

# TRES NOCIONES ACERCA DE LA CIUDAD COMO *LO OTRO*: ALTOPIÍA, CIUDAD ACCIDENTAL Y VERNÁCULO URBANO<sup>1</sup>

THREE NOTIONS ABOUT THE CITY AS *THE OTHER*: ALTOPIA, ACCIDENTAL CITY AND URBAN VERNACULAR

JOSÉ IGNACIO VIELMA CABRUJA\*

o  
José Ignacio Vielma Cabruja <sup>2</sup>  
Universidad de Chile  
Santiago, Chile

## Resumen

Se presenta una discusión argumentada acerca de la condición otra de la ciudad contemporánea desde una perspectiva físico-espacial. Esto a partir de tres imágenes correlacionadas con tres nociones desarrolladas previamente por el autor. Primero, *altopía* (1999-2010), que describe los *otros lugares* como un residuo físico y conceptual del desarrollo urbano actual. Luego, *ciudad accidental* (2009), que da cuenta de la distancia creciente entre los proyectos urbanos y la experiencia resultante en el marco de la instrumentalidad urbana actual. Por último, *vernáculo urbano* (2017), que describe las soluciones con las cuales las personas atienden sus problemas, y establecen nuevas tradiciones y relaciones sociales características del espacio urbano. Metodológicamente, se propone como un análisis descriptivo del registro físico-espacial, por lo que la discusión parte de la experiencia presente en las fotografías, y en relación con autores clásicos y contemporáneos. Se determina que las tres nociones revisadas implican distintas escalas y niveles de profundización en la experiencia urbana comprendida como experiencia *otra*, resultando de interés el rol participativo de las personas en la determinación de esta experiencia de la alteridad, como se termina registrando en la noción de vernáculo urbano.

## Palabras clave

altopía, ciudad accidental; ciudad contemporánea; ciudad *otra*; vernáculo urbano

## Abstract

*This article presents a discussion from a physical-spatial perspective about the contemporary city as an other condition, based on three images and their correlation with three notions previously researched by the author. First, the notion of altopia (1999-2010), which describes the other places as a physical and conceptual waste of current urban development. Second, accidental city (2009), which accounts for the growing distance between urban projects and the resulting experience within the instrumentality of the present. Last, the urban vernacular (2017), which defines the solutions which people use to deal with everyday problems, establishing new traditions and social relations very characteristic of the urban space. Methodologically, the research is a descriptive analysis of the physical-spatial record, from which the discussion starts based on the experience present in the photographs, and in relation to classical and contemporary authors. It is concluded that the three revised notions imply different scales and levels of depth on the city as an other experience, being of interest the participatory role of the people in the determination of this otherness, as it ends up achieving in the notion of urban vernacular.*

## Keywords

*altopia; accidental city; city as other; contemporary city; urban vernacular*

REVISTA 180 (2018) 42 · JOSÉ IGNACIO VIELMA CABRUJA

Cómo citar este artículo: Vielma, J.I. (2018). Tres nociones acerca de la ciudad como *lo otro*: altopía, ciudad accidental y vernáculo urbano. *Revista 180*, 42, 60-67. [http://dx.doi.org/10.32995/rev180.Num-42.\(2018\).art-517](http://dx.doi.org/10.32995/rev180.Num-42.(2018).art-517)

DOI: [http://dx.doi.org/10.32995/rev180.Num-42.\(2018\).art-517](http://dx.doi.org/10.32995/rev180.Num-42.(2018).art-517)

## INTRODUCCIÓN

Desde que la modernización urbana se intensificó a mediados del siglo XIX, distintas disciplinas han indagado alrededor de una ciudad cuya experiencia la hace describible como persistentemente otra. Desde el *flaneur*, como lo caracterizaban Baudelaire y Benjamin (c.1936), pasando por cómo Simmel (1903) describía a un sujeto que se protegía ante el frenesí metropolitano por medio de la racionalidad instrumental, la conciencia de la ciudad se inicia como artefacto extraño y potencial a la vez, dispuesto para la representación estética. Al quedar desenmascarada la instrumentalidad de la arquitectura moderna en la segunda mitad del siglo XX, las experiencias otras de la ciudad se presentaron por asalto como alternativas disciplinares. Esto incluyó a lo común, lo feo y lo ordinario (Venturi, Scott Brown & Izenour, 1977), lo no planificado (Banham, Baker, Hall & Price, 1969), las arquitecturas locales (Alexander, 1979; Rudofsky, 1964) o la vida cotidiana en las calles comunes y corrientes. La crítica posmoderna reconoció el fracaso de las razones absolutas y apriorísticas, y la ciudad se consolidó como el objeto que mejor daba cuenta de la complejidad de la experiencia y de la crisis de la razón de las últimas décadas del XX (Harvey, 1990; Lyotard, 1993b). Para Anthony Vidler (2000), en el siglo XX se da una relación cada vez más malsana entre el espacio urbano y un sujeto afectado, inmerso en el constante terror espacial, que no encuentra localización en un medio que solo le proporciona vacío y distorsión. La ciudad emerge como la expresión de la diferencia persistente, es alteridad localizada, identidad difusa (Amendola, 1997). Es opaca a la representación exhaustiva, y también al proyecto. Siendo persistentemente otra, se opone a la *ciudad-concepto*, y se enfrenta a un exceso de nombres y denominaciones, a la vez que a una insuficiencia de la palabra para impedir operar sobre ella (Pope, 1996; Zardini, 1997).

Como contraparte a esta insuficiencia del lenguaje para referir a lo urbano, predominan las imágenes. Siempre han servido como pistas, vestigios o evidencias incluso de futuro. Así explican Alison y Peter Smithson su relación con las fotografías de los niños jugando en las calles que su amigo fotógrafo Nigel Henderson les proporcionó. Registran niños jugando al tejo, saltando, en agrupaciones y movimientos azarosos en una calle de un barrio popular de Londres. Al ser tomadas desde un punto de vista ligeramente elevado, los pequeños cuerpos destacan contra el fondo homogéneo del pavimento. Son expresión de la ciudad practicada como una figura que distorsiona el fondo regular de una ciudad concebida solo para la movilidad. Evidencian un uso otro del espacio (Smithson & Smithson, 1967). Con estas fotos se preparó el panel que los Smithson enviaron al CIAM IX. Estas representaciones rompían todas las normas tácitas, y satirizaban la grilla mandatoria y el encasillamiento conceptual de los proyectos regidos por los dogmas

de estos congresos, anticipando la ruptura definitiva que ocurriría en la décima edición (Mumford, 2000).

En relación con esta discusión sobre la alteridad urbana que se abre en ese momento, se pretende reconocer a la ciudad como otra partiendo de tres nociones que se confrontan a tres imágenes fotográficas.

1. La noción de *altopía* (1999-2010), para describir de modo general los otros lugares como un residuo físico y conceptual del desarrollo urbano actual.
2. La noción de *ciudad accidental* (2009), para dar cuenta de la distancia creciente entre lo formulado en los proyectos y la experiencia urbana resultante, y de los procesos altamente instrumentales donde emerge esta experiencia.
3. El *vernáculo urbano* (2017), que refiere las soluciones con que las personas atienden directamente sus problemas, nuevas tradiciones y relaciones sociales que se expresan con mucha fuerza en el espacio.

En las tres se apuesta a que es posible reconocer la posibilidad de seguir denominando la experiencia urbana problemática a partir de lo simplemente encontrado, de la experiencia concreta, cotidiana, pero inquietante. Una manera de encuentro con lo Otro, a la manera como lo describen Deleuze y Guattari (1997):

*Hay, en un momento dado, un mundo tranquilo y sosegado. Aparece de repente un rostro asustado que contempla algo fuera del ámbito delimitado. El Otro no se presenta aquí como sujeto ni como objeto, sino, cosa sensiblemente distinta, como un mundo posible, como la posibilidad de un mundo aterrador ... El Otro es para empezar esta existencia de un mundo posible (p. 21).*

## EVIDENCIA

En la primera imagen (Figura 1) se registra un muro medianero parcialmente expuesto en la Ronda de Atocha, Madrid. Es el límite de un edificio en esquina contra el predio vecino. El edificio que delimita es incómodamente delgado, como un fragmento cuya altura sobrepasa el entorno inmediato. Respecto de los edificios adyacentes anteriores, se comprende como el producto de un cambio normativo. Dado que las envolventes y algunos elementos interiores de los edificios vecinos cuentan con protección por valor patrimonial, dicho muro persistirá expuesto indefinidamente, haciendo evidente un descalce urbanístico que es común. El muro se presenta como un elemento arquitectónico no pensado para ser visto ni mucho menos para ser ocupado. Sin embargo, del mismo modo como es notoriamente visible, si pudiera ser habitado, desde él se intuye una posición



**Figura 1.** Muro medianero expuesto en la Ronda de Atocha, Madrid.  
Fuente: Fotografía de José Ignacio Vielma, Madrid, 2015.



**Figura 2.** Vista desde el vehículo en el paso de la Autopista Interestatal 110 por el centro de Los Ángeles  
Fuente: Fotografía de José Ignacio Vielma, Los Ángeles, EE.UU., 2014.



**Figura 3.** Puestos de venta en la avenida Alameda Bernardo O'Higgins, Santiago de Chile.  
Fuente: Fotografía de José Ignacio Vielma, Santiago de Chile, 2017.

espacial privilegiada con poderosas vistas sobre el centro de la ciudad y los vastos espacios verdes al oeste.

La imagen siguiente (Figura 2) está tomada desde el vehículo en el tránsito al norte a través del centro de la ciudad de Los Ángeles, por la Autopista Interestatal 110. Sobre la vía aparecen puentes diagonales que son los pasos sobre nivel de las calles 5ª y 6ª. La regularidad y continuidad de la calzada, el conjunto de elementos de soporte y los tableros de los viaductos provienen de decisiones ingenieriles que determinan la forma del espacio del modo más eficiente posible para las funciones previstas. Distintos edificios se presentan como piezas singulares a un lado de la vía, son ajenos a toda relación con ella, tan solo estaban allí. Se intuyen fugaces en una percepción momentánea. La percepción es distanciada y distraída, ajena a lo contemplativo. El vehículo participa como soporte del cuerpo que mira, encuadra lo visible, determina visual y cinestéticamente la percepción.

La tercera imagen (Figura 3) muestra dos estructuras para la venta callejera en la avenida Alameda de Santiago, Chile. La estructura de la derecha es un quiosco de planta octogonal, regular y simétrico. Es fijo, y se caracteriza por su envoltente compuesta por las publicaciones y golosinas a la venta, colgadas para lograr la máxima exposición a los transeúntes. La de la izquierda, es un carro de venta de frutas. Es móvil y se despliega cada día para exponer la mercancía colocada en sus anaqueles o colgada de la estructura de su techo. En ambos casos, el espacio del objeto original es excedido por estructuras y objetos que se desdoblaron fuera de ellos. El primero incluye en su interior a la persona que vende. El segundo, con su cubierta, protege la mercancía. Se presentan adaptaciones para el aumento de los medios de colocación y exhibición, protección de las personas, y uso de energía para refrigeración o iluminación. El quiosco se protege del clima por la aislación y la sombra que le otorga la capa de publicaciones que forman una segunda piel, las que cuelgan formando un alero. Al carro, se le suma una silla y una sombrilla para acoger a su dependiente. En ambos casos, la imagen del objeto se determina sobre todo por el despliegue de objetos y mercancías, coexistiendo lo global con lo local: Star Wars y Pepsi junto a *The Clinic* y *La Cuarta*, plátanos y piñas con uvas y paltas.

### ALTOPÍA

En 1999 se definió altopía como *otro lugar*, una herramienta provisional para referirse a aquellos espacios que se manifiestan persistentemente como *otros*, estructuras espaciales disidentes y problemáticas, que son siempre diferencia. Se describía así a aquellas localizaciones concretas presentes en la experiencia; detonantes de un interés estético; no habitable en los modos convencionales como se ocupa la ciudad y la arquitectura y, por tanto, no describibles dentro del campo conocido de los

conceptos del lugar. Estos espacios se caracterizan por la indeterminación, siendo residuos físicos y conceptuales expectantes de representación, crítica y pensamiento proyectual (Vielma, 2010a).

La altopía se presenta para la discusión, primero que nada por ser una condición física concreta, un espacio llamativo e insinuante. Es el caso del muro expuesto en la calle madrileña de la primera imagen. La indagación hacia este concepto partió de la revisión de seis situaciones de la ciudad de Caracas, complejas e inhabitables, que problematizaban las categorías y los modos comunes en que se supone deben pensarse y operar la arquitectura y el urbanismo. Aparte de un mediano muy presente hacia una vía principal, los ejemplos incluían la relación siempre residual de la autopista con la ciudad; el paso de una quebrada bajo la trama de centro, lleno de espacios y vestigios; un aviso publicitario con un reverso texturado y de potente localización; un sector urbano heteróclito encerrado en una hondonada topográfica; y un campo de golf que es un conjunto de fragmentos de paisaje por ser a la vez vialidad de paso y barrio de élites. A partir de la observación de estas situaciones, en lugar de definir unívocamente a la altopía, se prefirió identificarla por un conjunto de rasgos o condiciones presentes en distinto grado (Vielma, 2005):

- La *intensidad* o interés estético en sus espacios, relaciones espaciales o formas, desde una perspectiva arquitectónica y urbana.
- La *preexistencia*, el ser un objeto o un espacio "encontrado" y no el resultado de una formulación explícita de proyecto.
- La *persistencia*, al ser piezas o espacio dependientes o consecuentes con sistemas o decisiones de escala mayor y origen instrumental, por lo que son de difícil remoción.
- La relación conflictiva entre la *forma* y lo *informe*, al presentar generalmente un sistema formal complejo en lugar de una forma unívoca y legible. Esto como resultado mayormente de la acción de mecanismos muy deterministas de proyecto en ciertos enfoques, que dejan sin formular el resto.
- La problematización de la relación *habitar-circular*. Su habitabilidad suele estar limitada por su relación con experiencias fugaces, movimientos constantes, inaccesibilidades o distancias insalvables.
- Coexistencia del *lleno* y el *vacío*. Si bien la altopía suele alcanzar un sentido único cuando atiende ciertos problemas, no suele desarrollar significados plenos en relación al habitar urbano. También se manifiesta como sistemas muy determinados en ciertas capas o zonas, versus

un conjunto de ausencias o vacío remanentes en otras, o como grandes acumulaciones materiales en relación con vacíos de uso o significado.

- Operan a la vez para *conectar* y *separar*. Mientras fragmentan o se desvinculan del territorio cotidiano, y son distantes de la experiencia, su persistencia y potencia suele sugerir nuevas relaciones o reconexiones. O mientras conectan o resuelven ciertos temas o escalas de manera instrumental, producen desconexiones en otras escalas o relaciones.
- Presentan un manejo paradójico de la relación entre lo *necesario* y lo *contingente*. Aparecen de modo para resolver atinentemente problemas reales, pero su presencia evidencia la incapacidad de las visiones parciales para abarcar la complejidad de las relaciones entre el espacio y su habitante. Mucho de su presencia es inesperada, podrían estar o no estar, siendo entonces accidentales.

Las altopías existen en un paradójico espacio intermedio entre lo *esencial* y lo *residual*. Proviene de visiones parciales y esquemáticas de los problemas urbanos, y resultan en un residuo de las operaciones que las implementan. Evidencian la imposibilidad del control absoluto del proyecto sobre la ciudad, y su rasgo más característico es su intensidad como experiencia. Es paradójicamente esencial al provenir de operaciones deterministas, pero su rasgo siempre es ser diferencia.

De este modo, la altopía al ser *otro lugar*, se expresa siempre como una diferencia no resuelta, como un fondo de indeterminación que se produce por la acumulación de todo aquello que es residual o descalza dentro de los modos sobredeterministas de producción urbana. Es entonces una *diferencia* persistente, y también un *acontecimiento*. Estos, en el sentido que Gilles Deleuze (1968) relaciona estos términos como aquello incapaz de recibir un sentido unívoco, incapaz de determinarse establemente. Aquello que cambia el sentido de lo que lo que sucede, de lo que contacta o relaciona, "accidentes puros, órdenes aún no catalogados, situaciones inaprensibles caracterizadas por ser variaciones de intensidad". Diferencias como residuos de los modos como el pensamiento pretende estabilizar los conceptos, dejando siempre entre ellos espacios de indeterminación. De este modo, la altopía como otro lugar no se define por medio de las diferencias conceptuales que presenta respecto a lo dado o a los otros conceptos que hablan del lugar, sino como una manifestación intersticial, marginal, *diferencial*, a lo que la representación establece como norma.

Volviendo al inicio, la altopía se presenta como una fisicidad concreta, llamativa e insinuante, como el muro expuesto en la calle madrileña de la primera imagen. Sin embargo, es incapaz de adscribirse a los modos convencionales como se piensa lo habitable.

Es un residuo de otras decisiones que sin embargo se comunica con el sujeto en clave estética. Como lo reconoce Lyotard para la experiencia estética (1993a), estos espacios serían desencadenantes, potenciales, un *anima minima* que tan solo pulsa la sensibilidad del sujeto. En esa pulsión, sin embargo, lo vuelve sensible, desata deseos de ocupación y cambio como primer paso para la transformación y habitación del antes otro lugar.

## CIUDAD ACCIDENTAL

Los órdenes deterministas a partir de los cuales se generan los residuos que recién se definían como altopía, son expresiones de un modo de desarrollo urbano que produce deshechos e indeterminaciones. La ciudad, como la define Harvey (1999), es expresión e instrumento de los modos de producción imperantes. De este modo, el espacio urbano casi nunca puede interpretarse como una *obra*, y en él cesan de operar conceptos tan instituidos en la arquitectura como la autoría, el proyecto, y la formulación estética. Si la altopía se pensaba como las expresiones y las experiencias estéticas propias de lo residual y lo indeterminado, la noción de *ciudad accidental* indaga en los modos de producción de experiencias de este tipo.

La ciudad accidental (Vielma, 2010b) se define como aquellas localizaciones donde se evidencia una distancia importante entre *proyecto* y *experiencia*. Describe un descalce entre los modos de producción urbana y las experiencias espaciales resultantes. Es decir, experiencias perceptuales del espacio y de las prácticas urbanas que resultan de la materialización de ciertos proyectos, pero que paradójicamente se presentan sin que estos proyectos las hayan pensado o formulado. La ciudad accidental se da porque el proyecto opera en un nivel de determinación de la realidad distinto a las experiencias que resultarán de él. Es común en proyectos muy instrumentales, enfocados restringidamente desde la ingeniería o pensados solo como infraestructuras. Más que un error o una omisión del proyecto, la ciudad accidental se da porque el proyecto opera en un nivel de determinación de la realidad distinto a las experiencias que resultarán de él.

El conjunto de experiencias resultantes del paso de la autopista por la ciudad es claramente describible como ciudad accidental, tal como se expresa en la segunda imagen presentada. Allí queda en evidencia el encuentro no concertado entre un proyecto de transporte que se determina de manera unívoca en pos de ciertos objetivos restringidos, y un sistema de urbanización en extremo liberalizado que ocupa un territorio dispuesto contingentemente para ser visto. El vehículo recorre una vía determinada de manera muy estricta desde escalas contrapuestas. Primero, la gran escala del territorio, de los flujos de transporte, ante lo cual propone corredores viales de gran capacidad, por tanto, sin detenciones y de alta velocidad, considerados para la conexión de

“orígenes” y “destinos” determinados cuantitativamente. Luego, escala pequeña, determinada por la dimensión del vehículo y las capacidades del conductor. Estos, para recorrer de manera segura estos corredores, y según sus características como peso o capacidades de agarre o frenado, visión o tiempo de reacción, definirán las características de la geometría de escala intermedia y pequeña de la vía: radios de curvatura, pendientes, distancias y ángulos de visibilidad, demarcación y señalización.

El proyecto de la autopista supone u opera en relación a la percepción visual de un conductor que se cree siempre atento a lo vial. Así, omite tanto la potencia visual de los propios espacios y piezas de las autopistas, a veces magníficas, como también su relación con el territorio y la construcción de paisaje que allí realiza. Adicionalmente, en la ciudad se da una relación física y perceptual entre la autopista y la escala urbana intermedia, los barrios y el espacio público. Allí la autopista se superpone con su geometría de escala incompatible, de origen distinto, y se evidencia la colisión de dos sistemas en extremo disímiles, pensados para operar a velocidades muy diferentes. Eso ocasionará la presencia de piezas y sistemas enormes e inarticulados, que varían desde enormes muros y taludes, espacios residuales, pasos bajo nivel, estructuras de escala ciclópea, hasta señalizaciones y sistemas de control vial ajenos al sujeto común. De este modo, desde la ingeniería, la relación visual con la vía y el territorio son residuos inconvenientes. La presencia de la vía en la ciudad, un descalce inevitable. Son accidentes.

Reconociendo estas experiencias, no es nuevo que la autopista haya sido referida como un hecho cultural notorio y como poderosa experiencia espacial. Pero toda esta experiencia se presenta solo como un producto accidental de proyectos que determinan tan solo las condiciones de movilidad. De este modo, la potencia visual propia o de su relación con el territorio es residuo indeterminado e incluso no conveniente (Vielma, 2010b). La vía rápida suele inaugurar modos de percepción del territorio que recorre, coloniza visualmente la ciudad evidenciando paisajes e itinerarios antes inexistentes. En el recorrido se dan colisiones de formas y escalas, secuencias cinematográficas, aproximaciones dramáticas, presencias perseverantes, ritmos, giros y momentos de clímax. Multiplica lo posible desde la cotidianidad, produciendo secuencias narrativas de la gran escala urbana (Appleyard, Myer & Lynch, 1964; Borden, 2013; Halprin, 1966). De esto modo se comprende que la vía rápida suele producir una cantidad enorme de experiencia no prevista, no considerada en su origen proyectual, y en ocasiones valiosa o potencial.

Lo anterior es un resultado de un modo de proyectar la ciudad que establece límites epistemológicos y tecnológicos muy estrictos a través de la definición de sus enunciados y cometidos ideológicos. Prácticas proyectuales urbanas que establecen objetivos

muy precisos a satisfacer, generalmente de orden cuantitativo. Con técnicas y representaciones parciales y sesgadas. Así, esta experiencia estética accidental será un resultado externo, lateral, adyacente a dichos límites. No es lo opuesto, sino simplemente lo ubicado a fuera de lo determinado por un proyecto reduccionista. Es lo no esperado de él, lo no formulado en su interior, lo no representado. De este modo, esta experiencia espacial no formulada se relaciona a la definición filosófica clásica y etimológica de lo accidental: aquello que ocurre al lado de las cosas, fuera de ellas, sin modificar su esencia, pero que sin embargo las determina para la percepción. De este modo, producto del proyecto instrumental, en la ciudad, lo accidental es desplazado a un papel secundario e incluso molesto para el funcionamiento de los objetos de razón limitada. Sin embargo, así como la filosofía moderna y contemporánea comprenden esta lateralidad de lo accidental como clave en la percepción del mundo, y lo asocian con lo otro de la experiencia, las expresiones de la ciudad accidental serán las capaces de dejar en evidencia el potencial de este otro que, como residuo, persiste aún después de haber sido relegado por la construcción determinista de la ciudad. Así se hace evidente al tomar conciencia de que gran parte de lo relevante percibido en el tránsito por la vía rápida es un paisaje y una arquitectura no pensados, es un espacio potente, aunque sin autor, un residuo del proyecto que se apodera de la percepción, es ejemplo de esta experiencia accidental (Vielma, 2010b).

## VERNÁCULO URBANO

Los estudios clásicos de la arquitectura vernácula excluyen tácitamente lo urbano, por lo que un vernáculo urbano, como concepto, apunta a una aparente contradicción. Sin embargo, el vernáculo urbano se propone como un modo de actualización de lo vernáculo. Lo vernáculo describe tradicionalmente a las arquitecturas locales, propias de culturas populares, generalmente originarias o aisladas de las dinámicas contemporáneas. Una arquitectura de la gente, relacionada con sus contextos ambientales y los recursos disponibles, ejecutada con técnicas y materiales tradicionales, destinada a las necesidades, valores y modos de vida de la cultura que la produce, generalmente asociada a un lugar preciso (Oliver, 1998). Sin embargo, la crítica reciente insiste en estar atento a los “vernáculos de su tiempo”, verificar su incumbencia en el presente, comprendiendo cómo cambia lo que es propio de las personas (Rapoport, 1969). Si el vernáculo se quedara ligado solo a las tradiciones originarias, estaría condenado a desaparecer, anclado al pasado, a los museos o al turismo (Asquith & Vellinga, 2006). Una opción es que el vernáculo se actualice hacia los denominados entornos postradicionales donde las prácticas cambian en el contexto de la modernización y la globalización, influidas por el consumo, los flujos de información o las

nuevas identidades. En ese sentido, es difícil mantener lo vernáculo ligado a las tradiciones de lo disponible y producido en un lugar, cuando en las condiciones actuales las disponibilidades y la información son globales, y mantenerlo alejado de las discusiones y posibilidades de innovación espacial y social, cuando las soluciones de la gente son fuentes importantes para el desarrollo de lo nuevo (AlSayyad, 2006; Roy & AlSayyad, 2004).

En relación con este probable vernáculo urbano, la tercera imagen puede aceptar una descripción más atenta. Registra más allá que dos simples vendedores ambulantes. Las distintas tácticas de conquista y adaptación del espacio público para el desarrollo de estas actividades comerciales producen objetos muy complejos. Objetos conformados por medio de lo que Michel de Certeau (1996) denominó las *maneras de hacer*, dentro de las cuales las prácticas urbanas son enunciaciones específicas con las que los individuos o grupos se enfrentan a la *ciudad-concepto*, a aquella planificada desde arriba y que pretende extender sus modos de determinación. De este modo, estos y otros “comerciantes” estarían escribiendo uno a uno, y como conjunto, un nuevo texto urbano que se superpone debilitando o problematizando el discurso vertical que planifica y opera en la ciudad para producir un espacio estable y destinado a sujetos globales. Los ambulantes, aunque en ocasiones tienen la potencia de caracterizar por sí mismos todo un entorno, siempre tenderán a ser descritos como invasivos, forasteros, otros. Su forma compleja y heterogénea y su intempestividad, los hacen pertenecer a esta otra ciudad donde se catalogan como residuos de difícil remoción. Manifestaciones como estas, así como otras comunes como la vivienda autoproducida o la transformación y apropiación de los espacios públicos o colectivos para la fiesta, el ocio o la expresión popular, surgen desde las personas que habitan o aprovechan el espacio, en relaciones cercanas y cotidianas.

El vernáculo urbano (Vielma, 2017) que se quiere definir describe manifestaciones arquitectónicas, urbanas y artefactos producidas o acondicionadas directamente por las personas, fuera de la práctica profesional institucional, y en relación con problemas e imperativos de su lugar y función —comercio, vivienda, celebración, rituales, confrontación—. Es un vernáculo paradójicamente cambiante, que se reproduce y transforma acudiendo a sus propios artefactos, a su entorno espacial y social, y a la disponibilidad de materiales e imágenes de origen muy amplio. Toma las condiciones necesarias para el cambio y la innovación según los requerimientos del medio o de los mercados donde operan, y las fragilidades o competitividades implícitas en las agrupaciones o sistemas que forma. Es una condición paradójica y, por lo tanto, potente para actualizar a lo vernáculo. Surge en la ciudad, que es por definición el lugar de lo diferente, de otro. El espacio de lo foráneo, de lo cosmopolita, de lo complejo, donde es difícil definir *lo propio*, donde se

producen identidades inestables y las tradiciones se disuelven. De este modo, objetos como el quiosco o el carro de frutas de la tercera imagen, son hechos urbanos obligados a estar en sintonía con sistema global de producción de imágenes, materiales, mercancías, mensajes e información. Así, los “recursos disponibles” no son los propios de una comunidad tradicional, sino que son los recursos de la ciudad y de los mercados locales y mundiales de gustos y mercancías, produciéndose una fuerte carga de espontaneidad y una tensión paradójica entre lo global y lo local, que les son características.

Los ejemplos registrados en la tercera imagen están desprovistos de la belleza clásica y atemporal y de la legitimidad de la tradición de los grandes ejemplos del vernáculo mundial. Son más bien expresiones espaciales no-planificadas, en el sentido que su presencia es resultado de la creación y adaptación de espacio por parte de quienes directamente los requieren o usan. Estos artefactos estarían intermediando entre, por una parte, los objetos y las imágenes de lo perteneciente a las líneas principales del comercio al detalle y la industria predominantes, y por la otra, en la necesidad y oportunidad de las personas para intercambiar y expresarse espacialmente de manera independiente.

Esta condición híbrida e impura que proviene de los modos directos de hacer de las personas, este vernáculo disidente e inestable, pertenece a ese grupo de fenómenos que Enrique Walker (2010) describe como *lo ordinario*. Un modo de referirse a ese espacio de lo otro que la arquitectura suele excluir de su campo de acción y reflexión. Lo omitido por la práctica disciplinar, lo que aparentemente no aporta nada, lo inofensivo, pero en ocasiones también ofensivo. Así, no es casual que el comercio callejero en Santiago de Chile tenga entre muchas de sus manifestaciones más potentes del vernáculo urbano a la feria libre, mercado temporal y callejero de frutas y vegetales, que en su origen ilegal se instalaba de modo clandestino en cañadas y descampados a ofrecer su producto fuera del espacio formal y normado de una ciudad de modernidad incipiente, y justo por eso era una expresión temprana de soberanía desde los ciudadanos (Salazar, 2003), del otro urbano que aquí se pretende hacer evidente.

### CONSIDERACIONES FINALES: MIRAR LO OTRO

Las miradas sobre lo otro que dan origen a las nociones revisadas asumen que este otro no se determina por oposición a conceptos instituidos. De este modo, la altopía no se opone al concepto tradicional de lugar. La ciudad accidental no se opone a una supuesta ciudad esencial. El vernáculo urbano no significa el fin del vernáculo tradicional. Son más bien conceptos y espacios de apertura, de innovación. Reclaman la atención sobre lo otro que es espacio de interés, residuo potencial o práctica innovadora. Este otro urbano que se pretende mirar desde estas tres nociones describe,

en todo caso, las diferencias persistentes e inevitables que son consustanciales al hecho urbano. Es el modo como Manuel Delgado (1999) define a lo urbano como un lugar donde “la inestabilidad se convierte entonces en un instrumento paradójico de estructuración” (p. 23).

Una diferencia fundamental entre los modos en que estas tres nociones representan a lo otro urbano tiene que ver con la distancia y el origen de la mirada que se alerta ante ello. Eso implica determinar el tono del registro, y la intención con la que se actuaría. La altopía es un registro desde un observador distante, asombrado por esas suertes de arquitecturas encontradas, inhabitables e inclasificables. Espacios y formas extraordinarios que detonan una pulsión estética, que incluye a la atracción de la fuerza espacial, pero también a la extrañeza, y se apoderan de una atención que obliga a indagar sobre qué son. La altopía se origina desde una mirada romántica al espacio indeterminado de la ciudad.

La ciudad accidental es una noción que se pregunta acerca del origen disciplinar de ciertos espacios o experiencias que tienden siempre a ser otras. El objeto a indagar es el proyecto instrumental propio de los modos contemporáneos de desarrollo urbano, buscando conocer qué se excluye en sus modos de definir cometidos, operar y representar la realidad. Se busca determinar cómo la experiencia residual proviene explícita o implícitamente de lo limitado al interior de dicho proyecto. Por tanto, la escala de mirada es intermedia y especializada, y se hace precisa en el análisis y la representación de la experiencia excedentaria y sus modos de producción.

El vernáculo urbano tiene la particularidad en este sistema de provenir directamente de la gente, de los modos cómo las personas adaptan su entorno y solucionan sus problemas. Si la altopía y la ciudad accidental son experiencias no formuladas, arquitecturas y paisajes sin autor, el vernáculo urbano es el resultado de procesos de proyecto simultáneos, acumulativos y emergentes. Son experiencias otras no solo porque se oponen a los modos instituidos de hacer ciudad, por enfrentarse a los espacios modélicos, sino porque lo presente es el resultado del cambio constante y la adaptación de los grupos sociales que participan en su concepción, ejecución y uso.

De este modo la experiencia otra presente en el vernáculo urbano puede suponerse como un lugar de innovación muy dinámico, donde la simultaneidad de muchos operando sobre problemas similares con lo que tienen a mano provocará soluciones que tienden a lo óptimo. En un contexto donde la innovación es conseguir lo otro como objetivo paradigmático, el vernáculo urbano se presenta potencial desde la escala de observación y proposición desde la misma gente que lo produce. Implica que desde la escala de las personas y sus relaciones se produce y transforma esta otra ciudad. En el vernáculo urbano la mirada se interesa

en el artefacto, pero requiere el diálogo con el grupo social que lo crea, el indagar del origen de lo visto en relación a lo disponible en las posibilidades enormes de una ciudad y unas personas persistentemente otras. En este sentido, resulta útil enfatizar para terminar, que aunque la aproximación a esta revisión ha sido desde la experiencia físico-espacial, lo que diferencia a las manifestaciones de los dos primeros conceptos —altopía y ciudad accidental—, del concepto de vernáculo urbano, en que en este último hay una oferta de relaciones y de experiencias que proviene desde las personas y grupos sociales que produce sus artefactos y especializaciones, hay una proposición de experiencia formulada y significativa desde las personas hacia ellas mismas y otros a ser incluidos.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alexander, C. (1979). *The timeless time of building*. Nueva York: Oxford University Press.
- AlSaiyyad, N. (2006). Foreword. En L. Asquith & M. Vellinga (Eds.), *Vernacular architecture in the twenty-first century: Theory, education and practice* (pp. xvii-xviii). Abingdon: Taylor & Francis.
- Amendola, G. (1997). *La ciudad posmoderna: magia y miedo de la metrópoli contemporánea*. Madrid: Celeste.
- Appleyard, D., Myer, J. R., & Lynch, K. (1964). *The view from the road*. Cambridge, Mass.: MIT Press.
- Asquith, L. & Vellinga, M. (2006). Introduction to vernacular architecture in the twenty-first century. En L. Asquith & M. Vellinga (Eds.), *Vernacular architecture in the twenty-first century: Theory, education and practice* (pp. 1-20). Abingdon: Taylor & Francis.
- Banham, R., Baker, P., Hall, P., & Price, C. (1969). Non-Plan: an experiment on freedom. *New Society*, (March), 435-443.
- Borden, I. (2013). *Drive: journeys through film, cities and landscapes*. Londres: Reaktion Books.
- De Certau, M. (1996). *La invención de lo cotidiano I: Las artes de hacer*. Ciudad de México: Universidad Iberoamericana.
- Deleuze, G. (1968). *Diferencia y repetición* (M. S. Delpy & H. Beccaece, Trans.). Buenos Aires: Amorroutu.
- Deleuze, G. & Guattari, F. (1997). *¿Qué es la filosofía?* (4a ed.). Barcelona: Anagrama.
- Delgado, M. (1999). *El animal público: hacia una antropología de los espacios urbanos*. Barcelona: Anagrama.
- Halprin, L. (1966). *Freeways*. Nueva York: Reinhold.
- Harvey, D. (1990). *La condición de la posmodernidad*. Buenos Aires: Amorroutu.
- Harvey, D. (1999). *The urban experience*. Nueva York: John Hopkins University Press.
- Lyotard, J. F. (1993a). Anima mínima. En *Moralidades posmodernas* (pp. 161-170). Madrid: Tecnos.
- Lyotard, J. F. (1993b). Zona. En *Moralidades posmodernas* (pp. 161-170). Madrid: Tecnos.
- Mumford, E. P. (2000). *The CIAM discourse on urbanism, 1928-1960*. Cambridge, Mass.: MIT Press.
- Oliver, P. E. (1998). *Encyclopedia of vernacular architecture of the world*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Pope, A. (1996). *Ladders*. Nueva York: Rice University School of Architecture.
- Rapoport, A. (1969). *Vivienda y cultura*. Barcelona: Gustavo Gili (1972).
- Roy, A. & AlSaiyyad, N. (2004). *Urban informality: Transnational perspectives from the Middle East, Latin America, and South Asia*. Nueva York: Lexington Books.
- Rudofsky, B. (1964). *Architecture without architects*. Nueva York: Museum of Modern Art.
- Salazar, G. (2003). *Ferías libres: espacio residual de soberanía ciudadana*. Santiago de Chile: Ediciones Sur.
- Smithson, A. & Smithson, P. (1967). *Urban structuring: Studies of Alison & Peter Smithson*. Londres: Studio Vista.
- Venturi, R., Scott Brown, D., & Izenour, S. (1977). *Learning from Las Vegas: the forgotten symbolism of architectural form* (2da revisada). Cambridge, Mass.: MIT Press.
- Vidler, A. (2000). *Warped Space. Art, architecture and anxiety in modern culture*. Boston: MIT Press.
- Vielma, J. I. (2005). *Proyectar en altopías (otros lugares). Estrategias de análisis y proyecto en condiciones urbanas caracterizadas por la indeterminación, a partir de la propuesta presentada para el emplazamiento de Vitoria-Gasteiz en el concurso European 7*. (Trabajo de ascenso para la categoría de profesor asistente), Universidad Central de Venezuela, Caracas.
- Vielma, J. I. (2010a). *Altopía, otros lugares: crítica interdisciplinaria a los lugares indeterminados de la ciudad contemporánea*. Caracas: CEC - FAU-UCV.
- Vielma, J. I. (2010b). *Ciudad accidental: la distancia entre proyecto experiencia en las autopistas urbanas. El caso de la Autopista Costanera Norte en Santiago de Chile*. Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Vielma, J. I. (2017). *Vernáculo urbano en Santiago de Chile: la experiencia urbana y el objeto arquitectónico del comercio independiente* (Aplicación para proyecto de Investigación Fondecyt 2017). Santiago de Chile: Autor.
- Walker, E. (2010). Lo ordinario: introducción. En E. Walker (Ed.), *Lo ordinario* (pp. 7-11). Barcelona: Gustavo Gili.
- Zardini, M. (1997). La proponderancia del paisaje. En E. Bru y S. Landrove (Eds.), *Nuevos paisajes, nuevos territorios* (pp. 203-209). Barcelona: Museu d'Art Contemporani de Barcelona.

## NOTAS

- 1 Recibido: 6 de marzo de 2018. Aceptado: 1 de octubre de 2018.
- 2 Académico e investigador del Departamento de Arquitectura, Universidad de Chile. Contacto: jiviema@uchilefau.cl