 14: Edificio Wilson Nueve Noventa (Arquitecto Enrique Seoane Ros, VIMA S. A. 1949, Lima). Fuente: Laboratorio de Investigación de Diseño y Memoria



Fig. 15: Edificio
Wilson Nueve
Noventa
(Arquitecto
Enrique Seoane
Ros, VIMA S. A.
1949, Lima).
Fuente: Revista
El arquitecto
peruano, Lima,
feb., 1949)

Wilson nueve noventa, departamentos de lujo...

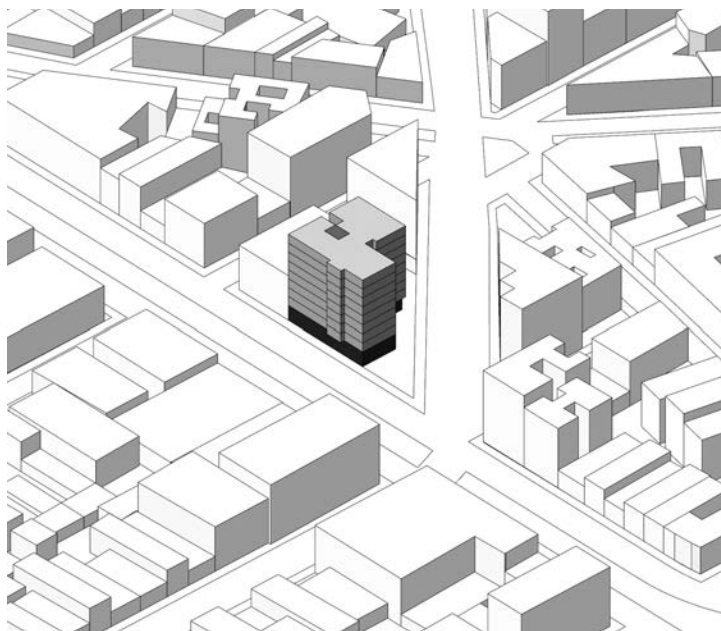


Fig. 16: Edificio del Departamento (Abraham Zabludovsky, 1960, Ciudad de México). Fuente: Laboratorio de Investigación de Diseño y Memoria

Desde la segunda mitad de la década de 1950 en adelante, llaman la atención edificios claramente más grandes y altos. Este hecho puede explicarse como resultado del aumento de las dimensiones de las parcelas, en muchos casos generadas por la apertura, por ejemplo, de grandes avenidas, que potenciaron parcelas más grandes con más de una cara a la calle, llegando en algunas situaciones a ocuparen toda una manzana. En estos edificios se desencadena una serie de otras posibilidades tipológicas que liberan parte de la tierra, ya sea para uso privado o uso colectivo. Las implementaciones de tipo E, F, L con tasas de ocupación más bajas son cada vez más comunes. Dos ejemplos ilustran esta diversidad: Edificio del Departamento, figura 16, (Abraham Zabludovsky, 1960, Ciudad de México) y Edificio Multifamiliar en Bogotá, figura 17, (Esguerra y Herrera, 1965, Bogotá).

Entre las numerosas posibilidades, el uso de la plataforma o el podio es notable. En estos casos, en los

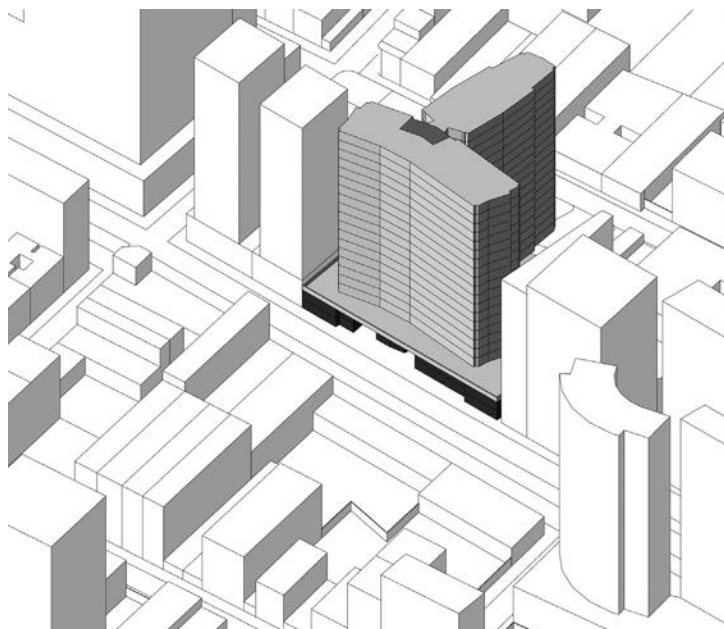


Fig. 17: Edificio multifamiliar en Bogotá (Esguerra y Herrera, 1965, Bogotá).
Fuente: Laboratorio de Investigación de Diseño y Memoria

que se plantean las variaciones descritas anteriormente (E, F, L) o torres aisladas, como por ejemplo: la galería diseñada por Juan Antonio Dompé, figura 18, (1964, Buenos Aires); el edificio Eiffel, figura 19, (edificios de apartamentos dúplex, arquitecto Oscar Niemeyer, empresa de construcción A. Salfati y Buchignani Ltda, 1953, São Paulo); o el Edificio Galipán, figura 20, (arquitecto Gustavo Guinand, 1950, Caracas). En algunos casos más radicales, la plataforma unificó un conjunto de más de una torre aislada, como el Edificio Tacna-Nazarenas, figura 21, (arquitecto Enrique Seoane Ros, constructor Luis Guillermo Ostolaza SA, 1955, Lima) o el Condominio Reforma Guadalquivir, figura 22, (arquitectos Mario Pani y Salvador Ortega, 1956, Ciudad de México).

Estos experimentos tipológicos explicados a partir de aspectos normativos legales y morfológicos urbanos también pueden asociarse con el creciente uso de lenguajes modernos que pasan a caracterizar estos

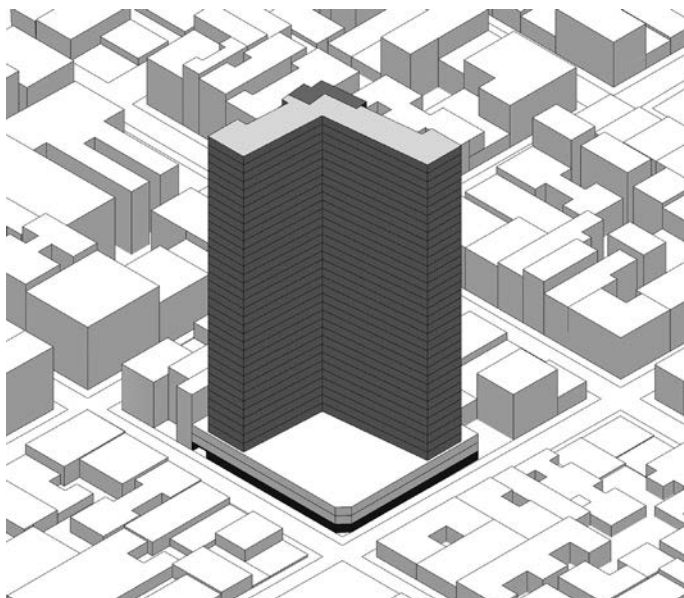


Fig. 18: Galería (Juan Antonio Dompé, 1964, Buenos Aires).
Fuente: Laboratorio de Investigación de Diseño y Memoria

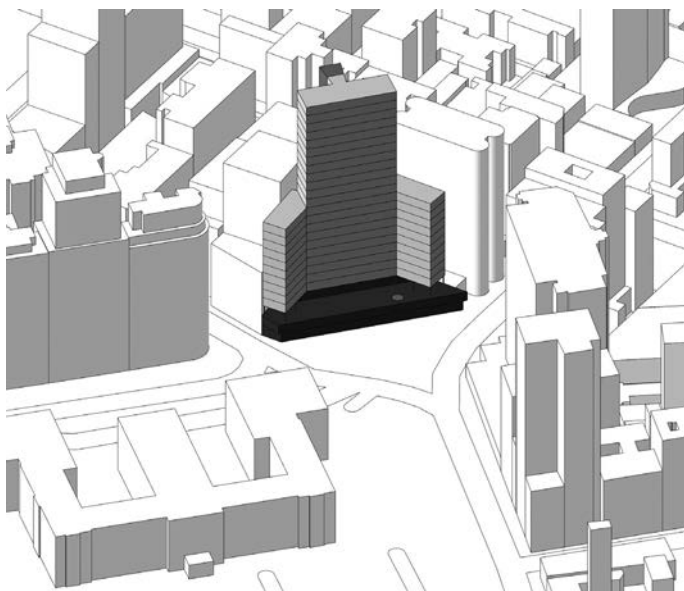


Fig. 19: Edificio Eiffel (edificios de apartamentos dúplex, arquitecto Oscar Niemeyer, empresa constructora A. Salfati y Buchignani Ltda, 1953, Sao Paulo).
Fuente: Laboratorio de Investigación de Diseño y Memoria

Fig. 20: Edificio Galipán
(Arquitecto Gustavo
Guinand, 1950, Caracas).
Fuente: Laboratorio de
Investigación de Diseño
y Memoria

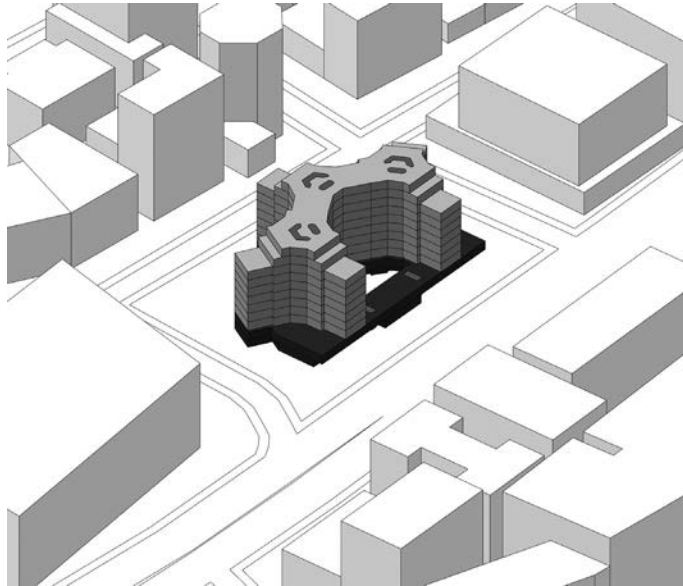
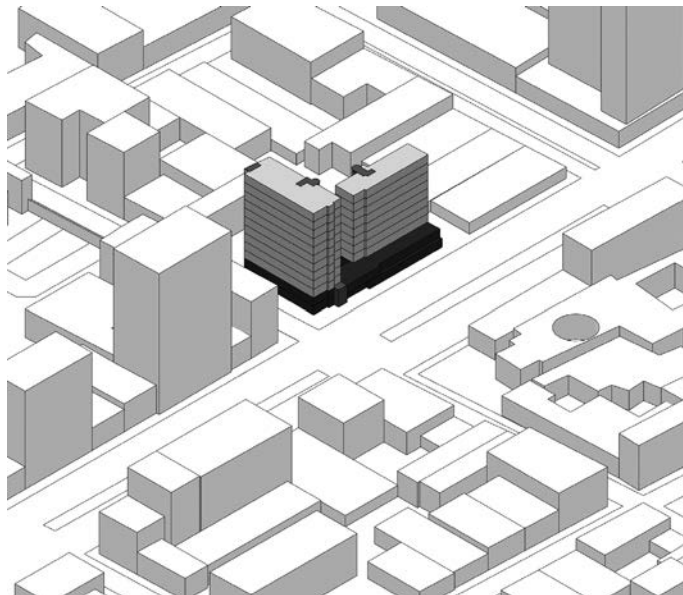


Fig. 21: Edificio Tacna-
Nazarenas (Arquitecto
Enrique Seoane Ros,
constructor Luis Guillermo
Ostolaza S.A., 1955,
Lima).
Fuente: Laboratorio de
Investigación de Diseño
y Memoria



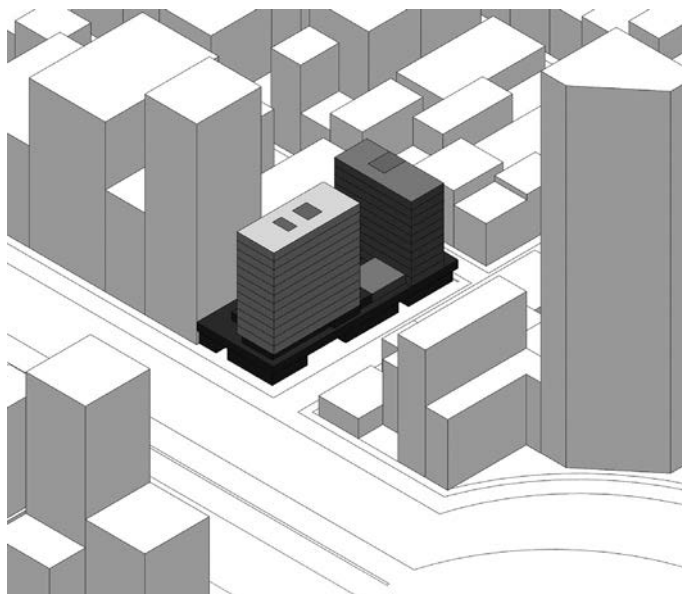


Fig. 22: Condominio Reforma Guadalupe (Arquitectos Mario Pani y Salvador Ortega, 1956, Ciudad de México). Fuente: Laboratorio de Investigación de Diseño y Memoria

edificios. Con la excepción de algunos intentos arriesgados de naturaleza ecléctica, neogótica, neocolonial o neoclásica, prevalece la arquitectura proto-moderna o art-decó, en las dos situaciones, como ya se mencionó, estuvieron asociadas con edificios monolíticos. Desde la segunda mitad de la década de 1950, el lenguaje se restringió cada vez más al universo de la arquitectura moderna y, en particular, a las muchas variaciones de *torre sobre plataforma*. En este caso, el término híbrido está presente en una dirección diferente de la discutida aquí. En la medida en que esta solución, la torre sobre la plataforma, puede entenderse como conciliadora, e híbrida en este sentido, entre las relaciones tipológicas y morfológicas que superponen las llamadas ciudades tradicionales y modernistas. Es decir, la torre aislada como representante de la segunda y la plataforma baja y alineada con los límites entre la acera haciendo referencia a la ciudad tradicional, como el Conjunto Nacional en la Av. Paulista de la ciudad de São Paulo, (figura 23).

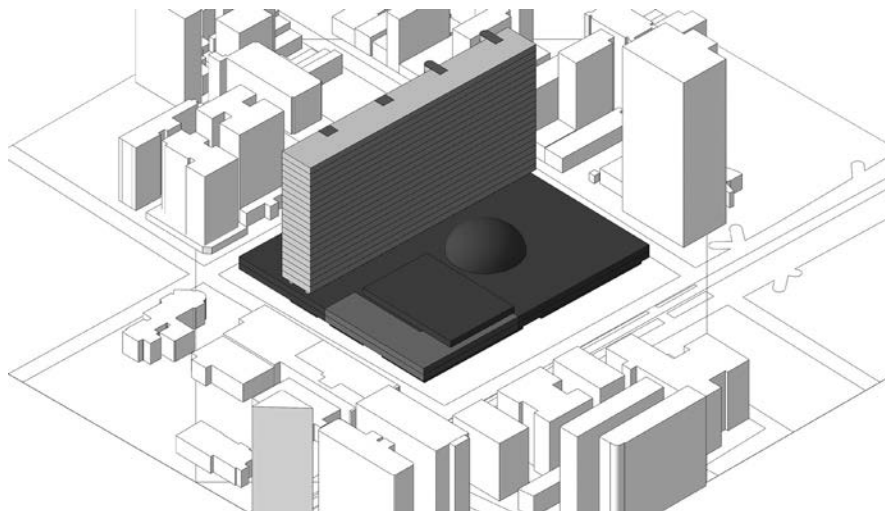


Fig. 23: Conjunto Nacional (Arquitecto David Libeskind, Construtora Warchavchik-Neumann Ltda, 1955, São Paulo). Fuente: Laboratorio de Investigación de Diseño y Memoria

Es posible que la variedad tipológica de la década de 1950 en adelante resulte, además de las dimensiones más grandes y las formas más complejas de las parcelas, también del grado de complejidad generado por la cantidad significativa de actividades realizadas en estos edificios. Como el comercio, los servicios y la vivienda se yuxtapusieron en gran medida, era necesario contar con una serie de mecanismos más eficaces para el control, la separación y la articulación de los usuarios. Es decir si, por un lado, el individuo debe ser inducido a acceder a las zonas comerciales, por otro, debe estar totalmente restringido y en algunos casos intermedios solo controlado. Ante estos problemas, la forma parece activarse, menos como un supuesto *reflejo* de las actividades realizadas dentro de los grandes contenedores, y más como estrategias para resolver este problema. En algunos casos, además de la oferta de vivienda, servicios y oficios básicos, se evidencian usos excepcionales, como cines, teatros, clubes nocturnos y bancos, entre otros. Esta excepcionalidad y la novedad que algunos de estos programas dieron a los edificios sirvieron como un gran atractivo, a menudo convirtiéndolos en iconos de un nuevo estilo de vida definitivamente urbano, (figura 24).

PROPIEDAD HORIZONTAL BAVARIA Plazuela de San Martín



lo invitamos
a visitar el
**APARTAMENTO
MODELO**
muebles y
decoración
de *fabrex*
bloque oriental
primer piso

Todo lo que hace la vida grata en Bogotá, lo tendrá usted con su apartamento, en los edificios de la PROPIEDAD HORIZONTAL BAVARIA (Plazuela de San Martín).

Se han proyectado atractivas zonas sociales y de recreación que le darán a su vida ambiente amén.

Bajo cubierta sin que dependa las condiciones del tiempo, se atenderán muchos atractivos para toda la familia.

Las zonas sociales y de recreación para adultos cuentan con:

SALONES PARA GIMNASIO
SALONES PARA BADOS TURCOS
SALONES PARA PING PONG

Para las niños áreas especiales de recreación que incluyen:

SALA DE CINE ÁREAS DE CIRCULACIÓN PARA JUEGOS
FUENTE DE AGUA ZONAS VERDES
GUARDERÍA LAGO ARTIFICIAL

En zonas descubiertas, donde se puede disfrutar de la agradable sensación de encontrarse en el campo, se dispondrá de canchales de juego para:

GOLFITO
FUTBOLIN
BADMINTON

Todas estas comodidades las tendrá usted y su familia en la PROPIEDAD HORIZONTAL BAVARIA (Plazuela de San Martín).

Por sus características, esta obra constituye el conjunto arquitectónico más completo que se construye en Colombia.

Con techos sobre las carreras 10 a 13 y la calle 88. Cuenta de dos bloques para apartamentos, de 16 pisos, y otro de 21 pisos, para oficinas.

Los apartamentos de los pisos 10, 11, y 12, cuentan de: 3 alcobas, sala-comedor con chimenea, baño principal, cocina, cuarto y baño de servicio y terrazas de ropas. De apartamentos de 4 alcobas, salón con chimenea, comedor, baño de alcobas, dos baños principales, cocina, repostería, cuarto y baño de servicio, terrazas de ropas y dos balcones-terrazas.

Los Pent-House, uno en cada terraza, tienen área privada de 470 M² y comprenden: salón con chimenea, comedor, cocina, repostería, baño de servicio, terrazas de ropas, cuarto y baño de servicio, 3 alcobas, estudio, 2 baños principales y terrazas cubiertas con área de 170 M².

El sótano y semi-sótano tienen capacidad para 300 vehículos estacionados para locales y empresas, 3 locales comerciales y representaciones del Banco Comercial Antioqueño.

La plataforma del primer piso consta de 84 locales. En la plataforma del 2º piso, 11 locales y mezzanines para 7 locales, cabecera y bar. EXISTEN CUPOS DISPONIBLES PARA OFICINAS, APARTAMENTOS Y LOCALS COMERCIALES.

Informes en la División de Urbanizaciones y Construcciones de Bavaria.
Carrera 13 No. 88-00, primer piso. Consultador 55-55-40. Extensión 183.
También a las telefonías 41-35-11 y 41-85-10.

Fig. 24: Publicidad del edificio Bavaria, Bogotá.
Fuente: Revista PROA, Bogotá, n. 169, 1965

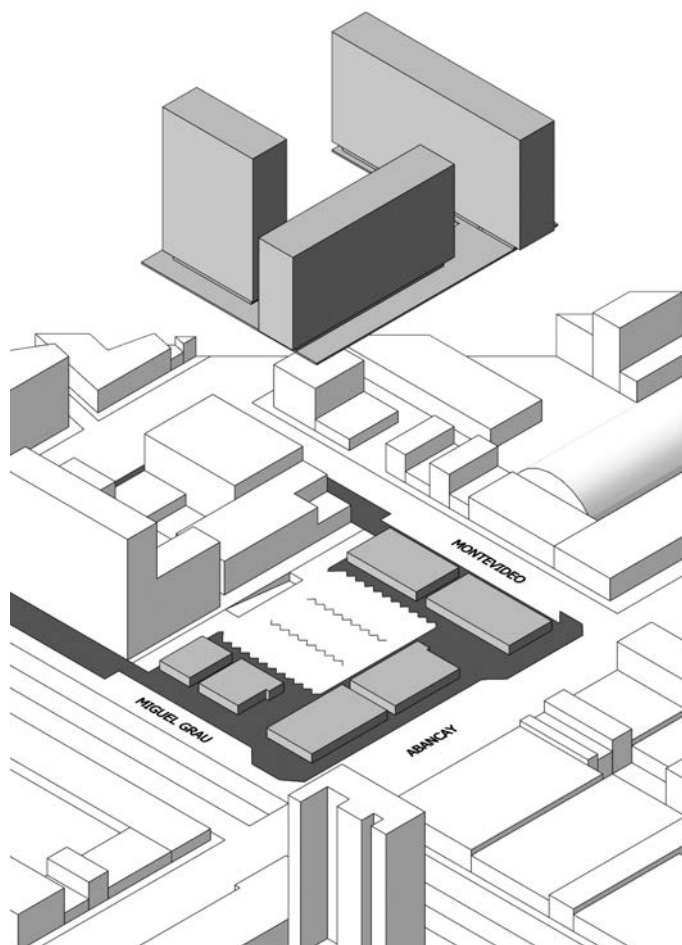


Fig. 25: Edificio de villas Cía de Seguros La Nacional (Arquitecto Manuel Villaran F y Jaime Persivale S, 1960, Lima).
Fuente: Laboratorio de Investigación de Diseño y Memoria

Esta intrincada relación entre variedad de uso (programa), alta densidad (edilicia y urbana), morfología/tipología y ubicación (en áreas centrales) es crucial para el modo como estos edificios se relacionan con la ciudad, específicamente con el tejido urbano donde se insertan. Es de destacar el alto índice de *transitabilidad* y los espacios colectivos presentes en estos edificios, a pesar de que sean edificios privados. En muchos casos, la planta

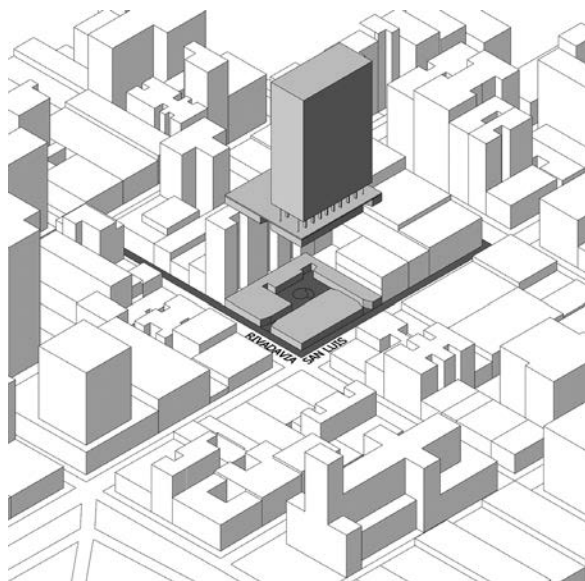


Fig. 26: Galería (Arquitecto Antonio Bonet, Constructores Marta Allio y Juan Rochinotti Diveroli y Raffo, 1960, Buenos Aires). Fuente: Laboratorio de Investigación de Diseño y Memoria

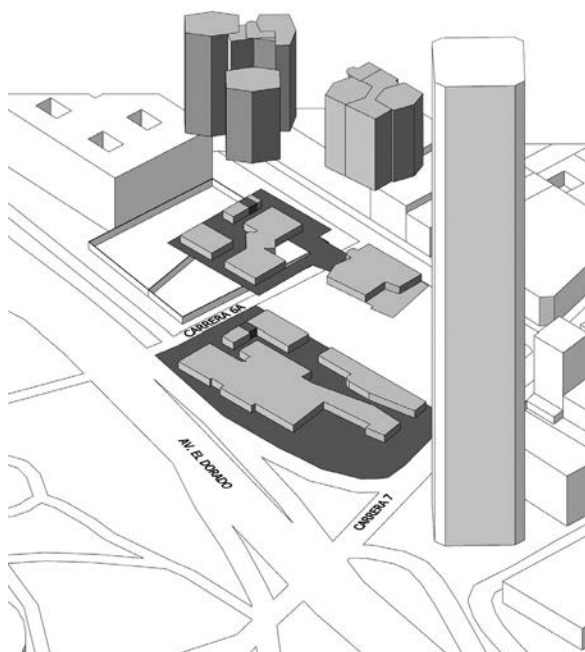


Fig. 27: Edificio Comercial de Bogotá (Arquitecto Álvaro Laignelet R., 1965, Bogotá). Fuente: Laboratorio de Investigación de Diseño y Memoria

Fig. 28: Edificio de Apartamentos (Arquitecto Rino Levi, SABE - S/A Brasileira de engenharia, 1948, São Paulo).
Fuente: Laboratorio de Investigación de Diseño y Memoria

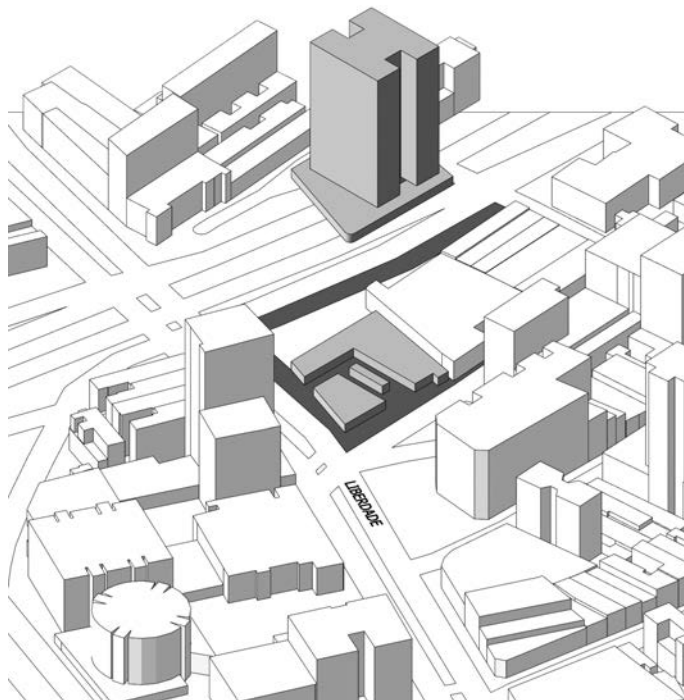
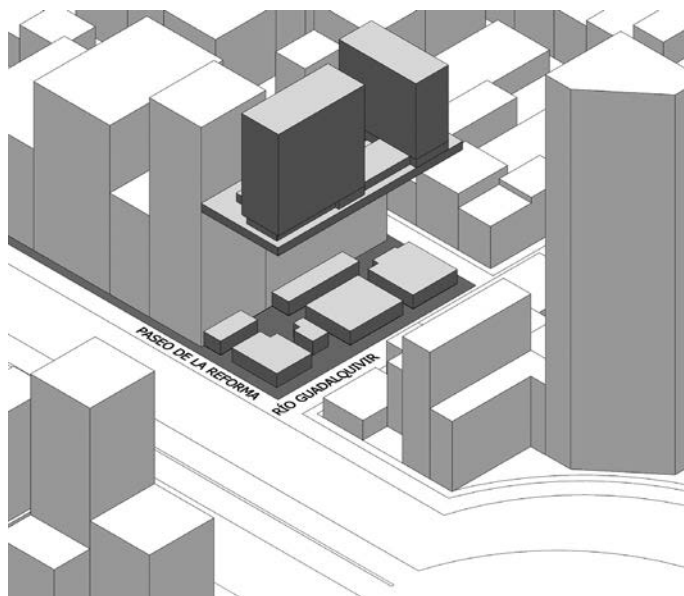


Fig. 29: Condominio Reforma Guadalupe (Arquitectos Mario Pani y Salvador Ortega, 1956, Ciudad de México).
Fuente: Laboratorio de Investigación de Diseño y Memoria



baja, o las que forman la base de estos edificios, adquieren características cercanas a las de ambientes urbanos: calles, plazas, jardines, pasillos, etc., sirviendo como una alternativa a los circuitos peatonales preexistentes en áreas urbanas ya consolidadas. Como ejemplos, podemos citar: Edificio Cia de Seguros La Vivienda, figura 25, (arquitecto Manuel Villaran F y Jaime Persivale S, 1960, Lima); la Galería, figura 26, (arquitecto Antonio Bonet, Constructores Marta Allio y Juan Rochinotti Diveroli y Raffo, 1960, Buenos Aires); Edificio Comercial Bogotá, figura 27, (arquitecto Álvaro Laignelet R., 1965, Bogotá); el Edificio de Apartamentos, figura 28, (arquitecto Rino Levi, empresa constructora SABC - S/A Brasileira de engenharia, 1948, São Paulo); y el Condominio de Reforma Guadalquivir, figura 29, (arquitectos Mario Pani y Salvador Ortega, 1956, Ciudad de México).

Algunos hallazgos

Steven Holl, identificando el problema de la pérdida de vitalidad urbana debido a la desaparición del edificio híbrido, propone examinar la Europa de los siglos XVIII y XIX.

New concentrations of activities would invigorate the towns socially as well as providing the physical architecture to rebuild common spaces [...] What then are the models for this urbanism? Should we look to the eighteenth or nineteenth century European city?

Si los arquitectos no estuviéramos tan centrados en las relaciones de influencia recíproca en nuestra disciplina entre los países que comparten el Atlántico Norte, sin tener en cuenta el entorno cultural de otras partes del planeta como América Latina, Steven Holl habría sabido que no era necesario volver al pasado, bastaría tomar un vuelo el mismo día a São Paulo, Ciudad de México o Buenos Aires.

Lo que queremos con esta investigación es precisamente demostrar que tomar el Atlántico Norte como un parámetro único para medir la excelencia arquitectónica no solo es una limitación absoluta, sino que genera una perturbadora falsificación histórica. El edificio (de viviendas) híbrido ha estado vivo todo este tiempo en América Latina, menos a modo de crítica a los principios del urbanismo desarrollado por el movimiento moderno y más como un mecanismo de transformación y adaptación a las condiciones urbanas locales, como siempre lo ha hecho toda buena arquitectura. Al insistir en el uso de categorías de análisis centradas en el Atlántico Norte, perdemos todos, los de Sur y los de Norte, la comprensión de una tipología que es extremadamente beneficiosa para la decisión de vivir en comunidad y proximidad, comúnmente llamada la ciudad.

Lista de Referencias

- Arango-Cardinal, S. (2012). *Ciudad y Arquitectura. Seis generaciones que construyeron la América Latina moderna*. México: FCE.
- Bresser-Pereira, L.C. (2010) As três interpretações da dependência. *Perspectivas*, São Paulo, v. 38, pp. 17-48, jul./dez.
- Carranza y Lara (2015). *Modern Architecture in Latin America: Art, Technology and Utopia*, Austin: University of Texas Press.
- Dennis, M. (1986). *Court and Garden: From the French Hôtel to the City of Modern Architecture*. Graham Foundation Architecture Series. Cambridge, Mass: MIT Press.
- Fenton, J. (1985). *Pamphlet Architecture 11: Hybrid Buildings*. New York: Princeton Architectural Press.
- Fernández Per, A., and Mozas J., eds. Hybrids (2008). "I: Híbrido Verticales = High-Rise Mixed-Used Buildings", *a+t Density* Series 31, Vitoria-Gasteiz, España: a+t ediciones.
- Fernández Per, A., Mozas J., and Arpa J. (2014). *This Is Hybrid: An Analysis of Mixed-Use Buildings*, Vitoria-Gasteiz, Spain: a+t architecture publishers.
- Fernández Per, A., Mozas, J. and S. Ollero A. (2013). *10 Stories of Collective Housing: Graphical Analysis of Inspiring Masterpieces*, Vitoria-Gasteiz, Spain: a+t architecture Publishers.
- Fernández Per, A., Mozas J. (2017) *Complex Buildings series: Generators, Linkers, Mixers y Storytellers*, Spain: a+t architecture Publishers, n. 48.
- Fernández, R. (1998). *Laboratorio americano. Arquitectura, geocultura y regionalismo*. Madrid: Biblioteca Nueva

- Gorelik, A. (1998). "La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana" en *Buenos Aires, 1887-1936*. Universidad Nacional de Quilmes
- Holl, S. (1997). *Pamphlet Architecture #5: The Alphabetical City*. Edición: 1. Princeton, N.J: Princeton Architectural Press.
- Liernur, J.F. (2008). *Trazas de futuro. Episódios de la cultura arquitectónica de la modernidade*, Santa Fe: Universidad Nacional del Litoral.
- Lores, R. Juste. (2017). *São Paulo nas alturas: a revolução modernista de arquitetura e do mercado imobiliário nos anos 1950 e 1960*. São Paulo: Três estrelas, p.335.
- Montaner, J. M. (2011). *Arquitectura y crítica en Latinoamérica. Nobukosa*.
- Murcia, C.N. y Mendoza, S.R. (2010). *La carrera de la modernidade: construcción de la Carrera Décima. Bogotá 1945-1960* Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, Bogota.
- Pani, M. (1957). "México Un problema. Una solución", *Arquitectura México*, n.60, pp. 213-213.
- Resumo do Plan Regulador de Lima (El arquitecto peruano, jan., 1950, p. 19)
- Pastor, J. M.F. (1951). "Base para un código edificatorio" y "Base para un código racional de edificación", *Neutra Arquitectura* no, 57.
- Sartoris, A. (1948). *Encyclopédie de l'architecture nouvelle: ordre et climat américains*, Milano, Ulrico Hoepli Editeur.
- Segre, R. (1991). *América Latina fim de milênio: raízes e perspectivas de sua arquitetura*. Studio Nobel.

The background of the page features a series of thin, light gray, wavy lines that flow across the upper and right portions, resembling a topographic map or a stylized landscape. In the lower-left corner, there is a large, dark gray silhouette of a person's head and shoulders, facing right. The overall composition is minimalist and modern.

Espacios inhóspitos y de violencia explícita



Arquitecturas híbridas en la región fronteriza México - EE.UU. El caso del PRONAF en Matamoros

Germán Pallares*

En plena Guerra Fría y comprometida por las tensiones instigadas por la Revolución cubana, la diplomacia mexicana pasó por un momento difícil para mediar la complicada situación política en la que se encontraba; por un lado, tenían en su vecino del norte al líder del bloque capitalista y, por otro lado, las relaciones históricas de hermandad con la ahora comunista Cuba. En este clima internacional el licenciado Adolfo López Mateos fue elegido presidente (1958-1964), declarando a su gobierno dentro de la constitución de extrema izquierda, (Carmona, 1960).

Es durante este mandato que se instauran las políticas que propiciaron el “Desarrollo Estabilizador”,

* University of Pennsylvania

Traducción y adaptación de la presentación en LASA Congress, Boston 2019, titulada: *Architectures of Hybridity in the México – U.S. Borderland. Matamoros'PRONAF*

mejor conocido como el *milagro mexicano*, periodo de la economía de este país que se caracteriza por un alto crecimiento en la producción debido a la industrialización, subsidios al sector privado y políticas bancarias para el control del ahorro, trayendo consigo un aumento constante del producto interno bruto, tasas bajas de inflación y estabilidad en el tipo de cambio, además de la inversión en infraestructura que propició el desarrollo de todas las clases sociales (Mena, 1970). Al mismo tiempo, estableció por primera vez la prioridad de resolver el subdesarrollo y otras importantes problemáticas político-ambientales que afectaban a las ciudades fronterizas.

Empeñado en el progreso de las zonas fronterizas mexicanas, se crearon las *Juntas Federales de Mejoras Materiales*. Agencia, que bajo el mando de la *Secretaría del Patrimonio Nacional* y en cooperación con las autoridades estatales y municipales, se harían cargo de las obras y servicios urbanos en las zonas donde existieran aduanas marítimas y fronteras. Impulsados por estas políticas, elaboraron un programa que buscaba resolver los problemas urbanos y las desigualdades socioeconómicas de las ciudades fronterizas del norte de México. Al mismo tiempo, establecía conexiones con sus vecinos del norte, consolidando una red de producción y comercio para nivelar el desarrollo con el resto de la población del país (Secretaría del Patrimonio Nacional, 1965).

Así fueron creados el Programa Nacional Fronterizo [PRONAF] en 1961 y el Programa de Industrialización de la Frontera [PIF] en 1964; dirigidos y cabildados por Antonio J. Bermúdez, empresario y político chihuahuense, que quedó al mando a través del Secretario de Gobierno por disposición del presidente de la república, (figura 1). Con ellos, se propuso un modelo de desarrollo económico y cultural para el territorio que era vecino del país considerado con el mayor potencial económico del mundo (Programa Nacional Fronterizo, 1962a).



Fig. 1. Libretos Programa Nacional Fronterizo, 1962a. Fuente: Programa Nacional Fronterizo

El capítulo tiene por objetivo analizar el proyecto del PRONAF para la Ciudad de Matamoros, Tamaulipas, utilizando un enfoque interdisciplinario centrado en la historia y condiciones políticas nacionales e internacionales que propiciaron la creación del proyecto; exponiéndolo como símbolo de la interdependencia entre los dos países, y lo presenta como proyecciones de las intenciones políticas, socioeconómicas y culturales que caracterizaron las relaciones de los Estados Unidos con México durante la Guerra Fría.

Interpreta los proyectos urbanos transfronterizos de la década de los 60 en Matamoros-Brownsville como agentes de modernización y culturalización y presenta las repercusiones de los cambios que el espacio construido traería a sus habitantes. El capítulo fundamenta el análisis en los diseños que Mario Pani, arquitecto en jefe, propone para el PRONAF, definiéndolos como espacios híbridos, es decir, una mezcla entre lo moderno y lo tradicional, entre México y los Estados Unidos, entre lo urbano y lo suburbano, pero también entre la realidad de la vida de los fronterizos y la política de los gobiernos federales para este territorio.

La Frontera y la Posguerra

Desde el Golfo de México hasta el Océano Pacífico, la frontera México / Estados Unidos se extiende más de tres mil kilómetros. Su historia se remonta a la independencia texana en 1836 y su posterior anexión a la Unión Americana en 1845, el Tratado de Guadalupe Hidalgo firmado en 1848, hasta el asentamiento final de la línea fronteriza actual en 1963. Fecha en que se anuncia la devolución a México del territorio de El Chamizal y se inician los proyectos de canalización del Río Bravo.

Para contextualizar la situación política y económica de la zona fronteriza que llevó a estos proyectos, este análisis parte del Programa Bracero, *Mexican Farm Labor Agreement*, firmado en 1942 durante la Segunda Guerra Mundial; programa que llevó a muchos trabajadores mexicanos a los Estados Unidos para resolver la escasez de mano de obra durante la guerra. El programa les prometía derechos humanos básicos, vivienda adecuada, alimentos y sanidad, así como un salario mínimo de 30 centavos de dólar por hora, y una política de no discriminación que impedía fueran excluidos de las áreas “blancas”. Como resultado directo del acuerdo, más de 5 millones de braceros, o mano de obra barata, fueron contratados durante la vigencia del programa, y vivieron en los Estados Unidos como trabajadores legales. Cabe mencionar, que muchas de estas promesas no fueron cumplidas resultando en algunos casos situaciones de explotación por parte de los patrones y discriminación racial como resultado de las leyes de segregación aún vigentes (Scruggs, 1960).

El regreso de las tropas al final de la guerra generó una creciente necesidad de empleos en los EE.UU. El gobierno norteamericano tomó varias medidas para acortar los permisos del trabajador huésped y el programa bracero comenzó a negociar su terminación en 1951. Para el año de 1954, el presidente Eisenhower, a través

del Servicio de Inmigración y Naturalización (INS) lanzó un programa llamado *Operation Wetback*, que consistía en repatriar a los trabajadores ilegales que aún laboraban en los EE.UU. (Scruggs, 1960), dando finalmente por terminado el programa en 1963. La frontera se vio severamente impactada con el regreso de los braceros. Mientras algunos, después de ser deportados regresaron a sus ciudades de origen, muchos otros decidieron quedarse permanentemente en las ciudades fronterizas, ya sea para intentar regresar a los EE.UU. donde ya tenían familias y vidas formadas, o por la cercanía a un estilo de vida al que se habían acostumbrado y que ofrecían las ciudades de la frontera norte. Tal fue el caso de Matamoros, afectado con un crecimiento demográfico sin precedentes, una inminente crisis regional del algodón y la opresión económica de los EE.UU., lo que ocasionó un déficit de vivienda, infraestructura urbana y oportunidades de trabajo. Según los censos de población, la región Matamoros-Valle Hermoso presentó un aumento de ambas poblaciones rurales y urbanas del 137% total del censo de 1940-1950, continuando con un crecimiento más controlado para la década de los 60 con un 41% (Programa Nacional Fronterizo, 1962a).

Programa Nacional Fronterizo

A principios de la década de los 60 el Taller de Urbanismo de Mario Pani, una de las oficinas más activas bajo el *Desarrollo Estabilizador o Milagro Mexicano*, produjo por requerimientos del gobierno federal estudios demográficos y urbanos integrales en todas las ciudades fronterizas, que ayudaron a promover una mejor comprensión de las condiciones sociales, urbanas y económicas de la zona para el gobierno federal. Habiendo sido uno de los principales promotores del modernismo en México, Pani había dado forma

a una gran parte del paisaje urbano de la ciudad de México y muchas otras ciudades del país a través de las supermanzanas (Sánchez de Carmona, 2008). Concepto que en palabras de Moysén (2008) se define como: “El sistema de supermanzanas [...] consiste en conservar un terreno de dimensiones mayores que las de una manzana normal, diseñando las vialidades perimetrales, sin penetraciones ni cruces con las áreas peatonales, y localizando los estacionamientos en la periferia” (p. 127).

Las miras hacia la modernización del país y las visiones sociales urbanísticas de los gobiernos del Partido Revolucionario Institucional (PRI), fueron la clave para designar a Pani como el responsable para la elaboración de *Planos Reguladores* para dieciséis ciudades fronterizas, incluidas dos ciudades fronterizas del sur, Tapachula, Chiapas (frontera con Guatemala) y Chetumal, Quintana Roo (frontera con Belice). La cobertura del proyecto de *Planos Reguladores* abarcó también el diseño del PRONAF postulándolo como un modelo que podía ser adaptado a las condiciones locales de desarrollo urbano de las ocho principales ciudades gemelas que recibirían los fondos de inversión asignados al proyecto; se consideraron dos factores principales para su diseño: el desarrollo del turismo y la industrialización.

Aunque los estados fronterizos del norte de México presentaron un crecimiento del turismo desde finales de la década de los 50, el programa buscó mejorar la apariencia física de las ciudades mediante la planificación urbana “modernista” y desarrollando infraestructura cultural y comercial que atrajeran a un nuevo tipo de turismo, mas “familiar” y así elevar el nivel de vida de la población. Con el PRONAF, (figura 2), las ciudades fronterizas fueron utilizadas como el marco para representar y construir una idea de *mexicanidad*. Un intento de definir el carácter distintivo de la cultura y la arquitectura mexicana para exportación; considerando el diseño y planificación urbana de aquellas zonas



Fig. 2. Página interior de libreto PRONAF donde se explica uno de los objetivos de este. Fuente: Programa Nacional Fronterizo, 1962

consideradas como un enorme aparador o una gran avenida comercial, recreativa y cultural para el país (Programa Nacional Fronterizo, 1962a).

Aunque modernos, pero profundamente arraigados al pasado del país, estos proyectos arquitectónicos buscaban representar la capacidad de la modernidad mexicana para participar en una economía global. Así como vislumbrar, por primera vez, la frontera como un escenario para proporcionar una imagen más positiva de México (Bergdoll et al., 2015). Los planes maestros incluían un nuevo “centro” conectado al nuevo sistema de carreteras, donde se ubicarían preferentemente las zonas comerciales y centros culturales, así como instalaciones deportivas (lienzzos charros y plazas de toros, entre otros) y la infraestructura necesaria para resolver necesidades locales. El programa también sirvió para financiar el desarrollo del programa *Puertas de México*, la construcción de carreteras nacionales de conexión, puentes y oficinas de aduanas, presas, sistemas de riego, electrificación, pozos de agua potable y nuevos sistemas de alcantarillado. La nueva infraestructura que el PRONAF y el programa *Puertas de México* proporcionarían tenía la intención de hacer que las ciudades fueran más atractivas para los inversores mexicanos y también de invitar a los inversionistas extranjeros, (figura 3).



Fig. 3. Plan maestro tipo para Centro Cultural y Comercial para el PRONAF. 1962. Fuente: Programa Nacional Fronterizo

El PRONAF hizo uso de la supermanzana como unidad urbana para asegurar un crecimiento controlado de la ciudad en partes proyectadas, completamente densas y libres de interferencia entre automóviles y peatones, y conectadas al sistema vial de alta velocidad. Sistema inspirado en el artículo que Herman Herrey publica en 1944 en el *Time Magazine and Pencil Points*, donde se describe el particular sistema vial rápido e ininterrumpido, mismo que después la oficina de Pani adapta y tropicaliza para el proyecto de Ciudad Satélite en 1954, y posteriormente para los proyectos para las fronteras (Pani, 1957).

Matamoros - Brownsville

El sistema de supermanzanas, se superpuso a la cuadrícula tradicional de las ciudades hispanoamericanas. En el caso de Matamoros, la cuadrícula se había mantenido contenida hasta la década de los 40 por la barrera física de los canales de control de inundaciones y canalización de aguas llamadas *Obras de Defensa*, construidas hacia mediados del siglo XIX durante la consolidación de la ciudad (Alarcón, 2000). El resultado fue una urbanidad híbrida que permitió a Pani jugar con ambos sistemas: el de la ciudad tradicional, con un centro y usos mixtos tradicionales

circundantes (iglesia, ayuntamiento, otras instituciones gubernamentales) y el de las cuatro áreas de la *Ciudad Funcional*. El plan de distribución siguió la propuesta de la Carta de Atenas, resultado del 4^{to} Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM), en las que se definían estas cuatro áreas como “Recreación, Habitación, Transportación y Trabajo”.

La propuesta de Pani ubicaba los nuevos centros comerciales y turísticos a manera de nuevos corazones de la ciudad, como espacios “monumentales” ubicados en los ejes que llevaban al cruce internacional. El diseño de estos espacios respondía de alguna manera a algunos de los conceptos planteados por Josep Lluís Sert y Sigfried Giedion en el CIAM 8, sobre el Corazón de la Ciudad en 1951 (Mumford, 2000) y al texto previo de 1943 editado en conjunto con Leger, *Nueve Puntos de la Monumentalidad* (Sert, J. L., Giedion, S., y Léger, F. 1993). Estos nuevos espacios, de la misma manera que lo mencionan Rodríguez y Rivero para el caso de Ciudad Juárez, establecieron el primer paso a la transición de una estructura urbana monocéntrica a la policéntrica que después adoptaría la ciudad (Rodríguez, M., y Rivero, H. 2011). Las supermanzanas estaban diseñadas para promover el sentido de comunidad y contaban con espacios para grandes exposiciones, ferias y festivales que serían organizadas por los tres niveles de gobierno en colaboración con el sector privado, presentándose así como accesibles a toda la comunidad (Bermúdez, 1966). El proyecto de Pani para Matamoros incluía el equipamiento que una ciudad turística moderna necesitaba: hoteles, moteles, centros de convenciones, museos, auditorios, tiendas e incluso obras de infraestructura como una escuela y una planta de purificación de agua necesarias en la ciudad, aunado a un centro comercial y un supermercado, (figura 4).

Pero los proyectos de Pani no sólo respondían a los tratados y lineamientos del diseño moderno,

Fig. 4. PRONAF
Matamoras, 1962.
Fuente: Programa
Nacional Fronterizo



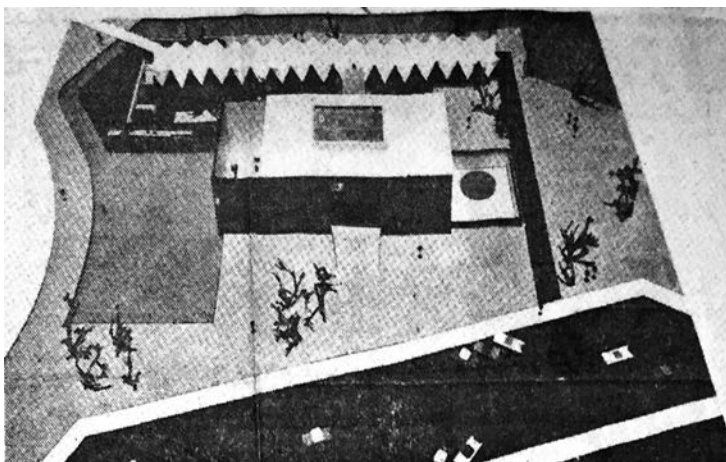
había también una fuerte preocupación por presentar a los usuarios por un lado la modernidad mexicana y por otro el arraigo histórico del país. Por ejemplo, el mercado tradicional “folklórico” por el que el turista estadounidense viajaba a México, estaba ahora “envuelto” en una estructura modernista; sus mostradores abiertos y cubiertas livianas se convirtieron en “puestos” de concreto que estando ahora también orientados al conductor de automóvil, presentaban una doble fachada. Al apartarse de los proyectos de arquitectos como Del Moral y Candela, o Zohn, en la Ciudad de México y Guadalajara, Pani proporcionó para estos, espacio de estacionamiento en el nivel subterráneo, creando patios centrales abiertos, rodeados de tiendas en un entorno peatonal. Como Rodríguez y Rivero (2011) comentan:

El “centro comercial” estadounidense se utiliza en este caso para vender productos mexicanos, no está relegado a los anónimos suburbios; está autocontenido en una supermanzana [...] aislado del tránsito de automóviles, en el núcleo como definió el urbanismo modernista del CIAM.

Una de las piezas clave del programa fue el “programa museológico de magnitud no soñada” impulsado y patrocinado por el presidente López Mateos. Dicho proyecto se gesta bajo la premisa que la mejor manera de llevar a un país hacia el futuro es gracias a la cultura que albergan los museos (Museo de Arte e Historia, 1964). Pani recibe la orden presidencial de incluir en el proyecto la experiencia de Pedro Ramírez Vázquez, quien acababa de completar y probar su maestría en el Museo Nacional de Antropología y el Museo de Arte Moderno en la Ciudad de México. Solicitando su servicio para diseñar el componente museístico de los planes maestros, y posicionándole así, como el sucesor de Pani y el nuevo favorito de los gobiernos priistas, Ramírez Vázquez diseñó, en colaboración con Rafael Mijares, los Museos de Arte e Historia de Tijuana, Ciudad Juárez y Matamoros. El diseño tomaba en cuenta principalmente “la tendencia del turista hacia las genuinas expresiones regionales de los países que visita, así como el arraigo del mexicano por su Patria” (Museo de Arte e Historia de Ciudad Juárez, 1964, p. 31).

El edificio proyectado por Ramírez Vázquez para el plan maestro de Pani en Matamoros no llegó a construirse, sin embargo, las descripciones de éste en los periódicos de la época, (figura 5), resaltan el diseño de formas y el uso de materiales de carácter tradicional, pero con una aplicación moderna (Ramírez Vázquez et al., 1962). Consiguiendo tener siempre en cuenta las características de la arquitectura nacional que el gobierno en turno pretendía imponer, se planeaba utilizar grandes superficies cubiertas con piedra de cantera gris para el edificio central, que contaría con magnos ventanales que se abrirían a un patio central. El concepto museológico que se utilizaría, el mismo que en los museos planeados para Tijuana, y el únicamente llevado a cabo en Ciudad Juárez, presentaba en una sala, las etapas expuestas cronológicamente acerca del arte mexicano, desde las culturas precolombinas hasta las escuelas y movimientos más recientes de mediados de siglo.

Fig. 5. Imagen de la maqueta del Museo de Arte e Historia para Matamoras, autores Pedro Ramírez Vázquez y Rafael Mijares, 1962. Fuente: Periódico Novedades México, 14-10-62



Además, una exhibición de artesanías, costumbres, folclore y paisajes mexicanos. En un segundo volumen conectado en el centro por un pasadizo cubierto, se proponía una exposición de los desarrollos locales y nacionales en comercio y turismo, utilizando el edificio en sí para representar la arquitectura moderna mexicana (Ramírez Vázquez et al., 1962).

El PRONAF de Matamoras recibió solo el 12% del presupuesto total, mientras que Ciudad Juárez recibió mayor atención técnica y financiera con un 30% (Bermúdez, 1966). Desafortunadamente muy poco del proyecto comercial se realizó. En cuanto a la urbanización de los terrenos y el sistema vial, todos ellos se terminaron con éxito y se construyó una sección del área comercial en lo que hoy es la curva de la avenida Álvaro Obregón, que hasta el día de hoy se ha alterado drásticamente y es sólo reconocible en vista satelital.

El proyecto de la *Puerta de México* en Matamoras fue el único que se completó al cien por ciento (1963) y fue ampliamente publicado en medios nacionales e internacionales como en la reconocida revista francesa *L'Architecture d'aujourd'hui* (Pani, 1963). El proyecto realizado en colaboración con Hilario Galguera,

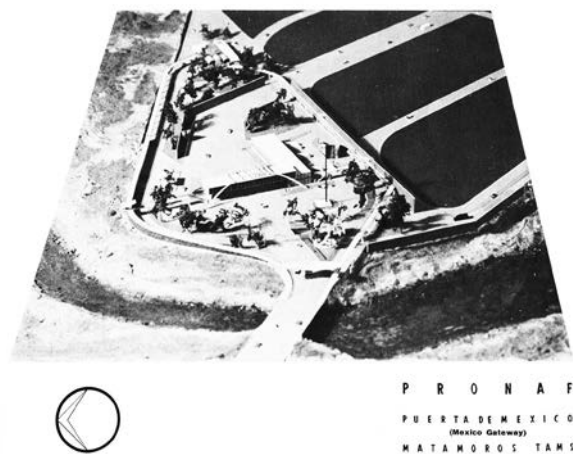


Fig. 6. Imagen de la maqueta del proyecto para la Puerta de México para Matamoros, 1962. Fuente: Programa Nacional Fronterizo

para las nuevas oficinas de inmigración y aduanas, se trataba de una estructura conformada en forma de puente suspendido sobre los carriles de tráfico entrantes que respondían a la continuación del eje comercial de la ciudad vecina de Brownsville. El proyecto funcionaba como un gran gesto de llegada y bienvenida, diseñado principalmente para ser experimentado desde el automóvil. *La Puerta*, integró de manera creativa el tráfico pesado, el transporte público y los cruces peatonales conectando a sus usuarios al corredor comercial que seguía la configuración histórica de la ciudad. A su vez, se conectaba al recién construido sistema vial que conducía al moderno centro comercial y cultural PRONAF. Adyacente a esta *Puerta de México* en Matamoros (figura 6), se encontraba una plaza ajardinada que exhibía las banderas de América Latina y un pequeño centro comercial secundario al centro PRONAF.

Cambios y repercusiones

Los proyectos de *Puertas de México* de Pani, diseñados también para Tijuana, Nogales, y Piedras Negras, tenían un fuerte sentido de monumentalidad que contrastaba



Fig. 7. Perspectiva de la Puerta de México para Matamoros, 1962. Fuente: Programa Nacional Fronterizo

con la eficiencia instrumental y burocrática con la que se diseñaron las aduanas fronterizas de E.E.U.U.

Pani y Galguera usaron la arquitectura priorizando y exaltando la experiencia del automóvil en movimiento, siguiendo las tendencias del estilo de vida americano. Sin embargo, diseñaron la Puerta de México para operar dentro de un complejo urbano en lugar de suburbano (Fox, 2012). Desde el momento en que el visitante cruzaba la frontera hacia México, era recibido de una manera memorable y se le presentaba un México moderno y progresista, (figura 7).

La estructura urbana de las ciudades fronterizas mexicanas, a pesar de la cercanía y las estrechas relaciones con su correspondientes americanas era distinta (Alarcón, 2000). Los cambios que proponían el proyecto urbano y lenguaje arquitectónico de Pani y sus colaboradores para el PRONAF, esencialmente el de la modernidad mexicana, pretendían acercar a la ciudad de Matamoros a la cultura del centro del país, potencializando la diferencia con su vecina del norte. En el prólogo de *The Mexican Border Cities: Landscape Anatomy Place Personality* de Curtis y Arreola, Oscar J. Martínez (1993) describe al PRONAF como: "...una serie de centros culturales e íconos históricos que sirven a los fronterizos como recordatorios que la nación espera que conozcan, se identifiquen y enorgullezcan de sus raíces y las tradiciones y costumbres de su patria..."

Así caracterizado en muchos de los proyectos que sí

fueron terminados, se muestran rastros de las tendencias arquitectónicas seguidas en otras ciudades importantes del país. Se podían encontrar a lo largo de las fronteras ligeras cubiertas de concreto, construcciones paraboloideas e hiperbólicas estructuralmente desafiantes, entre otras similares a las del México moderno de ese momento. Mismas que por su modernidad, en esos tiempos se distinguían de los edificios públicos de la ciudad de Brownsville.

Conclusiones

El éxito del programa es difícil de medir ya que las administraciones posteriores no destinaron fondos negándole continuidad al programa. Pero sí se puede preguntar ¿Qué tan exitoso fue como un proyecto cuyo objetivo era tanto la resistencia contra la cultura estadounidense, la defensa de los valores y la cultura nacional, así como la integración en la economía global a través del turismo?

Para poder responder ésta y otras preguntas, el análisis de los proyectos del gobierno federal para la frontera necesita una visión interdisciplinaria, que comprenda que las pequeñas acciones de diseño repercuten o son respuestas de políticas públicas federales y de las relaciones internacionales del país, como también lo son aquellas de planeación del entorno urbano y su conexión con el país vecino. Aunque las iniciativas del PRONAF podrían interpretarse únicamente como un esfuerzo para transferir a México el modelo de modernización capitalista estadounidense como se asume por lo expresado por Bermúdez (1966):

“[...] la forma como Estados Unidos ha alcanzado su grandeza económica, de la que depende su fuerza militar y su desarrollo social y cultural, es precisamente la que nosotros los mexicanos deberíamos tener siempre presente y como ejemplo, procurando imitarla” (p. 19).

Las ciudades imaginadas por Pani para la frontera no seguían fielmente el modelo de “occidentalización debido a proximidad y dependencia económica” discutido por muchos urbanistas (Alarcón, 2000, p. 13). En algunos análisis se enumeran los estudios más importantes que se han hecho sobre la frontera y mencionan específicamente el estudio de *Gildersleeve, The International Border City: Urban Spatial Organization in a Context of Two Cultures along the United States - México Boundary*, al cual se le atribuye el crecimiento de la ciudad fronteriza mexicana a la proximidad y relaciones económicas con sus ciudades vecinas de EE.UU., argumentando que las ciudades fronterizas deben entenderse como una unidad simbiótica, y resultante de ambas culturas (Alarcón, 2000). Pero en la mayoría de los casos, salvo el de Tijuana-San Diego, las ciudades mexicanas en aquella época presentaban una población mayor y por lo tanto un tamaño superior. La economía de las ciudades fronterizas norteamericanas dependía tanto o más del consumo mexicano, que las ciudades mexicanas de la inversión estadounidense. Para el PRONAF, la planeación urbana de Pani persiguió alternativamente el modelo de crecimiento de la Ciudad de México que había ensayado en repetidas ocasiones y que “modernizó” el entorno urbano considerando las condiciones culturales del país.

Pani se aboca al PRONAF tomando en cuenta su particular ubicación geográfica y diversidad cultural. Estas particularidades le permitieron explorar y experimentar aún más con una de las que considero fue de sus más grandes y constantes preocupaciones a lo largo de su carrera: formular un híbrido entre una innovadora arquitectura moderna pero perteneciente al entorno y cultura mexicanos. Preocupación que demostró desde su proyecto de fin de carrera en la École des Beaux Arts en París, *Maison au Mexique* “una casa con patios llenos de sol y árboles exóticos” (Kaspé et al., 2008, p. 42);

su habilidad para integrar el academicismo francés con las propuestas teóricas de Villagrán García (Noelle, 1998), la apertura a la integración plástica en la arquitectura mexicana, su empeño por mejorar la calidad de vida del mexicano en sus proyectos de vivienda, y su preocupación por la inclusión de técnicas y materiales de construcción locales como en su proyecto para el Club de Yates en Acapulco, entre otros.

El principal objetivo del PRONAF fue modernizar y consolidar un territorio de manera cultural, económica y social, a través del espacio construido -la arquitectura y la infraestructura-, fabricando una identidad nacional de exportación “Hecho en México” que impregnada de *mexicanidad e indigenismo* era moderna y paladeable para el visitante norteamericano. Los ejemplos que en este capítulo se presentaron no solo pretenden demostrar cómo Pani y sus colaboradores buscaban una arquitectura entre lo moderno y lo mexicano, sino que también mostraron una preocupación por entender que una característica importante de la cultura fronteriza es la *hibridación cultural* entre lo mexicano y lo estadounidense. Aunque el uso y aplicación de materiales “netamente” mexicanos en formas modernistas, y la priorización del uso del automóvil, pero manteniendo los espacios de patios y plazas centrales peatonales eran ya parte del vocabulario del modernismo mexicano. Lo que el PRONAF proponía para la frontera era una serie de amplios espacios públicos en los que locales y extranjeros tuvieran cotidianamente un acceso a actividades culturales, sociales y comerciales en entornos seguros y agradables. Espacios que promovían la participación ciudadana haciendo viables las interacciones y contactos entre las distintas identidades de sus usuarios promoviendo así un enriquecimiento cultural (figuras 8 y 9). Mismo que tal vez hubieran podido aminorar “...la tendencia a ver la frontera como una tierra dividida...” (McCrosen, 2009, p. 53).

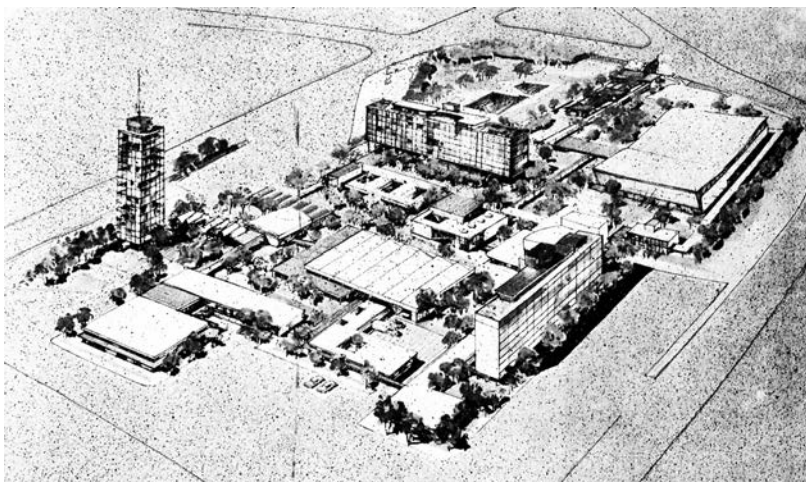


Figura 8. Perspectiva de plan maestro tipo para el PRONAF, 1962. Fuente: Programa Nacional Fronterizo

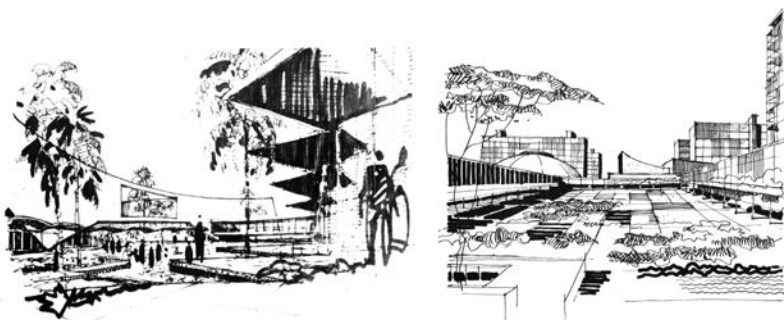


Figura 9. Perspectivas de plazas y jardines PRONAF, 1962. Fuente: Programa Nacional Fronterizo

De haberse construido los proyectos de Pani, estos espacios públicos hubieran presentado a la frontera un espacio alternativo de modernidad que aún resistiendo, como se pretendía, a la asimilación total de la cultura estadounidense, fueran más adecuados para los *fronterizos* y su entorno. Espacios que mostraran un entendimiento que la *hibridación cultural* en la frontera México-Estados Unidos no es esa en la que los elementos participantes desaparecen y los vestigios de uno o el otro son difíciles de identificar, sino una particular concepción de ésta, que encuentra un terreno fértil en ese tercer

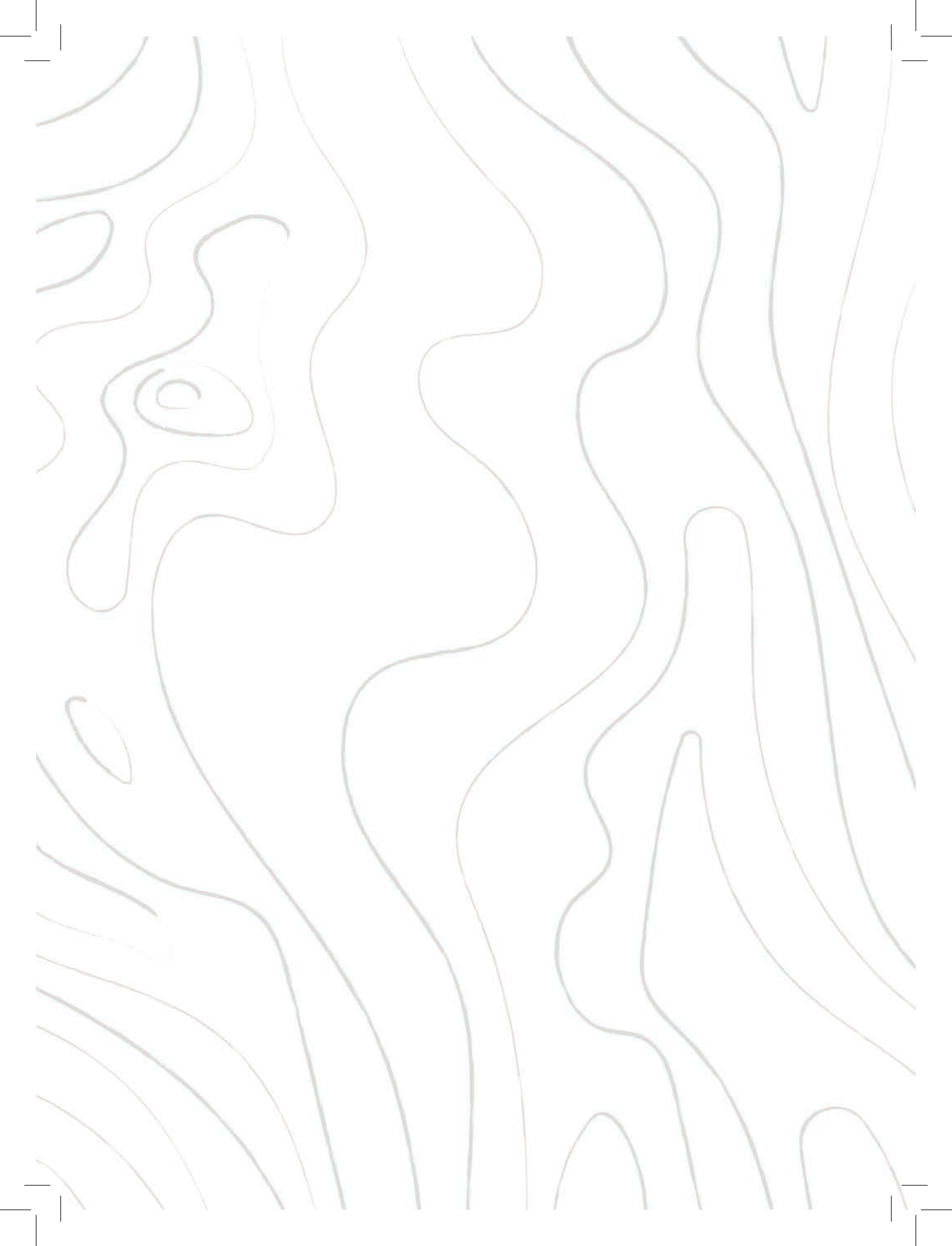
espacio entre culturas y sistemas. Tercer espacio que en palabras de Gloria Anzaldúa (2012):

[...] no es ni completamente de México, ni completamente de los Estados Unidos [...] Ese espacio en el que se mezclan elementos antitéticos, no para ser destruidos por el otro ni ser embebidos por un todo más grande, sino más bien combinarse en formas únicas e inesperadas.

Lista de Referencias

- Alarcón, E. (2000). *Estructura urbana en ciudades fronterizas: Nuevo Laredo-Laredo, Reynosa-McAllen, Matamoros-Brownsville*. Tijuana: El Colegio de la Frontera Norte.
- Anzaldúa, G. (2012). *Borderlands/La Frontera: The New Mestiza*. San Francisco: Aunt Lute Books.
- Arreola, D.D. (1993). *The Mexican Border Cities: Landscape Anatomy and Place Personality*. Tucson: University of Arizona Press.
- Bergdoll, B., Comas C.E., Liernur J.F., and Del Real P. (2015). *Latin America in Construction: Architecture 1955-1980*. New York: Museum of Modern Art.
- Bermúdez, A. J. (1966). *El rescate del mercado fronterizo: una obra al servicio de México*. México, D.F.: Ediciones Eufesa.
- Carmona Dávila, D. (1960). "López Mateos Define su política Presidencial y declara su posición Ideológica de izquierda". *Memoria Política de México*. ISBN: 970-95193. Recuperado en: <http://www.memoriapoliticademexico.org/Efemerides/7/02071960.html>
- Fox, S. (2012). *PRONAF: Constructing a New Mexico on the U.S. Border, 1961-69*. En Stephen Fox. AULA Third Latin American Architecture Symposium the New México. Congreso llevado a cabo en Texas.
- Kaspé. (2008). "Tiempos de Estudiante Con Mario Pani". En L. Noelle (Ed.), Mario Pani (pp. 35-42). *Mario Pani*. México: UNAM - Instituto de Investigaciones Estéticas.
- McCrossen, A. (2009). *Land of Necessity: Consumer Culture in the United States-Mexico Borderlands*. Durham [NC: Duke University Press.

- Mena, A. "Desarrollo estabilizador: una década de estrategia económica en México." *El Trimestre Económico*, vol. 37, no. 146(2), 1970, pp. 417-449. JSTOR, www.jstor.org/stable/20856136.
- Moysen. (2008). "El centro urbano Presidente Alemán". En L. Noelle (Ed.), Mario Pani (pp. 115-128). *Mario Pani*. México: UNAM - Instituto de Investigaciones Estéticas.
- Mumford, E. P. (2000). *The CIAM discourse on urbanism, 1928-1960*. Cambridge, Mass.: MIT Press.
- Museo de Arte e Historia de Ciudad Juárez, Chihuahua. (1964). "Guía Oficial". *Programa Nacional Fronterizo*. México.
- Noelle Mereles, L. (1998). "La Arquitectura y el Urbanismo de Mario Pani. Creatividad y compromiso". En Burian, E. R. (ed.) *Modernidad y arquitectura en México*. México. Gustavo Gili.
- Pani, M. (1957). "México. Un Problema. Una Solución". *Arquitectura México*. Tomo XIII, pp. 198-226. México, D.F.
- _____. (1963). "Programme National Des Villes Frontieres". *L'Architecture d'aujourd'hui*. Vol 34, no. 109, pp.18-24.
- Programa Nacional Fronterizo. (1962a). *Vol. 1. México: Programa Nacional Fronterizo*. National Border Program. México, D.F.
- Ramírez Vázquez P., Mijares, R. (1962). "Novedades". 14. X. 62. México, D.F.
- Rodriguez, M., y Rivero, H. (2011). "PRONAF, Ciudad Juárez: Planning and urban transformation". *A, Z ITU Journal of Faculty of Architecture*, 8(1), pp. 196-207. Recuperado de <https://proxy.library.upenn.edu/login?url=https://search-proquest-com.proxy.library.upenn.edu/docview/1473748228?accountid=14707>
- Sánchez de Carmona, M. (2008). "Los Planos Reguladores". En L. Noelle (Ed.), Mario Pani (pp. 169-182). *Mario Pani*. México: UNAM - Instituto de Investigaciones Estéticas.
- Secretaría del Patrimonio Nacional, México. (1965). "Normas, metodos y realizaciones en la urbanificación de las ciudades fronterizas y portuarias durante el gobierno de Adolfo López Mateos, Presidente de la República, 1958-64". México: Departamento de Información y Publicaciones
- Scruggs, O. (1960). Evolution of the Mexican Farm Labor Agreement of 1942. *Agricultural History*, 34(3), pp. 140-149. Recuperado en: <http://www.jstor.org.proxy.library.upenn.edu/stable/3740146>



El diseño hegemónico y su impacto en el espacio construido de Tampico, Tamaulipas a partir del TLCAN, 1994-2013

Rebeca Isadora Lozano Castro*

Reina Loredó Cansino*

Carlos Eric Berumen Rodríguez*

El lugar que ocupa el diseño en el espacio construido como práctica significativa compleja, impone un orden y deja marcas en todos los registros de la vida social: tanto en el espacio urbano, los objetos arquitectónicos, las superficies gráficas y audiovisuales, como en los hábitos y consumos cotidianos. Asimismo, interviene en la configuración de identidades individuales y colectivas (Arfuch, 2016) que, con relación a la invasión gráfica en el espacio urbano y el estilo de vida de los sujetos discute como ordenador social con múltiples interpretaciones. De acuerdo con lo anterior este capítulo reflexiona, desde una mirada transdisciplinar, crítica y reflexiva, la producción hegemónica de objetos bajo

* Universidad Autónoma de Tamaulipas

una estética extranjera globalizada que fue instituida como simplificación reaccionaria de la hipermodernidad (Bauman, 2007) y su impacto en el espacio a partir del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN).

Para alcanzar el objetivo aquí planteado, la primera parte de este capítulo recupera la idea de la globalización como una herramienta colonizadora discutida desde la perspectiva decolonial. Se hace énfasis en el impacto que los actores hegemónicos tuvieron en el espacio construido una vez instituido el TLCAN. Después, se plantea la relación del diseño con los objetos hegemónicos a partir de la descripción sobre el impacto de la globalización en la configuración urbano-arquitectónica de ciudades mexicanas. Posteriormente, se presenta un análisis crítico sobre las transformaciones estéticas de las gráficas identificativas¹ y los objetos arquitectónicos construidos a partir de la apertura comercial en la ciudad de Tampico, Tamaulipas, en el noreste de México, hasta el 2013. Finalmente, se discute la estrecha relación entre la imagen gráfica comercial, los procesos de configuración urbano-arquitectónica, y las dinámicas económicas globalizantes.

La globalización como herramienta colonizadora: el TLCAN

Fernando Coronil (2000) describe la globalización como un viejo fenómeno de colonización, migración, comercio transcontinental y expansión capitalista, que existe de forma continuada desde el período colonial. Santos (1993) caracteriza el espacio

¹ Se llama *gráficas identificativas* a los rótulos comerciales por la conjunción de la palabra gráfico que tiene su raíz perteneciente o relativo a la escritura o a la imprenta (del lat. *graphicus*, y este del gr. *γραφικός* graphikós en la Real Academia Española); y la palabra identificativa vinculada a los elementos de diseño reconocibles.

geográfico de la globalización como un espacio al servicio de los actores hegemónicos, donde los territorios nacionales se transforman en territorios de comercio internacional. Por consiguiente, tal y como describe el autor: “[...] las acciones hegemónicas se imponen, se realizan y tienen por finalidad los objetos hegemónicos [...]”, (p. 72).

A partir de 1990, la actitud expansionista y de control político de EE.UU. sobre Latinoamérica consolidó una serie de estrategias económico-comerciales para abrir las fronteras al libre comercio en todo el continente². México, inició su apertura comercial a partir de la crisis de 1982 que dio lugar a procesos de liberación y desregularización promovidos por el gobierno de EE.UU., así como por el Fondo Monetario Internacional (Sachs & Buj, 1988). Fue así como, con la firma del TLCAN en 1994, las relaciones comerciales entre EE.UU., Canadá y México se fortalecieron con la promesa de crecimiento, desarrollo y acceso al espacio global por parte del gobierno mexicano. Desde entonces, el TLCAN “[...] ha sido el hilo conductor del proceso de integración subordinada de los tres países a la globalización y financiarización, en beneficio de los grandes corporativos [...]”, (Cabrera, 2015, p. 81).

Al respecto de la subordinación, Arturo Escobar (2005) plantea al desarrollo como un sistema histórico-geográfico de explotación que se sustenta en la relación espacial desigual. De esta forma, se estrecharon lazos entre los tres países que propiciaron cierta dialéctica hegemónica³ del espacio urbano y arquitectónico con serios impactos en los espacios comerciales de las ciudades mexicanas como detallaremos luego. Lo anterior,

² La Iniciativa para las Américas (IPA) fue anunciada por George Bush el 27 de junio de 1990 como una propuesta de integración económica y comercial dirigida a Latinoamérica y el Caribe.

³ Hegemónico, concepto que se considera a partir de la lucha entre tradición y modernidad.

no sólo ocurrió en la materialidad del espacio sino también produjo una sensible transformación en el estilo de vida de sus habitantes. Porque tal y como lo explica Quijano (1992), los paisajes, la identidad cultural y los imaginarios de ambas entidades, colonizador y colonizado, se conforman a partir de la línea que parte del poder.

Es preciso insistir en que la puesta en marcha del TLCAN fue la culminación de una política nacional e internacional que vino gestándose una década atrás y que, sigue efectiva después de más de veinte años.⁴ Los desequilibrios regionales resultantes fueron consecuencia de los procesos acumulados en el tiempo que se acentuaron a partir de la apertura comercial y el TLCAN con repercusiones en las políticas económicas iniciadas por el Estado en 1985, con la privatización de empresas y el establecimiento de precios oficiales de importación.

La ciudad, en su calidad espacial, es el lugar donde el poder ha sido expresado y ejercido, tal y como lo expresa Foucault (1980): “la historia de los espacios es también la historia de los poderes” (p. 149). Narvaéz Tijerina (2006) explica que, en términos urbanos, en la década de 1990, la marginalidad y desigualdad se hace más evidente; existe una crisis en la planificación de los espacios colectivos; toman fuerza la influencia de grandes capitales en las franjas transfronterizas y las inversiones de capital del Estado se encaminan a la dotación de infraestructura y equipamientos para multinacionales antes que para la población local.

Por su parte Theodore, Peck, & Brenner (2009) plantean a la ciudad como el espacio donde se despliegan las formas neoliberales como procesos

⁴ El TLCAN ha sido revisado varias veces. La última revisión fue realizada por los gobiernos de Andrés Manuel López Obrador, Donald Trump y Justin Trudeau, (2019-2020).

de destrucción creativa⁵. Los autores establecen ciertos mecanismos que promueven proyectos para la *urbanización neoliberal* a partir de momentos destructivos/creativos que afectan diversos ámbitos; entre ellos, la privatización del sector público y las infraestructuras, la reestructuración del mercado de desarrollo territorial y de vivienda urbana, la regulación de las actividades productivas y la transformación de las formas urbanas y el ambiente construido.

Como consecuencia de lo anterior, la segregación, fragmentación y exclusión aparecen como las nuevas formas de la espacialidad (Aguilar & Escamilla Herrera, 2015). Estas formas expresan el poder física y simbólicamente a través de materiales, objetos, imágenes o representaciones que marcan las pautas de cómo el espacio debe ser usado, apropiado y vivido. Sin embargo, serán los actores hegemónicos/colonizadores quienes ocupen el territorio. Tal y como lo expresa Milton Santos (1993): “[...] los territorios nacionales se transforman en un espacio nacional de la economía internacional y los sistemas de ingeniería creados en cada país/espacio nacional pueden ser utilizados mejor por las firmas transnacionales que por la misma sociedad nacional [...]” (p. 73).

Estudios retrospectivos, luego de diez y veinte años de vigencia del TLCAN, coinciden en que, entre los principales cambios sociales sucedidos en México a partir de la firma del tratado, se encuentran: el aumento en el establecimiento de empresas transnacionales, la reducción de los niveles salariales, los cambios en la reglamentación del mercado laboral, la reducción de las cargas fiscales para los inversores extranjeros, el aumento de la industria maquiladora de exportación, entre otros (Alba Vega, 2003; Rouquié, 2015).

⁵ Según los autores estos procesos van desde la destrucción de artefactos, políticas e instituciones hasta el desarrollo creativo de nuevas formas, prácticas o instituciones que promuevan el futuro del neoliberalismo.

A pesar de que se consideran a los estados fronterizos (Baja California, Sonora, Chihuahua, Coahuila y Tamaulipas) los grandes beneficiados en términos económicos por la firma del TLCAN, especialmente en el sector comercial e industrial manufacturero, lo cierto es que dichos beneficios han estado supeditados a las dinámicas económicas de EE.UU. y, en poco han mejorado las condiciones laborales de los trabajadores locales de las multinacionales (Grijalva Monteverde, 2004). Por lo anterior, resulta de interés el estudio del impacto que tiene el establecimiento de entidades comerciales transnacionales en el espacio urbano y las formas de vida en ciudades del noreste de México. Se toma como caso de estudio la ciudad de Tampico, en el estado de Tamaulipas, a cerca de 500km de la línea fronteriza.

Los objetos hegemónicos y el espacio de la globalización

A partir de la globalización se han configurado nuevos escenarios espaciales que se entretajan como nodos del *sistema-mundo*. En el caso latinoamericano exclusivamente ciertas metrópolis pueden categorizarse como ciudades globales al concentrar la gestión de actividades empresariales mundiales, así como de las actividades terciarias avanzadas como: servicios financieros, educativos, culturales y de salud con vinculación global, además, de contener todas las actividades referentes a los productos globales (De Mattos, 2001). Lo que implica que no todos los nodos del espacio globalizado pueden ser considerados globales. Sin embargo, aún en las pequeñas ciudades, actores de la iniciativa privada (locales y foráneos), promueven la competencia hegemónica a partir de los modelos de desarrollo de las metrópolis.

Para Milton Santos (1993) el espacio es: “[...] el conjunto indisociable de sistemas de objetos naturales

o fabricados y de sistemas de acciones, deliberadas o no...En cada época, nuevos objetos y nuevas acciones vienen a añadirse a los anteriores, modificando el todo, tanto formal como sustancialmente [...]" (p. 70). En este sentido, el espacio global produce artefactos urbanos propios de la ciudad global, como: conjuntos empresariales, hospitalarios, turísticos y habitacionales exclusivos, centros comerciales, centros de convenciones, entre otros. *Artefactos o dispositivos de la globalización* que convierten al espacio urbano en articulador del capital (De Mattos, 2001; Valenzuela, 2013), además de participar en procesos de desarrollo desiguales. La exclusividad que implica la ubicación del capital en puntos concretos de la ciudad polariza el espacio urbano.

Los artefactos o dispositivos de la globalización terminarán replicándose como objetos hegemónicos, en mayor o menor escala, en ciudades alejadas de las metrópolis con la intención de conformar parte del *sistema-mundo*. El estudio, desde el ámbito del diseño, de estos objetos y su impacto territorial en ciudades mexicanas es el tema de interés de este apartado.

Para Theodore (2017) los espacios del neoliberalismo se construyen a partir de dos momentos: el primero, implica la destrucción parcial de las instituciones/modelos existentes a partir de acuerdos político-económicos que favorecen al capital; el segundo, parte de la creación tendenciosa de nuevas infraestructuras político-institucionales que abran paso a la mercantilización del espacio. ¿Qué papel tiene el diseño en esta destrucción/construcción de *instituciones*?, ¿Qué implicación tienen los diseñadores en el desarrollo espacial desigual? Son preguntas obligadas para el quehacer crítico de las disciplinas del diseño.

Porque el diseño, de muchas formas está inscrito en las dinámicas antes descritas. Los productos de las disciplinas relacionadas con el diseño-imágenes,

edificios, ciudades y objetos— forman parte de las estructuras del mercado que representan tanto al poder como a su colonialidad. El diseño, como todas las expresiones de la sociedad, expresa también relaciones de poder a las que el hombre está sujeto.

Como herramienta del capitalismo el diseño constituye una combinación generadora de objetos hegemónicos, así como de comportamientos sociales y estilos de vida que resultan en nuevas conductas. Esas conductas, no derivan solamente de las mediatizaciones, sino que parten del consumismo con la inclusión de símbolos, costumbres, emociones, afecciones, entre otras; es decir, *un estilo de vida global* instituido. Imagen gráfica, edificios y espacio urbano de las ciudades colonizadas entran en tensión con el espacio comercial multinacional.

Para De Mattos (2001) las metrópolis expandidas, tipo Los Ángeles, son los modelos que inspiran las políticas urbanas de las ciudades latinoamericanas a partir de la desregularización económica. *En Antípolis. El desvanecimiento de lo urbano en el Cinturón del Sol*, Carlos García Vázquez (2011) describe a las ciudades del sur de EE.UU. como *in-estables, in-diferenciadas, in-sustanciales e in-materiales*. Respecto a la idea de ciudad indiferenciada, el autor refiere el proceso de *macdonalización* cultural que difumina rasgos esenciales de una comunidad; así como la *macdonalización* de la arquitectura donde destaca las tipologías de espacios comerciales que se replican en las ciudades estadounidenses. La apertura comercial en el norte del continente permitió que esas tipologías cruzaran las fronteras. Asociadas a las tipologías de edificios llegan también formas de consumo como veremos más adelante.

De modo que, nuevos edificios comerciales, objetos hegemónicos importados junto con sus anuncios luminosos (o gráficas identificativas en comercios) dieron acceso al proceso globalizador y al impacto económico, político, social, cultural y tecnológico que sufrieron las ciudades mexicanas a partir de la firma del TLCAN.

Al mismo tiempo que la desigualdad social y el consumismo se manifestaron en las ciudades como parte de su tejido sociocultural y urbano, (Borja, 2012).

De acuerdo con Alejandro Grimson (2002) los bienes y mensajes hegemónicos interactúan en la circulación cultural, recepción y consumo como hábitos de las clases subalternas. Primeramente, la variedad dispuesta socioculturalmente (hablando en términos de diseño) es impuesta por la cultura hegemónica a las clases populares, que seleccionan y *combinan los materiales*, es decir, los hibridan. Es así como la hibridación es la representación de esa circulación, recepción y consumo en los objetos culturales de diseño. No existiendo así objetos de diseño (edificios o gráficas identificativas) ausentes de memoria, ausentes de mezclas en el proceso, ausentes de materialidad y tecnologías aplicadas. Posteriormente, se presenta cierta resistencia (Alabarces, 2010) a esa dominación, sin llegar a distraer por completo la memoria de la identidad y la lucha de fuerzas hegemónicas.

Por lo que resulta importante discutir el modo en que la competencia y sobrevivencia comercial en el espacio urbano, los objetos arquitectónicos y el discurso sociovisual⁶ en la gráfica identificativa comercial se enfrentaron al poder hegemónico, que no solo contaminó el espacio comunicacional, sino que también transformó a la sociedad de consumo (estructura) y su superestructura de *vivir para consumir*, (Sarlo, 1994).

Transformaciones urbanas, de la ciudad moderna a la ciudad neoliberal: el caso de Tampico, Tamaulipas

José Luis Romero (2013) describe la transformación de ciertas ciudades latinoamericanas, entre 1880 y 1930,

⁶ *Sociovisual*, concepto que parte de la reflexión sobre la emancipación del diseño gráfico tecnológico por sobre el diseño manual o artesanal o gráfica popular, derivado de los gustos sociales.

como un proceso que implicó el crecimiento de la población, la diversificación de actividades, las innovaciones edilicias y los cambios en los modos de vida. El autor relaciona este proceso con los cambios en la estructura económica de América Latina que, durante el período, se sumaba al mercado mundial como productora de materias primas. De esta forma ciudades y puertos latinoamericanos, asociados a la producción o transportación, iniciaron una frénética actividad comercial en la que se involucraron nacionales y extranjeros:

[...] Las empresas eran, casi siempre, de capital extranjero, y extranjeros fueron sus gerentes, sus ingenieros, sus mayordomos y a veces hasta sus capataces; la mano de obra, en cambio, era nacional; y nacional fue también todo el mundillo de intermediarios que la producción y su comercialización engendraron. Ese mundillo fue el que creció en las ciudades, que se llenaron de oficinas y bancos, de negocios mayoristas y de pequeñas tiendas, de gentes que medraban con lo que sobraba de tanta riqueza concentrada [...] (Romero, 2013, p. 240).

El desarrollo de Tampico ilustra perfectamente la descripción de Romero (2013). La llegada del ferrocarril y la modernización del puerto a fines del siglo XIX contribuyó al crecimiento mercantil de la ciudad. Además de las casas de importación y exportación de mercancías, controladas por extranjeros y establecidas desde 1837, comerciantes y productores mexicanos abrieron nuevos espacios comerciales dedicados a la importación de productos manufacturados y la exportación de minerales y artículos agrícolas (Hernández Elizondo, 2006). El Plano topográfico y mercantil de la ciudad de Tampico, de 1904, nos muestra la variedad de giros comerciales que se desarrollaban en la ciudad, (figura 1).



Fig. 1. Plano topográfico y mercantil de la ciudad de Tampico, 1904. Fuente: Mapoteca Orozco y Berra

En la siguiente década grandes obras de infraestructura portuaria se construyeron, (Loredo, Berumen, & Valle, 2019). Para 1920, Tampico se consolidó como el espacio comercial y administrativo más importante de la industria petrolera en México. La ciudad arropaba a las gerencias administrativas de las empresas petroleras, al mismo tiempo que comercializaba maquinaria e insumos básicos (alimentos, ropa, etcétera.) para los trabajadores de la industria (Hernández Elizondo, 2006).

Aunque la población creció exponencialmente y por consecuencia la ciudad también lo hizo, la localización del puerto y la estación del ferrocarril (al margen del ramal del río Tamesí en el sur de la ciudad) propició que las actividades mercantiles asociadas a la importación/exportación se mantuvieran en el casco central de la ciudad. El plano de Tampico y sus colonias, de 1923, muestra el desarrollo de la ciudad a partir de la explosión

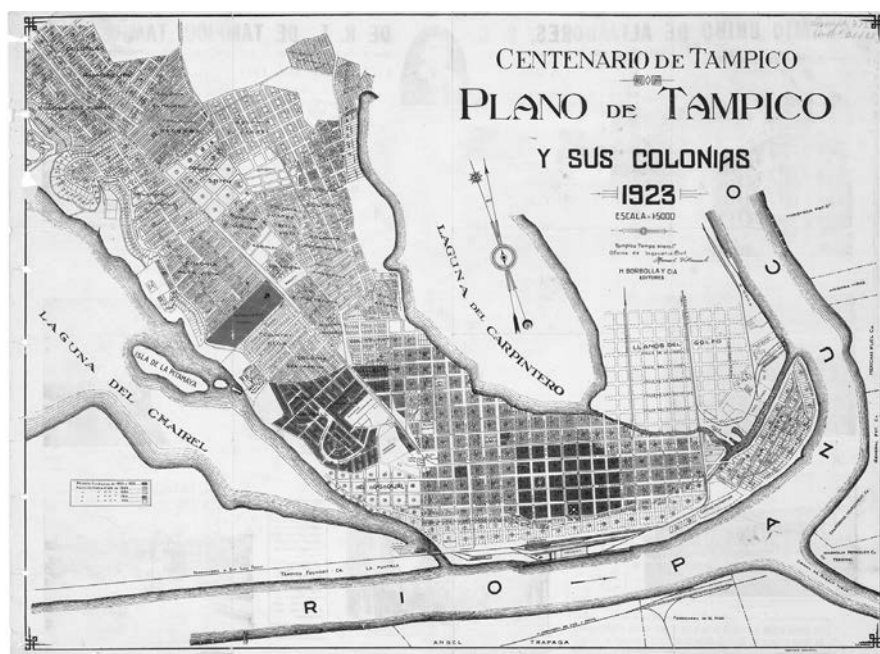


Fig. 2. Plano de Tampico y sus colonias, 1923.
Fuente: Mapoteca Orozco y Berra

demográfica causada por la explotación petrolera (figura 2). El crecimiento de la ciudad, hacia el noroeste, acompañó a la Ave. Hidalgo (1916), antes Avenida de los Hombres Ilustres. La Compañía Eléctrica de Luz, Fuerza y Tracción (CELFT) operaba una línea suburbana de tranvía que corría a lo largo de la avenida. Así el centro histórico, administrativo y comercial de la ciudad estaba conectado con las áreas residenciales de nueva creación.

La sobreexplotación de los pozos petroleros propició el declive de la producción (1927) y la expropiación petrolera dejó atrás las inversiones extranjeras en el desarrollo de infraestructuras y servicios para Tampico (1938). A pesar de esto, la ciudad mantuvo su dinámica de crecimiento poblacional y económico al menos hasta la década de 1950 gracias a las actividades comerciales, portuarias y el establecimiento de PEMEX en la región. En todo caso las transformaciones urbanas no se detuvieron. La industria petrolera forjó las bases para

el desarrollo industrial posterior a partir del cual se promovió la ejecución de obras viales. La construcción de carreteras y bulevares en las siguientes décadas significaron la conversión de Tampico en una ciudad centrada principalmente en el automóvil, (Bartorila y Loredó, 2017).

En 1970 la Ave. Hidalgo se amplió hasta el campo de Aviación y se ensanchó hasta cuatro carriles. El desarrollo comercial a lo largo de la vía fue completándose paulatinamente. De esta forma el centro histórico de la ciudad extendió su carácter comercial a la Ave. Hidalgo y otras avenidas. Los nuevos usos comerciales y la necesidad de espacios para estacionamiento dejaron poco a poco *obsoleta* la actividad comercial tradicional del casco histórico⁷ para abrir paso a la apertura de centros comerciales a lo largo de las principales avenidas. Para la década de 1990 la Ave. Hidalgo ya era la principal vía de comunicación norte-sur que conectaba al sur con el Puerto de Tampico y al norte con el Municipio de Altamira, conformando la Zona Dorada de Tampico. Ahí se establecieron centros comerciales y tiendas departamentales de la ciudad dirigidos a una población de nivel económico alto, (Batres González, 2012).

La idea de cierta exclusividad que describe a la *Zona Dorada*, planteado desde el urbanismo neoliberal, fue utilizada en muchas ciudades del país a partir de 1990. Para Quiroz Rothe (2008), en la última década del siglo XX, la aplicación del modelo neoliberal en la ciudad, el adelgazamiento del aparato estatal, la descentralización de la planeación urbana y la agudización de los contrastes entre regiones y sectores sociales han sido el origen de los principales conflictos urbanos de las ciudades mexicanas. Segregación espacial, desigualdad en el acceso a servicios y equipamientos son algunos de los conflictos que

⁷ En todo caso el centro histórico de Tampico sigue conteniendo muchas de las actividades comerciales, económicas, administrativas y de servicios.

señala el autor. Este texto se enfoca principalmente en la segregación que los espacios comerciales han producido en Tampico.

Apertura comercial. Su influencia en el diseño y los modos de consumo

A pesar del crecimiento de algunos sectores de servicios, comercios, restaurantes y hoteles, las expectativas de desarrollo en la ciudad de Tampico, y del resto del estado de Tamaulipas, no se materializaron con la llegada del TLCAN. De hecho, la apertura comercial de 1982 tuvo mayor relevancia. En todo caso una gran cantidad de espacios comerciales multinacionales se establecieron en la ciudad, (figura 3).

Se puede hablar entonces del inicio de un proceso de desterritorialización (Appadurai, 1997) que generó el desarraigo de rasgos culturales y comerciales locales (por ejemplo, el color) donde se valorizaron atributos comerciales y culturales imperialistas (específicamente estadounidenses). Esta nueva valoración incluye estilos de vida y contenido simbólico de mercancías, así como nuevos modelos de consumo que operan como dispositivos técnicos ideológicos en el imaginario local.

De acuerdo con Bourdieu (2012) el capitalismo acentúa la pasividad del comportamiento popular haciendo una dependencia de la reproducción social, el *habitus* y el consumo, bajo el poder simbólico de la realidad, es decir, los *símbolos* como instrumentos para la integración social lógica. Bajo esta idea, se suscita la preferencia por estéticas comerciales globales de los consumidores para luego ser imitadas o alienadas por los comercios locales con la intención de ser competitivos en los mercados (generando una mimesis), como suerte de hibridación con principio de interculturalidad (García Canclini, 2005).

En la cultura de consumo la hibridación resulta una consecuencia de la globalización, así como el establecimiento de tradiciones excluyentes o influyentes, valores intangibles propios y distintivos de las raíces locales, o el conjunto de ideas alienadas. En efecto, aspectos de la globalización capitalista surgieron con diferentes narrativas que causaron la desaparición gradual del nacionalismo (Hall, 2006). De esta forma, la globalización propició una red de mercado mundial capitalista que generó un desarrollo desigual como hemos visto antes. La lógica del capital operó por medio de la preservación y transformación de la diferencia.

*a. Imitación y macdonalización
como herramientas de diseño*

En su estudio sobre la construcción visual de ciudades mexicanas⁸ Guzmán Ramírez (2010) plantea cuatro formas en las que lo urbano-arquitectónico participa en los intereses del capital: 1) La subordinación de la arquitectura a un significado mercantil-publicitario; 2) La sustitución de lo público por lo privado (centros comerciales); 3) El conflicto semántico entre lo que representa la arquitectura y su contexto (monumentalidad); 4) La arquitectura de la aglomeración (el *que más da*). Al respecto de la subordinación, el autor señala como gradualmente la arquitectura cede ante una *experiencia perceptiva inmediata* que depende de la representación gráfica publicitaria; aun cuando se lleguen a contradecir aspectos funcionales, estructurales o formales del propio edificio. De tal forma que, la arquitectura termina convirtiéndose en el *marco/bastidor* del gran anuncio publicitario o en una forma simbólica global (p. 46).

⁸ El estudio refiere a la Ciudad de México y León, Gto.





Fig. 3. Comercios multinacionales en la ciudad de Tampico:
McDonald's, Office Depot, Piper Pizza, HEB, Carl's Junior.
Fuente: fotografía del autor

Es así como las gráficas identificativas publicitarias y los objetos arquitectónicos se convierten en una entidad. Los objetos hegemónicos comerciales, ideados en la década de 1950 en los suburbios estadounidenses, son fácilmente identificables: “[...] una caja sin ventanas orillada junto a una gigantesca playa de aparcamiento. Siempre son grandes, pero se distinguen varias escalas... Las *big boxes* están separadas entre sí por distancias regulares determinadas por los manuales de marketing de estas multinacionales [...]” (García Vázquez, 2011, p. 44).

Ahora bien, una vez aterrizada la arquitectura *macdolanizada*, ¿qué sucede con las propuestas locales? ¿cuál es la respuesta del diseño local a las necesidades y formas culturales externas con características colonizadoras dependientes? Resulta que la *hegemonía sociovisual* dominante produjo una *cultura imitativa* que propició la división social y la representación imaginaria de valores de otra realidad social en Tampico. De acuerdo con Villoro (2010), “[...] la *imitación* es la reproducción de elementos de una cultura extraña que no responden ni se integran con los de otra cultura [...]” (p. 171). Lo que explica, por un lado, las transformaciones gráficas de ritmo, color, expresión, por otro lado, la sustitución de materiales, acabados, alturas y formas de los edificios comerciales que aparecieron en las gráficas identificativas y los espacios comerciales en la ciudad. En ambos casos, las propuestas gráficas y arquitectónicas derivaron de la imitación cultural y estética como resultado de la hegemonía capitalista.

De ese modo, el lenguaje gráfico y tectónico como códigos visuales autónomos transformaron su discurso original, (figura 4). Es decir, presentaron colores saturados vibrantes, técnicas de acabado artesanal y simbolismos de la cultura popular, que imitaron al estilo comercial globalizado con tecnología incorporada como diseños híbridos o simplificaciones reaccionarias



Fig. 4. Imitación de aspectos lingüísticos, icónicos, tipográficos, cromáticos, diagramación y materiales. Fuente: fotografía del autor

hegemónicas. Ese estilo es entendido como la relación de componentes comprometidos con aspectos éticos y cierta historicidad, (Arfuch, Chaves y Ledesma, 2003).

Definitivamente, las gráficas identificativas se transformaron discursivamente, y se inició el predominio del *branding y/o marketing* por encima del propio aspecto gráfico. Lo que acercó el diseño local al de las multinacionales. En ese sentido, la tipografía en la gráfica identificativa hegemónica se caracterizó por el uso de tipos ya existentes con algunas ligeras modificaciones (mayormente tipografías de palo seco). Además, las gráficas identificativas tuvieron desajustes y desplazamientos que generaron espacios fuera de control racional; se observaron rasgos de permanencia y copresencia como la acumulación discursiva en el lenguaje, la tipografía y la contemporaneidad.

En el aspecto gráfico, la transculturización⁹ no llegó a ser completa sino más bien fue híbrida en la lectura local de los códigos extranjeros. Por un lado, las gráficas mexicanas modernizadas no alcanzaron a parecer hegemónicas, pero, tampoco fueron como las tradicionales. Por otro lado, las gráficas identificativas tradicionales contuvieron características de complejidad, normatividad, universalidad, fascinación

⁹ Transculturización concepto tomado desde la lógica del capital con la globalización como red de mercado mundial capitalista que generó un desarrollo desigual con la desaparición gradual de la pasión nacionalista.



Fig. 5. Impacto de los aspectos estéticos y funcionales hegemonicos en empresas comerciales locales. Fuente: fotografía del autor

e historicidad, con relación al espacio, el equilibrio y la jerarquía.

Precisamente, el discurso mimético o de mimetización gráfica generado a partir de la imitación (Villoro, 2010) presentó acentuaciones tipográficas con modificaciones en el *Kerning* o separación interletra (interletrado) que distinguió a las tipografías antiguas de las modernas (Kane, 2005). También en peso y grosor acumulado. Otras características, fueron los trazos gruesos con formas duras de impacto a distancia y las dimensiones grandes en la materialidad de los soportes comerciales. Fue así como predominó la exageración de elementos en el diseño que

careció de consideraciones en cuanto a funcionalidad; y, las huellas visibles dominantes, residuales y emergentes estuvieron contenidas de valores y sentidos de dominación social por la tensión entre ambos países.

Respecto a lo arquitectónico, la estética hegemónica transformó la estética local, lo autóctono se debilitó ante lo híbrido. Las *big boxes* dieron lugar a cajas de diversas escalas, pero siempre de alturas bajas, colores neutros, donde las gráficas identificativas son preponderantes. En cuanto a lo funcional es evidente el lugar que toma el automóvil en la configuración del programa arquitectónico y el peatón queda relegado, (figura 5). Aparecen recorridos para autos que rodean los edificios aislándolos incluso de los propios estacionamientos. Los objetos arquitectónicos se convierten en una suerte de islas en las que las terrazas, en caso de existir, solo tienen contacto con planchas de asfalto que aumentan la temperatura en comparación con otros espacios de la ciudad (Rosas Lusett, 2019).

b. Objetos hegemónicos y modos de consumo

A partir de la apertura comercial, muchas zonas urbanas en México y en el mundo, se convirtieron en objetivos geográficos para una variedad de experimentos de política neoliberal que a largo plazo se tradujeron en políticas urbanas y formas de ocupación del espacio. Eso, no solamente impactó en la forma en que se vive en las ciudades sino en el estilo de vida de los sujetos. Ciertamente, los modos de consumo también han sido afectados por el establecimiento de espacios comerciales multinacionales. En otras palabras, las empresas locales se apropiaron, mimetizaron y transculturizaron no solo en su estética sino también en sus servicios. Fue así como el poder blando (el consumo) se incrustó en el marco cognitivo de la sociedad tampiqueña hasta que desapareció el menor atisbo de diferencia. “[...] El

modelo único de poder una vez neutralizada la diferencia eliminó la posibilidad de memoria y la novedad fue un modelo necesario de participación en la vida social [...]” (Hall, 2006, p. 363).

Las gráficas identificativas hegemónicas expuestas en las fachadas comerciales se dirigieron principalmente a la generación *hipermoderna*, que incorpora mitos comerciales que proporcionan integración y estatus social. De manera estratégica, las empresas mexicanas formaron parte del fenómeno de competencia interdiscursiva en el mercado de producción de discursos en Tampico. Ese proceso, buscaba la semejanza de las multinacionales extranjeras que implementaron publicidad y marketing en medios masivos, para después ser utilizado fielmente por empresas nacionales y locales en el orden de la interacción simbólica. Algunos ejemplos de esa competencia fueron: la utilización de paquetes de consumo llamados combos, (figura 6); la estética visual global; el mega estacionamiento; las macro dimensiones en la infraestructura; entre otros aspectos. Al respecto, Guzmán Ramírez (2010) explica como la estructura tradicional de la ciudad, calles y plazas, ha quedado relegada. Los objetos arquitectónicos desarrollan rutas de acceso directo al consumo donde, lo urbano se reduce a grandes avenidas y enormes planchas de estacionamiento. Es así como las escenas de intercambio de consumo en el espacio urbano fueron alienadas al capitalismo y el gusto por la producción global. La alienación de las *gráficas identificativas tampiqueñas* buscaba ser globales imitando de la estética extranjera y presentando nombres en inglés (figura 7), dimensiones extraordinarias, colores llamativos, alta tecnología, entre otros.

La incidencia de los procesos de transformación o ruptura en esa sociedad, con afección en la producción, también se manifestaron por medios ideológicos y prácticas sociales. Las gráficas identificativas se transformaron a partir de la hegemonía sociocultural y comercial como respuesta al proceso de globalización



de una sociedad en crisis, para impactar en situaciones económico-productivas a través de prácticas sociales y representaciones ideológicas como un estilo de vida.

Definitivamente, la arquitectura también participa en la creación de objetos hegemónicos que convierten a una ciudad como Tampico, en una suerte de ciudad global, o más bien, en una *ciudad genérica* como la describe Koolhaas (2011). Una ciudad que no participa de las dinámicas mundiales, ni se beneficia de las *ventajas* de la globalización pero que es *igual a todas las ciudades*, (figura 8). A partir de la apertura comercial y la llegada de los espacios comerciales multinacionales Tampico además de ser genérica es sedentaria. Caminar se ha convertido en una actividad obsoleta tal y como sucede en las *Antípolis* del Cinturón del Sol, donde la dependencia del automóvil es tal que ciudades como Phoenix dedican el 50% de superficie del espacio urbano al vehículo, (García Vázquez, 2011, p. 96).

Fig. 6. Ofertas de consumo. Fuente: fotografía del autor

Fig. 7. Gráficas identificativas hegemónicas para empresas locales. Fuente: fotografía del autor



Figura 8. Franquicias comerciales en calle Loma de Rosales perpendicular a la Av. Hidalgo. Fuente: fotografía del autor

Pero Tampico no es una ciudad estadounidense, ni todos sus ciudadanos tienen un automóvil¹⁰. Sin embargo, la réplica de los objetos hegemónicos en los nuevos espacios comerciales obligó a ceder el protagonismo al automóvil en las formas de consumo locales. No solamente por la cantidad de metros cuadrados dedicados al estacionamiento, sino al convertir el *drive-thru* (auto-servicio) en una dinámica de consumo cotidiana que propicia las condiciones de desigualdad social. A partir de esta dinámica comercial el objeto arquitectónico se repliega al interior del lote dejando sin límites sustanciales a las calles y avenidas. De tal suerte que las gráficas identificativas sostenidas en postes se convierten en los grandes referentes de las calles y avenidas, (figura 9).

¹⁰ Según datos del INEGI se puede calcular que en el 2015 existía un automóvil por cada 4.33 personas en Tampico. Los vehículos de motor registrados y en circulación en la ciudad eran 108, 353, de los cuales aproximadamente un 67% eran automóviles (72, 596.51) frente a una población de 314, 418 habitantes.



Figura 9. Postes comerciales en banquetas. Fuente: fotografía del autor

Resultan evidentes las contradicciones que los objetos hegemónicos producen en el espacio urbano. El capital transnacional, a partir de la importación de estos objetos y la mimetización de otros, tiene repercusiones sociales en las que los diseñadores participamos de forma activa.

Reflexiones finales

Durante las últimas tres décadas la actividad económica de Tampico se ha sustentado principalmente en actividades asociadas a la industria del petróleo y la manufactura, los servicios portuarios y el comercio. Es evidente que el desarrollo económico de la ciudad sigue dependiendo de su condición portuaria y particularmente de su capacidad de participación en las dinámicas globales de distribución de insumos. Así, se puede observar durante este período que, desde una perspectiva neoliberal a partir de la apertura comercial y de la firma del TLCAN, la ciudad se ha ido

transformando. El espacio construido se ha convertido en una arena promotora tanto del crecimiento económico orientado al mercado global, como, de las prácticas de consumo para la élite que participa en ese mercado.

Objetos hegemónicos son proyectados y construidos con esos fines a lo largo de avenidas que la modernización trajo a la ciudad después de 1970. Dejando atrás los esquemas tradicionales comerciales contenidos todavía en el centro histórico. La ciudad neoliberal apuesta por el automóvil, el consumo exprés y la segregación del peatón. Evidentemente esta no es una circunstancia exclusiva del noreste de México. Afecta a muchas ciudades del país y también del continente. Basta con detenerse en algunas de las imágenes aquí presentadas para reconocer esos objetos hegemónicos en muchas ciudades latinoamericanas.

El espacio urbano, especialmente en las áreas comerciales, se ha convertido en un mediador de los sistemas de consumo. Objetos arquitectónicos, espacio público y superficies gráfico/audiovisuales son herramientas de imposición y orden del sistema. Las matrices espaciales neoliberales¹¹ determinan la práctica del diseño en muchos niveles: urbano, arquitectónico, gráfico, entre otros, y los diseñadores no estamos haciendo mucho al respecto.

¿Tiene responsabilidad el diseño en las nuevas formas de consumo? ¿Cómo participa el diseño en los sistemas de colonización imperialista? Son preguntas que debemos hacernos desde la disciplina con la intención de acercarnos a una perspectiva crítica y reflexiva sobre las formas de producción del espacio construido en las ciudades latinoamericanas. Asimismo, porque resulta indispensable despertar cierta conciencia crítica en los estudios históricos del diseño y profundizar en lo que, como diseñadores, producimos, exponemos y a su vez consumimos.

¹¹ Estas matrices, hoy neoliberales, antes coloniales, desarrollistas, etcétera, siempre han existido y organizado el espacio social.

Lista de Referencias

- Aguilar, A. G., & Escamilla Herrera, I. (2015). *Segregación urbana y espacios de exclusión. Ejemplos de México y América Latina*. México: UNAM-Miguel Ángel Porrúa.
- Alba Vega, C. (2003). México después del TLCAN. El impacto económico y sus consecuencias políticas y sociales. *Foro Internacional*, 43(1), 141-191.
- Alabarces, P. y Rodríguez, M. G. (2010). "Resistencias y mediaciones. Estudios sobre cultura popular". Reseñas Bibliográficas. *Revista Argentina de Musicología RAM*, 64, pp. 149- 153.
- Appadurai, A. (1997). "Difference in the global culture economy". In M. Featherstone (Ed.). *Global culture. Nationalism, globalization and modernity* (pp. 295-310). London: Sage Publications.
- Arfuch, L. (2016, febrero, 22). "Comunicación Arfuch II 2014. Grupo 09. [El diseño en la trama de la cultura: Desafíos Contemporáneos]". Recuperado de <http://comuarfuchii2014grupo09.blogspot.com.ar/2016/02/leonor-arfuch-el-diseno-en-la-trama-de.html>
- Bauman, Z. (2007). *Vida para consumo*, (pp. 37-107). Brasil: Jorge Zahar.
- Bartorila, M. Á., & Loredó, C. R. (2017). La Industria Petrolera y la Modernidad: Transformaciones Urbanas en Tampico-Madero, Tamaulipas, México. *CONTEXTO*, 11(14), 43-61.
- Batres González, J. J. (2012). *Crecimiento urbano e industrial, consecuencias ambientales en las lagunas urbanas y periurbanas en Tampico-Madero-Altamira del Sur de Tamaulipas (México)*. Análisis 1823 - 2010. (Tesis Doctoral). Barcelona: Universitat de Barcelona. Obtenido de <http://hdl.handle.net/2445/43993>

- Borja, J. (2012). "La ecuación virtuosa e imposible o las trampas del lenguaje en Carajillo de la ciudad. *Revista digital del Programa en Gestión de la Ciudad. Universitat Oberta de Catalunya*, 4. Recuperado de http://cafedelasciudades.com.ar/carajillo/12_art3.htm
- Coronil, F. (2000). Naturaleza del poscolonialismo: del eurocentrismo al globocentrismo. En E. Lander, *La colonialidad del saber: eurocentrismo y ciencias sociales. Perspectivas Latinoamericanas* (pp. 87-112). Buenos Aires: CLACSO.
- Bourdieu, P. (2012). *La distinción, criterio y bases sociales del gusto*, (pp. 20-53; pp. 56-169; 113-134; 257-296). Buenos Aires: Taurus.
- De Mattos, C. (2001). Movimientos del capital y expansión metropolitana en las economías emergentes Latinoamericanas. *Revista de estudios regionales* (60), 15-43.
- Escobar, A. (2005). *Más allá del Tercer Mundo. Globalización y Diferencia*. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia.
- Foucault, M. (1980). *Power/Knowledge. Select interviews and other writings*. New York: Pantheon Books.
- García Canclini, N. (2005). *Culturas Híbridas, Estrategias para entrar y salir de la modernidad*, (pp. 259-288). México: Grijalbo, S.A. de C.V.
- García Vázquez, C. (2011). *Antópolis. El desvanecimiento de lo urbano en el Cinturón del Sol*. Barcelona: GG.
- Grijalva Monteverde, G. (2004). Generación de empleos en la frontera norte de México: ¿Quiénes han aprovechado el TLC? *Frontera Norte*, 16 (31).
- Grimson, A. y Varela, M. (2002). "Culturas populares, recepción y política. Desplazamientos del campo de la comunicación y cultura en la Argentina". En, Daniel Mato (Comp.). *Estudios y otras prácticas intelectuales latinoamericanas en cultura y poder*. (p. 70) CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, Caracas, Venezuela.
- Guzmán Ramírez, A. (2010). *De la ciudad collage a la megalópolis. La arquitectura dentro de la condición urbana actual. León/DF*. León: UDLSB.
- Hall, S. (2006). "Cultural, community, nation: Culture Studies. *Taylor & Francis Online*, 7, 3, 349-363. Recuperado de <http://dx.doi.org/10.1080/09502389300490251>

- Hernández Elizondo, R. (2006). *Empresarios extranjeros, comercio y petróleo en Tampico y la Huasteca (1890-1930)*. México: Plaza y Valdés.
- Koolhaas, R. (2011). *La ciudad genérica*. Badalona: GG.
- Loredo, R., Berumen, C., & Valle, L. (2019). Los costes de la modernización: desigualdad social y fragmentación urbana en Tampico, Tamaulipas. *CONTEXTO*, 13(19), 49-60.
- Narvaéz Tijerina, A. B. (2006). *Ciudades difíciles. El futuro de la vida urbana frente a la globalización*. México: Plaza y Valdés.
- Quijano, Á. (1992). *Colonialidad y modernidad/racionalidad*. Perú Indígena, 13(29), 11-20.
- Quiroz Rothe, H. (2008). *Ciudades mexicanas del siglo XX*. México: UNAM.
- Romero, J. (2013). *La ciudad occidental. Culturas urbanas en Europa y América*. Burzaco: Siglo XXI.
- Rosas Lusett, M. (2019). Islas de calor en la Zona Conurbada del Río Pánuco. *ACE: architecture, city and environment* (39), 63-74
- Rouquié, A. (2015). México y el TCLAN, veinte años después. *Foro Internacional*, LV (2), 433-453.
- Sachs, J., & Buj, L. (1988). Políticas comerciales y de tipo de cambio en programas de ajuste orientados al crecimiento. *Estudios Económicos* (1), 77-108.
- Santos, M. (1993). Los espacios de la globalización. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense* (13), 69-77.
- Sarlo, B. (1994). *Escenas de la vida posmoderna, intelectuales, arte y videocultura en la Argentina*, (p. 29). Buenos Aires: Ariel.
- Valenzuela, A. (2013). Dispositivos de la globalización: la construcción de grandes proyectos urbanos en Ciudad de México. *EURE*, 39(116), 101-118.
- Villoro, L. (2010). *El pensamiento moderno. Filosofía del Renacimiento*, (p. 171). México: Centzontle.
- Theodore, N. (2017). Cities and the Geographies of Actually. En N. Brenner, *Critique of Urbanization: Selected Essays* (pp. 42-68). Germany: Birkhäuser.
- Theodore, N., Peck, J., & Brenner, N. (2009). Urbanismo neoliberal: la ciudad y el imperio de los mercados. *Temas Sociales*, 1-12

La ocupación del territorio y los paisajes de la explotación. Los casos de Tampico, México y Bahía Blanca, Argentina

Reina Loredo Cansino*

El objetivo de este texto es observar el impacto de los procesos modernizadores en el desarrollo urbano de ciudades periféricas latinoamericanas a inicios del siglo xx y sus efectos en la ocupación del territorio, a partir de un estudio histórico comparativo entre dos ciudades-puerto localizadas en diferentes hemisferios de la costa atlántica. El estudio se construye sobre dos ideas básicas: la primera, la necesidad de deconstruir la asociación de progreso, desarrollo y modernización, para establecer el binomio modernización/colonización en el centro del debate; la segunda, poner de manifiesto una perspectiva de las Américas como una esfera de actividades e influencias en términos urbano-arquitectónicos, económicos, comerciales, culturales, políticos, identitarios, entre otros, que debe ser estudiada transversalmente.

La primera parte de este capítulo conceptualiza la explotación y su relación con la modernización desde

* Universidad Autónoma de Tamaulipas

la perspectiva decolonial. La segunda parte reconstruye el papel de la modernización en los procesos de estructuración urbana de las ciudades-puerto modernas en Latinoamérica. Para luego describir las lógicas extractivistas que rigieron el desarrollo urbano de Tampico, México y Bahía Blanca, Argentina. La tercera parte plantea la ocupación del territorio y la *dependencia sociocultural*, como proyectos geopolíticos. Finalmente, se revisa la idea económica de polo de desarrollo y su impacto en la comercialización, explotación y ocupación territorial en América Latina. De este modo, a partir de la revisión bibliográfica, hemerográfica y de archivo se contribuye a entender la forma en que la planificación urbana participa de la continua colonización del territorio.

Modernización/Colonización/Explotación

Las nociones de moderno y modernidad son asociadas a una fase industrial de desarrollo capitalista que dio inicio en el siglo XIX y se extendió hasta la mitad del siglo XX, (King, 2004). Usaremos el concepto de *modernidad* para referenciar los cambios en las condiciones de vida individuales impuestas por el proceso de *modernización*. La modernización se refiere entonces: al proceso de desarrollo socioeconómico sustentado en la tecnología e industrialización, los cambios políticos, la explosión demográfica, el desarrollo urbano acelerado, etcétera que se experimentan primero en occidente y más tarde se extienden globalmente.

Los efectos nacionales y regionales de la modernización en el ámbito urbano latinoamericano ya han sido estudiados, especialmente en lo referente a las metrópolis, (Castells, 1973; Hardoy, 1974; Segre, 1975; Fernández, 1998; Arango, 2012, Almandoz, 2015). Sin embargo, es importante destacar que la modernización también ha generado poderosos

impactos a escalas subnacionales, por lo que el estudio de *otras* ciudades, en especial las periféricas, merece ser elaborado de manera más sistemática. Ciertamente, no se puede dejar de lado el hecho de que la modernización se ha producido, a cualquier escala, dentro de marcos institucionales heredados y regímenes político-económicos importados que se repitieron a escala mundial bajo la esperanza del desarrollo. Por lo que, el estudio de las metrópolis latinoamericanas nos arroja datos replicables a ciudades de otras escalas. De ahí el gran valor de los estudios existentes.

Sin embargo, el fenómeno de la modernización ha sido desigual, tanto social como geográficamente. También sus formas institucionales han variado significativamente de acuerdo de la escala espacial. Por lo tanto, es importante explorar las interacciones contextuales específicas en una gama de escalas geográficas que nos ayuden a entender este fenómeno más allá de las grandes capitales. Es en este sentido que se considera pertinente estudiar las ciudades periféricas.

Según Theodore (2017), “[...] la visión desarrollista occidental, clave en el impulso de capitales para movilizar espacios y territorios como fuerzas de producción, es endémica de la modernización”, (p. 48). Asimismo, podemos asociar a la modernización con dos clases de paisajes geográficos. Aquellos espacios que históricamente resultan privilegiados por el desarrollo, frente a aquellos que son sistemáticamente explotados. De este patrón surge el binomio centro/periferia, que existe en cualquier escala espacial, y que cada ronda de desarrollo amplía la distancia entre ellos.

Para Aníbal Quijano (2000), los binomios centro/periferia, desarrollo/subdesarrollo, y pueblos civilizados/bárbaros, entre otros, son producto de la *colonialidad del poder*. El autor plantea el proceso colonial de las Américas como un proceso histórico-estructural que constituyó la economía-mundo

capitalista en el siglo XVI y que todavía hoy jerarquiza a la sociedad desde lo étnico-racial. Esta jerarquía constituye, al mismo tiempo, una división a escala mundial de la organización laboral que se sustenta en la relación centro/periferia.

Arturo Escobar (2007) esboza al desarrollo en términos de discurso, cuya *invención* surge a partir de la normalización del desarrollo de países occidentales prósperos iniciado en la segunda parte de la década de los cuarenta del siglo XIX. En los años siguientes, la idea de desarrollo se convertirá en la aspiración de aquellos países señalados por Europa occidental y Estados Unidos como subdesarrollados. Así, para Escobar, el poder del desarrollo se centra en lo espacial, desde donde surgen las categorías centro/periferia, norte/sur, oriente/occidente, entre otros. Estas categorías provocarán polarización y desigualdad territorial durante las siguientes cinco décadas a nivel mundial.

Podemos señalar entonces a la modernización y al desarrollo como un sistema histórico-geográfico de explotación que se sustenta en la relación espacial desigual, tal y como lo señala Escobar: “No hay modernidad sin colonialidad”, (2005, p. 72). La colonización, desarrollada históricamente por civilizaciones antiguas, imperios y naciones modernas, ha sido un fenómeno supranacional y subnacional que tiene siempre un punto de partida: la explotación de recursos endógenos por parte de una entidad exógena. La explotación delimitará las relaciones políticas, sociales, económicas y territoriales entre la colonia y la metrópoli. También los paisajes, la identidad cultural y los imaginarios de ambas entidades, colonizador y colonizado, se conforman a partir de la línea que parte del poder, (Quijano, 1992). Así, en función de los intereses y recursos que la metrópoli requiere se jerarquizan los territorios y se establecen redes y nodos de comunicación.

En el ámbito de lo urbano, Manuel Castells (1973) distingue tres momentos de dominación en el desarrollo de las ciudades latinoamericanas: el colonial, el capitalista-comercial y el imperialista (industrial y financiero). El autor identifica la dominación colonial con la explotación intensiva de recursos y la posesión territorial; la dominación capitalista-comercial con el intercambio desigual de materias primas/productos y la ampliación del espacio habitado; para finalmente asociar la dominación imperialista a la creación de industrias multinacionales que controlan los mercados globales.

La dominación capitalista-comercial, según detalla el autor, implica la explotación directa de las materias primas por parte de empresas extranjeras para su exportación inmediata, con o sin participación de una agente local en el proceso de extracción y/o comercialización. Este tipo de explotación, que se sucede en territorios habitados previamente o no, provocó la creación de *polos de desarrollo* que funcionaban más bien como enclaves. El crecimiento urbano de estos enclaves surge



Fig. 1. Panorámica del río y los muelles desde el faro, Tampico, Tamaulipas, Autor: W.H. Jackson, publicada entre 1880 y 1897. Fuente: Library of Congress Prints and Photographs Division

a partir de la llegada de población migrante, nacional o extranjera, atraída por la actividad productiva. Por otro lado, la explotación implicaba siempre la asociación a un sistema de transporte que permitiera hacer eficientes el proceso de exportación. A finales del XIX, asociados a la red ferroviaria, los puertos fueron sin duda los grandes aliados para este propósito, (figura 1).

Las ciudades-puerto modernas: segunda ronda de explotación

El dominio capitalista europeo, entre 1880 y 1930, consolidó la ciudad burguesa latinoamericana, (Romero, 2011). Dominada por una élite asociada a los intereses mercantiles metropolitanos, la nueva burguesía rompió el estancamiento urbano, que se arrastraba desde 1750, y promovió la fundación de nuevas ciudades asociadas a la demanda mundial de cacao, café, azúcar, minería y ganado. Así, la estructura espacial del territorio latinoamericano se transformó conforme a una serie de estrategias extractivistas dictadas por las condiciones de modernización capitalista de las potencias europeas (Fernández, 1998; Hardoy, 2007; Almandoz, 2015).

Por consiguiente, para la participación en el nuevo orden económico y la división internacional del trabajo que éste suponía, fue indispensable la construcción de nuevas infraestructuras de comunicación que, en lo referente a transporte terrestre y marítimo no habían sido transformadas desde la colonia. Así, una serie de puertos y ciudades-puerto fueron fundados o desarrollados en este período a lo largo del continente. Tal es el caso de Rosario y Bahía Blanca, en Argentina; Buenaventura y Barranquilla, en Colombia; Valparaíso, en Chile; Tampico, Veracruz y Matamoros, en México; Colón, en Panamá, entre otros.

Evidentemente existen notables diferencias en la configuración urbana de las ciudades portuarias

coloniales, fundadas en los siglos XVI, XVII y las primeras décadas del XVIII, y las ciudades-puerto modernas de finales del siglo XIX. La más importante será la relación histórica entre ciudad-puerto. Durante el período colonial la ciudad y las instalaciones portuarias evolucionaron en paralelo, lo que significó una estrecha relación entre la urbanización y el puerto. En cambio, los puertos modernos suelen funcionar como el motor de crecimiento de la ciudad. Así, los edificios portuarios marcan la organización y desarrollo del espacio urbano.

Mientras que en los puertos coloniales destacan edificaciones portuarias tales como muelles, fuertes, entre otros, en los puertos modernos las mayores obras tienen que ver con el dragado, la construcción de diques, almacenes, oficinas aduanales, elevadores, etcétera. Obras y edificaciones que tienen su origen en los barcos de hierro y propulsión de vapor, así como en las dinámicas comerciales modernas. No se trata ya de salvaguardar la riqueza. Se trata de almacenar, comercializar y despachar de forma eficiente y rápida materias primas y productos que se requieren a nivel global, (figura 2).

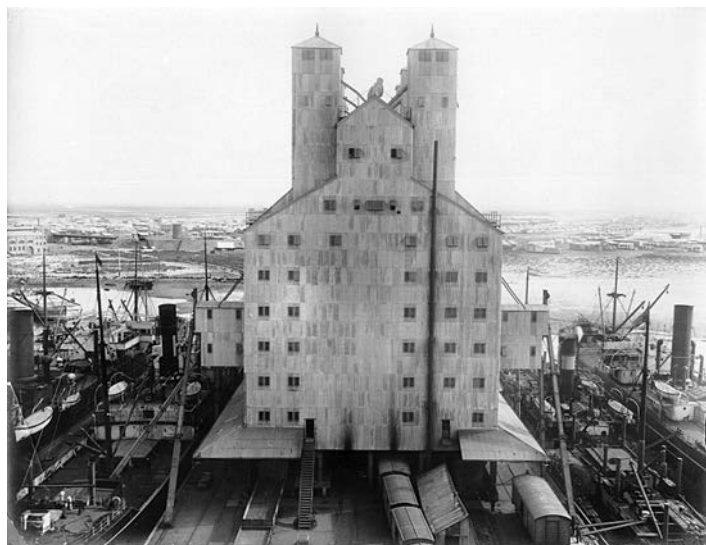


Fig. 2. Elevador de granos N° 1, Puerto Ing. White, Bahía Blanca, s/f. Fuente: Archivo Ferroclub Argentino

La inversión local y extranjera fue necesaria para la construcción de estas infraestructuras *modernizadas*, generalmente diseñadas por empresas extranjeras que replicaban sistemas y técnicas constructivas a lo largo del planeta. Lo que Arango (2012) señala como “un ejemplo de globalización tecnológica a comienzos del siglo XX”, (p. 85). Además, el sistema ferroviario y vial recibirá un impulso modernizador que mantendrá a los puertos conectados con los centros de producción al interior del país.

Como consecuencia de lo anterior aparece un modelo de ciudad-hinterland, que forma parte de una red de nodos y servicios para la explotación extensiva dependiente siempre del capital extranjero. Bajo un proceso de *urbanización débil*, como lo llama Fernández (1999), de crecimiento rápido y poca estructura pública, con migraciones masivas, nacionales y extranjeras, atraídas primero por la construcción de las propias infraestructuras (ferrocarriles y puertos), y luego, por las actividades comerciales y de exportación. Estas ciudades provocaron un nuevo equilibrio espacial y demográfico en el territorio, además de ampliar las rutas extractivistas del capitalismo global y con ello la colonización territorial.

En el caso específico de las ciudades-puerto modernas se desarrolló una relación directa con el exterior, lo que implicó una oleada de inmigrantes europeos. Muchos de ellos eran empleados de las empresas extranjeras con capital invertido en los puertos y ferrocarriles, otros tantos, eran comerciantes, obreros y agricultores calificados, (Almandoz, 2015). Estos últimos eludían las condiciones de vida desfavorables que Europa presentaba en ese momento y buscaban en los territorios *vírgenes* de Latinoamérica una oportunidad de hacer fortuna. Nuevos colonizadores que establecieron un damero moderno que se superponía a la ciudad colonial, si era el caso, o que trazaba nuevos núcleos

fundacionales en territorios muchas veces ocupados por pueblos originarios.

Bajo estas condiciones las ciudades-puerto recibieron, una vez más, grandes inversiones de recursos extranjeros que financiaron bancos, compañías de seguros, constructoras, etcétera. Más tarde, las empresas de capital extranjero comenzaron a suministrar los servicios urbanos básicos: agua, drenaje, electricidad, teléfono, telégrafo y transporte en estas ciudades. La dependencia capitalista de la organización urbana se manifestó en diversos ámbitos socio-institucionales y en un rango de escalas espaciales muy amplio. De esta forma, el Estado cedió a las empresas extranjeras el poder de organizar el territorio, (Hardoy, 2007; Almandoz, 2015).

La recolonización del Golfo de México: Tampico, Tamaulipas, México

Durante el porfiriato las costas del Golfo de México fueron espacios geográficos claves para las actividades intensivas de expansión comercial internacional mexicana. Por su estratégica ubicación natural y geográfica, al norte de Veracruz, a menos de 600km de la frontera norte, la ciudad-puerto de Tampico se convertiría en uno de los principales puntos de salida para los productos de exportación. Fundada en el México independiente, la ciudad se establece en 1823 después de haber tenido diferentes localizaciones dentro del estuario del Pánuco.¹ El trazado de las dieciocho manzanas y las dos plazas fundacionales se situaron entre dos lagunas, al oeste la Laguna del Chairel y al norte la Laguna del Carpintero, con vistas a los ríos Pánuco y Tamesí.

Para 1891, Tampico quedó inmerso en la nueva red ferroviaria acaparando el movimiento de mercancías,

¹ Carlos González Salas (2006), señala la existencia de hasta cinco Tampicos: el Tampico indígena, el Tampico colonial, el Tampico Joya, la Villa de San Luis y el Tampico moderno.

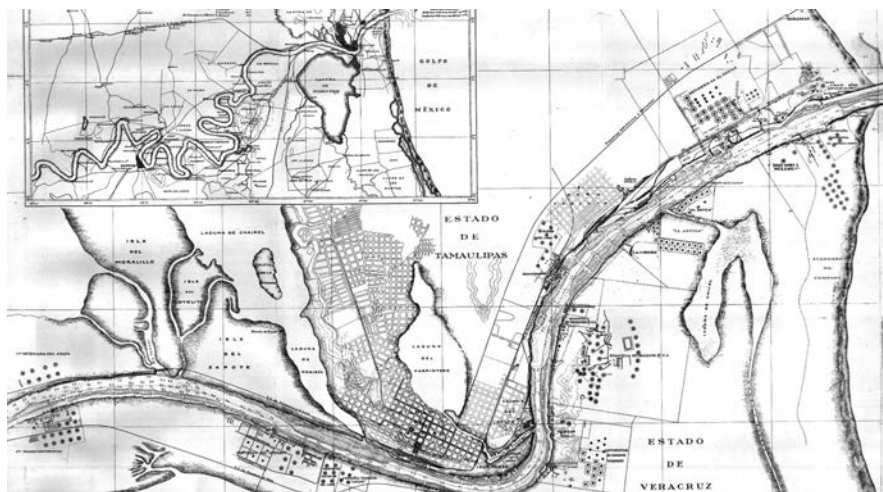
principalmente minerales provenientes de San Luis Potosí y Monterrey. En la misma época iniciaron los trabajos de dragado del río Pánuco que facilitarían el tránsito de las grandes embarcaciones de vapor que arribaban del extranjero. También se construye la extensión de la línea férrea en el área portuaria, dos escolleras paralelas que son la entrada al puerto desde el Golfo, espaciosos muelles en la ribera del río Pánuco, el edificio de la Aduana y el Canal de Chijol.² Así, a partir de la infraestructura ferroviaria y portuaria un nuevo modo de ordenamiento del espacio y el territorio surgió.

En poco tiempo el puerto mercantil de la ciudad se consolidó como el segundo más importante del país después de Veracruz. Enlazado por mar con La Habana, Nueva York, Liverpool, entre otros grandes puertos, y por tierra con las principales ciudades mexicanas, Tampico se volvió un lugar atractivo para mexicanos y extranjeros que transformaron sustantivamente la ciudad y su entorno, (Hernández Elizondo, 2006). Atraídos por las obras del ferrocarril y la pujanza del puerto con esta oleada migratoria inició uno de los primeros crecimientos exponenciales de población que la ciudad sufrirá en las siguientes décadas.

En los inicios del siglo XX Tampico se convertirá en el centro administrativo, de refinación y transporte de la actividad petrolera en México, (Gamboa Ramírez & Paéz Flores, 2012). Una serie de empresas de capital extranjero llegarán a Tampico atraídas por los cambios en la legislación sobre explotación de los recursos del subsuelo.³ La carta del Puerto de Tampico (1923) nos deja ver el sembrado de las instalaciones industriales asociadas a la actividad petrolera, (figura 3).

² Esta vía fluvial comunica al puerto de Tampico con el puerto de Tuxpan, Veracruz.

³ El Código de Minería para la explotación de los recursos del subsuelo cambió en 1884 permitiendo la explotación de los recursos subterráneos al dueño del suelo. En 1901 se decretó la Ley Petrolera que autorizaba al Ejecutivo a conceder permiso de exploración petrolera.



Luego de alcanzar su máximo histórico en la producción de petróleo en 1921, llegó la expropiación petrolera (1938), lo que provocó el retiro de las compañías extranjeras instaladas en el puerto. Sin embargo, la empresa petrolera estatal, PEMEX, continuó con la explotación intensiva hasta mediados de la década de 1950, así como con el procesamiento de crudos en la refinería de Ciudad Madero, con cerca de 600ha, que data de 1919 y que sigue hoy funcionando. La rama petroquímica tampoco tardó en desarrollarse en Madero. Para finales de los setenta, importantes empresas de petroquímica secundaria se instalaron en las inmediaciones de la refinería. Atraídas por las instalaciones portuarias y las infraestructuras de almacenamiento y ductos de PEMEX, estas empresas extendieron el área de influencia de la industria petrolera hacia el vecino municipio de Altamira,⁴ ocasionando en muy poco tiempo la conurbación de tres ciudades.

Fig. 3. Sección del Plano del Puerto de Tampico, Autor: José Garduño 1923. Fuente: Mapoteca Orozco y Berra.

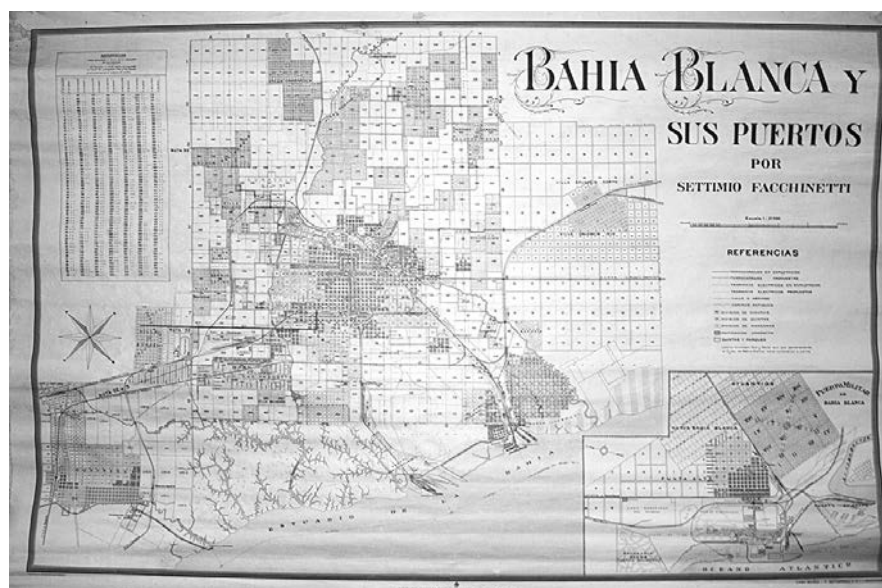
⁴ El agotamiento de las reservas territoriales, al urbanizar sus superficies ejidales, condicionó el crecimiento físico de Tampico y Madero, en la década de 1980. Así se consolidó la Zona Metropolitana Tampico, Madero y Altamira.

*La civilización del territorio:
Bahía Blanca, Argentina*

La Generación del 80, con Julio Roca al frente, promovió la inmigración, urbanización y construcción de infraestructuras con la intención de poblar *civilizadamente* los territorios ocupados antes por los pueblos originarios, (Almandoz, 2015). Esta generación también instauró el modelo agroexportador que colocó a Argentina en el sistema comercial global de trigo y carne, lo que propició la construcción de miles de kilómetros de vías férreas asociadas a puertos. Bahía Blanca, ubicada a cerca de 700km sur de la provincia de Buenos Aires, en la costa atlántica, fue fundada como Fortaleza Protectora Argentina, una avanzada militar, en 1828. El fuerte, de cerca de cuatro hectáreas y forma de estrella, fue construido con la intención de defender el territorio de los ataques brasileños. Sin embargo, su principal función fue repeler la ocupación aborigen que había sido desplazada anteriormente.

La transformación urbana del asentamiento, a partir de 1884, se asocia a la llegada del tren a Bahía Blanca, así como, al proyecto de un complejo portuario que construirá la Ferrocarril del Sud, con capital inglés. Ambos eventos implicaron un crecimiento en la población que se conformará por migrantes nacionales y extranjeros, especialmente europeos. En 1885, el puerto viejo fue desplazado por un moderno Muelle de Hierro. que conectaba directamente con las vías del ferrocarril.

La expansión y modernización del puerto trajo consigo la construcción de una serie de edificios que servían de apoyo a la actividad ferro-portuaria: estaciones, talleres, elevadores de granos y usinas eléctricas, etc. Sin embargo, la frenética actividad comercial impulsó la construcción de tiendas, hoteles y bancos, casi siempre de capital europeo. Inmediatamente llegaron las inversiones de carácter



industrial y los servicios de alumbrado, telefonía, tranvía, agua potable, entre otros.

Para 1922, Bahía Blanca contaría con cinco puertos: Ingeniero White (1884), concesionada al Ferrocarril del Sud; Galván (1891), concesionado al Ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste, también de capital inglés como el anterior; Cuatrerros (1900-1903), puerto y planta frigorífica de la Compañía Sansinena de Carnes Congeladas; Rosales (1922), gestionado por el Ferrocarril Rosario a Puerto Belgrano, de capital francés; Belgrano (1898), que funcionaba como base naval, (figura 4). Así, las compañías ferroviarias extranjeras iniciaron la privatización del territorio, en común acuerdo con los intereses nacionales y locales implicados en el negocio mercantil. Esta situación contrasta enormemente con el espíritu republicano que se respiraba en la capital del país o en otras ciudades provinciales (Saus, 2018).

El sistema productivo agroexportador funcionó con mayor y menor éxito hasta la década de 1930 cuando las inversiones extranjeras inglesas perdieron fuerza. En todo

Fig. 4. Bahía Blanca y sus puertos, Autor: Settimo Facchinetti, s/f. Fuente: Biblioteca Rivadavia

caso, Bahía Blanca mantuvo su estatus de polo regional de distribución y exportación de productos básicos extraídos de los territorios aledaños durante las siguientes décadas. Ahora bien, los críticos al modelo agroexportador comenzaron a plantear la necesidad de independencia económica nacional a partir de inversión en las actividades básicas de producción e industrialización de materias primas, energía, combustibles minerales y explotación petrolera, (Audino, 2019).

Así para 1960, bajo el auspicio del Estado,⁵ se rediseña la ingeniería portuaria de Bahía Blanca en concordancia con los nuevos productos de consumo del mercado internacional y las políticas de extracción e importación nacional: Ingeniero White, cereales, frutas y peces; Galván, combustibles; Cuatrerros, continúa con su vocación cárnica; Belgrano, se consolida como principal base naval y Rosales, se convierte en un centro de transferencia petrolera vinculado por un oleoducto a los pozos de Neuquén.

Las adecuaciones portuarias hicieron posible que, en 1971, la comisión que estudiaba localizaciones para establecer dos polos petroquímicos eligiera a Bahía Blanca como uno de ellos.⁶ La decisión estuvo influida por el gran calado la infraestructura portuaria, las conexiones ferroviarias, la existencia de tres gasoductos troncales (que llegaban desde Austral y Neuquina) que proveerían la planta de etano y las salinas de las que se podía extraer cloruro de sodio, (Odisio, 2008).

Geopolítica: explotación y ocupación global del territorio

Fernando Coronil (2000) propone reconsiderar el papel

⁵ El 1º de marzo de 1948 el Estado, con Juan Domingo Perón al frente, estatizó el sistema ferroviario. Los puertos de Bahía Blanca, así como otras propiedades, fueron expropiadas a ingleses y franceses.

⁶ La otra ciudad elegida fue Ensenada donde en 1970 se estableció la Petroquímica General Masconi.

de la naturaleza en las relaciones entre capitalismo, colonialidad y modernidad. “Desde esta perspectiva, se puede apreciar más ampliamente el papel de la naturaleza como una fuerza generadora de riqueza y de modernidad, sin reducirla, como hace la economía convencional, a un factor de producción”, (p. 91). La modernización hace del territorio un medio geográfico básico cuyo valor estriba en la capacidad de producir insumos que alimenten a las metrópolis globales.

Los recursos naturales nos permiten señalar dos momentos en la larga historia de colonización: el primero, asociado a recursos como la minería, los cultivos tropicales y los esclavos, provocó la destrucción (parcial) de las sociedades existentes y transformó el ámbito biológico-natural con consecuencias irreparables (Cardinal-Pett, 2016); el segundo momento colonizador, el moderno, se asocia a la explotación de recursos como el petróleo, el caucho, el gas y la mano de obra barata (ya no les llamamos esclavos). Así mismo, se decanta por espacios geográficos clave, como son los puertos y los espacios transfronterizos. A pesar de que también existe destrucción, especialmente del ámbito natural, podemos decir que la colonización moderna ha sido *sistematizada*. Los Estados independientes promueven institucionalmente esta destrucción en aras del desarrollo, (Coronil, 2000).

Por lo tanto, para descifrar las interacciones de dependencia entre metrópoli/colonia o, si se quiere de los centros/periferias, la geografía es de gran ayuda. Las rutas extractivistas se dibujarán siempre a partir de la existencia de recursos naturales. Sistemas ferroviarios y grandes carreteras, puertos, puentes, aeropuertos, y por supuesto ciudades, se han construido siguiendo estas rutas. Tal es el caso de Tampico y Bahía Blanca ciudades que, como hemos visto antes, bajo regulaciones estatales formaron parte de la redistribución territorial nacional en la primera mitad del siglo XX recibiendo estímulos económicos, nacionales y extranjeros, siempre

STANDARD'S TANKER FLEET

Gross dead-weight tonnage operated March 1940
Figures in parentheses show tonnage Dec. 1938

The area of the flags
is proportional to
the tonnage
(1940)

	(14,000)
ARGENTINA	14,000
	(none)
NORWAY	15,000
	(27,000)
VENEZUELA	20,000
	(44,000)
DENMARK	28,000
	(none)
BELGIUM	28,000
	(32,000)
FRANCE	32,000
	(36,000)
NETHERLANDS	45,000
	(51,000)
ITALY	51,000
	(31,000)
GERMANY	76,000
	158,000 (159,000)
CANADA	158,000 (159,000)
	499,000 (420,000)
GREAT BRITAIN	499,000 (420,000)
	579,000 (425,000)
PANAMA	579,000 (425,000)
	795,000 (1,000,000)
UNITED STATES	795,000 (1,000,000)

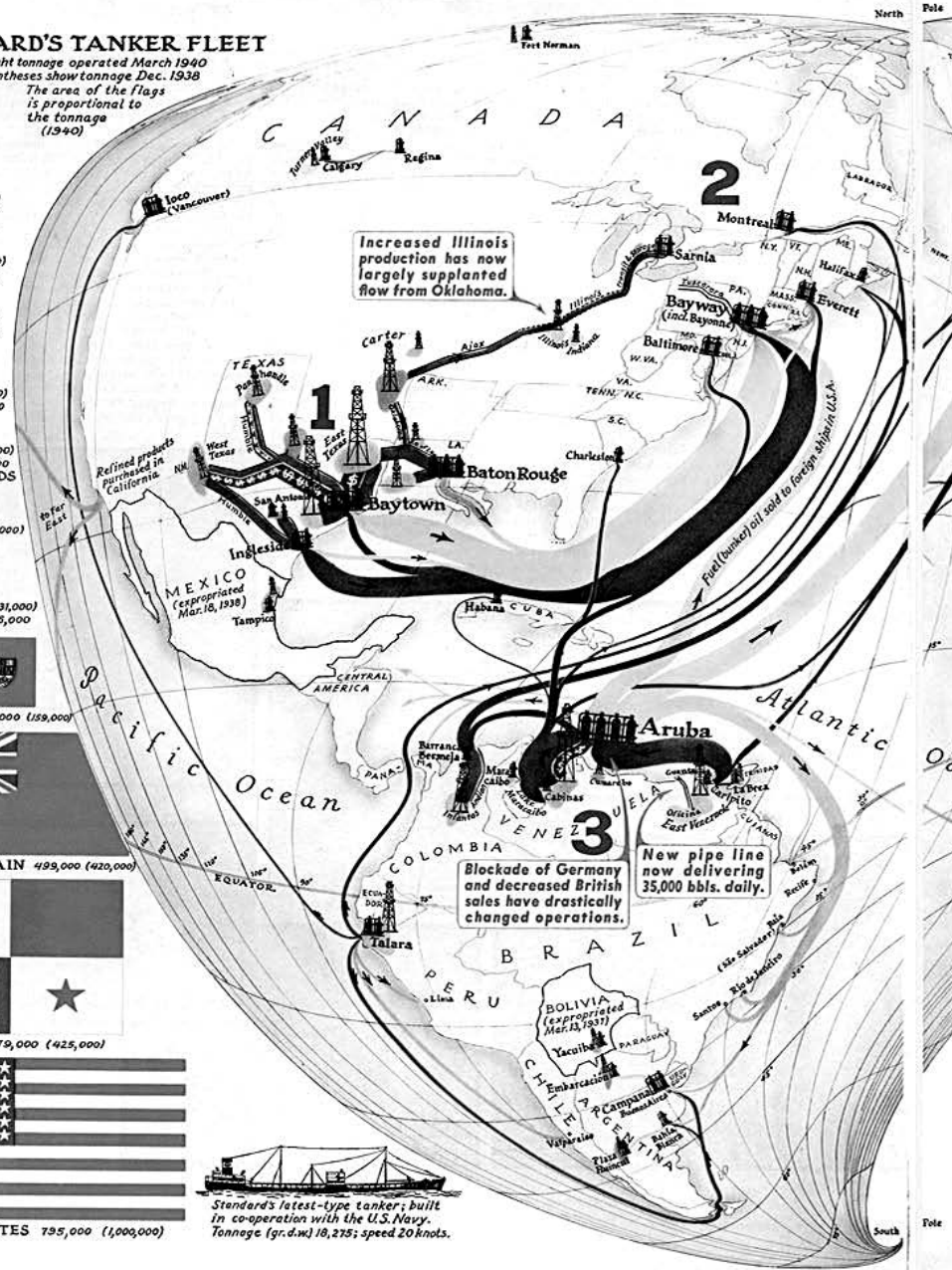
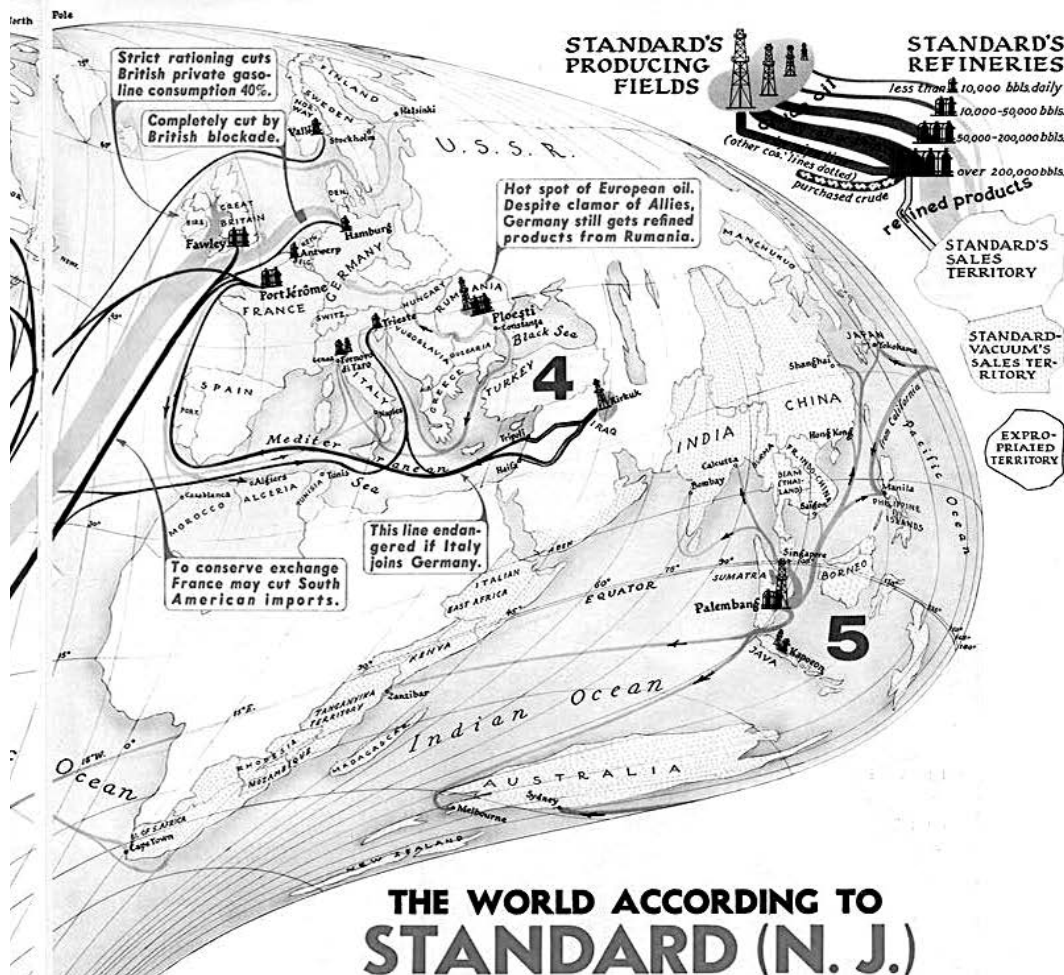


Fig. 5. The world according to Standard (N.J.), Author: Richard Edes Harrison, 1940.
Fuente: Cornell University Library/Digital Collections



THE WORLD ACCORDING TO STANDARD (N. J.)

HOW A GREAT OIL COMPANY WORKS IN TIME OF PEACE AND HOW THE WAR IS AFFECTING IT

If you had to co-ordinate the operations of the Standard Oil Co. (N. J.) the world might look about like this to you. The map has been distorted in order to emphasize important areas such as Texas and Venezuela. The brown lines for crude oil and the lighter lines for refined products have been drawn about in proportion to the size of the traffic in 1938. Operations break down into five great sectors. (1) In the U. S., Humble Oil & Refining, Jersey's 72 per cent owned prima donna, produced 46,000,000 net barrels of oil in that year, refined 55,000,000 barrels, sending most of the refined products to eastern U. S. for distribution. Humble also bought 81,000,000 barrels of crude (represented by dollar signs), some for its own account, most of it for the account of Standard's refineries at Baton Rouge and on the Atlantic seaboard. Humble and its pipe lines give Jersey a beautifully protected crude supply. (2) In Canada, Standard's 70 per cent owned subsidiary, Imperial Oil, ran 25,000,000 barrels of crude through refineries sprinkled from Halifax to Vancouver. It has developed production in Turner Valley and a little at Fort Norman just below the Arctic Circle, but drew most of its crude from the U. S., and from production of its profitable International Petroleum Co., operating in Peru, Colombia, and Venezuela. (3) Standard markets throughout Central and

South America, but its overwhelming stake here is in production. Biggest operation is in Venezuela, where its three-quarters owned Creole Petroleum Corp. and its 99.5 per cent owned Lago Petroleum Corp. produced a total of 79,000,000 net barrels of crude. Nub of Standard's foreign empire is the island of Aruba, Netherlands West Indies, off the Venezuelan shore, which gulped over 80,000,000 barrels of crude, chiefly from Venezuela, and sent out refined products to the world. About 40 per cent of its output went to Europe, chiefly to England and to Germany. (4) In Rumania, Standard produced 5,000,000 barrels of crude, sold refined products in the Balkans, to Italy, and to Germany. In Iraq, Standard's share of production of Iraq Petroleum Co. (owned with Socony-Vacuum and British and French interests) was sent chiefly to France for refining. (5) In the Far East, Standard operates via Standard-Vacuum (owned with Socony-Vacuum), which produced 14,500,000 barrels of crude in the East Indies and also purchased refined products from California and Aruba for redistribution in the Orient and Africa. Biggest changes in 1940 from 1938 are shown in red-lettered boxes. Blockade of Germany and gasoline restriction in England have changed Standard's operation at Aruba. It has reduced its gasoline output, upped its bunker-oil production to fuel British ships at Halifax.

Richard
Edes
Harrison
March 1940

dependientes de las rutas extractivistas transnacionales en un espacio geográfico global.

Un ejemplo de la forma en que la perspectiva de la arena global se distorsiona a partir de las rutas de extracción y los espacios de explotación es el mapa dibujado por Richard Edes Harrison (1940) en el que se traza el mundo de acuerdo con la Standard Oil Co. de capital estadounidense (figura 5), que dominó la industria petrolera internacional por más de tres décadas.

En el mapa podemos notar como las grandes capitales pierden relevancia frente a refinerías y pozos petroleros. Espacios geográficos, históricamente periféricos, se vuelven notables. Tal es el caso de los estados estadounidenses de Texas y Maryland, pero también de países como Venezuela, Rumania o Indonesia. Sorprende la poca relevancia de África y Medio Oriente en este mapa, pero un repaso rápido de la historia del petróleo nos recordará que para 1940 todavía no iniciaba la explotación intensiva del petróleo en estos territorios. No obstante Irak ya estaba siendo saqueado por la Standard.

También sorprende el predominio del continente americano frente al resto del mundo. En una perspectiva que desfigura la realidad, el Golfo de México se abre totalmente, Canadá se desdibuja y Sudamérica es percibida de forma extraordinaria. Atrás queda la condición periférica de Colombia, Perú o Venezuela, que aparecen en el mapa empero ser considerados países subdesarrollados en el período. Buenos Aires y Bahía Blanca, en Argentina, protagonizan la producción y distribución en el sur-sur del continente.

Resulta extraño que México aparezca en el mapa con proporciones tan exageradas. Especialmente porque en 1938 la industria petrolera nacional fue expropiada y la Standard ya no tenía presencia en el país. En todo caso Tampico mantiene su trascendencia y aparece dibujada.⁷

⁷ Probablemente porque la Standard Oil Co. construyó ahí, en 1887, una de sus primeras refinerías en México.

Ahora bien, existen dos condiciones para que una ciudad aparezca en este mapa: existencia de recursos naturales (petróleo) y conectividad marítima (puerto). No tienen que cumplirse ambas, pero al menos una de ellas debe existir. Así, las ciudades-puerto como Baltimore (EE.UU.), Caribito (Venezuela), Fawley (Inglaterra), Hamburgo (Alemania), Palembang (Indonesia), Tampico (México) y Bahía Blanca (Argentina), entre otros, tienen la misma trascendencia en el espacio geográfico de explotación.

En este sentido, las coincidencias de Tampico y Bahía Blanca, así como de otras muchas ciudades-puerto modernas a nivel global, no se sustentan exclusivamente en su desarrollo histórico. Sino en los recursos que pueden aportar y la conectividad que representan al sistema capitalista. En consecuencia, se podría escribir la historia de todas estas ciudades a partir del espacio común de la explotación.

Ahora bien, ¿qué impacto tiene para una ciudad periférica (aun dentro de su propio país) su georreferenciación en las dinámicas del capital global? Probablemente el impacto más importante tiene que ver con la forma de ocupación del territorio, porque no se puede dejar de lado que “el capitalismo se centra en la producción del espacio”, (Theodore, 2017, p. 47). Tampoco, que la *modernización* participa en el sistema de producción de ciudades y territorios que, en tanto fuerzas productivas, permiten el funcionamiento del sistema capitalista mundial. En este sentido, Tampico y Bahía Blanca, localizadas en las rutas de comercio internacional y reconvertidas en polos de producción/exportación fueron configuradas, desde la geopolítica y la geoeconomía, como espacios de oportunidad para el capital. Aun antes de la explotación del petróleo.

Quijano (2014) plantea que, en la división internacional del trabajo, siglo XIX, Latinoamérica

continuó con el papel de subordinado, conferido desde la colonia, de suministrador de materias primas. Para el autor, los procesos de modernización republicanos, dependientes de los requerimientos de la inversión financiera extranjera, no sólo modificaron las matrices coloniales y establecieron un nuevo esquema de urbanización como plantea Castells (1973). Sino que, también fueron procesos de colonización interna, causantes de graves desequilibrios sociales con consecuencias ecológicas y demográficas. Además, transformaron las aspiraciones de la población, así como, la visión de la sociedad sobre desarrollo y modernidad.

Estos hechos implicaron que la dependencia no fuera exclusivamente económica. También se desarrolló una dependencia sociocultural que, según Quijano (2014), se convertiría en un sistema de vida persistente, que se transmite de generación en generación y que forma parte del orden mundial actual.

Como hemos visto antes, en ambas ciudades el territorio fue gestionado, desde finales del siglo XIX, por cierta oligarquía capitalista extranjera pendiente de la explotación sistemática de los recursos naturales disponibles en la región y/o el saqueo de estos, (tabla 1). Desarrolladas como enclaves privilegiados que contaban con servicios e infraestructuras de primer orden⁸, Tampico y Bahía Blanca se organizan en un modelo que funciona a partir de la privatización del suelo urbano, lo que provocó luego fragmentación y segregación, (Saus, 2018; Loredó, Berumen, & Valle, 2019).

Ahora bien, estos enclaves urbanos, tal y como los describe Castells (1973) funcionaban gracias a oleadas migratorias atraídas por la idea de progreso y modernización que la prensa local se encargaba de divulgar. Los cronistas describen los procesos modernizadores desde una perspectiva noticiosa, que desde lo individual apuesta por lo industrial, (Santa Cruz

⁸ Desarrollados, financiados y administrados con capital extranjero.

Ciudad	Año	Población	Tipo de desarrollo	Capital invertido
Tampico	1879	6 999	Ferroviario	estadounidense
	1897	11 689	Portuario	estadounidense
	1910	23 452		estatal
	1917	40 192	Petrolero	estado unidense, inglés
	1922	120 000		estatal
	1940	84 037		
	1950	96 541		
Bahía Blanca	1880	2 200	Ferroviario	inglés
	1895	14 238	Portuario	inglés
	1909	55 524	Portuario	inglés, francés
	1914	70 269		
	1925	95 700		
	1941	132 691		
	1956	181 746		estatal

Tabla 1. Crecimiento poblacional asociado al desarrollo y tipo de inversión de Tampico y Bahía Blanca entre 1879-1956. Fuente: Elaboración propia con base en Ocasio Meléndez (2012) y (BID-IDOM-DINAPREM, 2017)

Achurra, 2011). Tal y como en el mapa de Harrison sobre el mundo de la Standard Oil Co. pequeños enclaves como Tampico o Bahía Blanca se colocan a la altura de las metropolis colonizadoras. Benigno Lugones, cronista de La Nación, describe:

[...] este pueblo, que es ahora una California en que se hablan todos los idiomas [...] Bahía Blanca será el primer puerto de la costa oriental de la América del Sud [...] Es más grande que el de Liverpool, que es el más grande del mundo [...] Será uno de los muelles monumentales como sólo Inglaterra y Estados Unidos los poseen [...] (Lugones, marzo de 1883).

No obstante, las aspiraciones de modernización no se concentran exclusivamente en los habitantes nacionales. El propio colonizador cae en la *trampa de la modernización*, como el observador del periódico La prensa, de San Antonio, Texas:

[...] Al desembarcar en Tampico, el viajero recibe una impresión magnífica. La ciudad presenta desde la Aduana un excelente aspecto: sus calles

rectas, asfaltadas y amplias, dan la convicción de que se está en una población moderna e higiénica; y el ajetreo constante de la gente trae a la mente uno de esos espectáculos que se ofrecen en las ciudades industriales y comerciales de los Estados Unidos... Tampico será dentro de breve tiempo la Nueva York de México. Todo indica que su progreso irá siendo cada día más rápido [...] (El petrolero mexicano, 1914).

Atraídos por descripciones como las anteriores, los primeros picos en la explosión demográfica asociados a la llegada del ferrocarril y las ampliaciones portuarias se sucedieron en Bahía Blanca a partir de 1884 y en Tampico a partir de 1891, (tabla 1). Los movimientos migratorios serán replicados regularmente hasta mediados de la segunda década del siglo XX, en el caso de Tampico. Así en 1922, en pleno auge de la explotación petrolera Tampico alcanza una población de 120 000 habitantes, convirtiéndose en el segundo puerto exportador del mundo (Sánchez Gómez, 1998).

Bahía Blanca tuvo un crecimiento ininterrumpido con un pico demográfico importante al final de 1910. El crecimiento continuado de la población se asocia a las grandes inversiones portuarias, dragado de canales, construcción de edificios administrativos y frigoríficos, así como, la creación de instalaciones para la distribución de petróleo (consolidadas en 1960) que mantuvieron, y mantienen, a la ciudad en el mapa económico del Sur global.

Para la segunda mitad del siglo XX, el fenómeno migratorio tiene un impacto evidente en ambas ciudades: la masificación. La ciudad *masificada*, tal y como la describe Romero (2001), es producto de la explosión urbana en las primeras décadas del siglo XX afectando especialmente a las capitales latinoamericanas, no obstante, el fenómeno no es exclusivo de las grandes metrópolis, sino que también afecta a *otras* ciudades sin importar su escala.

El común denominador para la masificación de esas *otras* ciudades, según lo describe el autor, es la existencia de cualquier posibilidad de desarrollo o de explotación (turístico, comercial, industrial, entre otros.) que atrae a población mayoritariamente nacional. En el caso de Tampico la explotación petrolera y el establecimiento de la industria petroquímica, por parte de la paraestatal PEMEX primero y luego con inversión privada, provocó el crecimiento de la población hasta la década de 1960. Bahía Blanca en el mismo período, en cambio, presenta un crecimiento constante debido a la consolidación como polo regional de distribución y exportación de productos básicos y petróleo, para luego integrarse a la industria petroquímica internacional.

Los conflictos que trajo la masificación a las grandes capitales y metrópolis fueron extrapolados, sin importar su escala, a cualquier ciudad: déficit de vivienda, infraestructuras insuficientes, crecimiento descontrolado, entre otros. El Estado encontraría en el desarrollismo y la planificación urbana un camino para la resolución de las problemáticas urbanas que la ciudad masificada presentaba. Las estrategias desarrollistas surgen en EE.UU., después de la segunda guerra mundial, cuando el país norteamericano se autoimpone el *deber moral* de asegurar el bienestar para todos, dentro y fuera de sus fronteras. Las políticas desarrollistas norteamericanas utilizarían la planificación urbana como un medio para la construcción de un mundo nuevo y, de esta forma, contrarrestar el comunismo. En poco tiempo el desarrollismo será mundialmente aceptado y se integraría en la construcción de las grandes capitales latinoamericanas, así como, de sus periferias.

El proyecto desarrollista, cuyos valores provienen en gran parte del humanismo cartesiano y de un antropocentrismo excluyente, marca un punto extremo en la importancia de la tecnificación, la automatización y la minusvaloración de la naturaleza. En palabras de Gorelik (2003): “Nunca antes la modernidad

urbana presidió de tal modo -de modo tan ideológico y prescriptivo- la modernización”, p. 21.

Planificación urbana y paisajes de explotación

A pesar de que el modelo desarrollista se presenta como una oportunidad para los estados-nacionalistas latinoamericanos de construir su independencia económica (en base a la industrialización y la sustitución de importaciones) no todas las ciudades son repensadas o planificadas con una clara intención de independencia económica. Especialmente las periféricas.

Tal es el caso de Tampico y Bahía Blanca cuya planificación urbana, asociada al período desarrollista latinoamericano, implicó políticas que promovían la subordinación y dependencia a los espacios metropolitanos, así como, al sistema capitalista global. Como se evidenciará a continuación las rutas extractivistas heredadas del período republicano se superpondrán a la arena regional y al urbanismo moderno, convertido más bien en un ejercicio técnico, donde los porcentajes importan más que el propio espacio, (Ibelings, 2008). De tal modo que, una vez avanzado el siglo XX, ambas ciudades son reelaboradas a partir de teorías económicas, políticas públicas y proyectos urbanos, como productoras de capital.

En pleno ejercicio del desarrollismo, Tampico y Bahía Blanca fueron vistas, otra vez, por el Estado como un *polo de desarrollo* capaz de transformar la economía regional e incluso la nacional. Sin embargo, la idea de polo se planteaba como una *nueva* estrategia de desarrollo territorial que urbanistas y planificadores utilizarían a partir de 1960 y que tendrá un alto impacto en gran parte de Latinoamérica.

El creador de la nueva teoría de los polos de desarrollo es el economista francés Francois Perroux (1955) quien plantea que, bajo el supuesto de que las dinámicas de los polos en crecimiento provocarían

efectos positivos y negativos (prevaleciendo los positivos) para el epicentro del desarrollo, así como para su región, la creación de polos ayudaría a contrarrestar las disparidades del desarrollo regional. De acuerdo con De Mattos (1984), el antecedente a los polos de desarrollo en Latinoamérica es la planificación regional en base a cuencas geográficas inspirada en el *Plan Tennessee Valley Authority* (TVA) desarrollado en EE.UU., en 1933. La otra fuente de inspiración, señala el autor, se concentra en la teoría y práctica del *aménagement du territoire* francés, que plantea la regionalización como base para la reorganización del territorio. De esta forma, teoría económica y planificación urbana se convierten en herramientas de algunos Estados latinoamericanos para construir modernidad.

Tampico la esperanza económica mexicana

En 1945, el arquitecto Carlos Lazo realiza el *Plano Regulador para Tampico*. El documento propone la zonificación y estructuración urbana como elementos esenciales de la planificación, es decir, la organización de zonas o unidades urbanas con relación a un sistema circulatorio integral (vial, hidráulico o motriz).

Las ideas de planificación, de corte desarrollista, propuestas por Lazo para Tampico se resumen en dos ejes principales: 1. Conformación de ejes de comunicación que van desde la escala continental hasta la urbana, lo que incluye proyectos como la construcción de un canal intracostero que conectaría la región del Golfo con EE.UU., la ampliación del canal de la Cortadura y la construcción de un sistema carretero de alta velocidad para enlazar la ciudad de un sector a otro, (figura 6); 2. En el ámbito de la vivienda, se sugiere la relocalización de las zonas obreras habitacionales y la desecación de la Laguna del Carpintero para convertirla en zona residencial, (Lazo, 1952).



Fig. 6. Fotomontaje de Tampico en el que se destaca el sistema vial y las intervenciones portuarias, 1945. Fuente: Lazo, 1952

El *Plan de Desarrollo Urbano de Tampico* (PDUT), de 1964, elaborado por la Junta Federal de Mejoras Materiales, refiere a la propuesta de Lazo en dos aspectos: la desecación de la Laguna del Carpintero y a la modernización de las infraestructuras viales:

“La realización de una vialidad moderna, acorde con la notable técnica urbanística contemporánea, podrá resolver el problema vial de la ciudad ...en su marcha de recuperación y desarrollo”, Junta Federal de Mejoras Materiales, 1960).

El *Plan Director para el Desarrollo de la Región Metropolitana* (1974) establece un ámbito de planificación regional. Se describe a Tampico como promotor regional de desarrollo, gracias a la influencia del puerto como hinterland nacional e internacional (desde el puerto existe comunicación con Europa, Medio Oriente, África y la costa atlántica del continente americano). De esta forma, el plan justifica la expansión urbana en

la necesidad de crecimiento de los sectores industrial, comercial y de servicios.

La zona metropolitana se conformó con cinco municipios (Tampico, Madero, Altamira en Tamaulipas; Pánuco y Pueblo Viejo en Veracruz). La planificación busco corregir el crecimiento de la zona urbana hacia áreas inundables, la incorporación de zonas ejidales y la creación de un programa de vivienda. El análisis de las actividades portuario-industriales y las perspectivas de crecimiento hasta mediados de la década de 1990 sugieren la necesidad de desarrollar un gran complejo industrial en la zona norte, ampliando el ya existente corredor de Altamira. Así la zona portuaria se planifica para recibir instalaciones industriales asociadas con el petróleo: “El Puerto de Tampico mueve el 28% de la carga general del total nacional, siendo el petróleo y productos derivados del mismo el 90% de esta carga”. (Secretaría del Patrimonio Nacional y Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, 1975, p. 83).

En 1979, el *Plan Nacional de Desarrollo Industrial*, plantea las bases para el desarrollo económico hasta la década de 1990.⁹ Las propuestas del plan derivan de cierta crisis producida por la sustitución de importaciones que no lograba cortar del todo la dependencia del país hacia el exterior. Por lo cual, la gran apuesta para el crecimiento económico fue la inversión en la industria de los hidrocarburos y sus derivados como polos de desarrollo industrial. Se establecieron zonas prioritarias en las que los esfuerzos se destinarían al desarrollo portuario industrial y sus áreas circunvecinas. Se incluyen en el listado a los municipios de Tampico, Altamira, Ciudad Madero, Pánuco, Tampico Alto y

⁹ El plan se plantea cinco objetivos: reorientar la producción hacia bienes de consumo básico; desarrollar ramas de alta productividad; integrar la estructura industrial en concordancia con los recursos naturales; orientar la inversión económica hacia las costas y fronteras para crear centros alternativos a los grandes polos de desarrollo; y, conseguir el equilibrio en las estructuras de mercado, articulando pequeña y mediana empresa.

Pueblo Viejo, (Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial, 1979, p. 27).

Aun así, para 1982 el desequilibrio regional de la zona metropolitana era notorio. El diagnóstico del *Plan de Ordenación de la Zona Conurbada de la Desembocadura del Río Pánuco*,¹⁰ a cargo de la Comisión de Conurbación que preside el arquitecto Pedro Ramírez Vázquez, arroja datos que señalan la concentración de actividades económicas en Tampico-Madero y la descapitalización de Pueblo Viejo, al otro lado del río Pánuco:

Grandes desequilibrios sectoriales y territoriales debido a la forma en que se canaliza la inversión pública y privada, la cual se concentra en el sector industrial (petróleo), deficiencias en los sistemas de comunicación regional, altos índices de urbanización y migración rural-urbana (1982, p. 19).

A nivel regional, el plan diagnostica el incremento en el desequilibrio en la distribución de la población en las siguientes décadas. Se cuestiona que el *enorme potencial agropecuario* de la región no sea explotado, que se importen bienes de consumo básico que podrían producirse en la región, lo que ocasionaba que la población rural no pudiera integrarse al proceso productivo regional. La población migrante rural seguiría siendo atraída por las oportunidades en la industria urbana, la demanda de suelo en Tampico y Ciudad Madero se encarecerá y el poder adquisitivo de las masas trabajadoras se deteriorará, predice acertadamente el diagnóstico. (Comisión de Conurbación de la desembocadura del Río Pánuco, 1982).

A pesar del diagnóstico anterior y en concordancia con el Programa de Apoyo al Desarrollo de Puertos Industriales, el plan considera conveniente el desarrollo

¹⁰ El 9 de enero de 1978 el Ejecutivo Federal declara Zona Conurbada al área metropolitana y se crea una Comisión de Conurbación dentro de la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas.



Fig. 7. Esquema de Desarrollo regional. Fuente: Comisión de Conurbación de la desembocadura del Río Pánuco, 1982

del distrito marítimo industrial de Altamira para complementar la actividad portuaria de la zona, asociada a la industria petrolera y petroquímica, (figura 7). Con el fin de conseguir un efecto multiplicador en las actividades productivas colaterales, se plantean las siguientes acciones específicas: desarrollo de vialidades y libramientos en el área metropolitana Tampico-Madero; acceso por carretera y ferrocarril al puerto industrial de Altamira; relocalización de la terminal de ferrocarril; control directo sobre el suelo para desarrollo urbano; y capacitación obrera en actividades industriales.

Bahía Blanca y la argentinidad de la Patagonia

En 1952, la revista *Técnica y Economía* del Instituto Tecnológico del Sur (Bahía Blanca) publica dos textos *Bahía Blanca y su zona de influencia* y *Base para la planificación industrial de Bahía Blanca* en los que se expone la poca participación de la ciudad

en la economía nacional. El autor destaca el rango de influencia geográfica de Bahía Blanca, que alcanza la “quinta parte de la superficie del país, 21.5%” (Palacios, 1952, p. 10), lo que implicaba acceso a la explotación agrícola y ganadera. Señala también la riqueza minera, petrolera, pesquera y maderera de Bahía Blanca, además de las infraestructuras portuarias, ferroviarias y de gaseoductos existentes. A pesar de lo anterior, Bahía Blanca apenas alcanzaba un 13% del total de aportaciones a la economía nacional, lo que se traducía exclusivamente en impacto al desarrollo local.

Frente a este panorama, mucho es lo que el país espera de Bahía Blanca, no obstante haber alcanzado el primer rango de las poblaciones del sud, debe todavía integrar su proceso de evolución, con la producción industrial, aprovechando las riquezas de su zona, para el mejor desarrollo económico del país [...] (Palacios, 1952, p. 9).

Así, el autor propone un programa económico de planificación industrial que permitiría alcanzar beneficios para la economía regional: “...y modifique su situación de dependencia (colonial) vinculándola más al mercado interno y al de exportación”, (1952b, p. 21). El programa busca *acercar la Argentina* a la Patagonia y romper la centralidad industrial de Buenos Aires. Lo que permitiría la distribución y comercialización de productos de exportación e importación, al interior y exterior del país, de forma eficiente y rápida. La propuesta plantea también, muy gráficamente (figura 8), materias, procesos, ubicaciones y presupuestos para llevar a cabo el proyecto. Así como, un esquema crediticio que postulaba la promoción e inversión del Estado a los planes industriales, por encima del uso del capital privado, en favor de la colectividad y el engrandecimiento del país.

El proyecto económico refiere a un Plan Regulador para la creación de condiciones convenientes para

las industrias y la población trabajadora (que se asume llegará a Bahía Blanca una vez iniciado el proceso de industrialización). Aunque no se especifica, el autor debe referirse al *Plan Director de Bahía Blanca*,¹¹ desarrollado por Enrique Gebhard y Miguel C. Roca en 1949, de corte funcionalista lecorbusiano, el plan proponía la estructuración y reorganización del espacio urbano en el sector Sur de Bahía Blanca cerca del puerto y el nuevo diseño de la red ferroviaria. El damero propuesto es evidentemente moderno: grandes avenidas, supermanzanas, volúmenes aislados, etc. (*L'Architecture D'Aujourd'hui*, 1951) y sin demasiada especificidad. No llegó a ponerse en práctica.

Será en 1959 cuando se retome la idea de *promoción económica* para Bahía Blanca. Esta vez la municipalidad solicitó la asesoría técnica de la Organización de Estados Americanos (OEA). El Informe Parcial de la Misión N° 40 retoma el tema de los rangos de influencia de la ciudad y la ciudad industrial que se discutieron antes. Además, se sugiere la planificación regional de usos de suelo para la explotación intensiva de algunos productos, (Municipalidad de Bahía Blanca, 1960).

Finalmente el *Plan de Desarrollo de Bahía Blanca*, de 1971, que llevan a cabo Odilia Suárez y Eduardo Sarrailh, sintetizará las ideas desarrollistas en un documento de planificación urbana que se sustenta en la regionalización del territorio y la creación de polos de desarrollo o crecimiento.¹² El plan incluye a las ciudades de Punta Alta y Médanos en el área metropolitana de Bahía Blanca. Además, se establecen las áreas de influencia del puerto

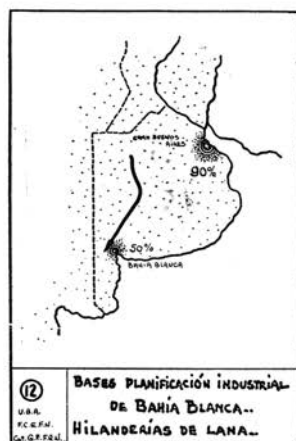
¹¹ Aunque no es el primer ejercicio de planificación de la ciudad, el *Plan Regulador* desarrollado por el Arq. Faure Dujarric, de inspiración haussmaniana, fue realizado en 1919. Lo que nos lleva a pensar que Palacios Hardy no se refiere a este plan.

¹² Dagnino Pastore, Ministro de Economía de la provincia de Buenos Aires (1966-1968), Secretario General del Conade (1968-1969) y Ministro de Economía y Trabajo de la Nación (1969-1970), designó oficialmente a Bahía Blanca como polo de crecimiento de primera prioridad el 31 de agosto de 1968.

centro pesquero, pues la pesca marítima tiene que perder tres días para llegar al puerto atravesando el canal de acceso (éste es el tiempo que demoran los trawlers). Esa industrialización es susceptible de aumentarse prácticamente al doble, teniendo en cuenta que el consumo de pescado en la Argentina, alcanza a la exigua cifra de 4 Kg. por habitante al año.

ESTUDIO INDUSTRIAL DEL PROGRAMA DE INDUSTRIALIZACION ESBOZADO

En los cuadros que se presentan en las láminas 20 a 25 se ha bosquejado un programa industrial que prevé la industrialización de las riquezas



HILANDERÍAS DE LANA

Producción

- 25.000 Toneladas.
- 10 % madejas uso familiar.
- 90 % para telares.
- 70 % para lanzaderas.
- 70 % cardada.
- 30 % peinada.
- 30 % para tejido de punto.

Materia Prima

30.000 toneladas de lana lavada.

Necesidades Industriales

12.000 obreros - 30.000 c. v.

Ubicación: 90 % Gran Buenos Aires.

Observaciones: El 50 % le corresponde a Bahía Blanca.



TEJIDOS DE LANA

Producción

- Cardada: 15.000 toneladas: 0 %
- Exportación 100 %
- Consumo interno 100 %
- Peinada: 8.000 toneladas: 0 %
- Exportación 100 %
- Consumo interno 100 %

Importación de lana, aprox. 2.000 toneladas

Necesidades Industriales

30.000 c. v. - 25.000 obreros.

Ubicación

Gran Buenos Aires, más del 90 %.

Observaciones: A Bahía Blanca le corresponde el 20 % (cardada).

zona y muy especialmente para la Argentina, que contaría con un gran jalón que llevaría el progreso al Sud.

Para que un plan que comprendería no sólo la planificación industrial, sino también la demográfica con planes de inmigración, etc., necesarios para el programa esbozado, pueda llevarse a la práctica, necesita de dos complementos, el primero es la creación de condiciones convenientes para ubicar las industrias, y su población trabajadora, este aspecto ya lo ha encarado Bahía Blanca con el estudio de su Plan Regulador, y el segundo es contar con el tipo de crédito industrial adecuado. De esto último, nos ocuparemos brevemente antes de terminar.



POSIBILIDADES MINERAS DE LA ZONA DE INFLUENCIA DE BAHÍA BLANCA

La Pampa:
Jacinto Aráuz, Utracán, Guatraché, Hidalgo y Anacoitegui: sal y sulfato de sodio.
Hay molinos de sal.

Neuquén:
Neuquén y Zapala: azufre, en Chos Malal; sal, en Zapala y Chos Malal; sales bario, en Zapala; oro, en Chos Malal y Andacollo; asfaltitas, en Centro y Norte Neuquén. Hay molinos de concentración de minerales. En Plaza Huincul y Chailacó: Petróleo, Y. P. F.

Bahía Blanca:
Vidrio, jabón y lavad. lana, sola cáustica y solway.
Arena y conchilla en los alrededores de la ciudad. Sal, en Villarino, Piagones y La Pampa. Cales, en Olavarría.

A. Alsina:
Sulfato sodio y sal, en Epecuén.

Bariloche:
Material de construcciones: Piedra verde, local.



PRODUCTOS QUÍMICOS

9.000 toneladas de Sulfuro de Calcio en Valle Río Negro. Yeso.
5.000 toneladas de Sulfuro de Sodio, en La Pampa. Sulfato de Na. y Asfaltitas.

Necesidades Industriales

150 obreros. - 300 c. v.

Valcheta y Ag. Cocilio:

Granulados: calcáreos: hay molino.
Materiales de construcción, en Dep. 9 de Julio y General Roca.

Ingeniero Jacobacci:

Mat. filtrante y decolorante, diatomitas. Concentración regional.

Alem y Cinco Saltos:

Yeso. Yeso y Alabastro. 3 toas. yeso.

Sierras Grandes:

Hierro. Yacimiento local.

Fig. 8. Posibilidades comerciales y necesidades industriales de productos mineros y químicos, Bahía Blanca. Fuente: Palacios Hardy, 1952a, pgs. 29 y 31

de Bahía Blanca, es decir, la oportunidad de exportación para los productos del espacio rural cercano por lo que se propone la consolidación de la red vial regional.

En el ámbito urbano las propuestas también fueron de corte desarrollista: se prioriza el uso del automóvil por lo que se planifica el ensanchamiento de avenidas y la construcción de terminales de transporte; se sugiere el saneamiento del arroyo Napostá, su conversión como área verde y posterior entubamiento; en cuanto a las infraestructuras, se promueve la ampliación del puerto y la provisión del agua; en cuanto a espacios de producción se planifica la creación de un nuevo parque industrial, así como, se establece el espacio de instalación del Polo Petroquímico Bahía Blanca, (Municipalidad de Bahía Blanca, 1971).

Ideologías colonialistas: los polos de desarrollo

Para acercarnos a las siguientes reflexiones se parte de la idea de que los proyectos urbano-arquitectónicos, aún los no construidos, son representaciones simbólicas de ciertas ideologías. Tal y como, Ángel Rama (1998) señala: “El plano ha sido desde siempre el mejor ejemplo de modelo cultural operativo. Tras su aparente registro neutro de lo real, inserta el marco ideológico que valora y organiza esa realidad [...]”, (p. 22).

Bajo la consideración anterior, resultan evidentes las coincidencias históricas en la planificación urbana de Tampico y Bahía Blanca. Sin embargo, nos gustaría destacar el aspecto ideológico detrás de éstas. Como lo explica el economista argentino José Luis Coraggio (1972), la teoría de los polos y el desarrollismo son versiones de una ideología de dominación, que parte del centro dominante o desde la periferia dominada, pero siempre desde el sistema capitalista de dominación:

Y América latina ha acumulado suficiente experiencia sobre la persistencia y realimentación de la dominación a través del asentamiento de expediciones de capital de la nación dominante... Por ello, ante la cruda evidencia de que los intentos de implantación de polos de desarrollo siguen dando lugar a enclaves aun cuando se sofisticue el análisis de las relaciones y condiciones técnicas involucradas, la ideología deberá tomar -y ya ha tomado- formas más complejas y *acceptables* (p. 37).

En consecuencia, no podemos perder de vista que la organización territorial capitalista depende de las rutas extractivistas mundiales y que, en cada ronda de explotación, las entidades socioespaciales ya constituidas son orientadas según los intereses del mercado. Por consiguiente, nuevas herramientas político-institucionales son creadas o reconfiguradas, un ejemplo de éstas fueron los polos de desarrollo. La idea de polo de desarrollo se presenta como novedosa en Latinoamérica dentro del ejercicio de la planificación urbana a partir de la década de 1960. No obstante, la dominación y colonización nunca dejó de ser una constante en ciertos territorios periféricos.

En primera instancia en la planificación urbana de Tampico y Bahía Blanca el impulso desarrollista apuesta por la construcción de vialidades, carreteras, infraestructuras y la modernización portuaria con la intención de transformar sustantivamente las ciudades. La asociación auto-gasolina-carretera-autopista se inserta en estos pequeños enclaves hasta convertirse en una cosmovisión. Una forma de vida que debía alcanzarse a cualquier coste.

Así, se puede apreciar desde el estudio histórico de las diferentes planificaciones que, cuando las propuestas desarrollistas no fueron realizadas a pesar de su planificación, el proyecto no pierde vigencia. Las propuestas se arrastran por décadas y en el siguiente programa de gobierno o plan urbano se recuperan. Lo que implica la superposición territorial, y no exclusivamente en papel, de daderos desfasados en

tiempo y espacio. La ideología desarrollista trasciende a la planificación y el proyecto se manifiesta como una persistencia cultural.

Un segundo momento la planificación de ambas ciudades depende de los compromisos políticos del Estado, que se traducen en iniciativas a favor de lo regional. Los planes de desarrollo nacionales y la planificación urbana regional se concentran en el desarrollo y modernización de ciudades-hinterland especialmente aquellas asociadas a la industria petrolera. De esta forma, los complejos petroquímicos de Tampico y Bahía Blanca aparecen en un ambiente modernizador arraigado en el nacionalismo económico y político, que pone en manos de las empresas estatales de hidrocarburos (PEMEX e YPF) la gran esperanza del desarrollo, (Odisio, 2018).

Sin embargo, tal y como Coraggio señaló: “[...] una implantación industrial moderna en un medio dominado tiende a convertirse en enclave”, (1972, p. 29). Un par de décadas después de establecidos estos complejos petroquímicos, el Estado entregó al capital privado, local y extranjero, el desarrollo de la industria petroquímica trasnacional y los espacios que esta produce. Resulta importante descifrar el papel de la planificación urbana en la conformación de estos enclaves.

Desde la década de 1980 nuevas planificaciones urbanas, en ambas ciudades, aportaron propuestas y proyectos para la expansión de la industria petroquímica local. Más hectáreas, más infraestructuras, mayor capacidad de carga, mayor conectividad al servicio del capital extranjero. Mega-proyectos portuarios industriales han sido creados, no queda muy claro por quien, con la firme promesa de la llegada del progreso y el desarrollo.

Queda abierta la discusión sobre cómo estos mega-proyectos pueden cambiar la condición periférica de Tampico y Bahía Blanca. Lo que es evidentemente es que ambas ciudades han sido colocadas en las periferias

históricas, que Solá-Morales (2008) define primero, como no siempre tan periféricas, y segundo como espacios que han sido dejados al margen por el inconsciente urbano por inoportunas, indefinidas o incómodas.

Reflexiones finales

La idea de un mundo globalizado nos podría hacer pensar que las condiciones de modernización y colonialismo de las que hemos hablado se han ido desvaneciendo. Sin embargo, las persistencias culturales de esa visión de desarrollo occidentalista permanecen y son una maquinaria que produce actualmente y de manera constante proyectos (urbanos, de planificación, arquitectónicos, etc.) que leen el territorio exclusivamente como un espacio de explotación.

En consecuencia, el análisis de la arquitectura y el urbanismo contemporáneos requiere del conocimiento histórico de las formas e instituciones del poder. Sin embargo, este conocimiento no puede consistir únicamente en el estudio de formas, instituciones y mecanismos generales de las metrópolis, sino que tiene que descender a configuraciones, instituciones locales y prácticas reales del poder en ciudades periféricas donde definitivamente el colonialismo y la explotación tienen efectos devastadores que muchas veces nos negamos a reconocer.

No podemos negar que los entornos contruidos son una de las evidencias clave de cómo el desarrollo modernizador ha tejido una red de intereses políticos, comerciales, sociales y de explotación transnacional que, en muchos casos, se superpone a los tentáculos del colonialismo imperialista.

Ha llegado el momento de observar cómo las lógicas extractivistas globales han entrelazado la historia de los Estados latinoamericanos de forma inextricable, lo que nos permitirá establecer continuidades, comparaciones

y conexiones a través del tiempo y el espacio a lo largo del continente.

Asimismo, esta observación nos permitirá generar nuevas estrategias para construir narrativas sobre la modernización, la explotación y la colonización. Estas estrategias tendrán que insistir, desde la historiografía de la ciudad y la arquitectura, en los panoramas transcoloniales y transnacionales. Lo que nos llevará a establecer espacios comunes en la narrativa historiográfica de lo urbano en las Américas y construir la historia espacial de nuestro continente desde una perspectiva propia.

Lista de Referencias

- Almandoz, A. (2015). *Modernization, Urbanization and Development in Latin America, 1900s-2000s*. NY: Routledge.
- Arango Cardinal, S. (2012). *Ciudad y Arquitectura. Seis generaciones que construyeron la América Latina moderna*. México: FCE.
- Audino, P. (2019). El petróleo argentino en las primeras décadas del siglo XX: un comienzo polémico. *Análisis Económico*, XXXIV (85), pp. 121-142.
- BID-IDOM-DINAPREM. (2017). *Estudios Base para las Municipalidades de Bahía Blanca y Coronel Rosales- Provincia de Buenos Aires*.
- Cardinal-Pett, C. (2016). *A History of Architecture and Urbanism in the Americas*. NY: Routledge.
- Castells, M. (1973). *Imperialismo y urbanización en América Latina*. Barcelona: GG.
- Comisión de Conurbación de la desembocadura del Río Pánuco. (1982). *Plan de Ordenación de la zona conurbada de la desembocadura del río Pánuco*.
- Coraggio, J. L. (1972). Hacia una revisión de la teoría de los polos de desarrollo. *EURE*, 2(4), pp. 25-39.
- Coronil, F. (2000). Naturaleza del poscolonialismo: del eurocentrismo al globocentrismo. En E. Lander, *La colonialidad del saber: eurocentrismo y ciencias sociales. Perspectivas Latinoamericanas* (pp. 87-112). Buenos Aires: CLACSO.
- De Mattos, C. A. (1984). *Paradigmas, modelos y estrategias en la práctica latinoamericana de planificación regional*. Santiago: ILPES.
- Escobar, A. (2005). *Más allá del Tercer Mundo. Globalización y Diferencia*. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia.

- _____ (2007). *La invención del Tercer Mundo. Construcción y deconstrucción del desarrollo*. Caracas: El perro y la rana.
- Fernández, R. (1998). *Laboratorio americano. Arquitectura, geocultura y regionalismo*. Madrid: Biblioteca Nueva.
- _____ (1999). Cartografías del tiempo: notas socio-históricas sobre sociedad, territorio, ciudad y arquitecturas americanas. DC. *Revista de crítica arquitectónica*, pp. 14-30.
- Gamboa Ramírez, R., & Paéz Flores, R. (2012). Petróleo y crecimiento urbano: un pasaje de la historia de Tampico en el siglo XX. En L. Hernández Montemayor, M. Certucha Llano, & L. Anaya Merchant, *Historia Económica Regional III* (pp. 135-157). Ciudad Victoria: UAT.
- González Salas, C. (2006). *Tampico es lo azul*. México: Porrúa.
- Gorelik, A. (2003). Ciudad, modernidad, modernización. *Universitas Humanística* (56), pp. 11-27.
- Hardoy, J. (1974). *El proceso de urbanización en América Latina*. La Habana: Oficina Regional de Cultura para América Latina y el Caribe.
- _____ (2007). El proceso de urbanización. En R. Segre, *América Latina en su arquitectura* (pp. 41-62). México: Siglo XXI Editores.
- Hernández Elizondo, R. (2006). *Empresarios extranjeros, comercio y petróleo en Tampico y la Huasteca (1890-1930)*. México: Plaza y Valdéz.
- Ibelings, H. (2008). "Urbanidad". En M. Solá-Morales, *De cosas urbanas* (pp. 10-14). Bélgica: GG.
- Junta Federal de Mejoras Materiales. (1960). *Programas de desarrollo urbano: Nuevo Laredo, Reynosa, Matamoros, Tampico*. México: Junta Federal de Mejoras Materiales.
- King, A. (2004). "The times and spaces of Modernity". En A. King, *Spaces of Global Cultures. Architecture Urbanism Identity* (pp. 65-81). London: Routledge.
- Lazo, C. (1952). "Planificación de Tampico". *ESPACIOS. Revista de Arquitectura y Artes Plásticas* (11-12). Octubre 1952.
- Loredó, R., Berumen, C., & Valle, L. (2019). "Los costes de la modernización: desigualdad social y fragmentación urbana en Tampico, Tamaulipas". *CONTEXTO*, 13(19), 49-60.
- Lugones, B. (11 de marzo de 1883). "Una excursión al Sur; el puerto de Bahía Blanca". *La Nación*, p. 1.
- Mexicano, E. p. (11 de Junio de 1914). "Tampico será la N.York de México". *La prensa (San Antonio, Tx)*, p. 5.

- Municipalidad de Bahía Blanca. (1960). *Informe Parcial de la Misión N° 40 de la OEA*. Bahía Blanca: Municipalidad de Bahía Blanca.
- _____ (1971). *Plan de Desarrollo de Bahía Blanca*. Bahía Blanca.
- Ocasio-Meléndez, M. E. (2012). *Capitalismo y Desarrollo. Tampico 1876-1924*. Ciudad Victoria: UAT.
- Odisio, J. (2018). Empresas del Estado y petroquímica en México y Argentina durante la industrialización por sustitución de importaciones. *Signos Históricos*, XX (40), 262-311.
- _____ (2008). El Complejo Petroquímico de Bahía Blanca: una historia sinuosa. *Estudios Ibero-Americanos*, XXXIV (2), pp. 114-129.
- Palacios Hardy, G. (1952). Bahía Blanca y su zona de influencia. *Técnica y economía*, 4(11), pp. 9-17.
- _____ (1952a). Base para la planificación industrial de Bahía Blanca. *Técnica y economía*, 4(11), pp. 21-37.
- Perroux, F. (1955). "Notes sur la notion de pôle de croissance". *Economie Appliquée* (8).
- Plan Directeur de Bahía Blanca, Argentine. "Nouveau tracé". (1951). *L'Architecture D'Aujourd'hui* (33), pp. 75-78.
- Quijano, Á. (1992). "Colonialidad y modernidad/racionalidad". *Perú Indígena*, 13(29), pp. 11-20.
- _____ (2000). "Colonialidad del poder, eurocentrismo y América Latina". En E. Lander, *La colonialidad del saber: eurocentrismo y ciencias sociales. Perspectivas latinoamericanas* (pp. 201-246). Buenos Aires: CLACSO.
- _____ (2014). "Dependencia, cambio social y urbanización en Latinoamérica". En A. Quijano, *Cuestiones y horizontes: de la dependencia histórico-estructural a la colonialidad/decolonialidad del poder* (pp. 75-124). Buenos Aires: CLACSO.
- Rama, Á. (1998). *La ciudad letrada*. Montevideo: arca.
- Romero, J. (2001). *Latinoamérica las ciudades y las ideas*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores.
- Sánchez Gómez, M. (1998). *Proyección histórica de Tampico*. Ciudad Victoria: Instituto de investigaciones históricas-UAT.
- Santa Cruz Achurra, E. (2011). Prensa y modernización en América Latina y Chile en la segunda mitad del siglo XIX: la crónica y los cronistas. *Estudios sobre el Mensaje Periodístico*, 7(12), 647-660.
- Saus, M. A. (2018). "La "britanización" de Bahía Blanca. Estado,

- capital global, ferrocarril y espacio local en perspectiva multiescalar”. *Revista Universitaria de Geografía*, 27(2), 79-102.
- Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial. (17 de mayo de 1979). Plan Nacional de Desarrollo Industrial. Diario Oficial.
- Secretaría del Patrimonio Nacional y Comisión Nacional Coordinadora de Puertos. (1975). *Plan Director para el Desarrollo de la Región Metropolitana Tampico/Madero*. México: Secretaría del Patrimonio Nacional y Comisión Nacional Coordinadora de Puertos.
- Segre, R. (1975). *América Latina en su arquitectura*. México: UNESCO-Siglo XXI.
- Solá-Morales, M. (2008). *De cosas urbanas*. Bélgica: GG.
- Theodore, N. (2017). “Cities and the Geographies of Actually”. En N. Brenner, *Critique of Urbanization: Selected Essays* (pp. 42-68). Germany: Birkhäuser.

La modernización en la ciudad de Belém (1940-1970). Aportaciones para una interpretación decolonial

Celma Chaves*

Este trabajo expone los resultados parciales de dos investigaciones desarrolladas desde el año 2015 sobre los procesos de modernización urbana y arquitectónica en la ciudad de Belém, y se propone realizar una reflexión sobre dichos procesos. Se considera que una historiografía de la modernización de la ciudad y de la arquitectura en Belém está todavía en construcción (Chaves, 2016; Chaves y Lima, 2018). Este capítulo pretende, en un carácter histórico-exploratorio, aportar un análisis que amplía la comprensión de ese fenómeno verificándose la posibilidad de un abordaje decolonial de su problemática. Se aplica por un lado la idea de modernización y modernidad como eje central de los cambios ocurridos buscando comprender cómo discursos y prácticas sobre ambos conceptos moldearon las acciones de modernización en la ciudad en el período de 1940 a 1970.

* Universidade Federal do Pará

La periodización adoptada tuvo como base el conjunto de realizaciones urbano-arquitectónicas que se verificaron en la ciudad, a raíz de las crisis políticas y económicas que se intensificaron en inicios de la década de los 40, y las políticas que se implementan hacia finales de la década de los 60. Con ello se transformó radicalmente el espacio construido en la Amazonia brasileña con incidencia directa en la arquitectura y en la ciudad.

El texto se ha organizado a partir de dos direcciones:

por un lado, una que busca abrir caminos para la desconstrucción de narrativas que legitiman la modernización como un hecho homogéneo en la ciudad de Belém en las décadas seleccionadas; por otro, la que contrapone esa visión genérica que asocia la idea de progreso y desarrollo económico a la necesidad de modernizar las estructuras físicas de la ciudad. Se introdujeron nuevas prácticas sin considerar las trayectorias históricas de una cultura establecida, pero así mismo, promoviendo una modernización -en todo caso controvertida-, por su selectividad y restrictivo alcance de sus resultados direccionados los grupos sociales fuera de los que formaban las élites económicas de la ciudad.

Numerosos trabajos enfocan la modernización que tuvo lugar en la Amazonia brasileña desde los inicios del siglo XX, tratando de poner en relieve los aspectos de su configuración económica, política y social, en recortes físicos de alcance territorial y regional (Trindade Jr., 2013; Brito, 2001; Loureiro, 2002, 2009; Castro, 2008). Heimbecker (2019, p. 48) al tratar de la modernización durante los años 60, afirma que la modernización en la Amazonia durante las décadas de 60 y 70, es proveniente principalmente de la implantación del proyecto geopolítico estatal direccionado a la modernización de territorio brasileño, en lo cual la región fue central para el ideal desarrollista del Estado en el territorio nacional, con incidencia en el reordenamiento del espacio amazónico. La modernización en Amazonia

ocurrió de forma dual, por medio de un “choque” de la modernidad con la tradición, y de la sincronía de distintas temporalidades en formas de convivencia en desarmonía. En esa dirección, se hace difícil una visión naturalizada de la modernización en una perspectiva histórica, como una estricta aspiración del futuro (Heimbecker, 2019).

Entretanto, cuando se trata de esas manifestaciones en el espacio intraurbano de la ciudad de Belém, durante el período que trata este escrito, hay un déficit en los estudios que tratan el campo de la arquitectura y de la ciudad. En este campo, los estudios de Chaves (2011; 2017) se refieren a la década de 40, momento en que se perciben episodios que buscan enfrentar la crisis de los servicios públicos, y en la que coincide con una injerencia de la expansión norteamericana y con propuestas que se articulan con políticas municipales de urbanización y de crecimiento vertical de la ciudad.

El capítulo presenta, inicialmente, principios generales de la epistemología de la decolonialidad, verificándose la posibilidad de desarrollar una visión decolonial de la modernización en la Amazonia. Posteriormente, se busca un acercamiento con los diversos enfoques sobre la modernización, y su correspondencia con la modernidad. Finalmente se sigue, en perspectiva histórica, los episodios de modernización que la ciudad de Belém experimentó, bien como un tipo de política del Estado brasileño o como iniciativa surgida de grupos privados, que en muchos casos se han convertido en una “modernización conservadora”, por no incluir en ella, los diversos grupos sociales que formaban parte de la sociedad.

Hacia una perspectiva decolonial de la modernización: una búsqueda en proceso

Las bases del pensamiento decolonial en las ciencias sociales remontan, según Mignolo (2017) al pensamiento

indígena y al pensamiento afrocaribeño, siguiendo con los estudios asiáticos y africanos, en la reorganización de las relaciones poscoloniales del imperio británico y del colonialismo francés. En América Latina, Aníbal Quijano (2005; 1991), Walter Dignolo (2017), Santiago Castro Gómez y Ramón Grosfoguel (2007), Arturo Escobar (2003), y la obra coordinada por Eduardo Lander (2005), desarrollaron teorías sobre la renovación de una base epistemológica que se desvinculaba de la lógica interpretativa de vía eurocéntrica. Conforme elucida Delgado:

La perspectiva de la modernidad/colonialidad o “crítica decolonial” se ha ido conformando a partir de los señalamientos que hizo el sociólogo peruano Aníbal Quijano (1991), desde la noción “colonialidad del poder”, a la “teoría del sistema-mundo moderno” propuesta antes por el sociólogo estadounidense Immanuel Wallerstein (1974, 1979) (Delgado, 2016, p. 4).

Como afirma Dignolo (2017), el pensamiento decolonial es un esfuerzo analítico para entender las estructuras de administración y control surgidas desde la economía del Atlántico, con el objetivo de superar la lógica que ha imperado sobre la colonialidad por detrás de la retórica de la modernidad. La propuesta de la decolonialidad inaugura un nuevo modo de tratar las relaciones del Norte con el Sur global que se desvincula de las cronologías y narrativas construidas por las nuevas epistemes o paradigmas para la construcción de epistemologías como respuestas críticas a las matrices de pensamiento eurocentradas (Delgado, 2016).

El “giro decolonial” (Ballestrin, 2013) epistemológico crítico, enfocado en el binomio modernidad-colonialidad establecido principalmente desde la década de 1990, indaga sobre el papel de la modernidad, argumentando la importancia de los supuestos e hipótesis del desarrollo económico y de la modernización como

sus consecuencias (Escobar, 2003). Para Escobar, la modernización como operación material es intrínseca a la modernidad, estando en la base de los procesos de colonialidad. Esa modernización aparece asociada a la creencia de que el desarrollismo y la industrialización son la única salida para respuestas a las demandas arquitectónicas y urbanas del sur global (Delgado, 2016). En la sociología, este pensamiento ha estado fuertemente influenciado durante la década de los años cincuenta y sesenta por la teoría funcionalista modernizante del sociólogo Talcott Parsons en la década de los años 60 y su aplicación acrítica en los países de América Latina. Son este conjunto de términos en los que todavía se mantienen los procesos de modernización en la región amazónica.

Pensar la modernización fuera de los términos ya consolidados, en los cuales se la vinculan y limitan a los procesos exclusivamente económicos y racionales, es un gran desafío, principalmente en la Amazonia brasileña, donde modernizar ha implicado casi exclusivamente implementar proyectos y programas de racionalización de los procesos productivos. En este contexto argumentativo, parece necesario abordar no solo la desconstrucción de las consecuencias de la aplicación económica de la modernización, sino también analizar el significado conceptual y semántico del término.

Las ideas de modernización en un sentido más amplio incluyen establecer relaciones con distintas semánticas y significados de ese término, que les fueron aportadas en los estudios sobre el tema. La “modernización conservadora”, término introducido por Moore Jr. en los años setenta, que cuando aplicado por Kohlhepp (2002, p. 40), lo considera como un proceso que se introduce desde arriba, ejercido principalmente por los gobiernos que incorporan los sectores de la economía privada a las elites locales, por medio de incentivos fiscales.

El filósofo alemán Jürgen Habermas (1981), ha desarrollado la Teoría de la Modernidad como

parte de la "Teoría de la Acción Comunicativa" (1985). Asocia al concepto de sociedad a la perspectiva subjetiva (interna "mundo de vida") y a la perspectiva objetiva (externa, o sistémica). Habermas distingue los procesos de modernización de la modernidad cultural. El sistémico enfatiza los procesos de racionalización ocurridos en los subsistemas económico y político, mientras que el mundo de vida enfatiza la autonomización, de las llamadas "esferas de valor": la moral, la ciencia y el arte (Freitag, 1995, p. 141).

Para Habermas, esta concepción de sociedad estaba compuesta por dos ámbitos, el "sistema" y el "mundo de vida", que se distinguían entre modernización societaria y modernidad cultural. El proceso de modernización societaria se refiere a las transformaciones ocurridas en el sistema, la modernidad cultural, a las transformaciones ocurridas en el "mundo de vida" (Freitag, 1995, p. 142).

Grosfoguel (2006) explica que la teoría de Enrique Dussel (2001) propone la categoría de "transmodernidad" que se opone al sentido de modernidad inacabada de Habermas, y que, en lugar de completar una modernidad centrada en Europa, e impuesta como diseño global al resto del mundo debe abogarse por una multiplicidad de respuestas críticas decoloniales desde las culturas subalternas y el lugar epistémico de los pueblos colonizados en todo el mundo (Delgado y Ruiz, 2014, p. 37).

Los sociólogos Ulrich Beck, Anthony Giddens y Scott Lash (2001) tratan de definir la "modernización reflexiva" como la posibilidad de una (auto)destrucción creativa para toda una era: aquella de la sociedad industrial. El sujeto sería la victoria de la modernización occidental, o sea, inventar otra modernización y modernidad en el escenario de la industrialización. Aunque en ese proceso el progreso pueda transformarse en auto destrucción, es un tipo de modernización

que destruye otro y lo modifica tornándose “modernización de la modernización”. Sin embargo, en la perspectiva de los autores, crece el riesgo de una sociedad en la que prevalezcan las acciones de los individuos en detrimento de los colectivos sociales, aumentando los riesgos sociales, en desigualdades que se intensifican.

Las teorías de los autores mencionados pueden ser una posibilidad de revisar los presupuestos de una modernización universal, en la cual se pone de manifiesto como prefiguración de la visión centro-periferia. En la visión de Marina Waisman (1990), la región sería el término más acertado. En esa dirección, Waisman ha defendido la necesidad de estructurar pensamientos y acciones desde el propio interior de los países latinoamericanos, desmarcándose de un ideal regionalista eurocéntrico como el postulado por el historiador inglés Kenneth Frampton (1982), con su “regionalismo crítico”.

Más recientemente, en el campo disciplinar y de producción de la arquitectura y del urbanismo en Latinoamérica, se puede de modo general, reconocer la idea de deconstruir y decolonizar procesos hegemónicos de construcción historiográfica de un saber disciplinar en pensamientos formulados por teóricos como Jorge Francisco Liernur y Adrián Gorelik. Estos autores han recurrido a las nuevas formulaciones para explicar la expansión de la arquitectura moderna en un escenario de neocolonialismo y de globalización en las ciudades “europeanizadas” (Liernur, 2010). Por ello afirma el autor, discutir la dinámica global de la construcción de este concepto implica al mismo tiempo la saludable necesidad de descentralizar los procesos de elaboración y construcción de la crítica y de la historia (p. 279).

Los procesos de modernización en la región de la Amazonia brasileña, como considera Loureiro (2009) fueron atravesados por una “modernización al revés”,

principalmente durante las décadas de 1960 a 1970. En estos años, ese modelo modernizador obtuvo resonancia en la región, en su esencia y resultados, extrayendo sus fundamentos de tesis y modelos equivocados, con resultados limitados de conquistas materiales e inmateriales, y de mejoría generalizada en las condiciones de vida de amplios sectores de la sociedad (Loureiro, 2009). De la misma forma en una perspectiva de la historia, Ana Pizarro (2012) reconoce que es desde los años 1960 y 1970 en los gobiernos militares (1964-1982) emerge la construcción de una Amazonia pautada en el rápido desarrollo de la modernización de orientación de crecimiento económico o desarrollista.

En la “modernización paradójica” Brito (2001) enfatiza los cambios ocurridos desde la década de 1930 en Brasil, en los cuales el Estado, por un lado, implementa medidas económicas que no fueron capaces de integrar la sociedad en los ajustes sociales; por otro lado, la estructura administrativa del Estado se limita a algunos núcleos, sometiendo los otros al clientelismo, generando, un abismo social entre las regiones del país, dejando algunas en la periferia de la estructura social moderna, como en el caso de la Amazonia.

Episodios de modernización y sus contrastes: Belém entre los años 40 y 70

En el territorio hoy denominado Amazonia, los primeros procesos que crearon lo que hoy se conoce como región, es heterogénea en su construcción histórica. La visión de viajeros y exploradores construyó una idea de Amazonia, desde un pensamiento que define la separación entre ciencia y naturaleza y privilegió el positivismo y el evolucionismo como teoría (Vicentini, 2004). Se construye entonces un nuevo modelo de comprensión de la naturaleza vinculada con el plano utilitario de la exploración y expansión de un sistema social y económico

productivista, como fue estudiado por Yara Vicentini (2004, p. 84) en su tesis sobre la constitución histórica de las ciudades en la Amazonia (Chaves, 2016).

Será en el transcurso del siglo XIX al XX que se define el discurso sobre la Amazonia. La intensificación del extractivismo con el cultivo de los seringales, y su conexión con el mercado mundial, junto con el propósito de defender ese territorio de los países vecinos, marca la inserción de esa área como “región”. Los contrastantes intereses de las elites paraenses (agricultura) y amazonense (exploración de los seringales) y la posterior producción del látex en esas capitales y en el Acre, intensifican la comercialización del producto (Vicentini, 2004; Chaves, 2016).

A finales del siglo XIX un nuevo vínculo entre modernización y actividad económica se construye con el sistema de extracción y exportación del caucho. Manaus y Belém, las dos capitales más grandes se tornaron metrópolis modernas y progresistas. Más tarde, en la década de 1930, con el advenimiento del gobierno de Getulio Vargas, se observa el impulso a un nuevo ideal modernizador, de mejoramientos urbanos, de construcción de nuevos espacios, en nuevas formas de habitar, trabajar y ocupar el espacio de la ciudad.

En la capital de Pará ya se detectan ideas de modernización desde mediados del siglo XIX, cuando el secretario de obras públicas y después intendente João Coelho Gama y Abreu (1855-1894) barón del Marajó, ya percibiendo el potencial económico de la actividad extractivista de la *hevea brasiliensis* (caucho) piensa para la ciudad una serie de acciones y políticas urbanas, consistiendo en un inicio de aquella modernización que el intendente Antônio Lemos realizaría en la ciudad, aprovechando la creciente demanda por ese producto, su alza en los precios y su comercialización en el exterior por medio de sus dividendos y empréstitos hechos en bancos internacionales (Sarges, 2002; Castro, 2010).

La Belém afrancesada y elitizada se cristaliza en el imaginario colectivo, en lo que Castro (2010) llama “ciudad sebastiana”, o sea, una ciudad de los sueños, y al mismo tiempo fantasmagórica, que permanecería asombrando a las generaciones posteriores, creando una verdadera nostalgia del ciclo del caucho, una nostalgia de lo que no se vivió. En ese imaginario, la estética europea, especialmente la francesa, tiene un papel central en la arquitectura y en el arte. Así se creó una ciudad de apariencia europea ilusoria, como nos decía el filósofo Benedito Nunes (2006), una ciudad que nunca existió, pero que aún hoy es esperado su retorno, como el del rey Don Sebastião de Portugal.

Con el advenimiento de la denominada Era Vargas (1930-1945), se esperan mejorías en la región con las administraciones estatales y federales hacia las décadas de 1930 y 1940, principalmente en las ciudades que experimentan cambios bajo el discurso de la modernización. Las nuevas posibilidades de alianzas con el gobierno estadounidense, principalmente después de la Segunda Guerra, con los esfuerzos iniciados en la “batalla del caucho”,¹ las inversiones en Amazonia pasan a servir como estrategias para las políticas norteamericanas en la región. No solamente la política de la “buena vecindad”, la construcción de una narrativa de mitos sobre la región era explorada por el discurso del gobierno de Estados Unidos en su proyecto de incorporar, no solo esta parte de Brasil, sino Latinoamérica como un todo político-geográfico, a sus objetivos de exploración y exportación de las *commodities*. En palabras de Garfield (2009): “En la época, como ahora, la Amazonia era mucho más que un lugar: para los norteamericanos,

¹ Una segunda embestida para el cultivo del caucho ocurrió entre 1942 y 1945, en los esfuerzos de producción y exportación de caucho para los países aliados, en una política entre EE.UU. y Brasil durante la Segunda Guerra Mundial. Miles de brasileños del noreste del país, los “soldados da borracha” fueron llevados a librar la última batalla para recuperar la economía de los *seringales*, resultando en miles de trabajadores desaparecidos en la selva amazónica.

era también una piedra de toque de las ansiedades más profundas concernientes a las cuestiones de raza, clase y nación”.

La idea de que el progreso presupone un modo de vida moderno, y que la tecnología y el capital eran esenciales para alcanzar el nivel de las sociedades más avanzadas (Weinstein, 2007), emergía en la noción de modernización y modernidad, como constituyente de un proceso global de la racionalización en las esferas de la economía, de la política y de la cultura.

El discurso de la modernización pasa a formar parte de la agenda de los gobernadores y los poderes locales. Estas acciones se concentraron principalmente en los sectores de infraestructura pública, en espacios centrales de la ciudad. Se impulsó una nueva modernidad emprendida por los grupos más ricos de la sociedad, enlazada a la dialéctica que nos señala Gorelik, (1999): “[...] entre la modernización -los procesos duros de transformación, económicos, sociales, institucionales y el modernismo- las visiones y valores por medio de los cuales la cultura busca comprender y conducir estos procesos” (p. 58), materializada por medio de los equipamientos, edificios, mobiliario urbano e infraestructura, cambiando así el modo de vida local (Chaves y Lima, 2018).

La ciudad de Belém presentaba, desde la década de 1940, cambios perceptibles en lo referente a los nuevos espacios construidos. El ideal modernizador y desarrollista de la segunda posguerra confiere nuevas pautas de acción en alianza con el gobierno de Estados Unidos. Como consecuencia de los Acuerdos de Washington,²

² Estos acuerdos fueron firmados por el presidente Franklin Roosevelt, y establecían medidas proteccionistas con relación a los precios del látex producido en la Amazonia, y garantizaba a los norteamericanos el acceso exclusivo a esta materia prima, indispensable a la industria neumática bélica. Como impacto de este acuerdo, se presentó la propuesta para el Plan de Urbanización de Belém de autoría del ingeniero Jerônimo Cavalcanti de 1943, que finalmente no fue implementada.

Fig. 1. Plano de pista del aeropuerto de Val de Cans en Belém. Año: 1944. Fuente: <http://www.sixtant.net/2011/artigos.php?cat=u.s.-navy-bases-in-brazil&sub=u.s.-navy-bases-&tag=6>) usn-naf-belem

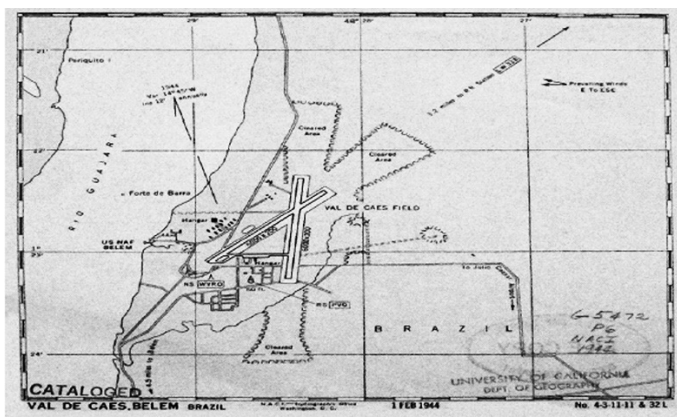
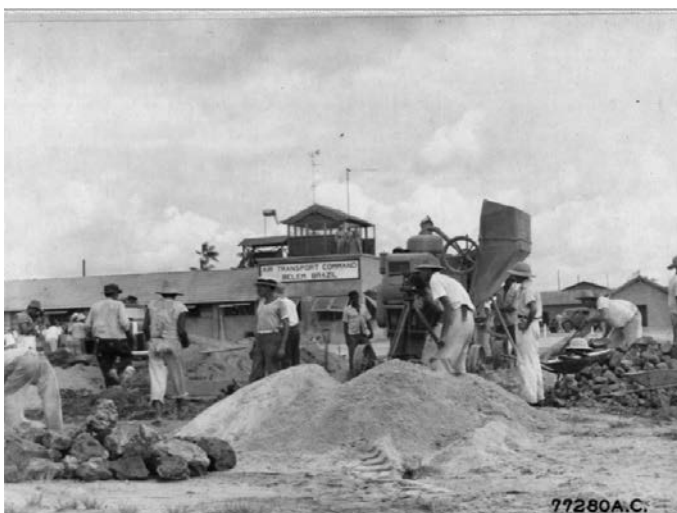


Fig. 2. Aeropuerto de Val de Cans en construcción. Año: c. 1944. Fuente: <http://www.sixtant.net/2011/artigos.php?cat=u.s.-navy-bases-in-brazil&sub=u.s.-navy-bases-&tag=6>) usn-naf-belem



firmados en 1942, y de la aprobación de varias medidas para la mejoría de la infraestructura de la ciudad, entre las cuales estaba la construcción de centros de salud, del aeropuerto de Val-de-Cans, que ha sido construido en asociación a una base militar para operaciones de guerra y que serviría de puente aéreo para acceso a Europa, (figuras 1 y 2).

Nuevas vías abiertas entre el centro de la ciudad y el aeropuerto, un dique de contención en el área periférica

de Belém, inaugurado en 14 de diciembre de 1944, (Chaves, 2016, p. 64; Penteado, 1968). Estas obras y la adopción paulatina de la construcción vertical demuestran la transición de un ideal francés de cultura urbana y arquitectónica, a los ideales que fortalecen la visión de una cultura norteamericana de la construcción en altura, (figuras 3 y 4).

La modernización nacional avanzó con la producción industrial, impulsada por el Estado, fortaleciéndose en los gobiernos militares después de la década de 1960 (Brito, 2001). Esta década sería crucial para los proyectos económicos que abriría definitivamente la Amazonia al capital transnacional, con un discurso de modernización y de integración de la región al resto del país, que incluía la redefinición del espacio y de los modos de vida de la población (Pizarro, 2012; Loureiro, 2009). Se identifica una “modernización conservadora”, ejercida por los gobiernos militares en alianza con el sector privado y las elites locales.

Ante ese contexto, se asiste a una serie de acciones, iniciativas, discursos y prácticas que afectarán las realidades del espacio construido amazónico. Durante la Segunda Guerra Mundial, como consecuencia de los acuerdos y de la invasión japonesa a las colonias británicas asiáticas productoras del caucho (Fausto, 1995), conlleva un aumento de inversiones nacionales y norteamericanas que alteraron de manera puntual el paisaje de la ciudad de Belém (Chaves y Lima, 2018). La capital de Pará se transformó en la base de operaciones militares con la construcción de nuevas instalaciones aliadas a las obras de drenaje de la ciudad que procuraban atenuar las deterioradas condiciones urbanas. De las obras de drenaje se destacan la construcción del dique que dará origen a la Avenida Bernardo Sayão, el drenaje de la avenida Padre Eutíquio y la Avenida Almirante Tamandaré (Belém, 1945). Nuevas inversiones

Fig. 3. Vistas de la ciudad y del edificio Manoel Pinto da Silva, en 1966 (circa), Autor: Marcel Gautherot. Fuente: <http://acervos.ims.com.br/#/search/Bel%C3%A9m?page=4>



Fig. 4. Ave. Presidente Vargas en 1966 (circa), Autor: Marcel Gautherot. Fuente: <http://acervos.ims.com.br/#/search/Bel%C3%A9m?page=4>



económicas del gobierno federal en la extracción del caucho mejoraron temporalmente el comercio local con aumento de las finanzas públicas y en la recaudación estatal durante la guerra (Pará, 1944; Pará, 1940; Belém, 1945). Después de este período de optimismo, las condiciones financieras se degradaron de nuevo (Belém, 1948; Pará, 1950) y el ritmo de las transformaciones disminuyó (Chaves y Lima, 2018).

Así, se originaron nuevas acciones de modernización vinculadas a un ideal que buscaba planificar el futuro de la ciudad, como el Plan de Urbanización de Belém (1943) de autoría del ingeniero Jerônimo Cavalcanti (figura 5), que asumió el puesto de intendente municipal por invitación del por entonces gobernador Magalhães Barata. Los Acuerdos de Washington proporcionaron el incremento de recursos y el plan de Cavalcanti propondría, en la perspectiva de modernizar y mejorar la ciudad, una transformación radical del trazado urbano en toda la Primera Legua Patrimonial³ (Chaves y Lima, 2018).

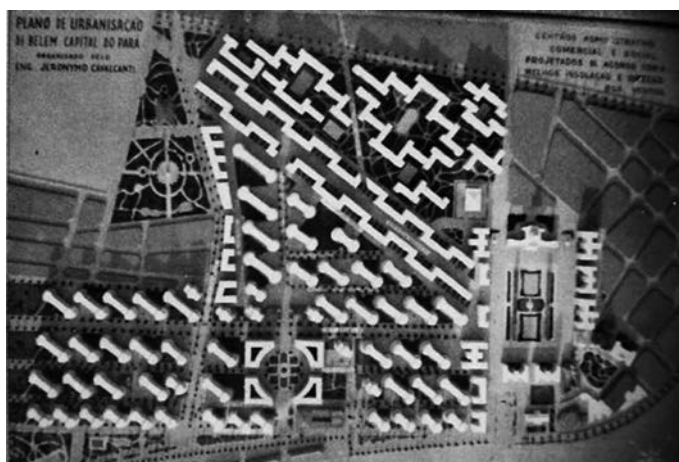
En 1947 el gobierno del Estado finalizó la estatización de la compañía de electricidad que servía a la capital, la inglesa Pará Eletric. En general, los servicios públicos continuaban funcionando precariamente, exigiendo cambios como la sustitución del sistema de transporte con tranvías por autobús de empresas tercerizadas, (figura 6).

Otros servicios como el abastecimiento de agua y alimentación merecen la atención de los administradores. En este final de década, entre 1946 y 1948 fueron construidos por lo menos cuatro mercados de barrio, con vistas a superar la carencia de abastecimiento alimentario (Chaves, 2016).

³ La donación de la Primera Legua Patrimonial fue una porción de terrenos (4.110ha), circunscrita en un arco cuadrante de radio igual a una *legua de sesmaria* (6600m), delimitada a partir del núcleo inicial de la ciudad, donada a la municipalidad por la corona portuguesa en 1627, y demarcada en 20 de agosto de 1703. (Ver: Meira Filho, 2015).



Fig. 5. Plano de Urbanização de Belém de Jerônimo Cavalcanti. Año: 1943. Fuente: Revista Municipal de Engenharia, 1947, Rio de Janeiro, p. 24



En esta década, áreas centrales como el eje de modernización de la Ave. Presidente Vargas se transformaron (por iniciativa pública, aunque también y principalmente por particulares, que lograron del Estado la donación de terrenos para instalar sus iniciativas) y dotaron a la región de construcciones cuyo mayor objetivo era alcanzar el crecimiento vertical y por medio de la construcción de edificios atraer



Fig. 6. Ómnibus "Zepelim" de la empresa Viação Triunfo. Autor: Dmitri Kessel Año: 1957. Fuente: Revista Life. Disponible en: <https://fauufpa.org/2013/12/17/onibus-zepelins-de-belem-do-para-por-jose-miguel-abrahao-filho/>

un nuevo filón de empresas y sociedades anónimas que se constituían con el capital derivado de las industrias instaladas entre las décadas de 1920 y 1940. Las nuevas construcciones de la Ave. 15 de agosto y de las calles adyacentes al centro de la ciudad fueron determinadas para impulsar e incentivar el desarrollo de una nueva área en la ciudad fruto de directrices administrativas. Fue decisiva para la ocupación

Fig. 7. Área del barrio del Reduto en Belém, cercano a las obras de modernización del canal del "Igarapé das Almas". 1948 (circa).

Fuente: Penteadó, Antonio da Rocha. Belém - Estudos de geografia urbana, 1968, 2º vol. p. 298



de esta avenida la concesión de varios terrenos por parte del ayuntamiento a las empresas inmobiliarias o instituciones que anhelaban invertir en la construcción de edificios, sea de residencias, oficinas u hoteles. La modernización que se desarrolla en la década de 1950 expresa una nueva imagen de la ciudad con sus altos edificios y sus nuevas formas de habitar (Chaves y Lima, 2018).

En áreas periféricas de la ciudad durante la década de 40, acciones de modernización puntuales intentaban ocultar la precariedad urbana y habitacional. Mientras el centro de la ciudad empieza a ser la sede de los nuevos y modernos edificios, principalmente en la Ave. 15 de agosto, las afueras se transformaron en espacios cada vez más distantes, física y socialmente, de esa ciudad moderna. Existía poca preocupación en implementar infraestructura urbana a los barrios que pasaron a ser ocupados después de las décadas de 20 y 30 (figura 7), y más en preservar espacios ya urbanizados en la época del auge de la economía del caucho (Pantoja, 2015, p. 54).

En el período del denominado milagro económico en Brasil (1964 a 1975) se consolida la idea de modernización que trasciende el ámbito de la política, abarcando la arquitectura y la ciudad. Especialmente

en la Amazonia brasileña, las fases de una modernización urbana, desde los proyectos para las ciudades nuevas de las décadas de 1920 a 1960, vincula el sentido de modernización en el campo estatal con los intereses del capital privado.

Los años de los gobiernos militares fueron marcados por la intensificación de los macroproyectos económicos para la Amazonia brasileña. En Belém, después de la apertura de las carreteras Belém-Brasilia (1960) y Transamazónica (1972), las transformaciones se aceleraron. La prensa de los años 60 y 70 registró la dinámica de construcción de edificios en Belém: entre el año de 1964 y 1970, se anunciaron cerca de 27 nuevos edificios. En ese período, hubo una recuperación significativa de la economía nacional y local, pero, todavía son escasos sus beneficios en las capas más necesitadas de la población. A medida que las vías de acceso al resto de Brasil se abrieron - desde 1960 - las innovaciones llevaron a la adopción de técnicas, modelos y modos de vida que impactaron sobremanera los modos de vida tradicionales. Sin embargo, durante estos años, la ciudad siguió sufriendo la desestructuración de los servicios públicos comprometiendo, todavía más, la posibilidad de disponibilidad de servicios en las áreas periféricas. El desmonte de los logros de la modernización alcanzaba aquellos que poco habían participado y disfrutado de ella.

Consideraciones finales

Las narrativas de la modernización en la región amazónica y particularmente en la ciudad de Belém en el período aquí destacado se verificaron en varias dimensiones de la investigación sobre el tema. Las diversas fuentes documentales consultadas, primarias y secundarias, que forman parte de los datos contenidos en ese texto, informan de las visiones hegemónicas sobre

los procesos ocurridos en una parte de la ciudad. Ponen de manifiesto la valoración de un modelo universal de modernización, generando una perspectiva unilateral sobre ese modelo y concentrando sus beneficios en áreas centrales de la ciudad, desconsiderando los suburbios y la cotidianidad de las capas populares.

A partir de los documentos oficiales consultados, ha sido posible constatar la necesidad de una interpretación que exige extrapolar la visión hegemónica sobre los sentidos de la modernización comúnmente asociada a los epifenómenos que la relacionan al progresismo o al industrialismo (Gorelik, 2005), para considerarla como fenómenos más complejos, considerando la diversidad de procesos en sus variadas dimensiones en el campo cultural. Se hace necesario que se traiga a la luz las posibilidades de una “modernización inclusiva”, en vista de una modernización a “cualquier coste” (Chaves y Lima, 2018).

Estos procesos de modernización llaman la atención, sobre todo, por la importancia de pensar estos espacios en sus contextos históricos y modelos teórico-conceptuales, e indagar sobre la deconstrucción de los mitos de la modernización a los que nos estamos refiriendo, como categoría que históricamente se pretende unificadora de los procesos que se dieron en la región. En esta narrativa mitificadora, la modernización en la región aparece en planos distintos, siendo uno el de la formulación a partir de lo narrado. También aparece en la propia espacialidad tomada como objeto unificado, tal y como nos afirma Heimbeck (2019) y en las distintas temporalidades que coinciden en el territorio donde ocurrieron los procesos de modernización.

En este sentido, este capítulo, en una primera exploración para pensar los procesos de modernización bajo la perspectiva de la epistemología decolonial, constata los desafíos de desconstruir visiones hegemónicas sobre la modernización en la Amazonia, y particularmente

en Belém, al mismo tiempo de esbozar caminos para la construcción de nuevas interpretaciones, e inclusiones de nuevas fuentes documentales, que ofrezcan otras miradas sobre esta modernización.

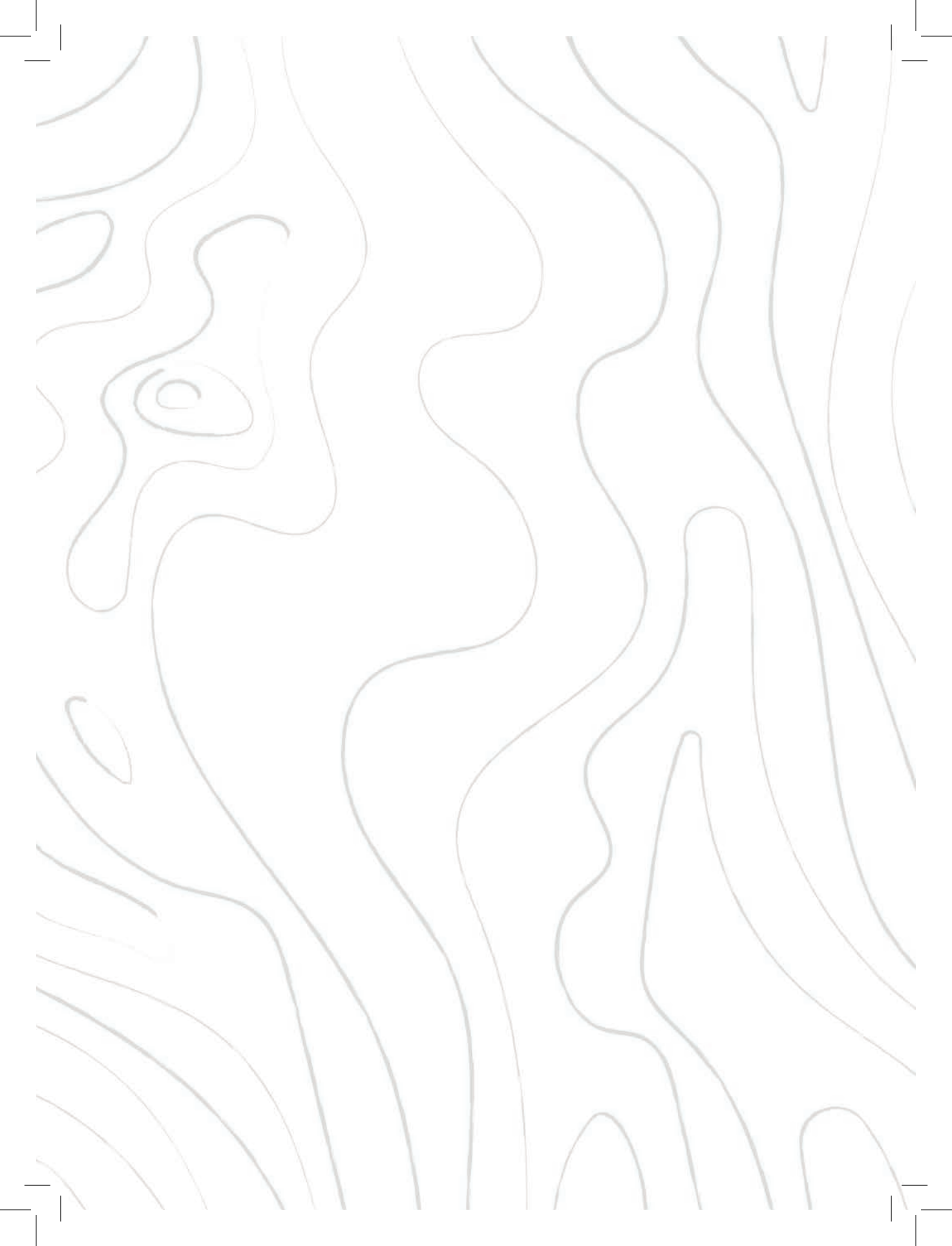
Lista de Referencias

- Ballestrin, L. (2013). “América Latina e o giro decolonial”. *Revista Brasileira de Ciência Política*. Brasília, n.11, pp. 89-117, maio-ago.
- Belém (1945). Prefeitura Municipal de Belém. *Relatório apresentado pelo prefeito Engelhard ao Exmo. Sr. Cel. Joaquim de Magalhães Cardoso Barata Interventor Federal no Pará* (1943-1945). Belém: [s.n.].
- Belém (1948). Prefeitura Municipal de Belém. *Relatório apresentado á câmara municipal de belém pelo prefeito da capital, sr. Rodolfo Chermont, referente ao exercício de 1948*. Belém: [s.n.].
- Beck, U.; Giddens, Anthony. y Lash, Scott. (2001). Modernización reflexiva. Política, tradición y estética en el orden social moderno. Madrid: Alianza Universidad.
- Brito, D. (2001). *A Modernização da superfície: Estado e Desenvolvimento na Amazônia*. Belém, UFPA/NAEA/PDTU, p. 266.
- Castro, E. (2008). “Urbanização, pluralidade e singularidades das cidades amazônicas”. Em: Castro, E. (org.). *Cidades na floresta* (pp. 13-39). São Paulo: Annablume.
- Fonseca-de Castro, F. (2010). *A cidade sebastiana. Era da borracha, memória e melancolia numa capital da periferia da modernidade*. Belém. Edição do autor.
- Castro-Gómez, S. y Grosfoguel, R. (2007) “Prólogo. Giro decolonial, teoría crítica y pensamiento heterárquico”. En: *El giro decolonial. Reflexiones para una diversidad epistémica más allá Del capitalismo global*. Ed. Santiago Castro-Gómez y Ramón Grosfoguel. Bogotá: Siglo Del Hombre, pp. 9-24. Impreso.

- Cavalcanti, J. (1947). Plano de urbanização de Belém: Capital do Pará. *Revista Municipal de Engenharia*, 14, 1 pp.13-43.
- Chaves, C. y Lima, Bruno de Araújo G. (2018). Cidade e modernidade. Processos de modernização urbana em Belém do Pará entre 1930 e 1960. *Revista Registros*. Vol. 14 (2), julio-diciembre, Mar del Plata, pp. 88-112.
- Chaves, T.A. Pinho DE Vasconcelos. (2016). O plano de urbanização de Belém: cidade e urbanismo na década de 1940. Tese de Doutorado em Historia Social da Amazônia não publicada, UFPA, Belém. Disponível em: <http://repositorio.ufpa.br/jspui/handle/2011/4590>.
- Delgado, Y. F. (2016). "Arquitectura y decolonialidad: algunas concibes sobre la Escuela de Artes Plásticas de Ricardo Puerro". *Aisthesis*, Instituto de Estética-Pontificia Universidad Católica de Chile, n. 60, pp.167-190.
- Delgado, Y.F. y Ruiz, A. (2014). "Hacia una teoría urbana transmoderna y decolonial: una introducción". *Revista Polis*, n. 37.
- Escobar, A. (2003). "Mundos y conocimientos de otro modo. El programa de investigación de modernidad/colonialidad latinoamericano". *Revista Tabula Rasa*. Colombia, No.1: 51-86, enero-diciembre.
- Fausto, B. (1995). *História do Brasil*. São Paulo. Editora da Universidade de São Paulo.
- Freitag, B. (1995). "Habermas e a teoria da modernidade". *Cadernos CRH*, Salvador, n. 22, pp. 138-163, jan/jun.
- Garfield, S. (2009). "A Amazônia no imaginário norte-americano em tempo de guerra Amazonia in the U.S. wartime imaginary". *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 29, nº 57, pp. 19-65. Disponible en: <http://www.scielo.br/pdf/rbh/v29n57/a02v2957.pdf>
- Gorelik, A. (1999). "O moderno em debate: cidade, modernidade, modernização". In: Melo Miranda, W. (ed.). *Narrativas da modernidade*. Belo Horizonte: Autêntica Editora.
- (2005). "Nostalgia e plano. O Estado como vanguarda". En: *Das vanguardas à Brasília. Cultura urbana e arquitetônica na América Latina*. Belo Horizonte. Ed. UFMG/Humanitas.
- Heimbecker, V. P. C. (2019a). "Narrativas de paisagem, argumentos de projeto: Centralidade da Amazônia em textos e na prática da Arquitetura e Urbanismo no Brasil, de 1934 a 1989". Tesis (Doutorado) en Arquitectura y Urbanismo, São Carlos: IAU, p. 314.

- _____ (2019b). Narrativas de paisagem, argumentos de projeto: Centralidade da Amazônia em textos e na prática da Arquitetura e Urbanismo no Brasil, de 1934 a 1989. Tesis (Doutorado) en Arquitectura y Urbanismo, São Carlos: IAU, p. 314.
- Kohlhepp, G. (2002). “Conflitos de interesse no ordenamento territorial da Amazônia brasileira”. *Estudos Avançados* 16 (45) maio/agosto, São Paulo: Ed. USP, pp. 37-61.
- Lander, E. (org.) (2005). *A colonialidade do saber: eurocentrismo e ciências sociais Perspectivas latino-americanas. Ciudad Autónoma de Buenos Aires*, Colección Sur Sur, CLACSO, septiembre.
- Liernur, J.F. (2010). “Es el punto de vista, estúpido” *En: Arquitectura en teoría. Escritos 1986-2010*. Buenos Aires: Ed. Nobuko/ Sociedad Central de Arquitectos, pp. 273-288.
- Loureiro, V. R. (2002). “Amazônia: uma história de perdas e danos, um futuro a (re)construir”. *Estudos Avançados*, São Paulo, v. 16, n. 45, pp.107-122, maio-ago. Disponível online en: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-401420020002000008.
- _____ (2009). *A Amazônia no século XXI. Novas formas de desenvolvimento*. São Paulo: Empório do Livro.
- Meira Filho, A. (2015). *Evolução histórica de Belém do Grão Pará. Fundação e História 1616-1823*. 2a. ed.; 1a. ed. 1976, Belém: M2P arquitetura e engenharia, pp. 99-100.
- Mignolo, W. (2017). “Colonialidade. O lado mais escuro da modernidade”. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, São Paulo. Vol. 32 n° 94, pp. 1-18, junho.
- Nunes, B. (2006). “Pará, capital Belém”. Em: Nunes, Benedito.; Hatoum, Milton (2006). *Crônica de duas cidades. Belém e Manaus*, Belém: SECULT.
- Pará (1940) Governo do Estado do Pará. *Mensagem 09.12.1940: relatório apresentado ao Exmo. Snr. Presidente da República pelo Dr. José Carneiro da Gama Malcher interventor federal do Pará (1937-1939)*. Belém: [s.n.].
- Pará (1944). Governo do Estado do Pará. *Relatório apresentado ao senhor presidente da República pelo Coronel Joaquim de Magalhães Cardoso Barata, Interventor federal: problemas fundamentais, ideias de governo, administração e prestação de contas*. Belém: [s.n.].
- Pará (1950). Governo do Estado do Pará. *Mensagem apresentada á assembléia legislativa no dia 15 de abril de 1950, em sessão*

- de instalação, pelo governador major Luiz Geolás de Moura Carvalho*. Belém: [s.n.].
- Pantoja, L.S. (2015). “Trilhos, veios e caminhos da cotidianidade das camadas populares em Belém: 1918-1939”. Tesis (Doctorado en Historia), PUC, São Paulo, p. 338.
- Penteado, A.R. (1968). *Belém. Estudo de geografia urbana*. Coleção Amazônia. Série José Veríssimo. 2º Volume, Belém: Universidade Federal do Pará.
- Pizarro, A. (2012). *Amazônia: as vozes do rio: imaginário e modernização*. Trad. Rômulo Monte Alto. Belo Horizonte: Editora da UFMG.
- Sarges, M. de N. (2002). *Belém: Riquezas produzido a belle-époque*. Belém: Paka-Tatu.
- Trindade JR., S-C. C. (2013). *Uma Floresta Urbanizada? Legado e Desdobramentos de uma Teoria sobre o Significado da Cidade e do Urbano na Amazônia*. Rio de Janeiro: Espaço Aberto/ PPGG - UFRJ, V.3, N.2, pp. 89-108.
- Waisman, M. (2013). *O interior da história. Historiografia Arquitetônica para uso de latino americanos*. São Paulo: Ed. Perspectiva.
- Weinstein, B. (2007). “Modernidade tropical: visões norte-americanas da Amazônia nas vésperas da Guerra Fria”. *Revista IEB*, n. 45 pp.153-176. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/rieb/article/view/34587>, set.
- Vicentini, Y. (2004). *Cidade e história na Amazônia*. Curitiba: Ed. UFPR.



El afán modernizador y la coexistencia fallida con la naturaleza. Lógicas de artificialización del Cerrado brasileño

Miguel Ángel Bartorila *

En la civilización de vastos territorios en las Américas subyacen lógicas de artificialización que desconocen el entorno natural. El afán de aprovechar los recursos o incluso el asombro de construir utopías depende de ideales compartidos por cada sociedad. El capítulo se propone como objetivo reconstruir el relato de las lógicas de artificialización del bioma Cerrado a través del desarrollismo económico y el urbanismo moderno. Las persistentes formas de ocupación del territorio evidencian un fracaso inminente frente a un paradigma sostenible aun no asimilado por las sociedades latinoamericanas. Durante el surgimiento de movimientos atentos a la sensibilidad ecología sobre el planeta, a finales de los 60', García Urriburu muestra en su obra, a modo de reivindicación, las reservas naturales del futuro (figura 1). En contraste con otros continentes, en las Américas

* Universidad Autónoma de Tamaulipas

muchos países se encuentran entre los más megadiversos, como el caso de Brasil.

Aunque la manera de explotar la madre tierra, ya empieza a evidenciar síntomas de agotamiento, Brasil puede demostrar cuanto capital natural tiene en juego para el futuro planetario. Los vastos territorios con sus biomas, en parte primigenios, han mostrado maneras incómodas de coexistencia. No en vano la versión más difundida de la historia del Brasil relata los ciclos de explotación económica: palo-brasil, caña de azúcar, minería, caucho y café, petróleo entre otros. La diversidad natural en un país continental revela las disparidades espaciales (Thery y Mello-Thery, 2012); teniendo en cuenta que los recursos se están agotando, los autores señalan la obligación de cuidar mejor su capital natural, para servir al desarrollo económico y social sin destrucción.



Fig. 1. García Uriburu
1973. Latinoamérica.
Reservas Naturales
del Futuro: Unida o
Sometida. Fuente:
Fundación Nicolás
García Uriburu



Fig. 2. Timbre postal que promociona la Rodovia Transamazônica, 1971. Fuente: Casa do Moneda do Brasil

La política de traslado de la capital hacia el interior del subcontinente refuerza el dominio sobre el territorio. Se inicia así un proceso progresivo de trazado de infraestructuras en el interior del país para su recolonización y explotación con la fragmentación del paisaje. El trazado de la Rodovia Transamazônica por el gobierno no democrático en 1972 pretende promocionarse como espacio de afirmación de un modelo desarrollista (figura 2). Simultáneamente, las políticas de conservación de la naturaleza, en muchos casos, funcionaban como la compensación de una explotación ambiciosa. El desarrollismo arrasó con la estabilidad de los ecosistemas sin dar tiempo a su regeneración.

El capítulo pretende recorrer las transformaciones del Cerrado a través del desarrollismo económico, con la consecuente devastación programada de la naturaleza. Brasilia expresa los postulados del urbanismo funcionalista. El desconocimiento de las peculiaridades del entorno, así como los límites imprecisos de la utopía del proyecto de modernización, subyacen en las lógicas de la artificialización del Cerrado brasileño. Brasilia juega un importante papel en el proceso de ocupación de los mayores biomas de Brasil.

El primer apartado describe la sabana tropical donde se asienta Brasilia y muestra la manera de civilizar el agreste y extenso territorio. El proyecto urbano de Brasilia es todo un ejemplo de paradojas y contradicciones.

Aunque los límites de la modernidad encapsulen la conservación de la naturaleza, el Cerrado debe ser considerado un material más de la planeación de Brasilia. El segundo apartado propone una interpretación de Brasilia a través de la relación entre las redes hídricas y el artefacto urbano. Así se interpela los procesos de artificialización de la ciudad funcional y se replantea el modelo agotado hacia una posible reconversión. El tercer apartado relata cómo a partir de la fundación de Brasilia se profundiza el dominio y la explotación de los territorios interiores. A través de políticas autoritarias, que impulsan el desarrollo de la infraestructura y la agroindustria, se produce una transformación irreversible del ecosistema, con la devastación ambiental del Cerrado, e incluso la selva amazónica.

Civilizar el territorio inhóspito, los límites de la modernidad

La sabana tropical donde se demarca el Distrito Federal en la joven república del Brasil a fines del siglo XIX, será un paisaje alejado del desarrollo político y económico hasta la construcción de Brasilia a mitad del siglo XX. La sabana de mayor biodiversidad del planeta (Ferreira de Souza Dias, 1992; Klink et al., 2003), conocida como Cerrado, ocupa un territorio central en el subcontinente sudamericano. La exploración y registro científico del paisaje, encabezado por el belga Luiz Cruls, comenzaba una aventura tierra adentro del Planalto que buscaba conocer para dominar, dominar para ocupar y ocupar para explotar los recursos naturales del país del futuro. El concurso y proyecto urbano del Plan Piloto, a manos de Lucio Costa, demuestra los postulados funcionalistas y profundiza la modernización del extenso territorio del Cerrado. La nítida delimitación del distrito para la capital federal y la construcción de Brasilia es superada por una realidad social y natural, distante de la utopía.

La regresión del ecosistema en el entorno de la capital transforma el paisaje encapsulando pequeños ámbitos del Cerrado para su conservación.

El Cerrado, la yerma sabana tropical

Brasilia se asienta en el centro de la región del Cerrado, el ecosistema dominante de 200 millones de hectáreas ocupando un cuarto del territorio brasileiro; constituye el segundo bioma de América del Sur detrás del Amazonas. La biodiversidad general para el Bioma Cerrado, incluidas todas sus formas fisionómicas, se estima en 160 mil especies de plantas, animales y hongos (Oliveira y Marquis, 2002). El paisaje de Cerrado se presenta como una gran llanura surcada de galerías-corredores de cursos de agua. Es precisamente este doble paisaje el que caracteriza al entorno de Brasilia.

Todo el bioma se caracteriza por un paisaje variable, que abarca desde praderas abiertas hasta bosques. Entre estos dos extremos se encuentra un continuo de cinco gradientes de formaciones de sabana con su nombre en portugués (figura 3). Los pastizales secos sin arbustos o árboles se llaman *campo limpo* (campo limpio); los pastizales con una dispersión de arbustos y pequeños árboles se conocen como *campo sujo* (campo sucio). Donde hay árboles y arbustos dispersos y una gran proporción de pastizales, la vegetación se denomina *campo Cerrado* (campo Cerrado). El *Cerrado* (sensu stricto) consiste en una vegetación dominada por árboles y arbustos de 3-8m de altura con más del 30% de cobertura con vegetación herbácea entre ellos. Finalmente, un bosque casi cerrado con una cobertura de copa del 50% al 90%, formado por árboles de 8-12m de altura, con una capa de hierba discontinua se llama *cerradão* (Goodland, 1971; Oliveira-Filho y Rater, 2002).

Los Cerrados del planalto central de Brasil presentan suelos ácidos, de baja fertilidad, incendios recurrentes y

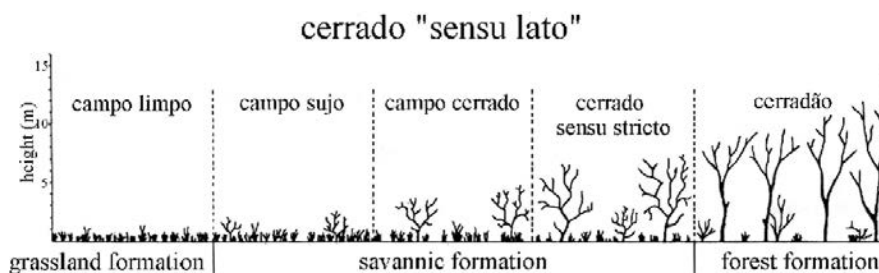


Figure 1. The cerrado physiognomic gradient (according to Coutinho (1978), modified).

Fig. 3. Sección de gradientes Paisaje Cerrado. Fuente: Ruggiero, Batalha, Pivello, Meirelles, 2002

estacionalidad hídrica muy marcada, con una precipitación entre mil y 2 mil mm (Morello, 2002). El bioma de Cerrado ocupa una posición central en Sudamérica colinda con casi todos los biomas de Brasil y países limítrofes. Al margen del desarrollo continental por años, el desconocimiento sobre la composición, estructura y dinámica y el funcionamiento del ecosistema de Cerrado es considerable (Klink et al., 2003). Sin embargo, la atención mundial pone en alerta al Cerrado como uno de los once puntos críticos mundiales de mayor pérdida de bosques; más del 80 % de la deforestación entre 2010 y 2030 tendrá lugar probablemente en este lugar y se denominan «frentes de deforestación» (WWF, 2015).

Entre las paradojas del Cerrado, se presenta un alto valor en biodiversidad con acelerados procesos de degradación y explotación. La conquista del territorio brasileño por los portugueses se desarrolló mayormente en la costa, ocasionalmente los *bandeirantes*, desde la villa de Sao Paulo penetraban por el río Tieté hacia la meseta central, en busca de riquezas minerales, expandían la frontera portuguesa y sometían a las poblaciones autóctonas (Ganem et al., 2008). Sorprendentemente, algunos autores hablan de conquista biótica de Brasil, como el caso de la mata atlántica, con ejércitos de plantas y animales domesticados (Dean, 1996).

La utilización de las tierras del Cerrado está ligada a las políticas que prefiguraron y construyeron Brasilia. Spehar y Souza (1996) indican que antes de 1960, la población

humana en esta área era muy pequeña; describen a la región como un vasto páramo no desarrollado, utilizado solo para la agricultura de subsistencia -en áreas naturalmente fértiles y a lo largo de los ríos- y la cría extensiva de ganado en latifundios. Como señala Klink y Moreira:

El desarrollo de la agricultura moderna en el Cerrado exagera la inequidad social con un alto costo ambiental: fragmentación del paisaje, pérdida de biodiversidad, invasión biológica, erosión del suelo, contaminación del agua, degradación de la tierra y uso intensivo de productos químicos (2002, pp. 69-70).

Un rectángulo vacío y dos ejes para una soberanía espacial

La delimitación del distrito federal por dos ríos y dos líneas abstractas, en 1954, consolida un proceso de transformación del territorio impulsado por la república. Entre el cuadrilátero trazado en 1893 y los dos ejes propuestos por Costa en 1957, la delimitación del área para Brasilia se escogió entre cinco sitios a ciegas, con escasos trabajos de campo¹. La expedición científica a fines del siglo XIX al planalto central de Brasil, demuestra la intención del gobierno militar que pretende reinaugurar simbólicamente el estado delimitando un rectángulo vacío al interior del país (Andermann, 2004). La hipótesis de Andermann sostiene que la construcción del planalto central predestinado como centro de Brasil y futuro sitio de su capital, por la expedición de Cruls presenta una fuerte retórica fundacional que antecede el plan Piloto de Lucio Costa.

Los esfuerzos del presidente Jucelino Kubitschek por insertar a Brasil en la dinámica global de la

¹ Durante el gobierno de Getulio Vargas, los estudios liderados por la comisión Pessoa utilizaron la técnica reciente de levantamiento aerofotográfico provista por la empresa estadounidense Donald Belcher y Associates Inc., resultando elegido el sitio Castanho entre los ríos Preto y Descoberto y los paralelos 15°30'SE 16°03'S.

modernización capitalista junto al proyecto de trazado de ciudad, muy sencillo, por Lucio Costa permitió la construcción de un nuevo núcleo urbano en muy breve tiempo (Rocha, 2017). En 1956, con la construcción de la represa de Paranoá, simultánea al Plan Piloto, la ciudad satélite de Taiguatinga y las carreteras se comienza a civilizar el Cerrado y sustituirlo por áreas de explotación agrícola extensiva en un proceso de fragmentación del territorio.

Entre los procesos de artificialización el efecto práctico de la geometría señala ocupación, dominio, apropiación y materializa la utopía. La soberanía espacial de un rectángulo vacío sobre lo natural, se continúa en nítidos y convincentes ejes para el plan piloto. Los estudios científicos liderados por Cruls sirven de fundamento para la utopía moderna en Brasilia. La ciudad de nueva planta que salió ganadora del concurso se apoya en el progreso tecnológico en un área frágil. Capital abierta, campo Cerrado, la lección del entorno está pendiente de ser reconocida.

Como un proceso ritual de territorialización, la expedición multidisciplinaria² recorrió en total más de 4 mil km en varios meses, dibujando detalladamente los itinerarios. Los estudios de la nueva capital de la Unión incluyeron levantamientos, medición, y fotografías, cubriendo aspectos geológicos, botánicos y climáticos de la región, así como la demarcación del cuadrilátero. A modo de geometría natural, Andermann indica que la elección del sitio busca la intersección entre historiografía e hidrografía, y precisa en referencia a la preeminencia del espacio político sobre lo natural:

Al decidir los contornos del futuro distrito federal, Cruls obedecía los deseos contradictorios de la constitución

² Compuesta por dos astrónomos, dos médicos, cinco secretarías, un farmacéutico, un botánico, dos ingenieros mecánicos, cuatro maleteros y tres oficiales.

republicana intentando, por un lado, conciliar el espacio político con el espacio "natural" y, por otro lado, imponer en este territorio rectificado una racionalidad abstracta y utilitaria que se expresa en el número arbitrario de 14 mil km² como el tamaño prescrito para el área del nuevo centro (2004, pp. 8-9).

Andermann (2004) señala también que es a través de la racionalidad del estado, que la expedición Cruls, transforma el espacio en monumento de una identidad nacional enraizada en la naturaleza. La racionalidad abstracta y utilitaria, a través de la subdivisión rectilínea de la tierra, se tomó del ejemplo en la expansión occidental estadounidense. Paul Carter afirma que independientemente de su fisonomía concreta, la demarcación rectilínea fue el medio visual que facilitó al capitalismo imperial someter los espacios locales a la lógica universal de equivalencia (1987). El modelo norteamericano de colonización, a través de la demarcación rectilínea, aceleró el control del territorio y cobro de impuestos convirtiéndose en herramienta práctica para refundar la república. Con una superficie predestinada y arbitraria, sendas subcomisiones parten del centro a los márgenes con sus desviaciones en busca de los cuatro vértices, y así surge en cuadrilátero de 90x160km llamado rectángulo Cruls (figura 4).

A la crítica sobre la ciudad racional, promocionada por Le Corbusier, y ensayada por Lucio Costa en Brasilia, Bullrich enuncia la "mecánica división de la ciudad por áreas funcionales, unida a la utopía automovilística y la alegoría paisajística conduce inexorablemente a la eliminación del peatón, histórico protagonista de la ciudad" (2007, p. 137). La simplificación de la utopía es expuesta por Jaime Lerner (1998) como gran tragedia en la concepción de las ciudades a través de la separación de las soluciones urbanas. Y afirma que la ciudad humana es aquella que mezcla funciones y mezcla edades, y que no puede ser más una ciudad que separe por cualquier razón, ni siquiera por trabajo.

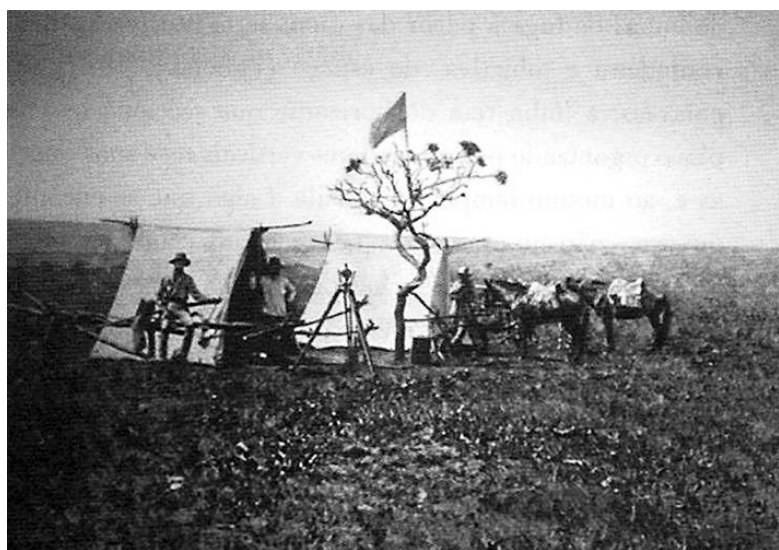


Fig. 4. Acampamento no vértice Sureste y Observatório no vértice Noroeste. Contraste entre paisaje de pradera y de bosque en la expedición Cruls (1892). Fuente: Comissão Exploradora do Planalto Central do Brazil, op. cit.

Así, encontrar el espacio para revisar la utopía de ciudad moderna, es una espléndida ocasión, para una nueva mirada. Una capital, esperada por más de cien años y construida en tres hizo posible habitar la inmensidad del Cerrado. La energía barata del petróleo impulsa la priorización del transporte horizontal y hace posible una ciudad de nueva planta gracias al progreso tecnológico. A 60 años de la inauguración de Brasilia, cambiar la perspectiva y sincerarse con la realidad actual nos brinda la posibilidad de poner en primer plano los nuevos valores emergentes del paradigma actual de la sustentabilidad urbana.

Provocada en parte, por el resplandor del ideal moderno y falta de anticipación frente a la dinámica urbana, la insuficiencia de la utopía, expresada en el pensamiento mecanicista, busca nuevas perspectivas de abordaje. Se hace inminente revisar este paradigma por otro más inclusivo. Boff (2001) intuye una nueva perspectiva donde se hace necesario superar el paradigma moderno que fracciona, atomiza y reduce para llegar al paradigma holístico que articula, considera la coexistencia del todo y de las partes, la multidimensionalidad de la realidad con su no-linealidad, con equilibrios y desequilibrios.

La extensión de la ciudad dispersa auspicia la desintegración social, incrementa el consumo de energía con la consecuente regresión de los ecosistemas naturales. La revisión del modelo de ciudad metropolitana debe abrir nuevos campos de exploración al esquema rígido del funcionalismo e integrar el conocimiento con mayor detalle el entorno natural, en las propuestas de planeamiento territorial.

La enorme capacidad de la ciencia y el arte para imaginar una ciudad con identidad propia, dejó en un segundo plano a dos colectivos marginados, por un lado, la población excluida y por otro, el olvido de los procesos de sucesión de la naturaleza. Sobre el desbordamiento

temprano del plan piloto tanto por sectores residenciales en las penínsulas laterales que abrazan el lago como por el loteo provisional Núcleo Bandeirantes, Bullrich señala: “La realidad ha vuelto a entrar por la puerta de servicio en el aséptico escenario de la utopía. Pareciera que el planeamiento cerrado e instantáneo no ha tenido en cuenta en su programa abstracto estas crudas realidades brasileñas, y por qué no decirlo, de toda Iberoamérica” (pp. 139-140). Los colectivos urbanos excluidos tempranamente en la concepción de la ciudad tuvieron que alzar la voz para incorporarse al ejercicio de la ciudadanía. Hoy frente a la desvalorización de la naturaleza, que incluye incendios intencionales en el Amazonas, despiertan nuevos reclamos ambientales y ecológicos.

Brasilia es un símbolo mítico de la capacidad humana en transformar el territorio y refleja indiscutibles valores de proyecto moderno, así como disfunciones urbanas que desnudan un modelo insostenible (Bartorila et al., 2006). El modelo urbano de ciudad difusa, basada en el automóvil, con su consecuencia de derroche suelo y energía muestra un aspecto crítico actual de Brasilia. La devastación silenciosa está provocando consecuencias medioambientales como erosiones, contaminación de manantiales y falta de oferta de agua. La expansión desordenada de loteamientos en áreas rurales y urbanas, así como desperdicio del agua genera conflictos en el Distrito Federal (Banzhaf y Hese, 2010).

El desconocimiento del funcionamiento del territorio tiene consecuencias irreversibles. Construir en contra de los procesos naturales implica un alto costo ambiental en revertir lo que la naturaleza con sabiduría ha generado. El suelo es público, el agua es de todos, ¿quién puede entonces custodiar lo que está en los cimientos frágiles de la moderna capital? Una impecable ciudad costada por el estado brasileño con todos los servicios es literalmente despreciada por los nuevos habitantes que la abandonan

para instalarse en residencias de lujos en las áreas de nacientes. ¿Quién respeta entonces al patrimonio de la humanidad?

Planeamiento para la naturaleza escurridiza

El paisaje dirige nuestra mirada con su filtro cultural sobre la naturaleza. La lectura del paisaje entra en escena a través de botánico francés August Glaziou, miembro de la comisión Cruls, quien va a hacer un relato artístico del paisaje sin desintoxicar su mirada de la campiña europea: “La apariencia de las regiones hasta ahora viajadas es de un país ligeramente ondulado; Recuerdo el Anjú, Normandía e incluso más Bretaña, excepto en dirección oeste, donde se encuentra la montaña de los Pirineos, tan pintoresca.” (Cruls, 1995, pp. 19-20). Así, el discurso nacional brasileño de un nuevo estado incluye lo pintoresco, que acompañaba una visión científica incluyendo la estética que voltea hacia la naturaleza. Por tanto, el registro del paisaje, encuadres y descripciones realizados por la expedición reconstruyen y refuerzan el discurso.

La perspectiva sobre la naturaleza se muda de una visión pintoresca del paisaje, a una visión desarrollista donde se convierte en recurso casi inagotable para explotar. La conservación de ciertos ecosistemas naturales justifica cierta planeación, en muchos casos sobrepuesta a la explotación. La valorización ecológica intrínseca en la perspectiva contemporánea resitúa a la naturaleza como parte constituyente de la sostenibilidad. Reconociendo la voluntad política y alta valoración estética de la creación de Brasilia, existe aún una contrastante realidad de marginación social e ignorancia ecológica. Los valores de ciudad moderna, provenientes en gran parte del humanismo cartesiano, muestran la autonomía excluyente del proyecto frente al entorno. La gran capacidad creativa de prefigurar una ciudad como símbolo no fue suficiente, para integrar la sociedad urbana y adaptarse al entorno natural.

El proyecto moderno de la ciudad utópica explica la escala bucólica, propuesta por Lucio Costa, en las áreas abiertas para fines de semanas lacustres o campestres (1961). Mientras tanto Bullrich reprocha que en Brasilia “lo cierto es que la ciudad parece completamente ajena al paisaje” (2007, p.132). Teixeira presenta así este paisaje del entorno de Brasilia:

Campo limpio, campo sucio, campo cerrado, *cerradão*. Es obvio que aquí es donde radica la verdadera monumentalidad de esta ciudad: en la amplitud de estos campos, en esas distancias insuperables entre una *superquadra* y otra, y en la baja densidad de su plan piloto. Es notable que esto siempre haya pasado desapercibido en los análisis de Brasilia: la ciudad es, sobre todo, un oxímoron del paisaje: una gran pradera (2004).

El territorio no solo es un vacío para ocupar y explotar. El vacío debe recuperar su contenido, es decir los valores naturales.

La regresión del ecosistema de Cerrado se observa en el intenso proceso de ocupación de tierras en el Distrito Federal, comprometiendo la diversidad florística y natural. En 34 años los espacios naturales, pasaron de 5685km² en 1964 a 2459km² 1998. Las áreas antrópicas, como los agroecosistemas, las áreas de forestación y medio urbano, de 88km² en 1964 se incrementaron a 3301km² en 1998 (Ribeiro Felizola et al., 2001). Se advierte así la transformación rápida de áreas agrícolas intensivas como nuevas áreas urbanas de baja densidad no consolidadas. Estas nuevas áreas expansión, no respetan suficientemente la red estructural del territorio primigenio, la trama hídrica y sus galerías de mata muestran la reducción de cubierta vegetal (tabla 1). Las causas de la regresión están dadas por el crecimiento urbano, así como la extensión del área de agricultura intensiva y la reforestación. La presión de ocupación urbana alrededor de las áreas de conservación, forman fragmentos de vegetación más aislados sin conectividad con otras áreas del Cerrado.

	1964	1998
Espacios naturales (mata, cerrado y campo)	5684.94	2458.93
Agroecosistemas (especialmente soja) y reforestación	25.70	2786.02
Artefacto urbano (incluye suelo expuesto)	62.62	515.36

Tabla 1. Regresión de espacios naturales de Distrito Federal de Brasilia. (km²) Fuente: Elaboración propia a partir de Ribeiro Felizola et al., 2001

La delimitación científica del distrito federal y el trazado del proyecto ganador de la capital expresan líneas de artificialización y demuestran su eficacia en la materialización de la utopía. El dibujo del perímetro de una porción de Cerrado como Parque Nacional Brasilia, en 1961 se somete también a la insuficiente abstracción del polígono. La simplificación de estas figuras, el rectángulo Cruls, el plan piloto y el Parque Nacional, han marcado perspectivas sucesivas respecto a la artificialización de Brasilia.

Las figuras de planeamiento de preservación natural persisten con diferentes situaciones, contrariedades y, muchas veces, fracasos. La movilidad de las fronteras en el tiempo y la comprensión de los flujos de los espacios naturales y el territorio cuestionan, de algún modo, la tradicional manera de delimitar las áreas protegidas. En el caso de Brasilia y su Parque Nacional es evidente su rígido límite. En los últimos sesenta años el parque dejó un testimonio del ecosistema del Cerrado en pleno Distrito Federal. Actualmente ha perdido la conexión con el territorio más amplio. Este es un ejemplo de insularización en la conservación de espacios naturales, a la vez que el de una pieza en un entorno de fragmentación (figura 5).

El estudio de los límites en la preservación de áreas naturales, así como la falta de continuidades físicas señala una referencia sobre el Parque Nacional de Brasilia:

Las áreas protegidas surgieron como una solución global a amenazas locales a la biodiversidad. Frecuentemente se las describe como “islas” en el contexto regional socioeconómico y político en que se insertan.

Actualmente es reconocido que el modelo histórico de conservación de la naturaleza, aquel que construía una cerca alrededor del área protegida para preservarla de la influencia humana, apartándola del contexto social, económico, cultural y ecológico en que se inserta, generó conflictos, resistencias locales y resultó nocivo aun para la propia biodiversidad. A pesar de que las reservas tienen valores económicos altamente positivos (de uso y de no uso), sólo pueden ser mantenidas a través de la participación y el compromiso de los actores sociales vecinos a ellas. El estudio del caso del Parque Nacional de Brasília es un claro ejemplo (Suoto Maior y Madeira Nogueira, 2001).

Fig. 5. Insularización en la conservación del Cerrado. Parque Nacional de Brasília (RB), 2014. Fragmento. Fuente: Landsat-Comisión Nacional de Actividades Espaciales (CONAE)-COVIS

Existe un evidente contraste entre el incremento de áreas de conservación y preservación en el Distrito Federal (61 excluyendo los parques ecológicos) y el



proceso de ocupación ilegal sin planificación en áreas sensibles del territorio. Encontramos por lo tanto caminos paralelos o quizás una competencia desigual. La diversidad y superposición de planeamiento de áreas naturales no da suficientemente respuesta a los nuevos desarrollos de ocupación de áreas frágiles. Las numerosas unidades de conservación y otras áreas protegidas³ así como también las zonas rurales⁴ dejan aun algunos flancos débiles, comola diversidad de figuras jurídicas y los conflictos de competencias distritales y federales. Las políticas de conservación de la naturaleza siguen siendo marginales.

En conclusión, el caso de la coexistencia de Brasilia con el Cerrado evidencia una excesiva partición y segmentación que se contrapone con las nuevas perspectivas de continuidad espacial.⁵ Si las importantes áreas naturales no se integran de una manera más comprensible a la dinámica del desarrollo urbano del Distrito Federal con un proyecto de articulación, a modo de estructura ecológica, continuará el actual proceso de regresión de los ecosistemas. Estos modelos de ocupación y usos resumen los procesos de artificialización. Explorar nuevamente los aspectos primigenios del territorio, así como comprender las reivindicaciones de la naturaleza, en un área hídrica frágil es la plataforma para que el conglomerado urbano de Brasilia recupere su entorno.

³ Según el *Mapa Ambiental do Distrito Federal* (2014): 134 agrupadas en 3 estaciones ecológicas, 5 reservas biológicas, 2 reservas ecológicas, el Parque Nacional de Brasília, la Floresta Nacional de Brasília, 4 reservas particular de patrimonio natural, 6 áreas de protección ambiental, 12 áreas de relevante interés ecológico, 24 monumentos naturales -caverna y grutas y cascadas y saltos-; 26 áreas de protección de manantiales, además de 73 parques ecológicos y de usos múltiples y 3 áreas especial de protección.

⁴ Según el *Plano Diretor de Ordenamiento Territorial do Distrito Federal* (2012): distinguimos 5 zonas rural de uso controlado y 1 de uso diversificado, eliminando las zonas rurales de conservación y de especial protección propuestas en el PDOT de 1997.

⁵ Tanto la declaración de Reserva de la Biosfera en 1992, como la propuesta de conectores ambientales del PDOT de 2012, no presentan suficiente eficacia para cambiar la dinámica frente a la expansión urbana.

Aunque los ricos países del sur mantengan la ilusión moderna del territorio infinito, recursos y energía ilimitada, entre otras, corresponde reflexionar las aristas más crudas de las lógicas de artificialización. Las utopías inconclusas, señaladas por Lara (2019) respecto a las desigualdades enraizadas en la modernidad brasileña, se explican en gran parte en el relato de la utopía de la nueva capital, impuesta en el centro de la sabana tropical yerma. La aceptación de los reclamos insistentes de los habitantes, así como la silenciosa agonía de la frágil naturaleza del entorno, se convierten en límites de un modelo agotado. Su reconocimiento define mejor lo incompleto, inacabado e inconcluso que vale la pena revisar desde nuevos abordajes.

Capital del país de muchas aguas

La sugerente interpretación sobre las nacientes de ríos, por la expedición Cruls, ya muestra la contradicción entre un paisaje pintoresco y el área seleccionada para la imposición de una capital de nueva construcción.

Esta inmensa llanura, con su superficie suavemente sinuosa, es rica en claros y deliciosos cursos de agua que fluyen desde la más mínima depresión del terreno. Estas fuentes, como los grandes ríos que riegan la región, están protegidas por bosques admirables a los que el hacha del hombre nunca debe golpear, pero con la mayor prudencia, (Cruls, 1957, p. 54).

La valoración contemporánea sobre las mayores reservas de agua dulce del mundo no parecería tan distante de las primeras impresiones de los portugueses al desembarcar en Brasil como el país de las muchas aguas.⁶ La elección de su futura capital también es una

⁶ Referencia a texto de carta de Pero Vaz de Caminha al rey Manuel, Porto Seguro, 1500, probablemente el primer texto literario sobre las colonias portuguesas en Sudamérica: "*Águas são muitas; infindas. E em tal maneira é graciosa que, querendo-a aproveitar, dar-se-á nela tudo, por bem das águas que tem*". (Las aguas son muchas; sin fin. Y de tal manera es gracioso que, deseando disfrutarlo, se le dará todo lo que contiene, por la causa de las aguas que tiene.)

declaración de dominio a escala continental, asociado al recurso hídrico. Los ríos han sido las vías naturales de exploración tierra adentro, como los accesos al *Planalto* central. En las incursiones coloniales al interior, gracias a las descripciones de la *bandeira* de André Fernandes, los mapas a partir de 1630 ya señalan a la región del futuro Distrito Federal, como divisorio de aguas de las grandes cuencas brasileñas (Bertrán, 1994). Así pues, el ámbito donde se decide construir la nueva capital coincide con la naciente de ríos hacia tres regiones hidrográficas del subcontinente sudamericano: Paraná, Sao Francisco y Tocantins-Araguaia.⁷

Las asociaciones urbano - fluviales como mirada posible

El distrito de Brasilia de 5800km² está estructurada por una red hídrica de ríos cabecera de cuencas y poco caudalosos. Los corredores fluviales se presentan como una maraña dejando pocos espacios continuos para los asentamientos urbanos, a excepto del círculo de aproximadamente 11km de diámetro donde se sitúa el Plan Piloto (figura 6). El resto del territorio se articula con una red hidrográfica, suficientemente densa, repartidos entre diferentes tipologías de espacios fluviales: *córregos, ribeiras, riachos y ríos*.

La conformación del artefacto urbano y el trazado de la infraestructura en la etapa fundacional ha respetado con la gran pericia de los ingenieros, la conformación territorial de las cuencas. En los primeros años de construcción de Brasilia, el impecable trazado de la *rodovia* DF001 prácticamente coincide con la división de cuencas del Paranaoá (Abers, 2002). La urgente necesidad de dar cabida a la población de trabajadores de la construcción presionó a la Nocacap, órgano responsable de la construcción de Brasilia, a crear en 1958 las ciudades

⁷ De la región hidrográfica de Paraná, encontramos las cuencas del Descoberto, Lago Paranaoá, Corumbá, Sao Bartelomeu y San Marcos; de la región hidrográfica del Sao Francisco, las cuencas rio Jardim y Preto; y de la región hidrográfica Tocantins-Araguaia, la cuenca de Maranhao.

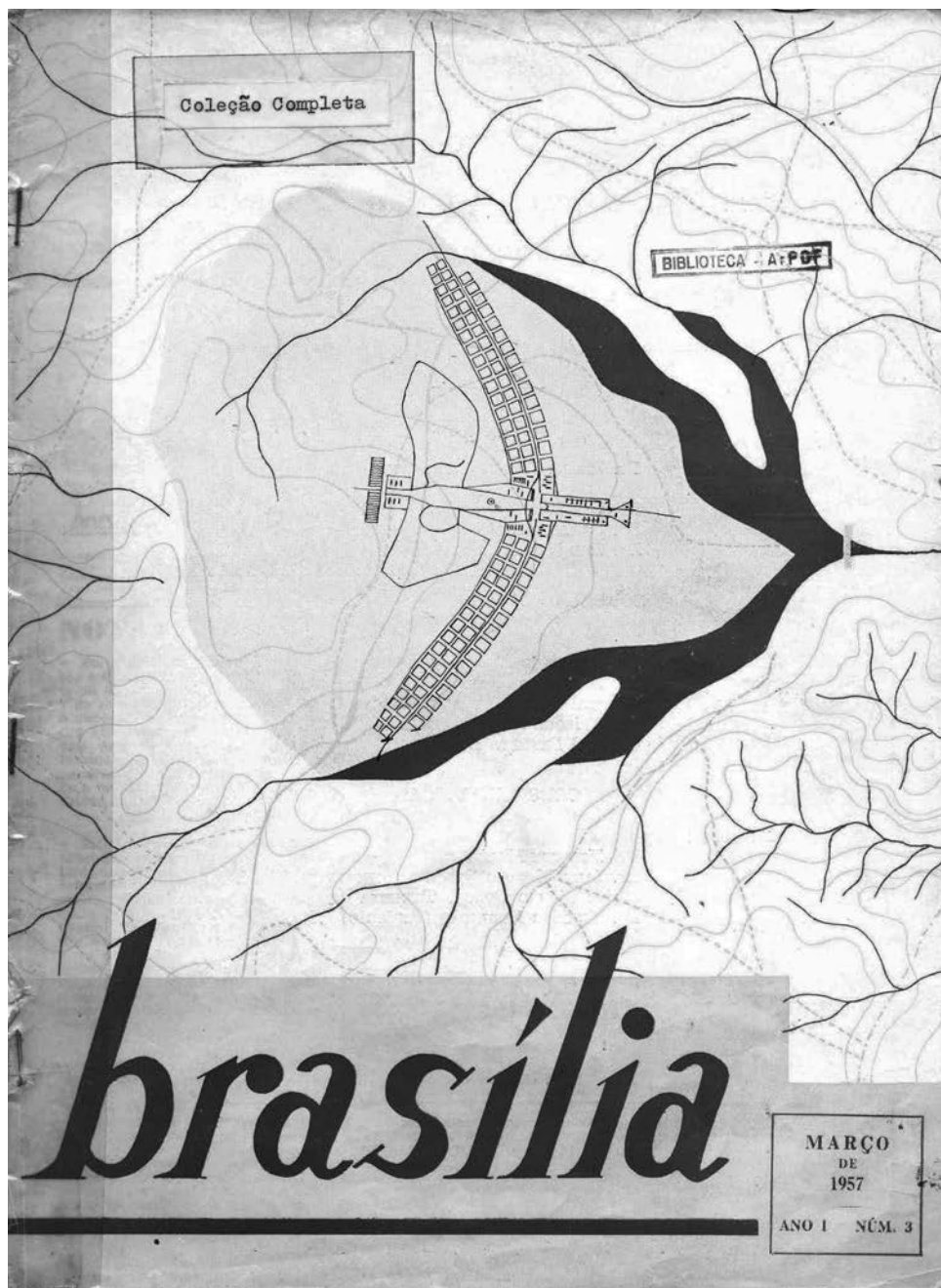


Fig. 6. Portada Revista Brasília, 3/1957. Área libre de cursos de agua donde se traza el Plan Piloto. Fuente: Fundo NOVACAP, Arquivo Público do Distrito Federal

satélites, (Silveira, 1998). Así en la ocupación desordenada de las cuencas, los procesos de artificialización han ignorado la coherencia del territorio con el agua, presentando una inevitable fragmentación.

El soporte hídrico sobre el territorio genera los paisajes naturales y explican su funcionamiento. La calidad de vida urbana tiene una estrecha relación con la gestión de los recursos hídricos. La coexistencia de las frágiles nacientes con el artefacto urbano corresponderá a su integración, asociación y conocimiento mutuo. Según la perspectiva de Waldman, la ciudad puede devenir en el centro del debate de los recursos hídricos:

Dado que los problemas urbanos y del agua son inseparables, la conclusión es que las ciudades deberían merecer, en el análisis, la misma importancia que ocupan en la vida cotidiana. Esto se debe a que, contrariamente a la fórmula que considera los recursos hídricos en el centro del debate actual sobre la calidad de vida urbana, creemos que lo opuesto es el camino a seguir, deberíamos pensar en la ciudad como el centro del debate sobre los recursos hídricos (2019, p.12).

La conquista del territorio del planalto, con la red de carreteras crea una segunda malla a la hidrográfica a la vez que vincula distintos sectores de la capital con diversas áreas del país. Brasília pasa de una gran naciente de subcuencas a un nudo nacional de comunicaciones. Descontando las áreas urbanas la red vial de Brasília está conformada aproximadamente por 1850km. La comparativa de las dos redes permite entender la capital sobre las nacientes, sus diferentes densidades, las áreas preferentes de asentamientos, la futura articulación espacial metropolitana. Por lo visto en Brasília, las calles, así como las “rodovías”, están bautizadas con infinitos números, los cursos de aguas tienen muchos nombres, ¿habrá una ecuación que los relacione? Jaime Lerner en las nuevas ideas ecológicas ensayadas en Curitiba

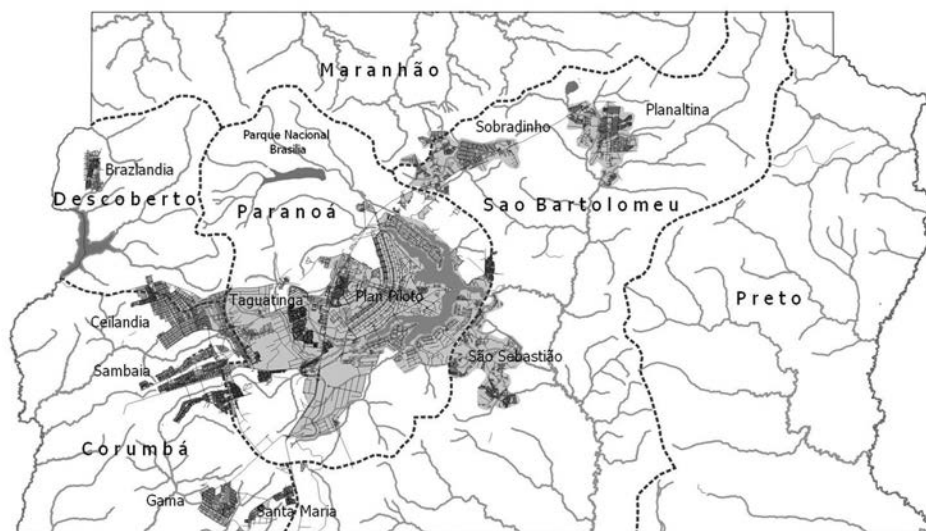


Fig. 7. Brasília
Asociación urbano-
fluvial. Fuente:
elaboración del autor

justificaba de manera sencilla nuestra persistente actitud por los ríos y la falta de conocimiento sobre el territorio específico: “La campaña preguntaba a los niños: ¿conoces el río que pasa cerca de tu casa? ¿Cómo pueden respetar esos ríos si no los conocen? Y lo que es peor, casi todos están cubiertos o canalizados”. (2005)

Si los cursos de agua son configuradores del soporte territorial y portadores de vida de ecosistemas, la construcción del artefacto urbano y las carreteras como sus extensiones, son expresiones del proceso de artificialización. ¿De qué manera la matriz biofísica se articula con de la ciudad funcional? La propuesta de las asociaciones urbano-fluviales replantea el modelo hacia una posible reconversión. Las vías naturales de drenaje organizan el territorio soporte del Distrito Federal y su futuro. Es acercándonos a conocerlas que intentamos asociar las áreas de hábitat a las cuencas. De manera preliminar, distinguimos cuatro asociaciones urbano-fluviales en Brasília (figura 7).

La primera es la correspondiente a la cuenca hidrográfica Sao Bartolomeu, con posibles dinámicas de

una gran transformación. Planaltina, en el centro de la unidad hidrográfica de Mestre D'Armas, un rectángulo de 3x4km enmarcada en *ribeirao* y otros *córregos*, coloniza como núcleo pionero la cabeza del río Sao Bartolomeu, respetando nacientes de dos cuencas -Águas emendadas-. En el límite de la cuenca del *ribeirao* de Sobradinho, se encuentra originalmente el asentamiento rural con el mismo nombre ceñido al curso de agua y la carretera; y por otra parte, el núcleo rural Sao Sebastiao, a la vera de Ribeirao Santo Antonio da Papuda. En torno a estos dos núcleos se desarrollan dos dinámicas de futuro impacto ambiental, asentamientos de condominios junto a otros fragmentos urbanos superpuestos a *córregos* y nacientes; así como la previsión de una nueva represa sobre el curso del río Sao Bartolomeu.

La gran cuenca urbana de Brasilia, el Paranoá, representa la segunda asociación urbano-fluvial. De entre los cuatro ecosistemas fluviales que conforman el Lago Paranoá, dos unidades hidrográficas, Santamaría/Torto y Bananal, preservan las nacientes aguas arriba y conforman el Parque Nacional de Brasilia. De las otras dos unidades hidrográficas, Ribeirao do Gama está bajo la figura de área protección ambiental⁸; y la otra, Riacho Fundo, articula conurbaciones dispersas de ciudades satélites. La implantación abstracta del plan piloto en el ámbito más propicio sobre el lago ocupa el mayor espacio vacío del Distrito Federal y una orla de asentamientos con escaso acceso público en la ribera del lago en las penínsulas y lados norte y sur.

La tercera asociación presenta la cuenca marginada al Descoberto. Brazlandia, el primer asentamiento de conformación lineal alrededor del *córrego* Verodinha coloniza tempranamente la cabeza del río Descoberto. Taguatinga y Sambaia, se configuran como la materialización del límite de cuencas con el Paranoá, el primero -a lo largo de 5km- y con la cuenca del Corumbá

⁸ Área de Protección Ambiental APA de cuencas de Gama y Cabeça de Veado.

la segunda. La ciudad satélite más extensa Ceilandia, se planeó es un espacio libre circular de unos 6km de diámetro entre la divisoria las unidades hidrográficas del río Melchor y el lago Descoberto.

Finalmente, consideramos la cuenca de acceso, Corumbá. Acompañando las vías de entrada a Brasilia, las ciudades satélites más distantes se localizan en los nacientes: Gama sobre el ámbito del río Alargado y Santa María en la divisoria de río Alargado y Ribeirao Santa María. El sistema de asociaciones urbano-fluviales se articulan territorialmente con otras cuencas con usos exclusivos rural y natural. Los ríos Jardim y Preto conforman el gran agroecosistema del Distrito Federal. La cuenca de Maranhao, acaparada por la Chapada de Cotagem, entre otras riquezas naturales muestra un creciente uso turístico.

El entorno del espacio metropolitano de Brasilia, donde se expresa el importante afán civilizador de la pujante sociedad del siglo XX, muestra una incomparable riqueza fisiográfica redescubierta en la variedad de cursos de aguas, así como en la incursión de chapadas en el dominante paisaje de Cerrado. Respecto a los desafíos pendientes para posibles articulaciones a partir del sistema de espacios abiertos metropolitano, las asociaciones urbano-fluviales pueden marcar el rumbo.

Recapitulando, frente a la dispersión de la ciudad inducida por el automóvil, es útil revisar el modelo aspirando a un uso racional del agua, del suelo (bioma frágil) y de la energía derrochada en el transporte individual. Entendiendo que la ciudad sostenible no es otra cosa que la correcta administración de los escasos recursos del agua, y del suelo, así como revertir el derroche excesivo de la energía, Brasilia presenta la posibilidad de revisar estos parámetros. La idea original de la ciudad moderna buscaba la convivencia de diferentes estratos sociales y la incorporación de la naturaleza a la ciudad. Desde este punto de vista aún están pendientes estos

desafíos para integrar usos, apostar por el transporte público y proyectar un sistema de espacios abiertos que incorpore el Cerrado y el agroecosistema según la conformación de los ecosistemas fluviales.

La ciudad pensada, entre otros objetivos para desarrollar la región, debe comenzar por conocer e integrar el bioma particular del Cerrado. La falta de proyectos integradores de los espacios libres naturales facilita la degradación de los ecosistemas, la expansión ilegal urbana con consecuencias medioambientales referentes a energía y contaminación. Los espacios lineales de *corregos* y *ribeiros* que aún no han sido invadidos por *invações* y *condominios*, pueden ser posibles líneas verdes que irrigen el territorio del área metropolitana. Hoy, anticiparse en el planeamiento territorial ante la dinámica de ocupación del suelo se convierte en un doble desafío: por un lado, encontrar áreas aptas para localizar los nuevos crecimientos en un paisaje extremadamente frágil surcado por infinitud de nacientes y ríos; por otro revertir la articulación territorial en la dinámica de red hídrica de mata como sistema de espacios abiertos metropolitano.

Profundización de explotación, agotamiento de recursos del Cerrado

El Cerrado es hoy un territorio en disputa. A partir de la fundación de la nueva capital se profundiza el dominio y la explotación de los territorios interiores a través del desarrollo de la infraestructura y la agroindustria, a costa de la transformación irreversible del bioma del Cerrado, y su influencia en el Amazonas. Brasília, cuña en la colonización amazónica, puede considerarse la mayor reconversión territorial de nuestra especie (Bragado y Jones, 2017).

La conquista y extracción de los recursos naturales en el periodo colonial e imperial de Brasil, según diferentes ciclos económicos, se enfocaron en el litoral

marítimo atlántico y la penetración por el río Amazonas apoyándose en el transporte marítimo y fluvial, con el soporte del ferrocarril. En cambio, el desarrollo promovido en el interior del territorio del Cerrado se apoyó en la energía barata procedente del petróleo y las carreteras. La nueva capital en el planalto central del país colaboró especialmente a promover el desarrollo del interior, a través de la extracción, la agricultura y la industria. Para su crecimiento se requirió la ocupación y las correspondientes vías de acceso. En el dominio territorial, con Brasilia se ocuparon algunos de los pocos biomas vírgenes tierra adentro. Sobre la conquista hacia el oeste, Bullrich (2007) la ilustra diciendo que significó romper el cerco ante la dificultad del intercambio en Sudamérica, entre el Atlántico y el Pacífico.

La ocupación en el interior de Brasil, especialmente desde la década de 1940, se promueve con la construcción de Brasilia, la industrialización y la política agrícola. El auge automotriz y el petróleo marca una etapa inicial de explotación de los territorios de Brasil. Hoy los combustibles verdes, que paradójicamente devoran grandes extensiones de tierra para producción de energía, utilizan el agronegocio de los biocombustibles paradójicamente para continuar con la regresión del bioma.

Infraestructuras al servicio del agronegocio, usufructo a toda prisa

El conocimiento de la naturaleza inhóspita y las políticas de desarrollo regional transitan rutas distintas lejos de la coexistencia y profundizan las desigualdades sociales en Brasil. En la década de 1970, simultáneamente al interés internacional por el estudio del Cerrado (Goodland, 1971; Oliveira y Marquis, 2002) se desarrollan políticas de explotación agrícola por parte del gobierno militar. Como premonición o metáfora del proyecto de la capital

del casi inminente cambio de régimen político, Bullrich sugiere que “[...] el ensayo Brasilia estaría simplemente destinado a aislarse los centros de poder del pueblo brasileño” (2007, p. 134). A partir del golpe militar de 1964, habiendo sofocado el debate sobre desarrollo de la agricultura entre la modernización de los latifundios y la reforma agraria⁹, se inicia el proceso de explotación y transformación del bioma del Cerrado de manera feroz a través de la implementación de políticas públicas y programas agrarios (Ganem et al., 2008).

Si las inversiones de la década del 50 fueron destinadas a la construcción de Brasilia y las carreteras que la unían al resto del país, las inversiones de gran escala para el centro-oeste surgen en los 60 con el diseño de Políticas de Integración y Desarrollo Regional, impulsadas por el gobierno militar. Wehrmann (1999) llama euforia de la modernización agrícola del país al período comprendido entre 1965 y 1979. El éxito se debe especialmente a las políticas públicas implementadas y los créditos agrícolas. En un contexto expansionista, el Programa de Desarrollo del Medio Oeste (PRODOESTE), el Programa de Desarrollo del Cerrado (Polocentro), y la Cooperación Nipo-Brasileño para Desarrollo de los Cerrados (PRODECER) impulsados por el gobierno generaron costos ambientales crecientes, pérdida de extensas áreas del Cerrado y degradación del suelo por erosión (Theodoro et al., 2002). Con la tecnificación del campo, el Cerrado se ha convertido en el área de expansión fronteriza del agronegocio.

El Cerrado, es la sabana con mayor biodiversidad del planeta y con la menor protección, Jepson indica que solo el 5.2 % es protegido por algún régimen de conservación (2005, p. 100). Un tercio de la superficie está cubierta por vegetación antropizada y áreas urbanizadas (Ferreira

⁹ En el Cerrado se contraponen las prácticas de la agricultura campesina, conocida como *geraizeira* versus la perspectiva de baldíos improductivos, como oportunidad de negocio.

de Souza Dias, 1992). El levantamiento realizado por *Conservação Internacional* estima la pérdida del 55% de cobertura vegetal nativa (Machado et al., 2004). Las políticas públicas consiguieron su objetivo, la expansión de frontera agrícola sobre remanentes del bioma del Cerrado. El proceso de devastación repite los ciclos de la historia económica de Brasil, con el agravante de la aceleración según señala Ganem:

Ese proceso fue promovido en menos de cinco décadas por políticas públicas para las cuales la política ambiental ni siquiera estaba considerada [...] El modelo productivista debe abrir espacio para nuevas alternativas que apunten a la conservación y el aprovechamiento sustentable de los recursos locales (Ganem et al., 2008, p. 18)

A la deforestación provocada por la expansión agropecuaria se suman a las amenazas al bioma, primero el carbón vegetal para las industrias siderúrgicas y luego el biocombustible (Ganem, 2008).

El espejo amazónico

Si existe una imagen más clara de la problemática global a la que nos ha llevado un modelo de desarrollo agotado y que refleja los intereses sobre la explotación del Amazonas, es su deforestación. El impacto ambiental de la ocupación humana en el Cerrado entrelaza su historia con la Amazonia. La industrialización, el fordismo, de manera literal, irrumpe en las primeras décadas del siglo XX en la explotación del caucho en el pulmón verde del planeta, y con el aval del gobierno extrae la materia prima en el corazón de la Amazonia (figura 8).

El gobierno brasileño acuerda con Ford destinar 2.5 millones de acres¹⁰ para la explotación. Así, el desarrollo

¹⁰ Correspondiente a 10 millones de hectáreas.

regional de Brasil central y los latifundistas promueven un modelo neoliberal, en desmedro de pueblos originarios y de la naturaleza. Las alianzas del gobierno de Brasil y Estados Unidos comparten el modelo ideológico del desarrollismo, aunque en el interior del país se profundizan con el régimen de la dictadura militar (1964-1985). Con la construcción de Brasilia, cambian las áreas de desarrollo del país. Según la hipótesis de Tavares (2013), la reorganización territorial sobre la amazonia parte de las carreteras de Brasilia hacia las fronteras, al oeste a Porto Velho y al norte al puerto de Belém, con la intención de cambiar el modelo de ocupación costera colonial un nuevo ciclo de desarrollo sobre las mesetas centrales. En la Amazonia al final de la dictadura, cual contraparte, surgen la reivindicación de la cultura de agricultura campesina y la extracción durable, es decir proyectos de una coexistencia de sociedad y recursos naturales sostenibles.

De qué manera la civilización occidental, partiendo desde diferentes paradigmas, se apropia de un entorno

Fig. 8. Selva despejada para carretera, Fordlandia, Brasil, diciembre de 1935. Fuente: de las colecciones de The Henry Ford. Donación de Ford Motor Company



natural con escasa antropización, en un continente verde y de abundantes aguas. En la Amazonia, dos propuestas enlazadas con la política del desarrollo interior del Brasil contribuyen a civilizar el territorio desde perspectivas extremas: el paradigma productivista de Fordlandia y, más tarde, Belterra frente al aprovechamiento y conservación de la selva con las Reservas Extractivistas.

Procurar civilizar la Amazonia o el Cerrado entonces, puede convertirse en uso o abuso. Bajo el paradigma productivista moderno Fordlandia muestra, una decidida acción de explotación extrema de la naturaleza. Fundada por Henry Ford en 1927, en el estado amazónico de Pará, con el fin de extraer y abastecer caucho para sus fábricas de automóviles¹¹, se convirtió en un fracaso. Grandin (2009) relata que desde el inicio de la empresa la marcaron la ineptitud y la tragedia hasta que Ford devolvió a una agencia pública las tierras y el pueblo en 1945. La utopía fallida se argumenta por el rechazo de Ford a los consejos de académicos y especialistas, sobre cuidar los árboles de caucho adaptando la ostentosa empresa al Amazonas, Romero lo sintetiza “Estos días, las ruinas de Fordlândia son el testimonio de la locura que implica intentar que la selva se someta a la voluntad del hombre” (2017). No solo intentó Ford desconocer los valores naturales del medio tropical, sino que impuso el modelo de vida estadounidense a los trabajadores brasileiros, que se rebelaron en algunas ocasiones.

La convivencia de muchos pueblos originarios con sus entornos se fue forjando con la sabiduría acumulada sobre el funcionamiento de la naturaleza, considerando al patrimonio azul y verde como herencia. Los propios habitantes de la selva, explotados principalmente por latifundios de la extracción del caucho, y entendiendo el proceso del ecocidio, reaccionaron defendiendo el bosque. Luego imaginaron una nueva relación de comunidades y

¹¹ El sueño del empresario que compró al gobierno de Brasil aproximadamente 1 millón de hectáreas quedó trunco, industrializar la selva, ¿fue una idea utópica?



selva a través de la conservación y una limitada extracción de recursos no maderables. Así, Chico Méndez¹², en las luchas por la preservación de la selva amazónica en la década de los 70 y 80 propuso la manera de aprovechar los frutos de la selva bajo el nombre de “reservas de extracción”¹³. Las Reservas Extractivistas, surgidas en Acre compatibilizan la conservación de la naturaleza protegiendo el medio de vida y cultura de poblaciones extractivistas.

Para finalizar, el modelo extremo de explotación del territorio en el Cerrado se muestra en el caso de la reserva indígena Pimentel Barbosa, del pueblo Xavante, como una isla en medio de territorio de agronegocios. El estudio de coberturas y el régimen de quema de Xavante

Fig. 9. Límite entre Reserva indígena Pimentel Barbosa y explotación del cerrado.
Fuente: Welch, 2013

¹² Chico Mendes, recolector de caucho *seringueiro*, líder sindical y luchador por la defensa del Amazonas fue asesinado en 1998.

¹³ La primera reserva extractiva se creó en 1990 en el estado de Acre, posee más de 900 mil hectáreas de selva y una población cercana a los 9500 habitantes. Actualmente el IMBA lo gestiona.

(Welch et al., 2013), demuestra que el fuego antropogénico asociado con las prácticas de caza colectivas y ceremoniales indígenas en las sabanas neotropicales (cerrado) no es causa de deforestación y aumento de las emisiones de CO₂ como afirma el discurso de conservación pública y científica. La comparación del cambio de la cobertura del suelo bajo el manejo de los indígenas y los agronegocios en las últimas cuatro décadas (1973-2010), muestra que la tierra deforestada permaneció estable dentro de la reserva (0.6%), pero aumentó fuertemente afuera (1.5% a 26.0%) (figura 9). La recuperación de la vegetación se produjo cuando los ajustes en los límites de la reserva transfirieron tierras previamente deforestadas por los agronegocios al manejo indígena.

Bragado y Jones (2017) señalan que la frontera entre Pimentel Barbosa y el territorio agroindustrial es una línea que define dos proyectos de culturización total del territorio con dos diseños territoriales antagónicos que intervienen en un mismo espacio físico y puede traducirse en conflicto. Welch et al., (2013) afirman que los esfuerzos internacionales para abordar el cambio climático reduciendo la deforestación tropical dependen cada vez más de las reservas indígenas como unidades de conservación y los pueblos indígenas como socios estratégicos.

Discusión para la posible coexistencia

La coexistencia fallida fue descrita a través de tres acontecimientos entrelazados: la imposición de una nueva soberanía espacial a un territorio inhóspito; la materialización de la capital abstracta sobre un territorio frágil y, por último, la explotación de los recursos naturales detrás del afán modernizador. Ninguno de los acontecimientos de la artificialización, de quien Brasilia fue la utopía construida, dialoga de manera fértil con la

naturaleza o los habitantes del territorio. El texto recorrió las lógicas de artificialización del bioma Cerrado a través del desarrollismo económico y el urbanismo moderno. Esta conquista progresiva del bioma de la sabana tropical brasileña, el Cerrado, denota un cierto desprecio por los valores naturales del territorio, tanto como por la cultura de los pueblos originarios. Por tanto, la lógica de artificialización pretende civilizar a través de imponer una perspectiva desarrollista explotando por igual recursos naturales y población local. Para poder llevar adelante este proceso, se utilizó una utopía creíble, un enfoque potente que genera la modernidad, una nueva capital y la promesa de un nuevo país. La situación actual de crisis de la deforestación y expoliación del Amazonas ha sido consecuencia, entre otras, de la política desarrollista a través de la interiorización de Brasil, con la fundación de Brasilia y el control del bioma del cerrado.

A partir de develar la devastación programada de la naturaleza, existen elementos que permiten posibles coexistencias con nuevas perspectivas y proyectos. La explotación ejercida por el desarrollismo con rostro de modernidad retarda la coexistencia en el proceso de artificialización. El desconocimiento de la naturaleza en grandes territorios conduce a la marginación frente a la pretendida civilización, y la ambición económica del desarrollo. Es posible revertir la tendencia del relato desarrollado en el capítulo, sin imposiciones, sino a través de acuerdos, conocimiento y respeto por las realidades locales y alto grado de sensibilidad al entorno. Si se revisa y utiliza el ordenamiento territorial como un acuerdo posible para integrar lo hídrico y natural a la capital (de asociación urbano fluvial) y promover con énfasis las continuidades verdes. Así también la sensibilidad para la conservación y extracción equilibrada, aprendida de las reservas extractivas, constituyen otra coexistencia posible y máxime útil. Aunque persista el espejismo moderno de recursos ilimitados, que incluye

el territorio infinito, la aceptación de los reclamos de los habitantes, y la silenciosa agonía de la frágil naturaleza, se convierten en límites de un modelo agotado. El impacto ecológico territorial, fue posible solo gracias a la ejecución de una utopía que se desmarcó de su contexto natural y social. La ignorancia y ambición en las formas de modernizar consiguen la degradación del planeta, es urgente imaginar otra utopía a partir de la coexistencia.

Lista de Referencias

- Abers, R. (2002). “*A Bacia do Rio Paranoá, Distrito Federal. Projeto Marca d’Água*”. *Relatorios Preliminares 2001*. Núcleo de Pesquisa em Políticas Públicas, Brasília.
- Andermann, J. (2004). “A Expedição do Planalto”. *Terra Brasilis*, (6), pp.1-22. doi: <https://doi.org/10.4000/terrabrasilis.368>
- Bartorila, M., Klepser, S., Alayón, J., de León, C., Vieira Figueira, C. (2006). “Introducción”. En Rodríguez i Villaescusa. E. y Vieira Figueira, C. (Eds), *Brasília 1956-2006: De la fundación de una ciudad capital, al capital de la ciudad*, pp. 15-19. Lleida: Milenio.
- Banzhaf, E. y Hese, S. (2010). “Socio-ecological implications in water stress and urban growth modeling in Brasília”. *GEO-ÖKO*. 32. pp. 223-251.
- Bertran, P. (1994). *História da terra e do homem no Planalto Central: Eco-história do Distrito Federal: Do indígena ao colonizador*. Brasília: Solo Editores.
- Bragado, I. y Jones, R. (2017, 23 de abril). “Notas para la definición de urbanismo en el antropoceno. ArchDaily México”. Recuperado de <https://www.archdaily.mx/mx/869818/notas-para-la-definicion-de-urbanismo-en-el-antropoceno>
- Boff, L. (2001). *Ética planetaria desde el Gran Sur*. Madrid: Editorial Trotta.
- Bullrich, F. (2007). “Ciudades creadas en el siglo XX, Brasília”. En Segre, R. (Rel.) *América Latina en su Arquitectura* (9a ed.) [1975]. México: Siglo XXI editores.

- Carter, P. (1987). *The Road to Botany Bay: An Essay in Spatial History*. London: Faber and Faber.
- Costa, L. (1961. 8 de noviembre). "Entrevista". *Jornal do Brasil, Rio de Janeiro*.
- Cruls, L. (1957). "Relatório do Dr. L. Cruls" [1894], in: *Planalto Central do Brasil*. Rio de Janeiro: José Olympo.
- _____. (1995). *Relatório da Comissão Exploradora do Planalto Central: Relatório Cruls* (6ª ed.). Brasília: CODEPLAN.
- Dean, W. (1996). *A ferro e fogo: a história e a devastação da Mata Atlântica brasileira*. São Paulo: Companhia das Letras.
- Ferreira de Souza Dias, B. (1992) *Conservação da Biodiversidade na Província dos Cerrados*. Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis IBAMA/DIRPED. Brasília, Brazil
- Ganem, R. S., Drummond, J. A. (2008). Ocupação humana e impactos ambientais no bioma Cerrado: dos bandeirantes à política de biocombustíveis. *IV Encontro Nacional Da Anppas*, pp. 1-20.
- Ruggiero, P.G., Batalha, M.A., Pivello, V.R., y Meirelles, S.T. (2002). "Soil-vegetation relationships in cerrado (Brazilian savanna) and semideciduous forest, Southeastern Brazil". *Plant Ecology*, 160, pp.1-16.
- Goodland, R. (1971). "A physiognomic analysis of the "Cerrado" vegetation of central Brazil". *Journal of Ecology*. 59, pp. 411-419.
- Grandin, G. (2009). *Fordlandia. The Rise and Fall of Henry Ford's Forgotten Jungle City*. New York: Metropolitan Books
- Jepson, W. (2005). "A disappearing biome? Reconsidering land-cover change in the Brazilian savanna". *The Geography Journal*. Recuperado de <https://doi.org/10.1111/j.1475-4959.2005.00153.x>
- Klink, C. A., Miranda, H. S., Gonzalez, I., y Vicentini, K. R. F. (2003). *O Bioma Cerrado Site 3*. Brasília, DF.
- Klink, C., y Moreira, A. (2002). "Past and Current Human Occupation, and Land Use". In Oliveira P. y Marquis R. (Eds.), *The Cerrados of Brazil: Ecology and Natural History of a Neotropical Savanna* (pp. 69-88). New York: Columbia University Press. Retrieved from <http://www.jstor.org/stable/10.7312/oliv12042.8>
- Lara, F. L. (2019). *Excepcionalidad del modernismo brasileño*. Sao Pablo: Romano Guerra; Austin: Nhamerica.

- Lerner, J. (1998). "Conferencia en FADU *Jornadas sobre gestión de ciudades: Ponencias, Mesas Redondas y Talleres*". Buenos Aires: UBA
- Lerner, Jaime. (2005). *Acupuntura Urbana*. Barcelona: IAAC.
- Machado, R.B., M.B. Ramos Neto, P.G.P. Pereira, E.F. Caldas, D.A. Gonçalves, N.S. Santos, K. Tabor e M. Steininger. (2004). "Estimativas de perda da área do Cerrado brasileiro". Relatório técnico não publicado. Conservação Internacional, Brasília, DF. Recuperado de <http://cmbbc.cpac.embrapa.br/RelatDesmatamCerrado%20CIBrasil%20JUL2004.pdf>
- Morello, J. (2002). "Grandes Ecosistemas de Suramérica". En Gallopin, G. (comp). *El futuro Ecologico de un Continente. Una visión prospectiva de la America Latina..* Buenos Aires: Ediciones Ave Fenix
- Oliveira P. y Marquis R. (Eds.). (2002). *The Cerrados of Brazil: Ecology and Natural History of a Neotropical Savanna*. New York: Columbia University Press
- Oliveira-Filho, A., y Ratter, J. (2002). Vegetation Physiognomies and Woody Flora of the Cerrado Biome. In Oliveira P. y Marquis R. (Eds.), *The Cerrados of Brazil: Ecology and Natural History of a Neotropical Savanna* (pp. 91-120). New York: Columbia University Press. Retrieved from <http://www.jstor.org/stable/10.7312/oliv12042.9>
- Ribeiro Felizola, E., Ponce de Leon Soriano Lago, F., Soares Galvão, W. (2001). Avaliação da dinâmica da paisagem no Distrito Federal. Projeto da Reserva da Biosfera do Cerrado - Fase I. In: Anais X SBSR, Foz do Iguaçu. 21-26 abril 2001, INPE, pp. 1593-1600.
- Rocha, J. (2017). «Crónica de una ciudad inventada: Brasília, de la utopía a la realidad». *Revista Planeo*, (33), Ciudades del Futuro. Recuperado de <http://revistaplaneo.cl/2017/09/11/cronica-de-una-ciudad-inventada-brasil-de-la-utopia-a-la-realidad/>
- Romero, S. (2017, 22 de febrero). "Una expedición a Fordlândia, la tierra de fantasía de Ford en la Amazonía". *New York Times*. Recuperado de <https://www.nytimes.com/es/2017/02/22/una-expedicion-a-fordlandia-la-tierra-de-fantasia-de-ford-en-la-amazonia/>
- Ruggiero, P.G., Batalha, M.A., Pivello, V.R., y Meirelles, S.T. (2002). Soil-vegetation relationships in cerrado (Brazilian

- savanna) and semideciduous forest, Southeastern Brazil. *Plant Ecology*, 160, pp. 1-16.
- Silveira, D. P. de F. (1998). "Gestão Territorial do Distrito Federal: Trajetórias e Tendências", In Aldo Paviani, (org.), *Brasília – Gestão Urbana: Conflitos e Cidadania*. Brasília, Editora UnB, pp. 145-166.
- Spehar, C.R. y Souza, P.I.M. (1996). "Systèmes cultureux durables pour les Cerrados du Brésil". En FAO. *Gestión integrada de Cultivos*. Roma: Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO). Recuperado de <http://www.fao.org/3/v8941s/v8941s04.htm#TopOfPage>
- Suoto Maior, Gustavo y Madeira Nogueira, Jorge (2001). *Economia e Gestao de áreas Protegidas: o caso do Parque nacional de Brasilia*. Brasília: Universidade de Brasilia.
- Tavares, P. (2013). Modern Frontiers Beyond Brasília, the Amazon. En Del Real, P., y Gyger, H. (Eds.), *Latin American Modern Architectures: Ambiguous Territories* (00-00). New York: Routledge.
- Theodoro, S. H.; Leonardo, O. H. y Duarte, L. M. G. (2002). "Cerrado: celeiro saqueado". En: Duarte, L. M. G. y Theodoro, S. H. (org.), *Dilemas do Cerrado: entre o ecológicamente (in)correto e o socialmente (in)justo*, pp. 145-176). Rio de Janeiro: Garamond.
- Texeira, C.M. (2004). "Liquefazendo Brasília". *Minha Cidade*, São Paulo, ano 04, n. 044.02, Vitruvius, mar. 2004 <<https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/04.044/2018>>.
- Thery, H., y Mello-Thery, N. A. (2012). "Disparidades e dinâmicas territoriais no Brasil". *Geography Department, University of Sao Paulo*, pp. 68-91. <https://doi.org/10.7154/rdg.2012.0112.0005>
- Waldman, Maurício (2019) "Sede do pais da muitas águas". Material elaborado em 2005 para cursos de Capacitação da Associação Global para o Desenvolvimento Sustentado (AGDS), com apoio do FEHIDRO. *Série Recursos Hídricos* Nº. 7. São Paulo: Editora Kotev. http://www.mw.pro.br/mw/recursos_hidricos_07.pdf
- Welch JR, Brondízio ES, Hetrick SS, Coimbra CEA Jr (2013). "Indigenous Burning as Conservation Practice: Neotropical Savanna Recovery amid Agribusiness Deforestation in Central Brazil". *PLoS ONE* 8(12): e81226. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0081226>

- Wehrmann, M. E. S. de F. (1999). *A soja no Cerrado de Roraima: um estudo da penetração da agricultura moderna em regiões de fronteira*. (Tesis de doctorado). Departamento de Sociologia, Universidade de Brasília, Brasília
- WWF (World Wide Fund For Nature) (2015). “Living Forests Report: Saving Forests at Risk”. Recuperado de http://awsassets.panda.org/downloads/living_forests_report_chapter_5_1.pdf

Apuntes sobre decolonización, arquitectura y ciudad en las Américas
de Reina Loredó Cansino y Fernando Luiz Lara,
se terminó de imprimir en diciembre del 2020, en los talleres
de Colofón S.A de C.V, Franz Hals 130, Alfonso XIII, 01460,
Ciudad de México. Su composición se realizó en tipos de la
familia Adobe Caslon Pro 11/13.2, Questa regular 18/21. Los
interiores se imprimieron en papel cultural de 75gr. El tiraje
fue de 400 ejemplares.

