

HIBRIDACIÓN DEL CUERPO COLECTIVO

Marcelo Danza

Escritos

Agencia de Arquitectura, Ciudad y Paisaje

www.agencia-a.com

HIBRIDACIÓN DEL CUERPO COLECTIVO

0- DEVELAR DESACUERDOS

Jaques Ranciere define con precisión:

*"Por desacuerdo se entenderá un tipo determinado de situación del habla: aquella en la que uno de los interlocutores entiende y a la vez no entiende lo que dice el otro. El desacuerdo no es el conflicto entre quien dice blanco y quien dice negro. Es el existente entre quien dice blanco y quien dice blanco pero no entiende lo mismo o no entiende que el otro dice lo mismo con el nombre de la blancura. La generalidad de la fórmula exige, naturalmente, algunas precisiones y obliga a algunas distinciones. El desacuerdo no es el desconocimiento. El concepto de desconocimiento supone que uno u otro de los interlocutores o ambos -por efecto de la simple ignorancia de un discurso concertado o de una ilusión constitutiva- no saben lo que dice el otro. Tampoco es el mal entendido que descansa en la imprecisión de las palabras"*¹

¿A que nos referimos cuando hablamos de hibridación del cuerpo colectivo?

1 - EL TERRITORIO COMO CUERPO COLECTIVO

Si la palabra *terreno* nos referencia a lo telúrico o a una determinada porción de suelo, "*territorio*" nos remite a una nueva entidad que amalgama *lo natural y lo artificial, la geografía y la geopolítica*; es esencialmente una construcción cultural y de poder. Es en este sentido que interrelaciona subjetividades dando lugar a lógicas

¹ RANCIERE, Jacques. "El Desacuerdo, política y filosofía". Nueva Visión, Buenos Aires 2007. Pag 8

sectoriales y nuevas subjetividades colectivas que se reconfiguran constantemente a diversas escalas enfrentándose y complementándose unas con otras

Por lo tanto nos referiremos al territorio como una construcción esencialmente POLÍTICA.

La corporeidad del territorio está dada tanto por su fisicidad -terreno- como por las infinitas antropizaciones materiales y culturales que sobre él operan. En ese sentido, al igual que el humano, el cuerpo territorial es natural y artificial, primitivo y tecnológico, matérico y espiritual.

2- LAS INFRAESTRUCTURAS COMO HIBRIDADORAS.

La amplitud de conceptos a los que refiere el término "infraestructura" y su amplia utilización en las diferentes áreas del conocimiento nos lleva a la necesidad metodológica de definir nuestro campo de interés. Un acercamiento etimológico al término desnuda la doble componente de lo infraestructural: *infra* como lo que está "por debajo" o "al servicio" de algo y *estructura* como lo que le ordena y da sustento.

Esta será nuestro punto de partida para el acercamiento a lo infraestructural. **TRABAJAREMOS SOBRE UN ACUERDO DE INFRAESTRUCTURA COMO AQUELLO QUE DA SUSTENTO A UN CIERTO ORDEN DE LA COSAS.**

Las construcciones que dan sustento y por ende con las que deberemos interactuar si pretendemos alterar un orden futuro en nuestro continente no son sólo las vías de comunicaciones terrestres y marítimas o las macro-infraestructuras energéticas sino también las nano-construcciones que tejen la red social, cultural, política, económica, afectiva o religiosa. Es por eso que nos

interesa plantear el problema en múltiples escalas y complejidades.

3- ENTROPÍA DEL PROCESO HIBRIDATORIO.

Más allá de su finalidad operativa la sumatoria de infraestructuras acaba por configurar un ente complejo que se extiende entrópicamente por el territorio. Este -multidimensional, multiescalar y asimilable a una mata en expansión- se construye ininterrumpidamente tanto por la macro acción de los estados como por la micro intervención de los individuos. Recientemente la incorporación de satélites ha extendido su dominio incluso al espacio extra atmosférico.

Ya no actuamos sobre un cuerpo ni física ni culturalmente virgen. El devenir de las cosas han adoptado un sentido y a lo sumo podremos aplicar un vector de desviación sobre él. Las energías de ese nuevo vector de fuerza que aplicaremos con las infraestructuras proyectadas es acotada y pretenderá desviar la enorme inercia del cuerpo colectivo y sus construcciones sectoriales por lo que es esencial su aplicación en el lugar y momento justo y con la intensidad precisa. Sin embargo debemos siempre reconocer con humildad que, más allá de los esfuerzos de análisis las consecuencias de nuestra intervención también tendrá un resultado incierto y aumentará el proceso entrópico.

4- LOS DESAFÍOS DE UNA HIBRIDACIÓN INMINENTE:

EL IIRSA Y LA CONSCIENCIA DE UN CUERPO COLECTIVO

El IIRSA lleva casi doce años de actividad ininterrumpida trabajando coordinadamente sobre los temas relativos al transporte, comunicaciones y energía en América del Sur. El hecho de que los doce países del continente hayan logrado formar, y consolidar en el tiempo esta estructura activa demuestra una nueva sensibilidad en el ámbito político, social y económico sobre los temas infraestructurales.

Esta estructura logró lo más difícil en América del Sur: trascender cambios de orientación en gobiernos locales y políticas sectoriales y continuar luego de crisis profundas como la que sufrieron Argentina y Uruguay en el año 2002. El avance ha sido mucho y varias decisiones, quizás las más importantes, ya han sido tomadas. Las hipótesis de trabajo parecen consolidadas y su trabajo sobre ella ha avanzado con consistencia. Los Ejes de Integración y Desarrollo sobre los que se organiza, los principios de orientación y las líneas de actividades responden a criterios tan discutibles como cualquier otro pero debemos destacar, antes que cualquier controversia, lo positivo de la existencia de esta plataforma de trabajo y su avance en estos años.

No obstante esto y dando al IIRSA todo el crédito que merece vale la pena recordar el riesgo de que un excesivo pragmatismo desarrollista cristalizado en carreteras, puentes e hidrovías acabe por postergar los objetivos de "sostenibilidad social y ambiental", "aumento de valor agregado" e "incentivo a las tecnologías de la información" planteados como sus principios de orientación a los que les debemos agregar los relativos a las infraestructuras culturales y sociales.

A- IRRIGACIÓN, MOVILIDAD Y POTENCIACIÓN DE LOS RECURSOS

Frente al posible "apagón logístico" que anunciaron recientemente el ex presidente Lula de Brasil y Mujica de Uruguay y al riesgo de colapso de las viejas instalaciones; frente a la opacidad y la corrupción que han rodeado los proyectos infraestructurales en América del Sur; frente a los "elefantes blancos" de grandes proyectos abandonados y al "urbanismo macondo"; pero también y principalmente frente el cambio de paradigma que se vislumbra:

¿Cuál sería el sentido de un nuevo proyecto infraestructural para América del Sur?

Ese proyecto de conexión, irrigación, movilidad, y potenciación de recursos en el cuerpo, debería atender no sólo a las macro-conexiones fluviales, terrestres y aéreas, aperturas a los frentes oceánicos y mejora en las conectividades sino también al atento cuidado y preservación de los recursos diferenciales del continente. Para ello las estrategias podrán ser tanto de grandes intervenciones como de asperción de nano emprendimientos que se infiltren en el seno de las sociedades potenciando la micro-política de familias, pequeñas empresas e instituciones.

B- RESERVORIO DE UN CUERPO SIN CICATRICES: INVISIBILIDAD Y REVERSIBILIDAD DE LAS NUEVAS INFRAESTRUCTURAS

Vista a escala global Sudamerica es un continente vacío. Sus áreas de alta naturalidad son un atributo y si logramos mantener esta condición esto será su diferencial en el futuro. No se trata de pensar infraestructuras de expansión

descontrolada sino de contención selectiva. Las áreas libres en un globo que tiende a la ocupación total será en poco tiempo un patrimonio invaluable. Una de las claves puede ser el pensar en la invisibilidad o el alto contenido poético de las nuevas infraestructuras de conectividad y servicios territoriales. Son necesarios los corredores este-oeste que irrigen el seafront del Pacífico y el comercio con Asia además de la irrigación de los espacios vacíos y de alta naturalidad. Sin embargo también es necesario no desvirtuar su carácter y mantener un atento cuidado al equilibrio termodinámico de los nuevos emprendimientos.

¿Como serían esas nuevas infraestructuras imperceptibles en un reservorio de vacío y alta naturalidad?

C- POSTERGAR EL ENVEJECIMIENTO: EL CASO PENÍNSULA DE VALDEZ EN ARGENTINA

El creciente interés por las temáticas infraestructurales y sus implicancias ambientales, paisajísticas, económicas y sociales han tenido una clara focalización -por momentos esquemática y desviada- hacia lo desarrollista e ingenieril. El sentido de las infraestructuras en el sur americano puede ser otro. Una mirada reflexiva al mundo que conocemos cómo "*desarrollado*" permite vislumbrar donde puede guiarnos un crecimiento descontrolado de la mata *infraestructural*. Nos permitiremos cuestionar ese objetivo primario que todo despliegue infraestructural parece tener. El proyecto ausente para las infraestructuras del territorio sudamericano de los próximos años debe primero entender la condición del territorio que irrigará.

El caso de la apertura de suelo urbanizable en la Península de Valdez en Argentina de los Arquitectos Sprechmann y Capandeguy intenta controlar en espacios acotados y con

geometría contrastada del marco natural la presión colonizadora del territorio natural. Estos pequeños focos "gravitatorios" de la presión urbanizadora funcionan al mismo tiempo como liberadores y limitadores de ocupación constituyendo un nuevo patrón de ocupación.

**D- REDEFINIR LO ANÓMALO:
EL CASO PARAISÓPOLIS EN SAO PAULO**

En sudamerica buena parte de la ciudad crece y se multiplica a espaldas del control e invierte el procedimiento tradicional del urbanismo moderno al anteponer la construcción individual al proyecto infraestructural colectivo. Sin embargo debemos reconocer que también las instituciones reguladoras son caóticas, descordinadas y generadoras de informalidad. Esto complejiza aún más la acción sobre las áreas marginadas de la ciudad sobre la que se han aplicado modelos integracionistas a lo formal a través del aporte de aportes tardíos de infraestructuras urbanas. Electricidad, saneamiento, agua potable, pavimentación y servicios básicos se han convertido en el modo real y simbólico de acceso a la formalidad.

Es este el único modelo aplicable a la infraciudad?

Puede la infraciudad generar sus propios parámetros de infraestructura?

Algunas hipótesis de trabajo requieren ajustarse si deseamos interactuar positivamente con la ciudad sudamericana contemporánea. La informalidad ya no puede ser interpretada como anomalía de un sistema coherente sino cómo parte constitutiva de uno diferente híbrido y complejo.

Algunos trabajos recientes como el proyecto para la Favela Paraisópolis en San Pablo del Arquitecto Vigliecca intentan operar con la arquitectura de viviendas como infraestructura referenciadora y mecanismo de aireación y esponjamiento en la densidad y compacidad extrema de su tejido. En el otro extremo algunos trabajos de Jáuregui en Río de Janeiro toman las pequeñas infraestructuras sociales y deportivas como infiltradotas de urbanidad. En una situación intermedia el trabajo de Fernández Castro en la Villa 31 de Buenos Aires y Otero en Cabucu en San Pablo realizan operaciones mixtas en escala, impacto y estrategias de desviación y control.

En todo caso se trata de continuar trabajando sobre nuevas hipótesis y ensayar otras tesis de trabajo evaluando y corrigiendo sistemas de interacción con una dinámica aún desconocida por el planeamiento. Del éxito de este trabajo depende buena parte de la eficacia futura del urbanismo en América del Sur.

**D- LAS NANO INFRAESTRUCTURAS COMO ACTIVADORAS:
EL CASO DE LAS MICROCONSTRUCCIONES DE LA ESCUELA DE
ARQUITECTURA DE TALCA**

Hace algo más de diez años que la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Talca se planteó el insólito desafío en el ámbito de una profesión cortesana como la arquitectura de pensar un sistema de enseñanza innovador para formar arquitectos hijos de campesinos. La práctica de estos años, más allá de variadas innovaciones académicas dio como resultado la construcción por parte de los estudiantes de decenas de pequeñas obras de infraestructura esparcidas por el Valle Central de Chile. Los estudiantes, que abordan y

gestionan este trabajo y sus recursos en forma directa como parte de sus actividades curriculares de grado, tienen como primer desafío el pensar que equipamiento urbano necesita la microregion en la que se habitan. Lograr construir una obra que de algún modo sirva a esa demanda latente o sea capaz de desencadenar nuevas relaciones entre los ciudadanos y crecimiento de la conciencia cívica.

Las obras que a lo largo de los últimos diez años han sido construidas diseminadas en el paisaje y los pequeños poblados del Valle Central de Chile esperan aún ser consideradas y evaluadas desde el punto de vista de su eficacia como activador del territorio.

**F- EL CUERPO VIRTUAL Y SU POTENCIAL COMO ASPERSOR DE
INFRAESTRUCTURA:
EL CASO DEL PLAN CEIBAL EN URUGUAY**

Construir infraestructuras que potencien el desarrollo del territorio y la comercialización de productos hacia adentro y fuera del continente poco sentido tendría si no se lograra mejorar física e intelectualmente las condiciones de vida de sus habitantes alterando el rígido e injusto orden social imperante. Las infraestructuras educacionales de todos los niveles y su fluida comunicación e intercambio regional aportarían un elemento determinante en este sentido.

El Plan Ceibal (que recoge en forma directa las iniciativas y los planteos de Nicholas Negroponte de "one lap top per child") ha significado una experiencia a ser perfeccionada y profundizada en los países sudamericanos. Significó para los niños más cadenciados la posibilidad de dejar el analfabetismo informático al

cual estaban condenados y a varias familias humildes del Uruguay el acceso a las "autopistas" del conocimiento y la comunicación contemporáneas. Las nuevas herramientas de la comunicación y publicación deben en el futuro ser asumidas como potenciales infraestructuras del desarrollo cultural. La aislamiento de los países sudamericanos no es sólo física y comercial por lo que no se soluciona sólo con carreteras, hidrovías y represas.

**G- CONTROLAR LA HIBRIDACIÓN DEL CUERPO:
NUESTRA ACCIÓN PUEDE SER IRREVERSIBLE**

Si algo positivo tiene la llegada tardía de la preocupación por el desarrollo infraestructural en América del Sur es el conocer otras experiencias con sus luces y sombras. Algunas de las acciones que se llevan adelante con un loable objetivo de desarrollo no llegan a su fin y sin embargo legan cicatrices irreparables en el cuerpo colectivo.

Construyamos lo justo.

Evitemos la intervención innecesaria.

Atendamos al necesario equilibrio termodinámico de los nuevos sistemas.

Aunque nuestra energía individual es insignificante debidamente canalizada puede ser útil en la construcción física y cultural del cuerpo colectivo.

Pero sobre todo recordemos que el proyecto no termina con nosotros: démosle espacio al futuro.

Agencia de Arquitectura, Ciudad y Paisaje
www.agencia-a.com