

Dossier: la circulación de conocimientos, saberes y políticas urbanas en América Latina	Titulo
Jajamovich, Guillermo - Autor/a; Delgadillo, Víctor - Autor/a; Zunino Singh, Dahn - Autor/a; Arango López, Diego - Autor/a; Orillard, Clément - Autor/a; Castro, Ana Claudia Veiga de - Autor/a; Duque Franco, Isabel - Autor/a; Silvestre, Gabriel - Autor/a;	Autor(es)
En: Iberoamericana vol. 20 no. 74. (2020). Berlín : Ibero-Amerikanisches Institut PK, 2020.	En:
Berlín	Lugar
Ibero-Amerikanisches Institut PK	Editorial/Editor
2020	Fecha
	Colección
Política urbana; Saber; Conocimiento; América Latina;	Temas
Artículo	Tipo de documento
"http://biblioteca.clacso.org/clacso/gt/20200804053530/La-circulacion-de-conocimientos.pdf"	URL
Reconocimiento-No Comercial-Sin Derivadas CC BY-NC-ND http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.0/deed.es	Licencia

Segui buscando en la Red de Bibliotecas Virtuales de CLACSO

<http://biblioteca.clacso.org>

Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO)

Conselho Latino-americano de Ciências Sociais (CLACSO)

Latin American Council of Social Sciences (CLACSO)

www.clacso.org



Consejo Latinoamericano
de Ciencias Sociales



Conselho Latino-americano
de Ciências Sociais

La circulación de conocimientos, saberes y políticas urbanas en América Latina. Introducción

The Circulation of Knowledge and Urban Policies in Latin America. Introduction

GUILLERMO JAJAMOVICH

CONICET-Instituto de Estudios de América Latina y el Caribe-Universidad de Buenos Aires, Argentina

guillermopazjajamovich@gmail.com

ORCID ID: 0000-0001-9628-2468

VÍCTOR DELGADILLO

Universidad Autónoma de la Ciudad de México, México

Victor_Delgadillo@hotmail.com

ORCID ID: 0000-0001-5928-6179

En las últimas décadas se intensificaron los viajes, las transferencias, la transnacionalización, las movilidades y los flujos de modelos y políticas urbanas, teorías, ideas, conocimientos, tecnologías y técnicas urbanísticas. Asimismo, se acrecentó el interés académico en tales procesos incluyendo aportes provenientes de la geografía, la sociología, las ciencias políticas, la historia, los estudios culturales, los estudios urbanos y el urbanismo (Harris y Moore 2011; Jajamovich 2016; Peck y Theodore 2010). El avance de las tecnologías de la informática y las comunicaciones ha acelerado e incrementado el histórico proceso de circulación desigual de conocimientos y de políticas públicas promovido por organismos financieros e internacionales, inversionistas, actores políticos, redes de ciudades e industrias editoriales transnacionales. Sin embargo, los abordajes académicos continúan concentrados en la circulación de políticas urbanas en dirección Norte-Norte (González 2011; Jajamovich 2017; Sklair 2002).

Aunque en ocasiones estén acompañados por una retórica de la novedad, estos procesos no son nuevos (Delgadillo 2014; Jajamovich 2017; Novick 2009; Peck y Theodo-

re 2010). En América Latina, a lo largo del tiempo, gobernantes y élites han retomado selectiva y estratégicamente (fragmentos de) políticas urbanas surgidas en otras regiones para embellecer ciudades o confrontar problemas urbanos. Desde la segunda mitad del siglo XIX, arquitectos, urbanistas y planificadores urbanos latinoamericanos viajaron a estudiar a Europa, y posteriormente a los Estados Unidos. Asimismo, expertos europeos y norteamericanos han viajado por la región en diversas oportunidades, realizando consultorías, asesorías, dictando cursos y conferencias (Almandoz 2002 y 2007).

La circulación de conocimientos, saberes y políticas urbanas nunca ha sido un proceso unidireccional y simple (González 2011; Jajamovich 2016). Las múltiples aspiraciones locales a menudo se alimentan de plurales motivaciones foráneas. No se trata de una simple importación de conceptos y saberes ya configurados, sino de procesos que implican la adaptación selectiva a lugares concretos y la reinención de esos paradigmas y conocimientos en sitios y condiciones específicas (Almandoz 2002). Es más, conceptos como los de retro-transferencias (Novick 2009) han enfatizado cómo los “oferentes” de saberes y políticas se ven afectados y modificados en tales intercambios. Por su parte, otras literaturas han enfatizado cómo los canales y objetos que permiten la circulación del conocimiento moldean el resultado de las transferencias.

Históricamente, los conceptos, paradigmas y teorías urbanas que surgen en un territorio y temporalidad específica, se desprenden de sus lugares y circulan por el mundo. De la misma forma, las políticas urbanas, que tienen su temporalidad e intentan confrontar desafíos y problemáticas ancladas a territorios específicos, transitan desigualmente a través de complejos procesos en geografías muy diferentes a su lugar de origen. Sin embargo, no toda política urbana ni todo conocimiento sobre la ciudad deviene móvil y circulante, pues existen diferencias de poder en el acceso a las redes y entre los actores políticos que conducen, delimitan y permiten determinados flujos de políticas, a la vez que imposibilitan otros (González 2011; Jajamovich 2017).

Aunque en ocasiones se presente bajo un lenguaje tecnocrático signado por alusiones a *best practices*, la circulación y difusión de políticas urbanas son procesos eminentemente políticos. Así, algunas políticas se tornan exitosas y móviles mientras otras son condenadas al fracaso y permanecen estáticas (McCann 2008; Ward 2006). Además, una misma política urbana circula diferencialmente según dónde y entre quienes se difunde. Así, por ejemplo, experiencias como las de Bilbao o Barcelona se ofrecen de manera sustancialmente diferente entre ciudades de América Latina y de Europa (González 2011). En su circulación, las políticas mutan y pueden alterar sus contenidos (Peck y Theodore 2015).

Aunque siguen siendo desiguales, en las últimas décadas los procesos de circulación de teorías y políticas urbanas no se produce únicamente en dirección Norte-Norte o Norte-Sur, sino también Sur-Sur e incluso Sur-Norte. Así, algunas políticas urbanas latinoamericanas, como el Metrobus de Curitiba y el Metrocable de Medellín, se han reproducido en múltiples ciudades latinoamericanas; el Presupuesto Participativo, surgido en Brasil, se aplica incluso en municipios catalanes (Delgadillo 2014). A su vez, aportaciones latinoamericanas sobre las teorías de la informalidad

urbana han sido muy útiles para abordar prácticas similares en ciudades asiáticas y africanas (Roy 2013).

En este marco, el presente dossier da cuenta de una variedad de acercamientos a la circulación de conocimientos, saberes y políticas urbanas en América Latina, que incluyen heterogéneas aproximaciones disciplinares en diferentes períodos históricos, desde fines del siglo XIX hasta la actualidad. La puesta en diálogo de abordajes sobre el presente y períodos históricos previos apunta a matizar la idea de que la circulación de conocimientos, saberes y políticas urbanas sea un proceso meramente contemporáneo a la vez que se alienta la discusión sobre las continuidades y rupturas en los procesos analizados en distintos períodos. Los abordajes presentados incluyen una amplia variedad de objetos: tecnologías e infraestructuras urbanas, proyectos de urbanismo post catástrofes, construcción de conocimientos sobre la ciudad latinoamericana, propuestas de redes de transporte y de planificación urbana y territorial, *expertise* sobre desarrollo de juegos olímpicos, construcción de ciudades referente, convenios de cooperación y amistad entre ciudades, etcétera. Asimismo, se considera una amplia diversidad de actores involucrados, incluyendo actores estatales y no estatales, así como una multiplicidad de aproximaciones respecto a qué es lo que circula: tecnologías, conocimientos, saberes, capitales, expertos, instituciones, etcétera. El dossier abarca una variedad de geografías y circuitos de circulación de conocimientos, saberes y políticas urbanas. Su foco está puesto en América Latina e incluye procesos que involucran a Buenos Aires, San Juan, La Paz, São Paulo, Río de Janeiro, Temuco, Medellín y Bogotá. Sin embargo, tales procesos trascienden la región en tanto reconocen una serie de cambiantes relaciones con otras ciudades como París, Londres, Boston y Barcelona, entre otras. El foco del dossier no está puesto únicamente en ciudades capitales de América Latina, sino que también se incorporan procesos que atraviesan ciudades más pequeñas, aunque con experiencias que impactarán sobre las propias ciudades capitales. En ese sentido, los procesos de circulación no son solo transnacionales, sino que atraviesan distintas escalas.

Sintéticamente, aunque con distintos énfasis, los artículos que componen el dossier articulan aspectos vinculados a los espacios, las historias y las sociedades donde se (re) produce la circulación de conocimientos, saberes y políticas urbanas. Asimismo, dan cuenta de distintas aproximaciones a la hora de abordar y tematizar circulaciones, comparaciones, relaciones de poder, roles de “oferentes” y “demandantes” de conocimientos, saberes y políticas.

En una perspectiva de historia transnacional y de modo comparativo, el artículo de Dhan Zunino Singh analiza la movilidad de tecnologías de trenes subterráneos de transporte de pasajeros en Boston y Buenos Aires. En el tránsito del siglo XIX al siglo XX, da cuenta de cómo circulaban —y receptaban— ideas, capitales, expertos y tecnologías en Europa y América. El artículo muestra que el origen y desarrollo del tranvía eléctrico es trasatlántico, y que en la circulación de saberes y tecnologías se produce una simultaneidad de contactos y viajes y diversos procesos de apropiación, adaptación y transformación.

La reconstrucción de ciudades dañadas por catástrofes en las décadas de 1940 y 1950 es el tópico abordado por Diego Arango López. A partir de una investigación comparativa en San Juan, Argentina, y Tumaco y Bogotá en Colombia, el autor da cuenta de distintos intentos de responder a tales cuestiones. Pasa revista a los bagajes teóricos, paradigmas y referentes internacionales del momento, Le Cobusier, Sert, Wiener, así como reconstruye los complejos vínculos entre estos y políticos y expertos latinoamericanos. Los usos de la *expertise* extranjera son selectivos y se integran en agendas locales y/o nacionales a la vez que intervienen una variedad de ‘locales’ y ‘extranjeros’ a la hora de definir cómo intervenir sobre esas ciudades.

Entre 1960 y 1970 toma forma una nueva generación de consultorías francesas en América Latina. Con un extenso trabajo de archivo por detrás, Clément Orillard señala una serie de iniciativas francesas en Buenos Aires, São Paulo y La Paz. Durante esas décadas, el Estado francés institucionaliza nuevos organismos de planificación que incluyen entre sus tareas la exportación de conocimientos y políticas articulados a la exportación de tecnología francesa. En un marco internacional y geopolítico signado por nuevas políticas de cooperación con el África postcolonial y con una América Latina “desarrollista” que demandaba cooperación técnica en materia de planeación económica y urbana, la exportación de saberes articula cuestiones políticas, económicas y técnicas.

El artículo de Ana Claudia Veiga de Castro revisa la trayectoria del historiador Richard Morse y su contribución al debate sobre la ciudad latinoamericana. Tales aportes son reconstruidos en el marco de una particular coyuntura signada por el fin de la II Guerra Mundial, renovadas relaciones entre Estados Unidos y América Latina así como por la creación de diversas instituciones de desarrollo y de investigación académica. El artículo reconstruye diversos diálogos académicos en los que interviene Morse y que son protagonizados por investigadores norteamericanos y latinoamericanos. Así, da cuenta de un denso tráfico de ideas, conceptos e instituciones donde los puentes entre investigación académica y políticas de desarrollo urbano y regional eran múltiples.

Los dos últimos artículos son más contemporáneos y en ambos aparece con fuerza la circulación de expertos catalanes aunque abordada desde la perspectiva de los “demandantes” o “importadores” de políticas urbanas. Así, el artículo de Isabel Duque Franco reconstruye veinte años de políticas urbanas en Medellín basadas en una estrecha colaboración con instituciones y consultores catalanes. En ese marco, destaca los convenios de cooperación entre ciudades como uno de los medios privilegiados a partir de los cuales se produce la circulación de políticas urbanas a la vez que se interroga por el carácter más o menos recíproco de estas iniciativas. Aunque el artículo aborda un caso de circulación Norte-Sur, Duque indica que Medellín ha conseguido modificar la imagen de la ciudad a la vez que ha comenzado a exportar a ciudades latinoamericanas tecnología y conocimientos, producto de sus innovadoras experiencias de movilidad (Metrocable, escaleras eléctricas) y equipamientos sociales en barrios populares. Así, se vislumbran otros circuitos de circulación de políticas urbanas, en dirección Sur-Sur aunque en ocasiones mediados por redes, actores e instituciones del Norte Global.

Finalmente, Gabriel Silvestre analiza el uso que funcionarios e inversionistas brasileños hacen de distintas consultorías barcelonesas a lo largo del tiempo y en el marco de despliegue de estrategias urbanas vinculadas a megaeventos. Así, tematiza una serie de discusiones respecto a las relaciones entre juegos olímpicos y ciudad así como señala los usos estratégicos que las elites técnicas y políticas cariocas hacen de las consultorías barcelonesas. Junto al acceso a determinado *know how*, las referencias a experiencias exitosas tienden a buscar justificar y legitimar proyectos locales que —en el caso brasileño— terminan reproduciendo desigualdades urbanas.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Almandoz, Arturo. 2002. *Planning Latin America Capital Cities*. London: Routledge.
- 2007. “Modernización urbanística en América Latina. Luminarias extranjeras y cambios disciplinares, 1900-1960”. *Iberoamericana* 7, n° 27: 59-78. DOI: <http://dx.doi.org/10.18441/ibam.7.2007.27.59-78>.
- Delgadillo, Víctor. 2014. “Urbanismo a la carta: teorías, políticas, programas y otras recetas urbanas para ciudades latinoamericanas”. *Cadernos Metropoli* 16, n° 31: 89-111.
- González, Sara. 2011. “Bilbao and Barcelona in ‘Motion’. How Urban Regeneration ‘Models’ Travel and Mutate in the Global Flows of Policy Tourism”. *Urban Studies* 48, n° 7: 1397-1418.
- Harris, Andrew y Moore, Susan. 2011. “Planning Histories and Practices of Circulating Urban Knowledge”. *International Journal of Urban and Regional Research* 37, n° 5: 1-16.
- Jajamovich, Guillermo. 2017. “América Latina y las asimetrías de poder en abordajes sobre producción y circulación de políticas y teorías urbanas”. *Revista Quid* 16, n° 8: 160-173.
- 2016. “Historicizing the Circulation of Urban Policies through Career Paths Analysis: Barcelonian Experts and Their Role in Redeveloping Buenos Aires’ Puerto Madero”. *Iberoamericana*, 12, n° 62: 167-183. DOI: <http://dx.doi.org/10.18441/ibam.16.2016.62.167-183>.
- McCann, Eugene. J. 2008. “Expertise, Truth, and Urban Policy Mobilities: Global Circuits of Knowledge in the Development of Vancouver, Canada’s ‘Four Pillars’ Drug Strategy”. *Environment and Planning* 40, n° 4: 885-904.
- Novick, Alicia. 2009. “La ciudad, el urbanismo y los intercambios internacionales. Notas para la discusión”. *Revista Iberoamericana de Urbanismo* 1: 4-13.
- Peck, Jamie y Nik Theodore. 2010. “Mobilizing Policy: Models, Methods and Mutations”. *Geoforum* 41, n° 2: 169-174.
- Peck, Jamie y Nik Theodore. 2015. *Fast Policy: Experimental Statecraft at the Thresholds of Neoliberalism*. Minneapolis and London: University of Minnesota Press.
- Roy, Ananya. 2013. “Metrópolis del siglo XXI: nuevas geografías de la teoría”. *Andamios, Revista de Investigación Social* 10, n° 22: 149-182.
- Sklair, Leslie. 2002. “Corporate-State Connection. The Transnational Capitalist Class and Global Politics: Deconstructing the Corporate-State connection”. *International Political Science Review*, n° 23: 159-174.
- Ward, Kevin. 2006. “Policies in Motion, Urban Management and State Restructuring: The Trans-Local Expansion of Business Improvement Districts”. *International Journal of Urban and Regional Research*, n° 30: 54-75.

La movilidad trasatlántica de las tecnologías de transporte: la americanización del sistema subterráneo (Boston, 1897 y Buenos Aires, 1913)

The Transatlantic Mobility of Transport Technologies:
the Americanization of Underground Railways
(Boston, 1897 and Buenos Aires, 1913)

DHAN ZUNINO SINGH

CONICET-Universidad Nacional de Quilmes, Argentina

dhansebastian@gmail.com

<http://orcid.org/0000-0002-3694-8659>

Abstract: This article reconstructs, from a transnational and cultural history, the way in which Boston and Buenos Aires early introduced a system of underground railway for urban public transport which was invented and applied originally in London (1863), becoming Boston the first in the Americas (1897) and Buenos Aires (1913) the first in South America with this transport system. It observes how ideas, capital, expert, technologies of transport circulate between Europe and the Americas. How material, political, and cultural aspects shaped urban infrastructures is also explored. Moreover, it discusses the contribution of the historical perspective to analyse the global circulation of infrastructures and its territorialization in cities between late 19th century and the beginning of the 20th century.

Keywords: Buenos Aires; Boston; Underground; Technology mobility; Transnational history.

Resumen: Este trabajo reconstruye, desde una historia transnacional, el modo en que Boston y Buenos Aires introdujeron tempranamente el sistema subterráneo de transporte nacido en Londres (1863), convirtiéndose Boston (1897) en la primera ciudad de Norteamérica y

Buenos Aires de Sudamérica (1913) en construir subterráneos. Se observa cómo circulan y se reciben ideas, capitales, expertos y tecnologías de transporte entre Europa y las Américas. Se analiza el modo en que aspectos materiales, políticos y culturales de las ciudades dan forma a las infraestructuras urbanas. Se discute, además, la contribución de la perspectiva histórica para analizar la circulación internacional de infraestructuras y su territorialización en centros urbanos en el contexto de fines del siglo XIX y principios del XX.

Palabras clave: Buenos Aires; Boston; Subterráneo; Movilidad tecnológica; Historia transnacional.

INTRODUCCIÓN

En 1897 Boston inaugura un túnel para la circulación de tranvías, conocido como Boston T, convirtiéndose en la primera ciudad del continente americano en implementar un sistema de subterráneos para el transporte urbano de pasajeros. En Europa, Londres había inaugurado el uso de túneles subterráneos para los ferrocarriles urbanos en 1863, luego en 1896 Budapest y Glasgow, el primero con un tren eléctrico y el segundo con un sistema de cable. Contemporáneamente, París iniciaba la construcción de su *Métro*, ciudades como Nueva York, que había tenido planes para subterráneos desde mediados del siglo XIX, comenzaban a abandonar el sistema de trenes elevados por el *subway*. La característica principal del Boston T es que se trata de un sistema mixto (de superficie y subterráneo) con tres rampas de acceso al túnel por las cuales descendían los tranvías que circulaban por las calles. Una rampa similar puede encontrarse en el barrio de Caballito, en Buenos Aires, por donde la primera línea subterránea (1913) se conectaba con la avenida principal de la ciudad. Estas rampas tienen similitud con el Kingsway Tramway Tunnel (1906) de Londres, construido como *bypass* siguiendo el ejemplo de Boston. En diciembre de 1909, un corresponsal británico de *The Times* comentaba que el proyecto de tranvías subterráneos para Buenos Aires era similar “en su naturaleza” al Kingsway de Londres.¹ Pero, de hecho, la Compañía Anglo-Argentina de Tranvías (CAAT), que construye el subterráneo en Buenos Aires, señala explícitamente que toma el modelo de Boston, y construye además un túnel que tiene características similares al *subway* americano y también al metro de Budapest: un túnel rectangular debajo de la calle y cercano a la superficie, con fácil acceso desde la acera mediante escaleras que dan directamente a las plataformas, construido con el método *cut-and-cover*.

Estas similitudes dan cuenta de la circulación y recepción de saberes y tecnologías de transporte entre ciudades europeas y americanas, de las múltiples referencias y del modo en que estas viajan de un lado y el otro del Atlántico a fines del siglo XIX y principios del XX. Trazando una biografía de esta infraestructura de transporte urbano, desde una perspectiva histórica y transnacional (Conrad 2016), el siguiente trabajo se pregunta ¿de qué modo se ensamblan localmente estas tecnologías que tienden a di-

¹ “The city of Buenos Aires”, *The Times*, 28 de diciembre de 1909: 52.

fundirse internacionalmente? En otras palabras, ¿cómo circularon los saberes, expertos, capitales, materiales y tecnologías que componen esta infraestructura y cómo fueron recepcionados, particularmente, en Boston (1897) y Buenos Aires (1913)?

La pregunta por las dos ciudades busca dar cuenta de la implementación, por primera vez, de esta tecnología en América del Norte y América del Sur, considerando no solo la cercanía en el tiempo entre una y otra, sino las condiciones urbanas similares y las características que asume esta infraestructura urbana una vez construida. Ambos subterráneos, a la vez, permiten observar cómo se materializan las ideas técnicas acerca de esta infraestructura y cómo hacia fines del siglo XIX se comienza a cuestionar el modelo original del subterráneo londinense buscando otras formas de moverse debajo de la ciudad: sin construir túneles profundos, aprovechando la energía eléctrica para mover los trenes, aplicando criterios higienistas y estéticos que simulen una ‘calle subterránea’ antes que un túnel.

Desde una perspectiva histórico cultural y transnacional, y en el marco del giro de la movilidad que permite repensar la circulación de modelos y políticas urbanas (Temenos y Baker 2015, McCann y Ward 2011), este trabajo analiza cómo, junto a la circulación de saberes técnicos, circulan representaciones atávicas sobre el espacio subterráneo que ligán este con el espacio de los muertos, el infierno, las cloacas, en suma, un espacio no apto para el habitar humano (Williams 2008). La historiografía sobre los subterráneos ha mostrado cómo los debates técnicos y políticos para solucionar el problema del tráfico (construir sistemas elevados o subterráneos) en diferentes ciudades estuvieron acompañados de debates culturales acerca de la conveniencia de habitar el espacio subterráneo para moverse cotidianamente (Bobrick 1994, Pike 2005, Zunino Singh 2013). Es decir, que la implementación de esta infraestructura generó ambivalencias respecto de la idea de lo moderno o el progreso, enalteciendo por un lado la imagen de la ciudad y modernizando la experiencia la movilidad, pero al mismo tiempo despertando reacciones negativas.

Considerando el modo en que se ensamblan estos saberes, ideas y tecnologías en un sitio determinado, el artículo hace énfasis en los debates políticos que antecedieron a la implementación de los proyectos, en los intereses económicos de las empresas junto con las características del subsuelo. En ese sentido, se focaliza en las ciudades haciendo énfasis en su carácter transnacional y abordándolas con una idea abierta y relacional de la noción de lugar (Merriman 2009, Crang 1998), comprendiendo el papel que juegan otras ciudades y la circulación global de conocimiento en la producción de lo local.

El artículo comienza con una descripción las condiciones urbanas y de movilidad de ambas ciudades para comprender el contexto en donde se inserta el subterráneo como solución técnica al tráfico y transporte, luego se analizan los saberes técnicos sobre esta infraestructura en relación a las representaciones sobre el espacio subterráneo que estas conllevan y el modo en que se van resignificando a medida en que circulan entre las ciudades europeas y americanas. Finalmente, se explica el modo en que esos saberes e ideas son aplicados en Boston y Buenos Aires considerando el modo en que la política local y el contexto material de cada ciudad contribuyen a modelar la infraestructura.

BOSTON Y BUENOS AIRES: EL PROBLEMA DE LA CONGESTIÓN Y LOS TRANVÍAS

En el contexto de crecimiento de ambas ciudades portuarias el subterráneo, al igual que los trenes elevados, surgieron como solución técnica tanto para el problema de la congestión en el centro de la ciudad, como para contribuir al proceso de suburbanización –conexión rápida entre centro y periferia–. Antes de que se decidiera por la creación de túneles para la circulación de tranvías eléctricos en ambas ciudades, tanto los sistemas subterráneos como los elevados, con diferentes tipos de tracción (cable, aire comprimido, eléctrico o a vapor), formaban parte del repertorio de planes posibles, mostrando una circulación variada de tecnologías implementadas o en ensayo. La diferencia es que en los Estados Unidos la opción por el modo elevado tenía ya sus antecedentes como Nueva York y convivirán con los subterráneos –como veremos para el caso de Boston–; por lo tanto, aunque llegaran referencias de los elevados construidos en Berlín o propuestos para París o Liverpool, se trataba de una tecnología conocida y producida localmente.² Mientras que para Buenos Aires, aunque los ferrocarriles comenzaban a correr por viaductos y trincheras creados por las compañías inglesas que dominaban el mercado local ferroviario, no se habían implementados sistemas de transporte urbano elevados o subterráneos. No obstante, las referencias están al día no solo a través de la prensa (periódicos o revistas populares³), sino a través de las propuestas de privados: un caso ejemplar es el elevado “Intramural” propuesto en 1896 por un empresario cubano-norteamericano, Bernardo Caymari (1896), ya que su plan combina el sistema usado en Chicago pero con la estética de las propuestas hechas para los elevados en París.

El propósito de ambos sistemas, además de la ventaja en términos de circulación rápida, segura y confortable, era evitar el uso de la calle y/o liberarlas del principal transporte público masivo que tanto en Boston como en Buenos Aires había proliferado convirtiéndose en el principal modo de transporte público: el tranvía eléctrico.

En ambas ciudades, no obstante, las reformas urbanas también apuntaban a modificar el trazado de las calles para acelerar la circulación y permitir un mayor flujo de tráfico. En 1892, las primeras propuestas de la Comisión a cargo de resolver el problema del tráfico en Boston incluían como opciones un túnel, elevados, o ensanches de avenidas para un *alley* o vía exclusiva para tranvías (Rapid Transit Commission 1892). En Buenos Aires, los planes urbanos eran aún más radicales, dado que se buscaba cambiar la traza de calles heredadas desde la colonia española: la grilla (Gorelik 1998). No

² En EE UU, las revistas populares como *Scientific American* o especializadas como *Engineering News*, *Engineering Record* o el *Street Railway Journal* serán junto a los periódicos agentes de difusión de conocimiento de las tecnologías implementadas o en ensayo en diferentes partes del mundo.

³ En Buenos Aires, junto a los periódicos, las revistas populares ilustradas como *Caras y Caretas* serán un gran difusor de las tecnologías de transporte o inventos de otras ciudades. También lo serán la presencia de empresas extranjeras en el sector del transporte, el comercio o la energía (principalmente británicas, pero también francesas, norteamericanas, belgas, alemanas).

se trataba solo de calles angostas sino de su trazado en cuadrícula. Los planes tendían a incluir avenidas diagonales conectadas por rotondas y bulevares al estilo parisino.

Para Boston, la congestión se convierte hacia 1890 en uno de los principales problemas urbanos con la expansión de la red tranviaria que permitía atraer de los suburbios miles de pasajeros diarios al centro de la ciudad (Warner 1969). En Buenos Aires, también una ciudad centralizada alrededor de su puerto se sumaría a la creciente circulación de tranvías (todavía a caballo, hasta 1896) el problema de la centralización de las actividades económicas, administrativas e incluso de entretenimiento alrededor de la plaza principal, cerca del nuevo puerto (Scobie 1974). A la vez, el crecimiento demográfico por migraciones desde Europa se concentraría en el centro convirtiendo el problema del hacinamiento en una de las razones para promover el transporte público y urbanizar las periferias. En este sentido, para Buenos Aires el subterráneo sería desde el principio concebido también como solución para la suburbanización. En el caso de Boston, la razón principal era reducir la congestión de las calles centrales, aunque luego las nuevas líneas de los elevados permitirán una rápida conexión entre el centro y los barrios (especialmente del sur).

Hay más de una década de diferencia entre los procesos de expansión de cada ciudad; una expansión en ambos casos influenciada fuertemente por la electrificación del tranvía que permitió mayor rapidez y abaratamiento del costo y la tarifa (Cheape 1980, Scobie 1974). Boston, a través de la empresa West End Rail Street, fue pionera en electrificar su sistema tranviario al incorporar los primeros ensayos de motores eléctricos desarrollado por Frank Sprague en 1888 (Most 2014). La electrificación va acompañada de un proceso de concentración del mercado tranviario en ambas ciudades. En Boston, la empresa West End controlaba dicho sector absorbiendo varias empresas, así como en Buenos Aires lo haría la Compañía Anglo-Argentina de Tranvías hacia fines del siglo XIX (García Heras 1994). La expansión de Boston, aunque menor en términos de población y territorio que Buenos Aires⁴, se dio antes de 1890 mientras que en Buenos Aires hacia 1904.

Expansión y centralización caracterizaban, por lo tanto, a estas ciudades del norte y sur de América, así como el crecimiento urbano y la congestión. Pero, además, se caracterizaban por el uso del tranvía eléctrico como principal medio de transporte público urbano, el cual era percibido como un elemento necesario para la conectividad y la circulación masiva pero al mismo tiempo, casi desde su origen, era visto como un problema. No fue solo el temor al uso de la electricidad (el peligro de morir electrocutado) lo que generaba resquemor, sino que el uso del sistema de *trolley*, por el cual el tranvía se alimentaba de electricidad a través de cables aéreos, atentaba contra ideas estéticas urbanas que en ambas ciudades se buscaban implementar. La alimentación

⁴ La mancha urbana de Boston se expandió entre 1850 y 1900 de un radio de 3 km a 16 km, y de 200 mil a más de un millón de habitantes. Mientras que la ciudad de Buenos Aires en su periodo de expansión, 1870-1930 pasó de un radio de 2 km a más de 10 km y de 170 mil habitantes a más de 2 millones.

eléctrica a través de las vías con cables subterráneos fueron opciones consideradas para evitar las columnas y cables en las calles.

Pero fue el alto flujo de tranvías por calles céntricas (mayormente angostas) lo que provocaba mayor preocupación. El problema de la congestión era principalmente percibido por causa del tranvía, en calles donde aún convivían carros tirados a caballos, bicicletas y peatones. Si bien, una buena parte de los comerciantes del área central de Boston se opondrá a la creación del *subway* por considerar que al no circular tranvías por las calles perderían clientes, la congestión fue también un problema público creado por aquellos comerciantes que reclamaban algún tipo de orden (Weinstein 2012). Las percepciones de los visitantes en Buenos Aires reflejaban el peligro que significaba el tráfico de tranvías para el peatón: un visitante inglés decía en 1910 que los peatones debían desarrollar habilidades para sobrevivir a la “tiranía” de las angostas calles del centro, espacio reducido además por los tranvías, donde “el peatón podía morir antes de poder quejarse” (Lloyd 1911, 365).

Tanto en Buenos Aires como en Boston el metro implicaba la remoción de los tranvías de las calles. Por lo tanto, las ideas acerca de la circulación, así como los valores estéticos sobre la calle jugaron un papel importante a la hora de evaluar sistemas alternativos. No se trataba solo de acelerar el flujo del tránsito en general y garantizar rapidez, comodidad y seguridad a los pasajeros del tranvía sino ordenar y embellecer las calles. Cabe aclarar que, para el momento en que se discuten los proyectos y se implementa el metro en ambas ciudades, el automóvil aún no era el protagonista de la movilidad urbana. Cuando este comienza a tener mayor presencia en las calles en la década de 1920, el tranvía ya será considerado directamente un obstáculo (Zunino Singh 2018).

SABERES Y TECNOLOGÍAS EN VIAJE Y TRANSFORMACIÓN

Con Londres como centro de la experiencia primera pero también a través de nuevas ciudades que comienzan a ensayar otros métodos constructivos y tecnologías, los saberes sobre el subterráneo se irán moldeando en su propia circulación, especialmente a través de la experiencia de movilidad: es decir, prácticas y representaciones. Junto a los saberes técnicos que circulan principalmente mediante reportes o informes, revistas especializadas, y que involucran el viaje de expertos y políticos —es decir, una experiencia vivida— circulan impresiones y representaciones sobre el espacio subterráneo que irán moldeando el tipo de infraestructura finalmente construida en Boston y Buenos Aires.

En primer lugar, existe una dimensión cultural en la elección de un sistema subterráneo eléctrico ya que está íntimamente ligada a la imagen de ciudad que las élites querían proyectar: por un lado, el subterráneo simbolizaba una hazaña de la ingeniería moderna y su implementación era signo de adelanto (ponía a la ciudad en la vanguardia de las metrópolis modernas), por otro, existía una mirada estética, pero también ideológica, que era negativa sobre los sistemas elevados.

En la circulación de la imagen del subterráneo de Londres encontraremos que, por un lado, se aprecia la solución técnica de mover masivamente pasajeros a través de trenes subterráneos para evitar el uso de la calle, conectar con túneles las estaciones terminales de los ferrocarriles en el centro de la ciudad; pero, por otro lado, se pone en cuestión el uso de trenes a vapor y la profundidad de los túneles para trenes eléctricos. Lo primero comienza a ser solucionado por la electrificación tanto en Londres como en otras ciudades y, lo segundo, a través de diseños de túneles pocos profundos debajo de las calles, con fácil acceso desde las veredas, ventilados e iluminados como los que se construyen en Boston, Berlín, Budapest, Nueva York y Buenos Aires. Glasgow, el segundo sistema subterráneo construido en Gran Bretaña, por ejemplo, opta por un sistema de tracción a cable, encontrando así una solución higiénica. En un afiche del *Glasgow District Subway* (c. 1896), puede leerse, como una de las virtudes del sistema, la higiene brindada por la tracción a cable, en contraste con el London Underground: “El único ferrocarril subterráneo a cable del mundo. Sin humo. Sin vapor. Ventilación perfecta”.⁵

También se pensaron en otros modos de tracción “limpios” como el aire comprimido: proyectos que ya habían sido propuestos en Nueva York, por ejemplo, y que se están utilizando en tubos neumáticos para los correos en Londres. Pero la electricidad no solo ofrecía una solución técnica de higiene, rapidez y seguridad, sino que además podía iluminar los túneles con lo que se ganaba en estética. Y la iluminación se convertirá en un aspecto central para combatir las representaciones negativas sobre el espacio subterráneo.

En la medida en que la electrificación permitía un túnel ‘limpio’, el cuestionado sistema de trenes elevados –cuestionamiento tanto estético como higiénico (el ruido, oscurece las calles por donde pasa y arruina la vista de las fachadas de los edificios)– iba perdiendo como alternativa a la circulación de la calle, aunque en Nueva York se seguirán proponiendo elevados luego de la construcción del primer *subway* (Raskin 2014) e incluso Boston lo introducirá también luego de la primera línea subterránea. En cambio, en Buenos Aires el rechazo fue más fuerte y se basó en criterios estéticos de las autoridades municipales y nacionales, como en el caso de París (Bobrick 1994). La Municipalidad de Buenos Aires no solo rechazará proyectos de elevados por razones estéticas sino de zonificación. En su propio proyecto de subterráneos de 1907, llamado Metropolitano, estima que se podrá construir una línea elevada en la zona inundable del Bajo de Flores (sudoeste de la ciudad) porque está destinada a ser una zona industrial: es decir, el elevado podría construirse en áreas aún no urbanizadas pero no residenciales (Municipalidad de Buenos Aires 1909).

Podemos encontrar en Buenos Aires a miembros de la élite gobernante despreciando el sistema elevado por lo que representa en términos urbanos, como problemas higiénicos o de estética, y porque encarna una idea de ciudad y una ideología determi-

⁵ Afiche del Museo de transporte de Glasgow. Traducción del autor. Original: “The only underground cable railway in the world. No smoke. No steam. Perfect ventilation”.

nada. Por ejemplo, un rechazo al elevado porque representa ciertos valores e imágenes de la ciudad norteamericana podemos hallarlo en las apreciaciones de una figura como Miguel Cané, intelectual, ex alcalde de Buenos Aires y senador, quien anota en sus memorias de viaje (1881-1882) lo siguiente:

¿Puede haber algo más abominable que ese ferrocarril elevado que corre sobre un puente tendido en todo el ancho de la calle, de tercer piso a tercer piso? Debajo un crepúsculo constante, la falta eterna del sol. ¡Ay de los infelices que allí viven! ¡Pero se va más ligero! Ninguna policía europea permitiría el embarco de los pasajeros del tren elevado de la manera que se hace; pero aquí cada uno cuida a sí mismo, y si hay alguna desgracia, las compañías lo pagan. Transporte democrático, símbolo perfecto de la igualdad, convenido. Entretanto, en la aristocrática Tercera Avenida no hay elevado, ni tranvías, y al Central Park no entran los humildes fiacres (sic) que estamos habituados a ver en el Bois de Boulogne. No critico la medida, pero hago constar la falta de lógica (Cané 1904, 254).

El elevado, aunque implementado en ciudades europeas como Berlín, era símbolo de ciudades como Nueva York o Chicago. Por lo tanto, puede leerse en su rechazo el prejuicio de sectores intelectuales de la élite gobernante argentina, influenciada por el regeneracionismo, hacia las ciudades americanas como símbolos de un progreso meramente material pero no espiritual, plebeyo y rico, pero no aristocrático como el de las viejas ciudades europeas como Viena o París, que comúnmente servían de modelo para Buenos Aires (Gorelik 2004). El elevado no solo arruina la vista de la ciudad, sino que visibiliza el transporte masivo de pasajeros que es visto como un espacio democrático; adjetivo que denota el desprecio hacia la multitud, anónima y homogénea, que mina las diferencias sociales y, por lo tanto, borra los linajes donde se asientan las jerarquías tan preciadas por la mirada aristocracia de Cané. En este sentido, el elevado no dignificaba la apariencia de Buenos Aires.

Por el contrario, Miguel Cané participa como senador en el debate para aprobar una concesión de trenes subterráneos eléctricos para Buenos Aires en 1901. Los argumentos a favor de un metro en tanto y en cuanto sean eléctricos estaban basados en algunas estadísticas pero también en su propia experiencia en el subterráneo de Londres: la “atmosfera viciada” del *Tube* cuando lo usaba en “mi juventud”, decía, era un “tormento” para todos aquellos que viajaban allí y que por ello no había sido una solución para la metrópolis inglesa. Agregaba a su recuerdo datos estadísticos para decir que las locomotoras a vapor contaminaban el ambiente, reduciendo el oxígeno más que “cien mil almas juntas”.⁶

En Boston, sin embargo, subterráneos y elevados estarán siempre presentes pero el primero cargará con representaciones negativas en los relatos de los miembros de la Comisión encargada de evaluar la mejor opción para solucionar el problema del tránsito. El legislador John Fitzgerald y el editor del *Boston Herald*, Osborn Howe, serán

⁶ Cané, Miguel en *Diario de Sesiones Cámara de Senadores* 1899, p. 915. Buenos Aires: Cámara de Senadores de la República Argentina.

enviados a Europa a analizar de primera mano los servicios de transporte urbano y el subterráneo londinense.

Si bien las representaciones alrededor del viaje subterráneo podemos rastrearlas en la cultura occidental desde la *Odisea*, el metro moderno refuerza lo infernal a partir de la experiencia londinense. Ante los planes de ir bajo tierra, en Londres la oposición era sostenida por voces ‘serias’ como la de los ingenieros, clérigos, y la prensa; pero luego de su inauguración, la experiencia de contaminación ambiental y los efectos sobre la salud en un túnel donde circulaban trenes a vapor y donde se podía fumar reforzaron la imagen de lo infernal (Pike 2005). Si bien la experiencia en Nueva York o París, donde funcionaban trenes eléctricos, ya sea por el calor o el incendio en el metro parisino también dispararán la metáfora de lo infernal o la necrópolis (Bobrick 1994, Brooks 1997) fue Londres el arquetipo, incluso cuando para 1890 comienza la electrificación de su sistema. Esta referencia a la experiencia londinense circulaba tanto en el imaginario popular como en discursos técnicos. Y estos últimos se harán cargo de encontrar una forma de habitar el subterráneo que combata esa imagen.

No obstante, los informes que llegan a Boston combinan lo técnico con la experiencia vivida. A partir de su experiencia, Fitzgerald reivindicará el sistema de ventilación en conjunción con el tipo de carbón (galés) usado en las locomotoras a vapor en el túnel subterráneo de Liverpool que cruza debajo del río Mersey y criticará el viaje en el tren eléctrico del South Tunnel de Londres —donde por primera vez se utiliza el método de anillos de hierro para túneles profundos (método Greathead)—. Anotará que durante los viajes que realizó “el ruido es como el rugido del mar luego de una tormenta”, que muchas personas que él entrevistó le dijeron “que siempre experimentaron un dolor de cabeza por un tiempo luego de salir de los coches” al igual que él, y que el túnel cilíndrico “parece una enorme caldera acostada sobre el suelo” (Fitzgerald en Boston Rapid Commission 1892, 155).

Osborne Howes también visitará el *Tube* y aunque destaca la velocidad tendrá una impresión negativa sobre el material rodante por la baja calidad y diseño de los coches —que no está al nivel del gusto norteamericano (*American taste*). También señala el pobre diseño de las estaciones—. Considera que el túnel es aún un experimento y aunque puede ser una gran obra de ingeniería produce un “movimiento en espiral” (*corkscrew motion*) que se ve intensificado por el mal andar de los coches y se produce un desagradable ruido (Howes en Boston Rapid Commission 1892, 188-89).

Notablemente, ambos reportes no son tan negativos respecto a las líneas del London Underground que aún funcionan con trenes a vapor. Por un lado, se destaca que la primera línea tiene suficientes aberturas para dejar escapar el humo de las máquinas. Por otro, Fitzgerald señala que, si se usara el sistema de ventilación y el tipo de carbón usado en el túnel ferroviario de Liverpool, se podría reducir aún más los efectos de la locomotora a vapor. No obstante, ambos observadores se inclinarán por soluciones no subterráneas como el elevado de Berlín o el ensanche de avenidas como en París.

Para el caso norteamericano, también encontraremos viajes realizados a Europa por ingenieros que comienzan a repensar el sistema subterráneo. Un caso ejemplar es

el reporte que realiza el jefe de ingenieros a cargo de la construcción del subterráneo de Nueva York, Williams Parsons. Parsons había participado en un proyecto para una avenida subterránea en Brooklyn, mostrando ya interés por el uso del espacio subterráneo y convirtiéndose en una referencia sobre este tipo de infraestructura. Incluso antes de comenzar a trabajar en el *subway* neoyorkino en 1892 fue consultado por la Comisión de Tránsito Rápido de Boston durante los debates. En 1894, Parsons realiza un estudio de los casos europeos a través de un viaje por varias ciudades. Su análisis es de importancia porque encontraremos similitudes con los criterios que expresan los ingenieros a cargo del *subway* bostoniano, los ingenieros municipales de Buenos Aires y los folletos de la empresa Anglo-Argentina cuando detalla las virtudes del túnel de la Línea A.

Parsons visita Inglaterra, Francia, Alemania y otros países, durante la construcción del metro de Budapest y los debates sobre el metro de París. Su principal observación es con respecto a los problemas de ventilación del subterráneo de Londres: “el aire en el túnel es extremadamente desagradable” (citado por Bobrick 1991, 221). Al igual que Cané, Parsons indica con números el modo en que el tren a vapor consume el oxígeno. En el mismo reporte señala los beneficios de la electricidad. Luego, ante el inicio de la construcción de la primera línea del *New York Subway*, Parsons retoma la discusión sobre los aspectos constructivos y explica que existían dos principios diferentes y opuestos de construcción: tubos circulares a una profundidad tal que pase debajo de las redes de cloacas, alcantarillas y agua corriente (como el *Tube*), o cavar a cielo abierto removiendo o reubicando las redes sanitarias y de gas para construir el subterráneo lo más cerca de la superficie y techar el túnel para reconstruir la calle. Si el primero tenía la ventaja de ser más económico (dado que no se removían las cañerías) y no interrumpía el tráfico, obligaba al uso de ascensores en todas las estaciones, cuya operación es costosa. Parsons creía, además, que con el número de personas que se movían por Nueva York sería imposible que los ascensores dieran abasto y provocaría congestión (Bobrick 1991, 230-31).

No solo estas observaciones técnicas o económicas inclinaban a Parsons a optar por un túnel poco profundo hecho a cielo abierto. Junto a la ventilación criticaba de los túneles profundos que no permitían la entrada de luz natural. Para garantizar la iluminación natural era necesario, no solo que el túnel esté cerca de la superficie sino también colocar ladrillos de vidrios en el techo. De ese modo la luz artificial se usaría hacia el atardecer y así se podría “destruir la antipatía popular de habitar en un agujero” (citado por Bobrick 1991, 231).

En la construcción del Boston T, la Comisión a cargo asegura que lo que se está construyendo no es un tren subterráneo: “bajo ningún sentido es un túnel sino que sería más precisamente una calle subterránea (o bajo nivel)” (Boston Transit Commission 1894, 8-9). En sus informes, la Comisión insiste no solo en la iluminación —el túnel estaba iluminado en todo su recorrido por lámparas eléctricas—, sino en la ventilación (ventiladores eléctricos garantizarían la circulación de aire) como aspectos de mejora, además de que el tranvía eléctrico sería una tecnología limpia. Por las

condiciones climáticas de la ciudad americana también se usó la idea de refugio para auspiciar las bondades del subterráneo, sería fresco en verano y cálido en invierno.

La cuestión estética e higiénica (“estaciones y túneles alumbrados con luz eléctrica”, “la ventilación de los túneles y estaciones debe ser motivo de un estudio especial”), así como la economía de tiempo (descender y ascender) y dinero (el costo de los ascensores) salvo para las estaciones donde cruzan dos líneas y una de las estaciones debe estar en mayor profundidad, eran razones para realizar túneles “lo más cerca de la superficie posible” como lo indican las bases de licitación del proyecto municipal Metropolitano de Buenos Aires, que los ingenieros del Departamento de Obras Públicas de la Municipalidad planearon en 1907 (Municipalidad de Buenos Aires 1907, s/p).

Si bien el Metropolitano no se llevó a cabo, aquellos criterios sobre la profundidad del túnel y el fácil acceso desde la acera sirvieron de antecedentes para la concesión municipal que se le otorgará en 1909 a la CAAT para la construcción y operación del subterráneo de Buenos Aires.⁷ En el reporte que publica la empresa tras la construcción de la primera línea encontramos consideraciones similares a la de los subterráneos americanos. La CAAT presenta a la Línea A como superadora de los metros existentes porque justamente otorga mayor espacio a las estaciones reduciendo la cantidad de columnas que hacen de soporte y suelen dividir los andenes (comparablemente menor que las de los *subways* americanos y el metro húngaro), mejorando por lo tanto la vista dentro del túnel. Es interesante observar este detalle ya que, aunque no hay referencia al debate suscitado en Nueva York, el gran número de columnas fue un aspecto controversial en el *subway* neoyorquino. Mientras los ingenieros justificaban el uso de muchas columnas, los arquitectos que habían desarrollado un estilo decorativo de las estaciones mediante azulejos en las paredes, criticaban esta decisión ingenieril porque arruinaba la vista y por lo tanto la estética (Brooks 1997).

El túnel de Buenos Aires también mejoraba abriendo agujeros en el techo por donde entra la luz del sol y el aire. La atención puesta en la iluminación “aparte de constituir otra apreciable ventaja higiénica sobre sus similares”, decía la CAAT, contribuía “a alejar de este subterráneo el aspecto sombrío que es habitual a estas vías hasta aproximarlos a una calle de superficie”. Se puede decir entonces que el subte discreto es una simulación de la calle o una ‘calle subterránea’, tal como lo expresa la CAAT al decir que el diseño de la Línea A buscaba dar “un aspecto agradable, que da al pasajero la ilusión de encontrarse en una vía de la superficie” (Compañía Anglo-Argentina de Tranvías 1913, s/p).

POLÍTICA, ECONOMÍA Y SUBSUELO

Podemos observar cómo las representaciones culturales están imbricadas en discursos políticos y técnicos que están en circulación, pero el modo en que se van localizando

⁷ Véanse *Actas del Concejo Deliberante de Buenos Aires*, 21 de diciembre de 1909. Buenos Aires: MCBA.

en el territorio se combina con prácticas, relaciones y decisiones pragmáticas, muchas veces marcadas por tensiones políticas y económicas, otras veces con decisiones técnicas. En ambas ciudades hay un momento político importante en el cual las ideas y saberes en circulación van incorporándose y modelándose localmente. Es el momento en que el gobierno local decide intervenir ante las propuestas del sector privado sobre cómo resolver el problema del tránsito y el transporte de la ciudad. Es un momento en que los gobiernos locales deciden que el tema es de interés general y que debe ser debidamente estudiado y planificado antes de resolver qué sistema se implementa. Es un momento importante de recepción dado que involucra el estudio de experiencias existentes: estudios que en el caso de Boston son explícitos a través la creación de la Comisión, y las fuentes nos permiten rastrear cómo circulan los saberes, mientras que para Buenos Aires hay que reconstruirlos a través de fuentes más fragmentadas.

Lo que se puede identificar en este periodo, en ambos casos, es que existe un tema de debate que es un fenómeno transnacional: la municipalización de los servicios públicos que conlleva una voluntad del poder público local de administrar, controlar, planificar y gestionar el funcionamiento de la ciudad a través de las infraestructuras y servicios, en este caso de transporte. Si bien no nos adentraremos en este fenómeno, para Boston fue decisivo que el estado municipal y federal crearan la Comisión para analizar, decidir pero sobre todo gestionar el problema del transporte. De este modo la ciudad construyó el subterráneo en vez del sector privado. En Buenos Aires y especialmente para la Municipalidad, la municipalización de los servicios públicos será un marco de referencia jurisdiccional y técnico para reclamar ante el Estado nacional que un subterráneo debe estar controlado por el municipio. Además, influyó en el tipo de infraestructura que finalmente construyó como veremos a continuación.

En este momento político, veremos cómo Boston dirimirá la solución técnica en base a una consulta ciudadana a través del voto, con un previo estudio y debate que llevó al menos cuatro años (1890-1894). En Buenos Aires, el problema derivó en un debate jurisdiccional entre municipio y nación entre 1905-1909. En ambos casos hay una tensión entre modos de transporte: tranvía y ferrocarril. Las experiencias de otras ciudades serán de guía, especialmente para Buenos Aires donde, como se anticipó más arriba y se explicará en detalle, lo jurisdiccional y lo técnico van de la mano.

Boston y Buenos Aires son ciudades capitales. La primera del estado de Massachusetts y la segunda de la República Argentina. Se superponen, por lo tanto, una jurisdicción municipal y otra federal. Para Boston esta condición será de ayuda para asumir el costo de tamaña empresa (construir el túnel subterráneo) mientras que para Buenos Aires la relación fue más tensa: el subsuelo era jurisdicción nacional aunque el tráfico era de control municipal y no contaba con los capitales para construir el subterráneo, dependiendo del apoyo nacional o de una concesión privada para hacerlo.

Este momento permite situar el modo por el cual los gobiernos locales entran en contacto con experiencias distantes y estas son traducidas localmente; traducción que implica transformación y formación de algo nuevo. Comenzamos por el caso de Boston, no solo por una cuestión cronológica, sino porque es una primera traduc-

ción americana de la experiencia europea y que luego servirá de modelo para Buenos Aires.

En 1890 se crea en Boston, con la participación de autoridades municipales y federales y el asesoramiento de ingenieros, la Comisión para el estudio del tránsito (Rapid Transit Commission). La Comisión reúne alrededor de 50 propuestas técnicas durante las audiencias (*hearings*); propuestas que contemplaban túneles subterráneos para peatones, sistemas de bicicletas, monorrieles al ensanchamiento de las calles. Pero aún en 1892 no hay una decisión firme sobre la construcción de un elevado o subterráneo. Si bien se nota una inclinación hacia el primero, se decide estudiar en profundidad el segundo, a partir de la propuesta de Henry Spalding de túneles pasantes para los ferrocarriles uniendo las terminales (*swift transit*), siguiendo el modelo londinense y con el método anillos de hierro (Greathead).

Como vimos, el estudio se encarga a dos miembros de la Comisión que viajarán a ciudades europeas como París, Londres, Liverpool y Berlín. Son, tal vez, estos viajes y los reportes de los legisladores el modo más ilustrador en que las ideas y saberes se movilizan para el caso bostoniano. Al mismo tiempo, es un caso ejemplar sobre cómo los saberes técnicos sobre el transporte público circularon a través de políticos no expertos en la materia, en los que la experiencia de movilidad (usar los diferentes modos de transporte) juega un papel clave, como vimos en el apartado anterior. No obstante, la experiencia estuvo complementada con estadísticas, leyes, costos económicos, y consultas con funcionarios y expertos. El informe de ambos comisionados no arroja una preferencia por el subterráneo (Fitzgerald se inclinó por el elevado de Berlín y Howe por los ensanches de avenidas), incluso el eléctrico.

Pero la decisión de la Comisión, liderada en 1892 por el alcalde Nathan Matthew (firme defensor del *subway*) y en 1884 por el jefe de ingenieros Howard Carson —experto en obras sanitarias y quien también hizo su viaje por Europa para evaluar diferentes sistemas (Most 2014)—, fue la creación de un túnel de poca profundidad pasante (*bypass*) para los tranvías eléctricos en el centro de la ciudad, aunque consideran que para la conexión suburbana vía ferrocarriles podría ser a través de un elevado. No obstante, el *subway* generó oposición entre políticos que basaban su poder electoral en los distritos más suburbanos y en los comerciantes del centro de la ciudad quienes temían que el retiro del tráfico callejero en el centro tendría consecuencias negativas para sus negocios (Cudahy 1972, Clarke 1997). Asimismo, un empresario e inventor, Mr. Joe Meigs, propuso un monorriel elevado. Las autoridades se vieron obligadas a resolver el conflicto en Julio de 1894 mediante una votación en la que el *subway* fue aprobado por 15.483 votos a favor frente a 14.212 en contra. Durante la campaña las representaciones atávicas sobre el subterráneo circularon para desestimar el uso del subsuelo de la ciudad como espacio de movilidad, con lo cual los informes técnicos de la Comisión debieron acentuar el carácter higiénico del túnel explicando los sistemas de ventilación.

Howard Carson, ingeniero hidráulico del MIT, que había trabajado en importantes obras sanitarias de Boston, por lo tanto, era un experto en construir en el espacio

subterráneo, estará a cargo de toda la obra, pero irá consultando a los ingenieros de las empresas ferroviarias y tranviarias de la ciudad. En sus reportes anuales irá explicando el método constructivo utilizado y dando cuenta de lo que paralelamente sucede en otras ciudades que están construyendo sus metros. Para Boston, dice, siguiendo la norma de que el túnel esté lo más cerca de la superficie posible, se cavó una trinchera, luego se levantaron paredes a los costados y se construyó un techo de vigas sobre el cual se reconstruyó la calle. Esto resultó en un túnel de forma rectangular, poco profundo y con entradas desde la acera a través de escaleras que dan directo a las plataformas.

Durante los años de construcción, 1894-1897, Budapest inaugura su metro y París comienza a construir el suyo, mientras otras ciudades norteamericanas construyen túneles para ferrocarriles. Carson añade detalles de esas construcciones mostrando que las opciones tomadas para Boston se basan en estudios comparativos. Justifica que a medida que el túnel debe ir más profundo en algunas secciones, este comienza a tener una forma más abovedada, incluso de doble bóveda para mayor resistencia. Sin embargo, el túnel rectangular y poco profundo guardará similitud con el que inaugura Budapest en 1896.

En este sentido, podemos encontrar simultaneidad en el tipo de soluciones técnicas que se están aplicando en cada ciudad sin que exista una influencia directa entre una y otra. Carson resalta esta similitud a pesar de que se desarrollan de modo separado. Carson también destaca el método usado para las primeras obras en París y considera que el sistema Greathead puede ser usado para Boston cuando el túnel de la futura línea cruce debajo del río Charles. De este modo, en el desarrollo del subterráneo de Boston se van combinando diferentes métodos surgidos de decisiones pragmáticas (McKendry 2004).

Como vimos, las decisiones se construyen en espejo o diálogo con experiencias simultáneas, además, del estudio previo. Los informes de 1894 y 1895 resaltan que cientos de planos fueron dibujados para estudiar las opciones técnicas en las diferentes secciones del túnel. Casi la totalidad de los ingenieros involucrados, desde el aspecto constructivo al eléctrico, son norteamericanos, al igual que las empresas contratistas – lo contrario a Buenos Aires, donde la empresa, los expertos y materiales serán extranjeros: la CAAT, si bien de origen británico, estaba controlada por un grupo belga, francés y alemán (SOFINA) dedicado al negocio del transporte tranviario y la electricidad, el gerente principal en Buenos Aires era de origen italiano, el ingeniero a cargo de la obra del subterráneo, Paul Ramme, alemán, como la empresa constructora que realiza la obra: Philipp Holzmann.

La solución del Boston T, de un sistema mixto (de superficie y subterráneo), tomada para el West End será una excelente referencia para la Anglo-Argentina, dado que un túnel tranviario permitía continuar con el negocio evitando la competencia de dos modos. Pero antes de la adopción de este modelo que la CAAT ‘toma prestado’ (ya que no existen evidencias de un contacto directo con el West End o de técnicos norteamericanos o funcionarios del municipio de Boston), fue el modelo parisino del *métro* lo que estuvo en mente de los ingenieros y funcionarios municipales cuando deciden

intervenir ante las diferentes propuestas del sector privado sobre la construcción de un subterráneo en Buenos Aires.

Es un debate jurisdiccional, antes que un estudio pormenorizado, lo que lleva a la Municipalidad de Buenos Aires a considerar túneles subterráneos para la circulación de tranvías. Túneles, además, que estarán fuertemente ligados al espacio público municipal por excelencia: la calle. La calle determinó de algún modo la predilección por un túnel cercano a ella y siguiendo su traza, en vez de pasar debajo de las manzanas edificadas con túneles profundos –rechazo que perdurará entrado la década de 1920, cuando nuevos proyectos para la ampliación de la red de subterráneos de Buenos Aires propongan túneles como el *London Tube*–. La calle, además, fue un modo de disputar frente a los ferrocarriles que, aunque en su mayoría privados, eran administrados por legislación nacional por lo tanto las propuestas de túneles bajo la ciudad las presentaban al Congreso de la Nación, quien tomaba la decisión sin consultar al municipio. En vez de un trabajo conjunto, como existió en Boston, los debates entre 1905-1909 muestran las tensiones entre el gobierno municipal y el nacional.

Los intereses económicos de las empresas de transporte también se mezclaron con los debates políticos. Los tranvías eran regulados por legislación municipal y los ferrocarriles por leyes nacionales. En 1905, la CAAT vio afectada sus intereses cuando el Ferrocarril del Oeste (FCO) tuvo la firme decisión de construir un túnel subterráneo bajo la avenida Rivadavia conectando su estación del Oeste con el puerto de la ciudad. No solo la compañía, sino la misma Municipalidad se opusieron a esta concesión que se disponía a realizar el Congreso de la Nación. El rechazo se basaba en el perjuicio al negocio tranviario que podía provocar un subterráneo ya que la línea propuesta corría por el eje principal de circulación de la ciudad. Siendo un tren de pasajeros reduciría la demanda por el tranvía dado que optarían por el subterráneo. Pero, además, la Municipalidad alertaba de la cantidad de concesiones para este tipo de sistemas que ya se habían realizado por parte del Congreso y que nunca llegaron a realizarse, mostrando, por un lado, que se ignoraba la autoridad municipal en temas de tráfico urbano como lo dictaba la Carta Orgánica, y por otro, que se realizaban sin ningún tipo de plan. La Municipalidad no podía esconder el hecho de que, afectados los tranvías, también se afectaban sus ingresos ya que no solo era la responsable de concesionar las líneas tranviarias, sino que cobraba un importe significativo por pavimentación, que pagaban las compañías de tranvías.

Se dio un arduo debate durante cuatro años entre el intendente (primero, Carlos T. de Alvear y luego, Manuel Güiraldes) y los ministros de Obras Públicas y del Interior, en el Congreso de la Nación y en la opinión pública. Los argumentos de las autoridades nacionales se basaban en el hecho de que el subsuelo del país era jurisdicción de la Nación, mientras que la Municipalidad reclamaba ser la responsable por el tráfico urbano y que le correspondía controlar lo que circulara bajo la calle. La Municipalidad aceptaba que los ferrocarriles usaran túneles subterráneos para el transporte de carga y siempre y cuando los construyeran debajo del nivel de los túneles municipales donde correrían tranvías. Solicitaba lo que se denominó, el “primer nivel” del subsuelo. Para

poder reclamar el uso del subsuelo la Municipalidad preparó, entre 1905 y 1907, el plan Metropolitano. El mismo consistía en una extensa red diseñada por los ingenieros municipales que sería construida por la Municipalidad. Pero como carecía de capitales para su construcción llamó a licitación solamente dos líneas, una de ellas bajo el eje de la avenida Rivadavia.

Como hemos notado, el nombre hace alusión directa al *Métropolitain* de París pero no por su sistema constructivo, sino por el modelo de gestión municipal, además de proyectar una red completa. Antes que un *bypass* o un túnel para tranvías en zonas centrales como en el caso de Boston, el Metropolitano era una red de casi 100 km conectando suburbios entre sí y con el centro de la ciudad. En los informes y memorias hay una explícita referencia a las experiencias internacionales en cuanto al tipo de gestión. En uno de los reportes se liga la gestión municipal al tipo de túnel. Es en el informe de 1908, realizado por el ingeniero A. Iturbe, director de Obras Públicas de la Municipalidad de Buenos Aires, donde señala que el túnel de poca profundidad corresponde a subterráneos municipales como Berlín, París, Boston, Chicago y Nueva York y cita como fuente las declaraciones del presidente de la Sociedad Americana de Ingenieros, Robert Moor, en el Congreso de Ingenieros Civiles celebrado en Saint Louis en 1904 (Iturbe 1908, s/p).

El argumento de que un subterráneo es parte del tráfico urbano y por lo tanto jurisdicción municipal fue validado por el Congreso Nacional. Se consideró la solución técnica de dividir el espacio subterráneo en un nivel superior o cercano a la superficie, bajo el trazado de las calles, para la construcción de túneles municipales donde circularían tranvías para el transporte de pasajeros y un nivel inferior para la circulación de ferrocarriles para el transporte de carga. Este conflicto terminó de definir la construcción de un subterráneo “discreto” anudando el aspecto jurisdiccional con las representaciones sobre el espacio subterráneo que planteaban las soluciones técnicas. La Municipalidad se reservó ese llamado primer nivel del subsuelo para la construcción de su Metropolitano, pero la licitación del mismo fracasó.

La prensa da cuenta de la visita al intendente de Buenos Aires de un experto de un consorcio francés interesado en desarrollar la red municipal y que será el único proponente que se presenta al llamado de licitación en 1908: la empresa interesada fue una subsidiaria francesa de la norteamericana Thomson-Houston. Puede sospecharse que, junto a los argumentos de la municipalización, haya existido una conexión francesa para la opción de un modelo como el parisino.⁸ Pero este modelo fue rápidamente descartado cuando la CAAT ofrece un plan de tres túneles subterráneos y una garantía monetaria para comenzar la obra, y la Municipalidad le da una concesión para la construcción y operación del sistema subterráneo. De este modo la CAAT podía implementar un sistema conectado entre el túnel y la superficie para conservar el monopolio del sistema tranviario. El Ferrocarril del Oeste se vio obligado a conservar el transporte

⁸ Luego de la licitación, otras empresas de origen alemán como AEG y Siemens ofrecerán planes para realizar un metropolitano municipal.

de cargas solamente en un túnel que se ubicaba debajo del túnel de la Línea A, y el arreglo incluyó una estación de trasbordo subterránea entre el FCO y el subterráneo, la Estación Once.

Con la propuesta de la CAAT aparece el modelo norteamericano del Boston T, modificado a las demandas locales de conectar las estaciones ferroviarias y con túneles más extensos. La primera línea tendrá 6 km desde el centro al suburbio del oeste donde a través de una rampa, como en Boston, los tranvías ascienden. La diferencia fundamental es que por el túnel de Buenos Aires no circularán tranvías individuales sino un convoy como en otros metros del mundo, con un único coche que al llegar a la última estación se desengancha del convoy y continúa por la superficie.

Durante la aprobación de la concesión a la CAAT, un solo concejal presentó objeciones al sistema mixto diciendo que en la ciudad de Boston ya presentaba problemas en la circulación. El secretario de Obras Públicas Iturbe desestima dichas observaciones aludiendo que el concejal Ortúzar se basaba en una revista como el *Baedeker* y no en publicaciones técnicas.⁹ No obstante, en 1926 la CAAT cerrará el servicio de superficie de la Línea A que llegaba hasta los suburbios del oeste debido a que dificultaba el tráfico subterráneo (produciendo retrasos en la frecuencia).

CONSIDERACIONES FINALES

Desde fines del siglo XIX, las infraestructuras de transporte como el tren subterráneo se han convertido en verdaderos artefactos globales en la medida en que se han implementado en varias ciudades del mundo como solución técnica a los problemas de tráfico y transporte urbano, configurando así espacios, pero también prácticas, experiencias y significados sobre la movilidad similares en diferentes sitios. Pero al mismo tiempo, la apropiación cultural de esos artefactos (Härd y Jamison 2005) genera formas singulares de uso y significados asociados a la historia de cada ciudad. Como puede reconocerse en los diseños y las formas materiales que estas infraestructuras asumen en cada ciudad, se produce una singularización que distingue al *London Tube* del *New York Subway*, por ejemplo.

En el contexto de la globalización, la literatura sobre *policy mobility* y la idea de *mobile urbanism*, por ejemplo, reconocen que el proceso de movilidad de ideas, saberes y políticas implica una transformación de las mismas no solo por las diferencias entre el contexto de origen y destino donde estas se aplican sino por las diversas modificaciones que se van produciendo en el camino. Asimismo, se reconoce la importancia de la territorialización de esas ideas, es decir, los factores locales que terminan de darle forma.

En la historia cultural y urbana también podemos encontrar reflexiones similares que nos ayudan a pensar esta historia transnacional de los subterráneos y, en particular, lo que observamos aquí como una americanización del modelo europeo. Por ejemplo,

⁹ *Actas del Concejo Deliberante de Buenos Aires*. Buenos Aires: MCBA, p. 573.

se han planteado en la historia urbana que la adopción de modelos urbanos franceses en ciudades latinoamericanas actuó como una forma de europeización (Almandoz 2002) y como una mera “copia”. La historia cultural latinoamericana, no obstante, la ha valorizado para mostrar que en ella hay un proceso de apropiación y resignificación (Schwarz 1992). En consonancia, podríamos agregar el aporte de los estudios sobre recepción de las ideas en la historia intelectual porque dan cuenta de la constante circulación de ideas pero, sobre todo, porque apuntan que la recepción implica transformación de las mismas y surgimiento de algo nuevo (Tarcus 2007). Asimismo, Gorelik (1998, 2004) ha enfatizado la importancia de comprender esta circulación de modelos en el sentido de que las ciudades se miran unas a otras en espejo.

Desde la historia del transporte también existen antecedentes para pensar la circulación en el corazón de la producción de tecnologías de transporte e infraestructuras urbanas (Dupuy y Tarr 1988). En el caso de la historia del tranvía eléctrico, por ejemplo, podríamos decir que su origen es trasatlántico (McKay 1976). Como lo es el automóvil, también. Esto nos permite reconocer múltiples centros que simultáneamente están produciendo tecnologías antes que el meta-relato de un país o centro desde donde se difunde al resto del mundo cierta tecnología (Mom 2015). Esta simultaneidad, a la vez, está construida de contactos y viajes (viajan la información, los saberes, expertos, capitales, etc.) y por supuesto, de territorialización, que implica ya no solo apropiación sino adaptación, transformación.

Lo que observamos con el subterráneo es justamente esa transformación de los saberes y modelos al circular entre diferentes ciudades y entre ambos lados del Atlántico. Londres actúa como una referencia obligada y destacada para el resto de las ciudades que analizamos aquí. Pero esa referencia es ambigua en tanto se destaca la solución técnica de usar el subsuelo para la circulación de trenes, pero se critica el tipo de tracción utilizada y el sistema de túneles profundos por los problemas higiénicos y económicos que conlleva. A partir de la experiencia londinense se practican alternativas ‘limpias’ como el sistema de cable del subterráneo de Glasgow, pero será sin dudas la electrificación lo que permitirá hacia 1890 pensar en una tecnología superadora. No obstante, cuando el túnel podía ser más higiénico, la dimensión cultural, esto es, la aprehensión a descender bajo tierra y habitar el subsuelo para transportarse, seguirá jugando un papel importante en las decisiones técnicas que se ensayen desde la década de 1890 en adelante.

Junto al saber técnico, existió una serie de significados y valoraciones acerca del espacio subterráneo conocidas como representaciones atávicas, las cuales ligan a este con el lugar de los muertos, el infierno, el inframundo, el lugar de animales, cloacas, etc. En *Labyrinths of Iron*, Benson Bobrick (1994) da cuenta de las contradicciones que despertó el subterráneo en ciudades norteamericanas como europeas, aunque Williams (2008) insiste en que en el “viejo mundo” existía una cultura (fantasías, temores, etc.) más arraigada acerca del mundo subterráneo. Como señala Brooks (1997) en su historia del *New York Subway*, la imagen de un espacio infernal podemos encontrarla en varios subterráneos y a lo largo de la vida de un mismo metro (incluso antes de que

sea construido), pero esta metáfora deberíamos estudiarla situadamente para ver a qué refiere específicamente en su contexto histórico y espacialmente situado.

Para una historia transnacional de los subterráneos, si bien las redes de circulación y la mirada comparada son vitales, el punto de vista local es imprescindible. Especialmente, este caso de estudio muestra que no existe aún una red de expertos o un campo específico sobre construcción y gestión de subterráneos a nivel internacional. Es un periodo de surgimiento donde los saberes sobre el subterráneo fluctúan entre revistas especializadas de ingeniería en general o ferroviaria y tranviaria. En la historia de ferrocarriles y carreteras, para tomar otras dos infraestructuras de transporte, podemos encontrar congresos internacionales y exhibiciones, así como agencias y publicaciones específicas por donde estos saberes circulan. En nuestro caso específico lo local nos permite reconocer ciertos agentes de circulación que van desde políticos y expertos a compañías y capitalistas aventureros, desde publicaciones especializadas a la prensa en general.

El relevamiento de la infraestructura misma es clave para comprender lo que finalmente se ha construido. En nuestra investigación, ha sido el punto de partida dada la escasez de fuentes escritas que dieran cuenta del modo en que los saberes circularon en Buenos Aires —en comparación con Boston donde el estudio sobre los metros europeos está documentado—. El llamado subte de los ingleses, por haber sido construido por la Anglo-Argentina, no mostraba en su materialidad una infraestructura inglesa sino, justamente, americana, construida además por expertos y tecnologías europeas.

Con el término ‘subterráneo discreto’, que indica la intención de circular bajo tierra, pero no muy profundo, quisimos caracterizar la forma que va tomando esta infraestructura, nacida en Londres, a partir de que comienza a viajar. Se va modificando a partir de representaciones atávicas, pero también nacidas de la experiencia directa. En este sentido, los viajes y los contactos directos jugaron un papel importante en la circulación de estas ideas y saberes. En estos viajes detectamos las primeras transformaciones y traducción a lo local, especialmente en el modo en que los políticos e ingenieros norteamericanos interpretan las experiencias europeas. La interpretación norteamericana será fundamental para que en Buenos Aires la CAAT encuentre un modelo acorde a sus intereses empresariales y la Municipalidad mute de un modelo parisino a uno bostoniano manteniendo también su interés político (municipalización) y económico de controlar el tráfico urbano y reclamar el uso de subsuelo para el mismo.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Almandoz, Arturo. 2002. *Planning Latin America's Capital Cities, 1850-1950*. London: Routledge.
- Boston Transit Commission. 1894. *Statement of the Subway Commission*. Boston: Rapid Transit Commission.
- Bobrick, Benson. 1994. *Labyrinths of Iron: Subways in History, Myth, Art, Technology, and War*. New York: Henry Holt.

- Brooks, Michael. 1997. *Subway City: Riding the Trains, Reading New York*. New Brunswick; London: Rutgers University Press.
- Cané, Miguel. 1904. *En Viaje*. Buenos Aires: Biblioteca de La Nación.
- Caymari, Bernardo. 1896. *Propuesta para la construcción en la ciudad de Buenos Aires de un tranvía eléctrico elevado metropolitano*. Buenos Aires: Gunche, Wiebeck, Turtl.
- Cheape, Charles. 1980. *Moving the Masses: Urban Public Transit in New York, Boston, and Philadelphia, 1880-1912*. Cambridge: Harvard University Press.
- Clarke, Bradley. 1997. *Tremont Street Subway. A Century of Public Service*. Boston: Boston Street Railway Assn.
- Cudahy, Brian. 1972. *Change at Park Street Under. The Story of Boston's Subways*. Brattleboro: Stephen Greene Press.
- Compañía Anglo-Argentina de Tranvías. 1913. *Subterráneo de Buenos Aires. Inauguración al Servicio Público de la Línea Plaza de Mayo-Plaza Once de Septiembre*. Buenos Aires: CAAT.
- Conrad, Sebastian. 2016. *What is Global History?* Princeton: Princeton University Press.
- Crang, Mike. 1998. *Cultural Geography*. London: Routledge.
- Dupuy, Gabriel y Joel Tarr. 1988. *Technology and the Rise of the Networked City in Europe and America*. Philadelphia: Temple University Press.
- García Heras, Raúl. 1994. *Transportes, negocios y política: La Compañía Anglo Argentina de Tranvías, 1876-1981*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana.
- Gorelik, Adrián. 1998. *La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes.
- 2004. *Miradas Sobre Buenos Aires: Historia Cultural y Crítica Urbana*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores.
- Hård, Mikael y Andrew Jamison. 2005. *Hubris and Hybrids: A Cultural History of Technology and Science*. New York: Routledge.
- Iturbe, Anastasio. 1908. "Informe del Director de Obras Públicas sobre el proyecto de la Compañía Ferrocarril del Oeste". En *Notas y mensajes relativos a los proyectos subterráneos de la ciudad*, editado por la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, s. p. Buenos Aires: MCBA.
- Lloyd, Reginald. 1911. *Twentieth Century Impressions of Argentina. Its History, People, Commerce, Industries, and Resources*. London: Lloyd's Greater Britain Publishing Co.
- McCann, Eugene y Kevin Ward. 2011. *Mobile Urbanism: Cities and Policymaking in the Global*. Minneapolis: Minnesota Press.
- McKay, John. 1976. *Tramways and Trolleys: The Rise of Urban Mass Transport in Europe*. Princeton: Princeton University Press.
- McKendry, Joe. 2004. *Beneath the Streets of Boston: Building America's First Subway*. Boston: Godine
- Merriman, Peter. 2009. "Marc Augé on Space, Place and Non-Places". *Irish Journal of French Studies* 9: 9-29.
- Mom, Gij. 2005. *Atlantic Automobilmism. Emergence and Persistence of the Car, 1895-1940*. New York: Berghen Books.
- Most, Doug. 2014. *The Race Underground. Boston, New York, and the Incredible Rivalry That Built America's First Subway*. New York: St. Martin's Press.
- Municipalidad de Buenos Aires. 1907. *Proyecto de Ferrocarriles Metropolitanos Subterráneos*. Buenos Aires: MCBA.
- 1909. *Actas del Concejo Deliberante de Buenos Aires*. Buenos Aires: MCBA.
- Pike, David. 2005. *Subterranean Cities: The World beneath Paris and London, 1800-1945*. Ithaca; London: Cornell University Press.

- Rapid Transit Commission. 1892. *Report of the Rapid Transit Commission to the Massachusetts Legislature*. Boston: Rapid Transit Commission.
- Raskin, Joseph. 2014. *The Routes Not Taken. A Trip through New York City's unbuilt subway system*. New York: Empire State Edition.
- Schwarz, Roberto. 1992. *Misplaced Ideas: Essays on Brazilian Culture, Critical Studies in Latin American Culture*. London: Verso.
- Scobie, James. 1974. *Buenos Aires: Plaza to Suburb, 1870-1910*. New York: Oxford University Press.
- Tarcus, Horacio. 2007. *Marx en la Argentina. Sus primeros lectores obreros, intelectuales y científicos (1871-1910)*. Buenos Aires, Siglo XXI.
- Temenos, Cristina y Tom Baker. 2015. "Enriching Urban Policy Mobilities Research". *International Journal of Urban and Regional Research* 39, n° 4: 841-843.
- Warner, Sam. 1969. *Streetcar Suburbs: the Process of Growth in Boston, 1870-1900*. Cambridge: Harvard University Press, MIT Press.
- Weinstein, Asha. 2012. "Congestion as a Cultural Construct". *Journal of Transport History* 27, n° 2: 97-115.
- Williams, Rosalind. 2008. *Notes on the Underground: An Essay on Technology, Society, and the Imagination*. Cambridge: MIT Press.
- Zunino Singh, Dhan. 2013. "Towards a Cultural History of Underground Railways". *Mobility in History* n° 4: 106-114.
- 2018. "The Tales of Two Mobility Infrastructures: the Street and the Underground Railway of Buenos Aires. 1880s-1940s". En *Architecture of Hurry – Mobilities, Cities and Modernity*, editado por Phillip Mckintosh, Richard Dennis y Deryck Holdsworth, pp. 65-82. London and New York: Routledge.

Fecha de recepción: 21.09.2018

Versión reelaborada: 31.01.2020

Fecha de aceptación: 28.02.2020

Urbanismo de reconstrucción en San Juan, Tumaco y Bogotá. Proyectos, expertos y política, 1944-1950

Reconstruction Urbanism in San Juan, Tumaco,
and Bogotá. Projects, Experts And Politics,
1944-1950

DIEGO ARANGO LÓPEZ

Universidad Academia de Humanismo Cristiano, Chile

Fondecyt Conicyt 3180471

dlopez@docentes.academia.cl

<http://orcid.org/0000-0001-5831-6073>

| Abstract: In this article I analyze the circulation of experts and the creation and discussion of reconstruction projects after the 1944 San Juan earthquake and the 1947 fire in Tumaco. Furthermore, I observe the work developed as it has an effect in the professional's involvement and the politician's participation in planning processes. The comparison allows an exploration of the convergences and divergences originated by similar events but developed by actors with different trajectories and objectives. This paper uses urbanism journals and personal correspondence. It shows the circulation of professionals, the development and use of project divulgation mechanisms, and the use of reconstruction proposals for the attainment and consolidation of political objectives.

| Keywords: Urbanism; Earthquake; Fire; Reconstruction; Colombia; Argentina; Tumaco; San Juan.

| Resumen: En este artículo se analiza la circulación de profesionales, la creación y discusión de proyectos de reconstrucción tras el sismo de San Juan en 1944 y el incendio de Tumaco en 1947. Se observa cómo el trabajo realizado repercute en la generación de legitimidades para la participación de expertos y políticos en procesos de planeación. La comparación

explora las convergencias y divergencias originadas por acontecimientos similares y entendidas por actores con trayectorias y objetivos diferentes. El artículo se hizo con base en documentos de revistas especializadas y correspondencia. Finalmente, se observa la circulación de profesionales, el desarrollo y uso de mecanismos de difusión de proyectos y la utilización de propuestas de reconstrucción para la obtención y consolidación de objetivos políticos.

Palabras clave: Urbanismo; Terremoto; Incendio; Reconstrucción; Colombia; Argentina; Tumaco; San Juan.

INTRODUCCIÓN

A mediados de la década de 1940 distintas corrientes de urbanismo recorrían los países de América Latina. Por ejemplo, el modernismo de los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM) generó proyectos diversos en países como Argentina, Brasil, México, Colombia, Venezuela y Perú (Almandoz 2007). Asimismo, el urbanismo “científico” de Marcel Poëte circulaba gracias a algunos de sus estudiantes del Instituto de Urbanismo de la Universidad de París (IUUP) como Carlos M. Della Paolera, cuya participación fue fundamental en Argentina, o Carlos Martínez, Manuel Sánchez y Severo Reyes Gamboa, quienes participaron con proyectos en Colombia. Igualmente, el urbanismo moderno del austriaco Karl Brunner produjo programas universitarios y proyectos de urbanismo en países como Chile, Cuba, Colombia y Panamá (Hofer 2003). También, los aportes de la École des Beaux Arts francesa circularon través de actores como Alfred Donat Agache en Río de Janeiro (Agache 1930).

El desarrollo de proyectos de urbanismo, tanto para las capitales nacionales como para las ciudades intermedias, era un mecanismo mediante el cual los distintos profesionales locales e internacionales se vinculaban a una discusión que articulaba elementos teóricos y técnicos, pero también de consolidación profesional y, sobre todo, políticos. En este artículo, se tratan dos casos específicos, el de Colombia y el de Argentina. A través de la comparación se observan similitudes y divergencias en los procesos de pensamiento y acción que surgieron a partir de situaciones similares. Específicamente, se estudian los procesos de reconstrucción de tres ciudades, Tumaco y Bogotá en Colombia y San Juan en Argentina.

Ahora bien, más allá de las diferencias técnicas entre proyectos que conciernen realidades geográficas y urbanas distintas, lo que se busca es analizar las dimensiones política y profesional de cada uno de los procesos. Asimismo, se examinan las estrategias de legitimación profesional puestas en marcha por los diferentes actores y grupos profesionales en cada uno de los casos. Eso permite observar mecanismos de circulación del saber sobre urbanismo asociados a estrategias de consolidación profesional e intereses políticos. Además, se pueden apreciar algunas consecuencias locales de políticas de reconstrucción establecidas a nivel nacional.

La selección de los casos a comparar se basa en dos elementos: en primer lugar, el estudio se centra en ciudades que fueron parcial o totalmente destruidas. Y, en segundo lugar, se observa un momento de transición política en ambos países. En Argentina, el año 1943 marca un punto de inflexión que da lugar al surgimiento de una nueva configuración política en reemplazo de los gobiernos conservadores. En 1944, como se verá más adelante, un terremoto destruye la ciudad de San Juan, ubicada en las faldas de la cordillera de Los Andes, aproximadamente a 180 kilómetros al norte de la ciudad de Mendoza. Mientras, en Colombia, en 1947 un incendio destruye el Puerto de Tumaco, ubicado al sur de la costa pacífica colombiana, a aproximadamente 270 kilómetros al oeste de la ciudad de Pasto; y, en Bogotá, una revuelta popular destruye parte del centro de la ciudad en 1948. Asimismo, en política, se presentó un cambio hacia el conservadurismo extremo, marcado por el triunfo electoral de Mariano Ospina en 1946 y el asesinato de Jorge Eliécer Gaitán en 1948. En ese sentido, surge el interrogante sobre cómo comprender el desastre en su relación con la política. Asimismo, el análisis de las reacciones política y profesional de los actores ante el desastre permitirá observar sus mecanismos de acción, la circulación de ideas, proyectos e individuos en medio de sistemas de urbanismo politizados, y los procesos de construcción de garantes de legitimidad profesionales en el campo de los proyectos de reconstrucción.

Desastre, expertos y política

Es necesario entender la relación entre el desastre y la política para comprender las dinámicas profesionales y políticas que se generan en cada uno de estos casos. Según François Walter (2008), la interpretación social del desastre como un fenómeno asociado a la crueldad de la naturaleza y la divinidad (Lalouette 2012) cambia gradualmente convirtiéndose, en los siglos XVIII y XIX en Europa, en un acontecimiento a escala humana, frente al cual, las sociedades pueden y deben llevar a cabo acciones. Así, se desarrollan procesos de pensamiento y acción en los cuales los desastres son interpretados a la medida de lo humano y no de lo divino. Es solo con este cambio político y cultural que se puede observar una institucionalización de elementos como la precaución y mitigación con base en criterios y procedimientos racionalistas. Esto, a su vez, hace necesario observar la participación de políticos, expertos y profesionales en los procesos relacionados con desastres, en este caso a través de proyectos de reconstrucción de ciudades.

Adicionalmente, el análisis de la acción humana, cobra sentido en casos como los de San Juan y Tumaco solo cuando se comprende que dichos eventos ocurren en medio de sociedades donde el poder político incorpora el factor riesgo a su accionar. Ulrich Beck (2001), en ese sentido, plantea que las sociedades modernas dejan de ser sociedades sujetas al peligro o la amenaza, y se convierten en sociedades de riesgo. Pues, mientras que el peligro es entendido como el resultado de causas externas, bien sea divinas o naturales, el riesgo se asocia a las decisiones racionales de los seres

humanos y, como lo explica Niklas Luhman, a la construcción de relatos lógicos que observan cadenas de decisiones y acciones que surgen de momentos de crisis (Luhmann 2006). Así, siguiendo esta argumentación, el desastre causado por el incendio o por el terremoto, empieza a ser entendido como un acontecimiento en el cual son determinantes las decisiones de las personas en el poder, desde la técnica, la política y la *expertise* profesional. Asimismo, tomando en cuenta esta perspectiva, el desastre puede ser de origen antrópico o natural, pero en cualquiera de los casos demanda una respuesta inmediata y obligatoria a los actores en el poder. Ahora bien, las transiciones socio-históricas sobre las cuales se basan Walter y Beck corresponden a la historia europea. Surgen, en particular, a partir del terremoto e incendio de Lisboa de 1755, el cual inicia y desarrolla una discusión sobre los significados de los desastres en las sociedades urbanas europeas cuyos principales protagonistas son Voltaire (1756) y Rousseau (1759). Cabe entonces preguntarse si las sociedades urbanas latinoamericanas emprenden caminos similares.

Según José Luis Romero (1976), el tránsito a la ciudad moderna tiene lugar, en América Latina, durante el siglo XIX. Aunque su trabajo no hace referencia directa a los desastres, su propuesta, como también lo dice Mejía (2013), sostiene que durante este periodo los parámetros urbanos coloniales, o patricios, son reemplazados por nuevos parámetros de orden burgueses o modernos. La transformación del peligro y amenaza en riesgo, por lo tanto, podría observarse en acciones como la creación de fuerzas de policía, en el relevo político de la autoridad religiosa por la autoridad civil, y específicamente en el caso que nos interesa, en la toma de responsabilidad directa de los gobiernos y profesionales ante casos de destrucción y reconstrucción.

El incendio y el terremoto, la destrucción de la ciudad y su reconstrucción representan, entonces, desastres y riesgos que afectan las estructuras de poder para modificar, consolidar, destruir o construir nuevas jerarquías sociales, políticas o económicas y profesionales. En este sistema de legitimidad política, diferentes actores se organizan alrededor del desastre, bien sea para prevenirlo, para atender a sus víctimas o para mitigar sus efectos.

Ahora bien, un desafío metodológico que presenta este trabajo comparativo refiere a la diferencia del estado historiográfico de cada uno de los casos. Pues, mientras que en el caso argentino existen investigaciones que han trabajado en profundidad las relaciones políticas que se articulan alrededor de la reconstrucción de San Juan (Healy 2012; Liernur y Pschepiurca 2008), en el caso colombiano, más allá de algunas menciones (Goosens 2014; Tarchópulos 2013; Schnitter Castellanos 2007), no existe una discusión académica que haya analizado el proyecto de reconstrucción de Tumaco o su participación en el proceso de circulación del saber sobre urbanismo en Colombia. En ese sentido, si bien se utilizan fuentes primarias, como la prensa especializada en urbanismo para cada uno de los casos, para el análisis del proceso argentino se cuenta con aportes bibliográficos que sitúan el objeto de estudio en una discusión ya avanzada. Dicho esto, el ejercicio propuesto establece un eje comparativo para observar las

diferencias y similitudes en dos procesos de urbanismo que parten de la necesidad de reconstrucción generada por un desastre.

LOS PROFESIONALES DE LA CIUDAD EN CRISIS

El 9 de abril de 1948 se desencadenó una violenta revuelta popular tras el asesinato del líder liberal Jorge Eliécer Gaitán que se conoce como El Bogotazo. La capital fue parcialmente destruida, pero, sobre todo, quedó sumida en una crisis económica y social. Su reconstrucción, según algunos profesionales de la arquitectura, no podía esperar, así lo señalaba el editor de la revista *Proa*, Carlos Martínez, en el artículo “Reconstrucción de Bogotá”:

Los incendios de abril asolaron sectores donde el comercio, desde épocas remotas se había establecido en construcciones de inmodificable aspecto. Los propietarios de esos viejos inmuebles y los comerciantes que allí tenían sus negocios sufrieron un fastidioso y lamentable revés. En cambio el problema urbanístico de Bogotá, estudiado años atrás, quedó francamente despejado y parcialmente resuelto. Los planos de la nueva ciudad exigían, justamente en las zonas que resultaron afectadas, toda una tarea de ensanche y embellecimiento [...] Las catástrofes traen siempre corolarios conocidos: revisión de las necesidades y reagrupación de fuerzas y valores (Martínez 1948a, 11).

Su argumentación insistía en la urgencia de emprender la reconstrucción urbana del centro de la capital, puesto que, según él, la actividad comercial no podía detenerse y la ausencia de espacios adecuados para su desarrollo podría ocasionar problemas económicos. Adicionalmente, señalaba que existía el riesgo de perder el “carácter urbanístico de la ciudad”, aunque no indicaba cuáles eran las características de este. No obstante, la reconstrucción era una oportunidad para dar valor a un estudio publicado por la revista misma en 1946 en el cual se planteaba lo siguiente:

El estudio presentado por estos arquitectos [Jorge Arango, director de Edificios Nacionales; Herbert Ritter Echeverri, Jefe del Departamento Municipal de Urbanismo y Gabriel Serrano, socio de la firma constructora Cuéllar Serrano Gómez & Cía. Ltda., todos miembros de la SCA], basado en estadísticas, encuestas varias y gran acopio de información catastral, da las bases para que la reagrupación de los solares sea económica y fácil. La manera como se insinúa la solución al conjunto, tiende a satisfacer las necesidades de los interesados y los anhelos urbanísticos de la municipalidad (Amorocho *et al.* 1946, 16).

Estos arquitectos proponían una solución desde su *expertise* profesional con el objetivo de enfrentar la crisis que atravesaba la ciudad. Ahora, es importante destacar que los primeros argumentos para justificar la calidad del proyecto correspondían al prestigio y legitimidad de sus autores. Es decir, los profesionales utilizaban los reconocimientos institucionales de las organizaciones que dirigían como garantes de legitimidad para su proyecto. Igualmente, la argumentación desarrollada se basaba en

elementos metodológicos como el uso de estadísticas, de informaciones precisas y de métodos científicos de recuperación de datos. Además, se utilizaba un argumento de autoridad basado en una consulta realizada al urbanista francés Maurice Rotival, quien planteaba lo siguiente:

El conocido urbanista, de prestigio internacional, Maurice Rotival, que de una misión en Venezuela regresaba por Bogotá a New York, asistió a las explicaciones del proyecto –“ustedes los arquitectos de Bogotá, han llegado a una insospechada madurez profesional. Ustedes no necesitan de técnicos extranjeros sino a manera de críticos por 10 o 15 días cada 6 meses”– así se expresó en varias ocasiones (Martínez 1948a, 11).

De esta manera, el ejercicio de argumentación, se asociaba a un proceso de construcción pública de legitimidades profesionales, para el cual se utilizaban múltiples referencias y estrategias. Simultáneamente, se hacía un análisis de la tipología de las edificaciones urbanas, se presentaban observaciones económicas de la ocupación del suelo, se planteaba una zonificación de la ciudad, se criticaba el ensanchamiento paulatino de las calles (Mondragón López 2002), y se hacían propuestas estéticas y de arquitectura mediante planos y esquemas, como se puede ver en las ilustraciones 1 y 2.

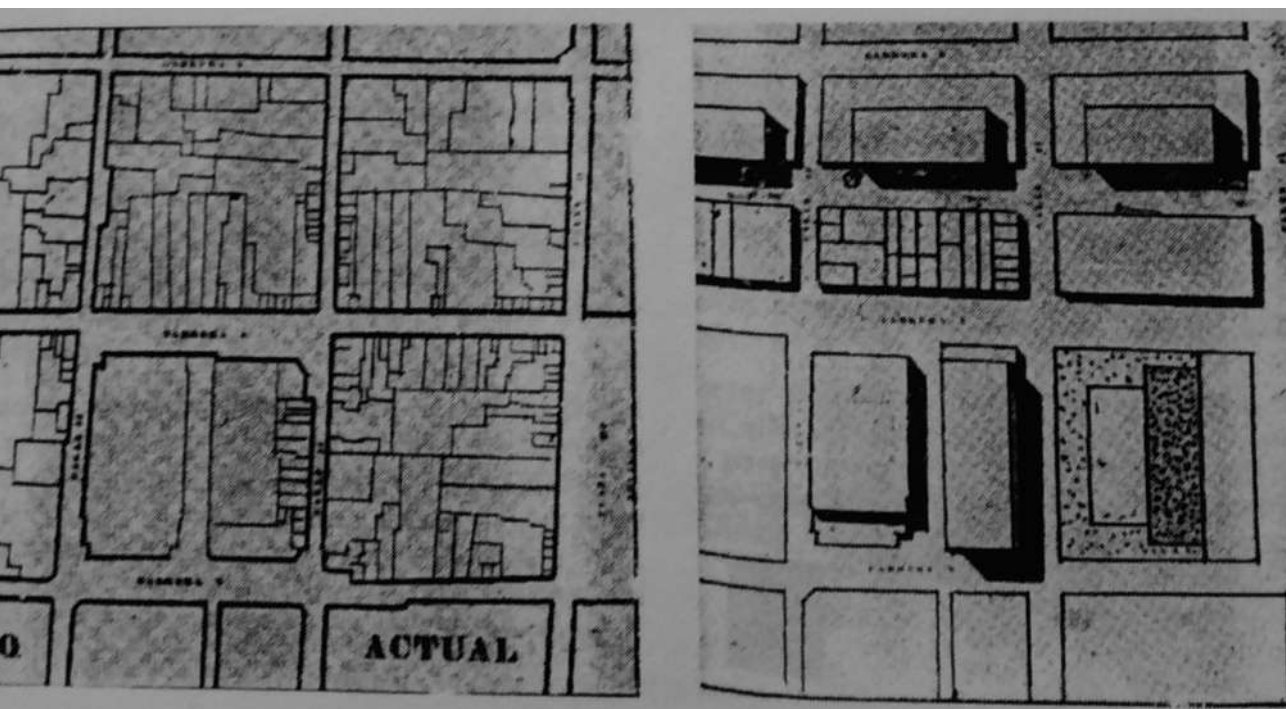


Ilustración 1: Comparativo antes y después de manzanas del centro de Bogotá.
En Martínez (1948a, 15).

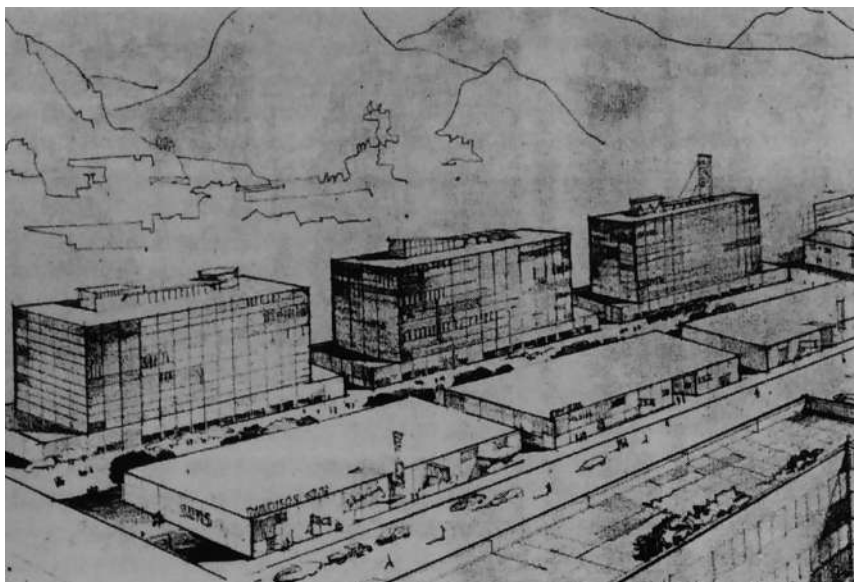


Ilustración 2: Propuesta arquitectónica para Bogotá de Gabriel Serrano. En Martínez (1948a, 19).

Este proceso, además, se complementaba con la reacción de los arquitectos locales a un acontecimiento ocurrido nueve meses antes en el puerto de Tumaco sobre el Pacífico colombiano. Pues, más allá de hacer una propuesta arquitectónica específica, el trabajo de la SCA y de *Proa* buscaba consolidar una red de arquitectura y urbanismo que permitiera a los arquitectos asociados circular, proponer y desarrollar diferentes proyectos en lugares distintos del territorio nacional.

El 10 de octubre de 1947 Tumaco había sido devorado por las llamas y su reconstrucción aún estaba por iniciar. Los urbanistas capitalinos, vieron una oportunidad profesional en la reconstrucción de la ciudad portuaria. La cual se asoció, por una parte, con la posibilidad de obtener el contrato de Tumaco, pero, por otra parte, era percibida por distintos actores como una oportunidad para poner en marcha un sistema profesional ejemplarizante para conseguir el contrato de reconstrucción de Bogotá. Ahora bien, las necesidades de reconstrucción para el puerto y para la capital eran distintas, pero, la comparación se hacía pertinente entre los principales actores del urbanismo en la medida en que resaltaba la efectividad y calidad de sistemas ejecutivos para proyectos de urbanismo a gran escala. Y, asimismo, los proyectos desarrollados servían de garantes de legitimidad para equipos profesionales.

La similitud principal de ambos proyectos, por la cual Tumaco se convertía en ejercicio ejemplar, consistía en que ambos centros urbanos fueron destruidos, uno por la propagación del fuego y el otro por la explosión de violencia. De cierta manera, Tumaco podía ser visto como el modelo para un proyecto de mayor envergadura y los mismos

profesionales podrían fácilmente circular con proyectos distintos entre Tumaco y Bogotá. Así, el número 14 de *Proa* (Martínez 1948b) dedicó múltiples páginas a comunicar los detalles del proyecto portuario y del mismo modo el número 15 (Martínez 1948c) fue dedicado completamente a su difusión. Llama la atención, en primer lugar, que la publicación de dicho proyecto no se hubiese realizado sino hasta el mes de septiembre de 1948, casi un año después del incendio. En términos de visibilidad profesional, pareciera que la reconstrucción de Bogotá era el acontecimiento que resaltaba la importancia de una categoría laboral nueva en Colombia para los arquitectos, los proyectos de reconstrucción. De hecho, el proyecto de reconstrucción de Bogotá publicado en *Proa* antecedería al de Tumaco aun cuando los acontecimientos hubiesen ocurrido en el orden inverso.

Las principales características del proyecto, como lo explica Doris Tarchópulos (2013), consistían en el traslado del puerto a la isla El Morro; el diseño de un centro cívico con equipamiento educativo, religioso, administrativo, comercial y turístico; un

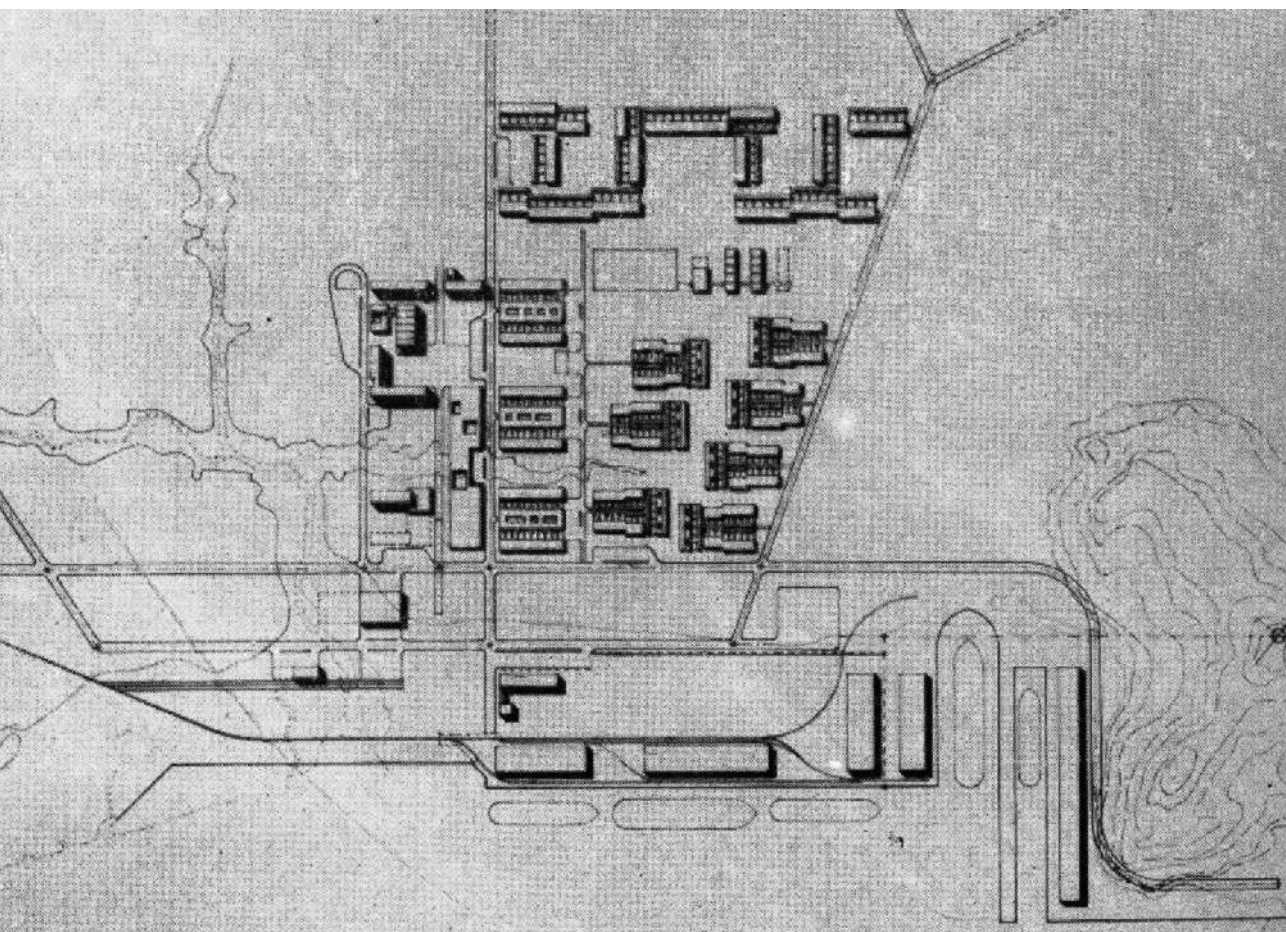


Ilustración 3: Plan de reconstrucción de Tumaco. En Martínez (1948b, 12).

plano basado en la Unidad Vecinal; y cinco tipos de vivienda de baja altura y alta densidad que incluían las casas productivas, que combinaban actividades de producción y habitación. En la ilustración 3 se puede ver el plano realizado para la nueva ciudad puerto, publicado por la revista *Proa* en julio de 1948.

En este, se puede observar el trazado de dos ejes perpendiculares que estructuraban los tres elementos fundamentales de la propuesta: el puerto, el centro cívico y la unidad vecinal (Goosens 2014). Así, la propuesta urbanística, llevaba la impronta del urbanismo modernista de los CIAM, pues se basaba en conceptos como la Unidad Vecinal o la jerarquización en 7 niveles de las vías de circulación vehicular. Sin embargo, es necesario señalar que esta propuesta no era un laboratorio extranjero de la ciudad funcional llevada a Colombia, como lo plantea Tarchópulos (2013). Por el contrario, se trataba de una propuesta colombiana que adaptaba conceptos internacionales para el beneficio de sus propios intereses, en particular, para la consolidación profesional de Jorge Gaitán Cortés, político, arquitecto, miembro de la SCA, y colaborador de la revista *Proa*.

Así, como lo exponía la revista *Proa*, los creadores del proyecto fueron Gonzalo Samper, Eduardo Mejía, Fernando Martínez, Edgar Burbano, Hernán Vieco, Luz Amorocho y Jorge Gaitán Cortés, todos colaboradores de la revista y todos arquitectos colombianos. Este equipo, a su vez y como lo señala la revista misma, era apoyado por los otros equipos en la concepción del proyecto:

Prestaron su colaboración a los proyectistas: El consejo Nacional de Vías en lo que a ferrocarril, caminos y aeropuerto se refiere; la Frederick Snare de Colombia Limitada, en lo que compete a la construcción e instalaciones portuarias y finalmente como consultores en su especialidad, los arquitectos Paul Lester Wiener y J. Luis Sert, con oficinas y sede en Nueva York y ampliamente conocidos por sus estudios y proyectos para la ciudad de Los Motores en el Brasil y el puerto de Chimbote en el Perú (Martínez 1948c, 11).

Visto desde esta óptica, señalar el nombre de cada uno de los participantes era más que un simple capricho editorial, pues este listado contribuía a resaltar la construcción de un equipo de trabajo. Más aún, la importancia de la publicación de este proyecto en dos números de la revista iba más allá de la difusión académica de un proyecto. Pues, por una parte, al mencionar el rol de cada uno de los actores que habían participado se llamaba la atención sobre la implicación de cada uno de los profesionales en actividades específicas del proyecto. De este modo, más que una serie de ideas esbozadas en planos, el proyecto, a través de la revista y a la luz de todos sus lectores, se convertía en una asignación pública de responsabilidades individuales y colectivas. En esta colaboración, llama la atención la participación de Town Planning Associates (TPA), la firma consultora de José Luis Sert y Paul Lester Wiener. Pues, por un parte, los consultores internacionales ocupaban el rol de garantes de legitimidad externos, pero por otra parte, su participación, como veremos, despertó el interés de actores políticos y profesionales clave en el proceso de reconstrucción de Bogotá.

Cabe resaltar, además, que Jorge Gaitán Cortés, era más que un simple arquitecto colaborador en el proyecto, pues ocupaba el cargo de Ministro de Obras Públicas, y como lo explica Patricia Schnitter (2007), había sido él quien había gestionado la contratación de Sert y Wiener para la consultoría. Además, como bien lo muestra Marteen Goosens (2014), la participación de Gaitán Cortés fue fundamental para lograr la implicación de instituciones como Edificios Nacionales en un proyecto de esta envergadura. Así, gracias a Gaitán Cortés, el proyecto de Tumaco era más que una propuesta urbanística y arquitectónica, pues era un gesto político que generaría reacciones en diferentes jurisdicciones del Estado colombiano.

Fue en ese entonces, tras la publicación del proyecto, que los principales actores que se habían concentrado en la discusión sobre el proceso de reconstrucción de Tumaco, cambiaron su foco hacia la ciudad capital. Por ejemplo, la revista *Proa* y la SCA, que tanto énfasis pusieron en la difusión de dicho proyecto se olvidaban del incendiado puerto y asumían una participación hiperactiva en la discusión sobre Bogotá. Así, habiendo realizado poco o nada, el proyecto de Tumaco desaparecía completamente de las páginas de *Proa*, dando lugar a publicaciones frecuentes sobre Bogotá y la necesidad de desarrollar el proyecto de reconstrucción del centro de la capital.

Asimismo, el alcalde de la capital, Fernando Mazuera, vio en la presencia de TPA en Tumaco, una oportunidad para contratarlos directamente para el proyecto de Bogotá. Pero, la participación de Sert en dicho estudio también llamó la atención de Le Corbusier, quien desde Francia se manifestaba para evitar que el contrato de la capital escapara de su control. Así, aun cuando la propuesta para Tumaco manejaba un set de referencias teóricas cercanas a otras propuestas de Le Corbusier, como la unidad vecinal, o la jerarquización vial, este nunca se interesó por participar en la reconstrucción del puerto. No obstante, cuando la discusión se desplazó a la capital, Le Corbusier escribió directamente a su amigo y ministro de gobierno Eduardo Zuleta Ángel el siguiente mensaje:

Me he enterado, por cierto, que el Ministro de Obras Públicas [Jorge Gaitán Cortés] nombró a mi amigo José Sert como consultor para la construcción de un puerto. Estoy un poco melancólico. Mis amigos, Sert y Wiener, quienes han defendido mis ideas con coraje, terminarán remplazándome en América del Sur, donde yo fui pionero desde 1929. No hago melancolías por eso puesto que son gente de valor, pero pienso, de todas maneras, que tengo un cierto derecho de anterioridad en Colombia (Le Corbusier 1948).¹

¹ “J’apprends par ailleurs que le Ministre des travaux publics a nommé mon ami José Sert comme consultant pour la construction d’un port. Je suis un petit peu mélancolique. Mes amis, Sert et Wiener qui défendent courageusement mes idées finiront par me remplacer en Amérique du Sud où j’ai été le pionnier depuis 1929. Je ne fais aucune mélancolie à ce sujet car ce sont des gens de valeur, mais je pense que j’ai tout de même un certain droit d’antériorité en Colombie” (Le Corbusier. *Lettre à Eduardo Zuleta Ángel*. Paris, 2 de febrero 1948. Fondation Le Corbusier, H3-4-258-001). Todas las traducciones de documentos del original en francés al español son del autor del artículo.

La carta de Le Corbusier demostraba el interés que este tenía por trabajar en América del Sur, pero, a su vez, revelaba que el caso de la reconstrucción de Tumaco le interesaba poco. En cambio, lo que sí parecía preocuparlo era la presencia de otros actores internacionales en Bogotá. Desde la perspectiva de Le Corbusier, aparentemente su participación como urbanista profesional había sido relegada a un rol secundario en América Latina, especialmente desde que su proyecto para Buenos Aires había sido publicado e incorporado a la institucionalidad municipal sin su participación directa. No hay que olvidar, además, que TPA había participado como consultora en Brasil en Dos Motores y en Chimbote en Perú. Ahora bien, la razón por la cual la presencia de TPA llamaba la atención de Le Corbusier, en este caso, se asociaba directamente con tres elementos. En primer lugar, la promulgación de la ley 88 de 1947, y en consecuencia el acuerdo 88 de 1948 del concejo municipal de Bogotá, obligaban a la ciudad a conformar una oficina para la realización de un Plan Regulador (Arango López 2013). En segundo lugar, la presencia de Sert y Wiener en Bogotá motivó al alcalde Mazuera a establecer un contacto directo con ellos para ofrecerles la realización de dicho contrato. Y, en tercer lugar, Sert era miembro de los CIAM, donde Le Corbusier era una figura central. Lo que estaba en juego para Le Corbusier, Gaitán Cortés, Mazuera, Carlos Martínez y TPA poco o nada tenía que ver con Tumaco y su reconstrucción. El interés principal era el proyecto para la capital con financiación garantizada por ley. Tumaco, para sus intereses profesionales y políticos, no era más que una apertura hacia Bogotá.

No obstante, cuando Mazuera ofreció a TPA la realización del Plan Regulador de Bogotá, entraron en conflicto dos lógicas de acción incompatibles. Por una parte, TPA era una consultora privada que subsistía gracias a los contratos que lograba adjudicarse. Pero, por otra parte, la membresía a CIAM era una condición que otorgaba a Sert, y por consiguiente a TPA, una legitimidad especial en el mercado internacional del urbanismo moderno. Y esta, a su vez, estaba ligada a las relaciones personales y profesionales con Le Corbusier, cuya figura era fundamental para los CIAM. En consecuencia, y con el interés de hacer coincidir dos objetivos aparentemente incompatibles, Sert escribió una carta a Le Corbusier en la cual decía lo siguiente:

Hace más o menos dos semanas los periódicos hablaron de la creación de una oficina para el plan de Bogotá. Algunos días después, Mazuera nos citó en la Alcaldía y, para sorpresa nuestra, nos ofreció encargarnos el plan de Bogotá [...] Tan pronto tuvimos esta reunión con Mazuera, tomamos una cita con Zuleta Ángel. Le contamos acerca de la propuesta de Mazuera explicándole nuestra actitud respecto de este asunto. Él nos prometió que lo vería, y nos pidió que regresáramos para conversar con él. Regresamos al día siguiente. Nos dijo que había hablado con Mazuera y que todo estaba resuelto, que la formula sería una colaboración entre usted y nosotros, etc. todo en el mejor estilo y tradición diplomática de la ONU; fuimos a ver al alcalde, quien más o menos repitió lo mismo, pero menos entusiasmado, sin dejar de insistir en sus miedos. Nuestra respuesta fue tan categórica como lo había sido la primera vez, que es suya [de Le Corbusier] y solo suya esta decisión, que debe

citarlo en Bogotá lo más pronto posible si es que está tan interesado en su plan [...] (Sert citado según Hernández 2004, 97).²

Si bien no hay evidencia para afirmar que la propuesta de Mazuera había sido sugerida por Gaitán Cortés, sí era evidente que se enfrentaban intereses políticos contrarios en el gobierno nacional. Por un lado, Gaitán Cortés desde el Ministerio de Obras Públicas había incorporado a TPA al escenario profesional colombiano, y el Alcalde Fernando Mazuera los había acercado a un contrato con la ciudad de Bogotá. Pero, por otro lado, Zuleta Ángel desde su carrera política, ocupando cargos diferentes en momentos distintos como el Ministerio de Gobierno, el Ministerio de Educación y la representación de Colombia en la ONU, había llevado a Le Corbusier a Bogotá con la ilusión de realizar algo más que una visita académica. Esta situación planteaba una incompatibilidad que, más allá de lo contractual e inclusive superando las diferencias en lo urbanístico, requería de una solución política.

Así, la formula contractual propuesta por Zuleta Ángel ofrecía la posibilidad de incorporar tanto a Le Corbusier como a TPA en el proyecto para Bogotá, dejando satisfechos a los actores involucrados excepto a los profesionales locales vinculados a *Proa* y a la SCA, quienes serían finalmente excluidos del contrato. Tampoco quedaba satisfecho el alcalde Mazuera, quien, por algún motivo que Sert no quiso revelar, desconfiaba de la figura de Le Corbusier. Sin embargo, lo que se pudo observar a lo largo del proceso para la realización del plan de Tumaco, es que tanto la SCA como *Proa* y sus colaboradores, lograron generar la capacidad organizacional para proponer un proyecto de reconstrucción en tiempos de desastre. Finalmente, tanto Le Corbusier como TPA aceptaron la propuesta conjunta de Mazuera y Zuleta Ángel y fueron encargados con la realización de los planes director y regulador de Bogotá.

Desafortunadamente para los profesionales locales, los vínculos personales y políticos de los actores internacionales, especialmente gracias a Zuleta Ángel y Mazuera, fueron elementos estratégicos más poderosos que la capacidad operativa y el ejemplo de Tumaco, o que el peso político de Gaitán Cortés. Ahora bien, observar estos dos casos de proyectos de reconstrucción permite resaltar cuatro elementos claves del proceso de producción del urbanismo en Colombia y de la circulación de saberes y profesionales

² “Il y a à peu près deux semaines, les journaux ont parlé de la création d’un bureau pour le plan de Bogotá. Quelques jours après Mazuera nous a appelé à la Mairie et à notre grande surprise nous a proposé de nous charger de faire le plan de Bogotá. [...]”

Aussi tôt après cette réunion avec Mazuera, nous avons fait un rendez-vous avec Zuleta Ángel. On lui a raconté (sic) ce que Mazuera venait de proposer en répétant notre attitude sur cet affaire. Il a promis de voir, et nous a prié de revenir le voir. Nous sommes revenus le jour après. Il nous a communiqué qu’il avait vu Mazuera et que tout était arrangé, que la formule serait une collaboration entre vous et nous etc, tout dans le plus beau style et tradition diplomatique de l’ONU; On s’est rendu chez le maire qui a répété à peu près la même chose, mais avec moins d’enthousiasme, insistant toujours dans ses craintes. Notre réponse a été aussi catégorique que la première, que c’était à vous et à vous seul de décider sur cette affaire, qu’il doit vous appeler à Bogotà au plus vite s’il est vraiment pressé pour avoir son plan. [...]”.

en dicho país. Primero, se pudo observar que el funcionamiento de este campo profesional requería de la puesta en marcha de estrategias de legitimación diversas que, aunque estaban relacionadas con la capacidad de demostración de la calidad técnica, no se limitaban a este aspecto. En segundo lugar, las estrategias de consolidación profesional de equipos de trabajo se asociaban con otros garantes de legitimidad como la participación de sus actores en instituciones que ya gozaran de un cierto reconocimiento. En tercer lugar, la movilización de actores internacionales y, sobre todo, la capacidad de generar beneficios políticos a través de la realización de un proyecto era una parte fundamental del ejercicio para la consolidación de una posición profesional. Por último, queda claro que el desastre ocurrido en Tumaco, para los profesionales capitalinos, se convertía en un proyecto que adquiriría una relevancia primaria solo con el desastre ocurrido en Bogotá. Pues, gracias al *Bogotazo*, era posible y fácil en términos disciplinarios y profesionales, pero también políticos, vincular el plan de reconstrucción de Tumaco con un proyecto de gran envergadura como el plan de reconstrucción para la ciudad de Bogotá. Paradójicamente, el proyecto de Bogotá que había dado una visibilidad especial a Tumaco, terminaría eclipsándolo y eliminándolo de la discusión profesional.

EL TERREMOTO DE SAN JUAN Y LA RECONSTRUCCIÓN DEL URBANISMO ARGENTINO

En enero de 1944 un terremoto destruyó la ciudad de San Juan en Argentina. Además de las evidentes consecuencias catastróficas, uno de sus resultados consistió en que la coyuntura política contribuyó a restablecer un debate sobre urbanismo en el cual participaron con mucho interés diferentes agentes del gobierno (Healy 2012) y los grupos profesionales de arquitectura y urbanismo. La lucha profesional por la reconstrucción de San Juan, como veremos, tendría consecuencias centrales en la reconfiguración del campo profesional del urbanismo argentino. Así, todos los actores que se interesaban por consolidar su posición en el campo profesional verían en la realización de este proyecto una oportunidad estratégica, por el significado mismo que tenía el proyecto de San Juan, pero también por lo que representaba en el mercado nacional de urbanismo. Anteriormente, otros actores como Carlos M. Della Paolera, habían utilizado su experiencia en ciudades secundarias, como Rosario, para establecerse como agentes transformadores en otras localidades, especialmente en la ciudad capital. También Fermín Bereterbide, cuya participación en San Juan será central, había participado en otros proyectos estratégicos para el gobierno, como el barrio Sargento Cabral en las afueras de Buenos Aires, ubicándose así cerca de actores políticos poderosos como Juan Pistarini.

La reconstrucción de San Juan, por tanto, no era un proyecto periférico, pues concentraba un debate en el cual participaron los principales grupos profesionales como la Sociedad Central de Arquitectos (SC de A), el Centro Argentino de Ingenieros (CAI) y el grupo Austral. Ahora, a pesar de la urgencia que se resaltaba por

las consecuencias catastróficas del terremoto, la reconstrucción de San Juan no sería un proceso rápido, pues la dimensión política que adquirió desde el principio, la transición que se vivía a nivel nacional, la división interna en el gobierno y la configuración de relaciones políticas en el campo profesional lo llevarían a un ritmo lento y accidentado.

El momento político a nivel nacional planteaba una serie de dificultades tanto para el concurso como para la adjudicación y realización del proyecto. Pues era en este momento que Edelmiro Farrel sucedía a Pedro Pablo Ramírez en la presidencia de la República y personalidades de distintos sectores de la administración empezaban a desarrollar iniciativas políticas de gran envergadura alrededor de problemáticas como las obras públicas y la reconstrucción de San Juan. Mark Healy (2012), analiza en detalle este proceso enfocándose sobre San Juan y su trabajo permite observar que, en este caso, el desastre y la reconstrucción se convierten en motivos de convergencia política, de generación de sentido, pero también de divergencia política y de una feroz competencia profesional.

Ahora bien, en mayo de 1944 la revista *Nuestra Arquitectura* publicó un artículo revelador de la manera en la cual los profesionales locales estaban abordando la situación. No obstante, cabe señalar que, en este caso, la revista no asumía la vocería de ninguno de los grupos de profesionales. En otras ocasiones su posición había sido distinta, apoyando en particular la difusión del trabajo de los miembros del grupo *Austral*. Según la revista:

Nuestro propósito no es abrir un debate sobre lo que se ha hecho o lo que se está haciendo; pero tenemos dos deberes: el primero, hacer conocer de nuestros lectores todas las opiniones de entidades o personas calificadas para ellos; el segundo, contribuir en lo que podamos, a que la Nueva San Juan sea todo lo eficiente y bella que cabe esperar de una ciudad que “nace de nuevo” (*Nuestra Arquitectura* 1944, 162).

En ese sentido, la revista asumía un rol que pretendía ser menos político y más informativo, declarando además la voluntad de establecerse como un espacio de debate entre profesionales. En esta discusión, a través de *Nuestra Arquitectura* se observan las intervenciones de tres grupos, la Sociedad Central de Arquitectos, el Centro Argentino de Ingenieros y finalmente los arquitectos del grupo *Austral*.

Cada uno de estos equipos presentó proyectos distintos. La SC de A, entregó un proyecto basado en las ideas de Carlos Muzio y Fermín Bereterbide, quienes colaboraban en el Ministerio de Obras Públicas bajo la tutela de Pistarini desde el mes de enero. Su proyecto fue difundido en la prestigiosa *Revista de Arquitectura* (Sociedad Central de Arquitectos 1944; Comisión de la ex dirección técnica de reconstrucción de San Juan 1945; Bereterbide y Muzio 1945) y contaba con el apoyo de una parte del gobierno nacional. Otra parte del gobierno, cercana a Perón, en lugar de ser asociada al proyecto era apartada del desarrollo del mismo por decisión del presidente Ramírez (Healy 2012, 219-226). Si bien el proyecto se publicaba en mayo de 1945, más de un

año después del terremoto, ya desde febrero de 1944, en el primer número posterior al desastre, se había empezado a discutir el futuro de San Juan en la *Revista de Arquitectura* (Urbanalista 1944).

La idea fundamental del proyecto de Bereterbide, como se observa en la ilustración 4, consistía en trasladar la ciudad a un nuevo emplazamiento para construir una ciudad *ex nihilo*.

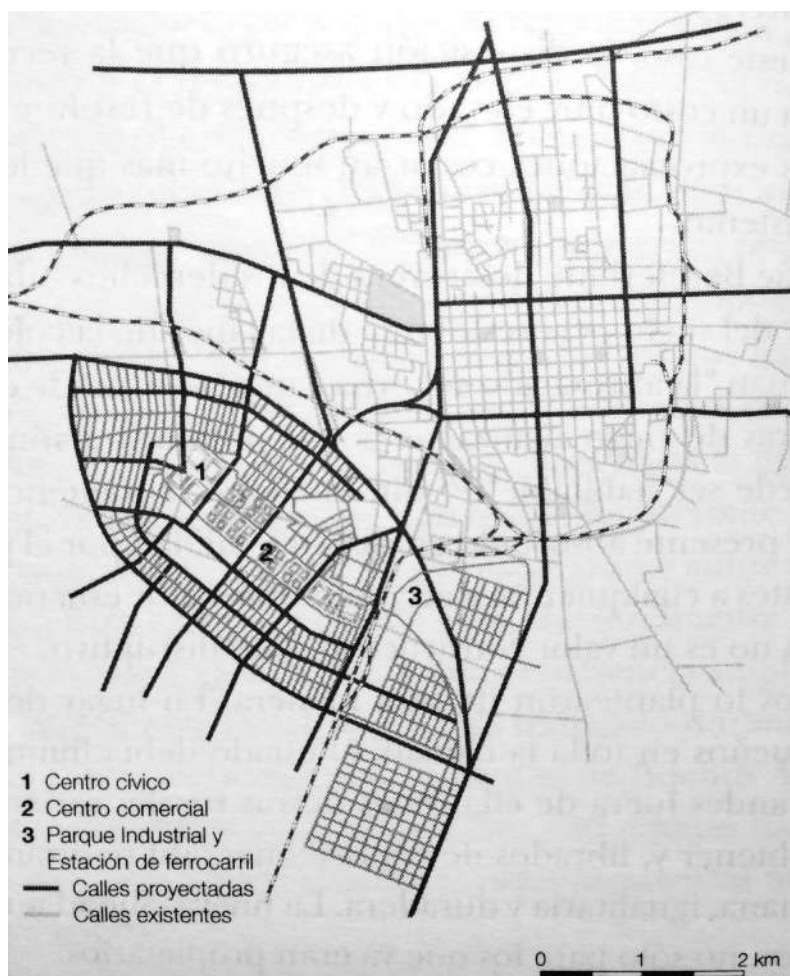


Ilustración 4: Plan Bereterbide-Vautier. 1944. Croquis de Debra Wong en Healy (2012, 116).

No obstante, el CAI, como se puede ver en el texto publicado en *Nuestra Arquitectura*, criticaba la propuesta:

Este Centro considera que no hay razón ninguna para reconstruirla en otro lugar que no sea el actual. Cualquiera otra ubicación, que de todos modos debería ser próxima a la actual, no daría ninguna garantía valedera y positiva, como para tener la seguridad de que la nueva ciudad estuviera a cubierto de catástrofes como la que acaba de sufrir (CAI 1944, 165).

El argumento estaba directamente asociado con el desastre. En efecto, argüían que, si el objetivo consistía en mitigar los efectos del terremoto, pero sobre todo en avanzar hacia un urbanismo de prevención, el desplazamiento de la ciudad era una medida innecesaria. Llama la atención que el desastre permitía establecer nociones de seguridad, riesgo de desastres y prevención en una discusión centrada alrededor del urbanismo.

Ahora bien, más allá de los detalles urbanísticos sobre el plan de reconstrucción, se observa que las dos fuerzas profesionales principales de la Argentina seguían participando activamente del debate de la ciudad de San Juan, además, llama la atención la participación del grupo *Austral*. Pues, mientras que la SC de A y el CAI participaban desde hacía años en todas las instancias posibles, el grupo *Austral*, como lo expone Francisco Liernur (1994, 32) tan solo había participado en el concurso para el plan de Mendoza de 1940 obteniendo el tercer lugar. En aquella ocasión, el equipo de *Austral* contó con la colaboración de Le Corbusier y Pierre Jeanneret. Dicho concurso fue ganado por Bereterbide junto con Alberto Blanco, Mauricio Cravotto y Juan Scasso. Mientras que otro viejo conocido, Della Paolera obtuvo el segundo lugar. Para el grupo *Austral* este concurso fue importante, por una parte, porque era la primera vez que sus miembros participaban de manera colectiva. Pero, por otra parte, porque era la primera oportunidad para desarrollar, en un proyecto específico de Plan Regulador, ideas de urbanismo cercanas a CIAM que desde hacía algunos años ya circulaban en Argentina. Así, en el concurso para el Plan Regulador de Mendoza convergían distintos planteamientos de urbanismo, pero al mismo tiempo, se podía observar una fuerte competencia entre profesionales de distintas corrientes de pensamiento, que, utilizando diferentes estrategias se disputaban un contrato.

En San Juan, en cambio *Austral* no apelaba al apoyo de ningún referente extranjero. Esta vez se presentaban de manera autónoma, quizás suponiendo que la intervención de actores internacionales como Le Corbusier, que como se había visto en Mendoza, no garantizaba la obtención del contrato, podría ser recibida con recelo por las autoridades de un gobierno nacional dividido. Así, la participación de *Austral*, parecía coincidir con los intereses del gobierno en un momento político inestable. En efecto, después de varios meses de incertidumbre, en octubre de 1944, el gobierno nacional decidió relegar la responsabilidad de decidir sobre un Consejo de Reconstrucción presidido por Julio Henneckens (Liernur y Pschepiurca 2008, 319). Este, a su vez, consideró que la SC de A era demasiado cercana al ministro Pistarini y que su proyecto de ciudad *ex nihilo* era demasiado radical. Asimismo, el proyecto del CAI, en términos políticos, resultaba inconveniente puesto que Della Paolera, era percibido como un actor demasiado cercano al gobierno pre-revolucionario (Liernur y Pschepiurca 2008, 319). De manera tal que, al menos desde la perspectiva política, no quedaba más que

una alternativa, el grupo *Austral*. Su proyecto, se basaba en ideas que Sacriste, Caminos, Zalba y Bonet habían desarrollado y eran retomadas por Vivanco, Le Pera, Ferrari Hardoy y Oliver. De esta forma, este grupo de profesionales, por primera vez lograba obtener un contrato de urbanismo. Ahora bien, aunque la decisión contaba con justificaciones técnicas, utilizaba un lenguaje de urbanismo, y tenía los elementos formales de una decisión basada en criterios profesionales, se trataba, ante todo, de una decisión política. Pues, en términos políticos, la red del grupo *Austral* era la menos incómoda.

No obstante, el grupo seleccionado no generaba las garantías suficientes para la continuidad y realización del proyecto; ningún proyecto las generaba. Así, el primer informe presentado por el equipo de *Austral* no satisfizo las expectativas de Hennec-kens (Liernur y Pschepiurca 2008, 319). Ante esto, Belgrano Blanco y Villalobos, de la SC de A, aprovecharon para someter un proyecto alternativo, el cual tampoco logró convencer al gobierno nacional. Finalmente, fue otro proyecto, diseñado por la Oficina de Planeamiento el que obtuvo el visto bueno del gobierno. Los miembros de este equipo eran Carlos Mendióroz, Julio V. Otaola, Luis M. Campos Urquiza, Federico Ruiz Guíñazú y Luis A. Olezza. Nótese que Mendióroz era, a su vez, empleado de la Intendencia de Buenos Aires en la Dirección General de Obras Públicas y Urbanismo desde mayo de 1944. Ahora bien, aunque el proyecto de la SC de A fue rechazado, conviene señalar que Otaola y Ruiz Guíñazú eran miembros de la SC de A desde 1943. En ese sentido, si bien la cabeza del equipo era Mendióroz, en cierta forma la SC de A mantenía su participación en la estructura orgánica del proyecto de reconstrucción. Este cambio permite señalar que, si bien el carácter político seguía siendo fundamental en la composición del equipo, las principales fuerzas profesionales de la configuración nacional mantenían su presencia, aún en los nuevos espacios políticos.

Durante meses, el equipo de Mendióroz asumió el trabajo sin emitir comentarios en la prensa especializada. La reacción profesional apareció después en la revista *Nuestra Arquitectura*, en un artículo de Bereterbide, el cual formuló críticas al proyecto. En el texto, Bereterbide defendió las ideas que ya antes había presentado junto con Muzio. Pues según él, dicho proyecto seguía siendo la mejor solución para San Juan. El texto planteaba lo siguiente:

Para ello [la correcta reconstrucción de San Juan] es imprescindible –por razones obvias– llamar sin exclusivismos antipáticos, sospechosos y equivocados, a los mejores expertos del país en cada una de las técnicas requeridas para la planificación. Es pues imperativa la organización de una oficina adecuada, punto que requiere suma atención ya que por haberse originado mal los estudios, la reconstrucción de ciudades chilenas, derruidas por el terremoto último ha sido un fracaso; como lo será la reconstrucción de San Juan si se prosigue por el camino tomado de crear entidades al azar, compuestas en forma objetable o incompletas y que actúan sin organización, sin conocimiento ni colaboración pública; y lo que es de temer, bajo la presión de consideración deleznales y muchas veces no atendibles (Bereterbide 1945, 408).

Al parecer, Bereterbide estaba convencido de que el trabajo de Mendióroz no estaba articulado con los intereses de la población de San Juan, ni había sido realizado

de manera científica. Pero, sobre todo, su interpretación denunciaba que la Oficina de Planeamiento no había sido creada para otra cosa más que la satisfacción de los intereses políticos del momento. En este sentido, el arquitecto tomaba uno a uno los elementos técnicos del proyecto, con lo cual la revista *Nuestra Arquitectura* lograba su objetivo de servir de soporte para la circulación del saber y el desarrollo de debates sobre urbanismo. Asimismo, permitía que se pusieran en duda las capacidades técnicas de Mendióroz a causa de sus vínculos políticos. En el texto, además, se planteaban críticas respecto de la metodología de trabajo del equipo de Mendióroz, resaltando, en particular que el trabajo anteriormente realizado por Bereterbide y Muzio había sido evaluado de manera equivocada (Bereterbide 1945).

Para Bereterbide, el diagnóstico de Mendióroz era erróneo, ante todo, porque no se basaba en su trabajo anterior. Del mismo modo, establecía críticas a elementos concretos del proyecto como el trazado:

Asombra oír todavía que el absolutamente inadecuado damero se adaptará mejor que otro trazado a las necesidades actuales y las previsibles futuras del pueblo sanjuanino; ¿es posible que se sostenga esto, precisamente en momentos que las ciudades inglesas bombardeadas, menos derruidas que San Juan, están proyectando planificaciones admirables por su adecuación y belleza? (Bereterbide 1945, 406).

En su criterio, trazar las calles de esta manera, no correspondía con las necesidades de una ciudad moderna. Más allá de las diferencias políticas entre Mendióroz y Bereterbide, la circulación de estas críticas sobre el proyecto daba lugar a una discusión sobre elementos básicos de urbanismo, en este caso, los trazados urbanos, su adecuación a la época actual y la belleza que estos podían generar. Según Bereterbide, técnicamente, el proyecto carecía de valor, lo cual le permitía concluir que la única solución viable para San Juan sería poner en marcha las ideas planteadas junto con Muzio desde un principio.

Mendióroz, a su vez, utilizando el mismo formato y la misma revista, respondió a la crítica y publicó un artículo firmado por el conjunto de la oficina en el cual buscaba desestimar la crítica de Bereterbide, que según él no era más que el resultado del odio y de los celos por haber sido vencido. Así, retomando la estructura narrativa de su crítico, Mendióroz escribió:

Aquí surge, naturalmente, la pregunta consiguiente: ¿cuáles serán los expertos que deben ser llamados sin “exclusivismos sospechosos”? No es aventurado pensar que él mismo no se excluye de la futura lista. Su modestia no le permitirá olvidar que él ya fue uno de los elegidos (¿con exclusivismos simpáticos?), cuando trabajó en Comisión designada a raíz del sismo por la Secretaría de Trabajo y Previsión para redactar un informe preliminar, y luego en la Comisión de técnicos del Ministerio de Obras Públicas que formuló el interesante plan trasladando la ciudad (Mendióroz y Oficina de Planeamiento 1946, 35).

Los textos de Mendióroz y de Bereterbide revelan elementos centrales de la organización profesional de la época. En primer lugar, debe anotarse que el debate sobre

urbanismo entre profesionales no era impermeable a la política, ni era exclusivamente técnico, ni primordialmente académico. La discusión abordaba de manera enfática consideraciones sobre las relaciones políticas de los participantes. Elementos como el sectarismo político de los arquitectos eran tratados de manera simultánea a la discusión sobre el emplazamiento de la ciudad, los detalles sobre espacios verdes o trazados de calles. Esta dinámica se reproduciría de igual manera en una nueva respuesta publicada por Bereterbide (1946) en el número de junio del mismo año.

El caso de San Juan permite observar las características de un engranaje profesional en el cual los vínculos entre el gobierno y los profesionales tuvieron consecuencias urbanas fundamentales. Sin embargo, también muestra que las legitimidades profesionales y políticas cambiaban; la red de la SC de A mantenía cierto poder pero ya no era necesariamente una privilegiada en sus relaciones con el gobierno; la figura de Della Paolera, tan poderosa en la década de 1930 ya no comulgaba de la misma manera con el poder, así como lo había hecho durante los años de 1932 a 1943 y otros actores, como el grupo *Austral* o Mendióroz, se presentaban como alternativas, especialmente porque establecían una relación política distinta.

En ese sentido, aun cuando el proyecto del grupo *Austral* no hubiese dado lugar a un proceso exitoso de reconstrucción de la ciudad de San Juan, la participación de estos arquitectos sí daría lugar a la consolidación de una red política que, paralelamente, les ayudaría a adjudicarse un contrato de urbanismo para la ciudad de Buenos Aires mediante el denominado Estudio del Plan para Buenos Aires (EPBA). Así, el urbanismo de reconstrucción de San Juan se prestaba a un juego de circulación de profesionales a nivel nacional que, como se pudo ver, estaba mediado en todo momento por los intereses políticos de actores del gobierno nacional y por estrategias de consolidación profesional.

CONCLUSIÓN

A lo largo de este artículo se observaron algunos elementos divergentes y convergentes en el desarrollo profesional del urbanismo de Colombia y Argentina desde mediados de la década de 1940 hasta la de 1950. Se pudo observar, en primer lugar, que los desastres son acontecimientos de interés prioritario para dos regímenes políticos que desde orillas ideológicas opuestas buscaban consolidar una transición luego de más de una década de gobiernos adversos a nivel nacional. En ese sentido, en ambos países, por la coyuntura que se presentaba con las destrucciones de Tumaco, San Juan y el centro de Bogotá, los proyectos de reconstrucción se utilizaron como mecanismos para la realización de objetivos políticos de los gobiernos nacionales. Ya antes el urbanismo había cumplido roles diversos desde ideologías políticas distintas, no obstante, el artículo permite resaltar las siguientes diferencias en los procesos de pensamiento y acción al interior de las configuraciones profesionales de urbanismo de Colombia y Argentina.

La primera diferencia clara que se puede identificar en ambos casos se refiere a los tiempos de reacción tanto del campo profesional como del campo político. Pues, en Colombia, la respuesta al incendio de Tumaco tarda cerca de un año, asimismo, esta no se hace pública sino hasta cuando empieza a relacionarse con la reconstrucción de Bogotá. Por el contrario, en Argentina, la reacción de los actores políticos, y en particular de Pistarini, así como de grupos profesionales, es inmediata y la discusión se hace pública desde los primeros números de las revistas profesionales publicados tras el sismo. En ambos casos, aunque la discusión profesional sea pública e inmediata como en Argentina o relativamente invisible y retardada como en Colombia, se puede observar una compleja articulación entre las necesidades de reconstrucción, la circulación de profesionales de urbanismo y los intereses propios de la política. Se produce una discusión que mezcla permanentemente lo académico, lo profesional y lo político.

De esta manera, se llega a una segunda divergencia importante que condiciona el accionar de los grupos profesionales. Para los medios de comunicación especializados argentinos, el desastre y la reconstrucción son vistos como oportunidades de consolidación que no deben dejarse pasar. Cuando se apoyaba a un grupo patrocinador, como lo es el caso de la *Revista de Arquitectura* con la SC de A, era necesario participar del debate, difundiendo y explicando los proyectos que correspondieran. Pero, al mismo tiempo, cuando no se apoyaba a ningún grupo específico, como fue el caso de *Nuestra Arquitectura* también era necesario hacer parte de la discusión. El debate sobre la reconstrucción de San Juan, aunque existieran intereses políticos que se discutían en secreto, mantenía un aspecto público que llevaba a publicar proyectos y comentarios diversos en las revistas profesionales. En Colombia, en cambio, la discusión profesional sobre Tumaco y sobre Bogotá se desarrollaba generalmente a puerta cerrada, bien fuera en las oficinas de los Ministerios y de la Alcaldía o mediante cartas personales. La revista *Proa*, en ese sentido, jugaba un rol fundamental puesto que era el único medio profesional interesado en la difusión y explicación de los proyectos. Su posición, sin embargo, estaba fuertemente ligada a los intereses del grupo de arquitectos de la SCA.

En ninguno de los dos casos lograron los grupos profesionales condicionar los intereses de los gobiernos nacionales. Por el contrario, eran los agentes del gobierno quienes interpretaban los proyectos de urbanismo según la afinidad política que pudiesen tener con los miembros de los diferentes equipos de arquitectos. En ese sentido, actores extranjeros como Wiener y Sert en Tumaco y Bogotá se convertían en figuras técnicas y profesionales al servicio de intereses políticos, como los de Jorge Gaitán Cortés. Asimismo, Le Corbusier en Bogotá jugaba un rol clave para la consolidación de los intereses políticos de Eduardo Zuleta Ángel, generando, simultáneamente, recelo en actores como el alcalde de Bogotá, Fernando Mazuera.

Por su parte, en Argentina, Le Corbusier y Pierre Jeanneret, eran incorporados en Mendoza y luego separados en San Juan, sobre todo a causa del riesgo político que generaban. Ahora bien, en Argentina los arquitectos y urbanistas locales habían logrado establecer posiciones políticas claras. Así, tanto Bereterbide como Mendióroz e inclusive Ferrari Hardoy y los miembros del grupo *Austral* contaban con contactos

estratégicos y redes políticas que los insertaban en una discusión a la vez de política y de urbanismo. En Colombia, los miembros de la SCA, a pesar de contar con agentes políticos clave como Jorge Gaitán Cortés, no lograron atraer la atención del gobierno de la capital, ni del gobierno nacional, como sí lo hicieron los extranjeros Le Corbusier y TPA.

Finalmente, cabe señalar que dicha discusión de urbanismo repercutía, en ambos países, más allá de San Juan y Tumaco. Pues, lo que se había discutido sobre cada uno de estos planes de reconstrucción, tendría consecuencias en las configuraciones profesionales de urbanismo en general y en su participación en concursos en las ciudades capitales. Para algunos actores, como Sert, Wiener, Le Corbusier y Pierre Jeanneret, lo que había sucedido en estas localidades, además, tendría consecuencias en sus estrategias de acción a nivel internacional. Pues, por una parte, como vimos en el caso de Bogotá, Sert, Wiener y Le Corbusier tuvieron que encontrar un punto de confluencia para armonizar sus proyectos con los intereses políticos locales. Pero, por otra parte, los arquitectos locales buscarían, tanto en el caso colombiano como en el argentino, el respaldo de los renombrados arquitectos internacionales exponiendo algunos proyectos en sesiones de los CIAM como las de Bridgwater en 1947, Bérgamo en 1949 y Hoddesdon en 1951.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Agache, Donat Alfred. 1930. *Cidade do Rio de Janeiro. Remodelação, extanção e embelezamento, 1926-1930*. Paris: Ed. du Foyer brésilien.
- Almandoz, Arturo. 2007. "Modernización urbanística en América Latina. Luminarias extranjeras y cambios disciplinares, 1900-1960". *Iberoamericana* 7, n° 27: 59-78.
- Amorocho, Luz, Enrique García, José Angulo, y Carlos Martínez. 1946. "Bogotá puede ser una ciudad moderna". *Proa* 3: 15-26.
- Arango López, Diego. 2013. "La oficina de urbanismo: transformaciones institucionales de Bogotá y Buenos Aires, una perspectiva comparativa entre 1946-1953". *Anuario de la Escuela de Historia* 25: 113-41.
- Beck, Ulrich. 2001. *La société du risque. Sur la voie d'une autre modernité*. Paris: Flammarion.
- Bereterbide, Fermín. 1945. "La nueva San Juan. Crítica del Plan de Reconstrucción aprobado". *Nuestra Arquitectura* XVI, n° 11: 403-408.
- 1946. "Sobre la reconstrucción de San Juan". *Nuestra Arquitectura* XVII, n° 6: 211-216.
- Bereterbide, Fermín, y Carlos Muzio. 1945. "Contribución al estudio de la reconstrucción de la ciudad de San Juan y poblaciones vecinas". *Revista de Arquitectura* XXX, n° 293: 193-196.
- CAI. 1944. "Presentación del centro argentino de ingenieros". *Nuestra Arquitectura* XV, n° 5: 165.
- Comisión de la ex dirección técnica de reconstrucción de San Juan. 1945. "La reconstrucción de San Juan". *Revista de Arquitectura* XXX, n° 293: 178-192.
- Goosens, Marteen. 2014. "Jorge Gaitán Cortés y la introducción del urbanismo moderno en Colombia". *Dearq* 14: 210-23.
- Healy, Mark. 2012. *El peronismo entre las ruinas. El terremoto y la reconstrucción de San Juan*. Buenos Aires: Siglo XXI.

- Hernández, Carlos (2004): *Las ideas modernas del plan para Bogotá de 1950. El trabajo de Le Corbusier Wiener y Sert*. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá.
- Hofer, Andreas. 2003. *Karl Brunner y el urbanismo europeo en América Latina*. Bogotá: El Áncora Editores.
- Lalouette, Jacqueline. 2012. “Parler de Dieu après une catastrophe. L'exemple de prédicateurs catholiques après l'incendie du Bazar de la Charité (4 mai 1897)”, *Histoire urbaine* 2, n° 34: 93-110.
- Liernur, José Francisco. 1994. “Arquitectura Moderna: el grupo austral, argentina 1938-1942”. *Revista de Arquitectura* 172: 25-40.
- Liernur, José Francisco, y Pablo Pschepiurca. 2008. *La red austral. Obras y proyectos de Le Corbusier y sus discípulos en Argentina*. Buenos Aires: Prometeo 3010. Universidad Nacional de Quilmes.
- Luhmann, Niklas. 2006. *Sociología del riesgo*. Ciudad de México: Universidad Iberoamericana.
- Martínez, Carlos. 1948a. “Reconstrucción de Bogotá”. *Proa* 13: 11-20.
- 1948b. “Reconstrucción de Tumaco”. *Proa* 14: 20-24.
- 1948c. “Reconstrucción de Tumaco”. *Proa* 15: 11-29.
- Mejía, Germán. 2013. *La aventura urbana de América Latina*. Madrid: Mapfre, Taurus.
- Mendióroz, Carlos, y Oficina de Planeamiento. 1946. “La nueva San Juan. Crítica a la crítica del arquitecto Bereterbide”. *Nuestra Arquitectura* XVII, n° 1: 30-35.
- Mondragón López, Hugo. 2002. *Arquitectura en Colombia, 1946-1951: lecturas críticas de la Revista Proa*. Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Nuestra Arquitectura. 1944. “El problema de San Juan”. *Nuestra Arquitectura* XV, n° 5: 162.
- Romero, José Luis. 1976. *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Rousseau, Jean Jacques. 1759. “Lettre de J.J Rousseau à Monsieur de Voltaire (le 18 août 1756)”. En *Oeuvres complètes*, IV: 1059-1075. Paris: Gallimard.
- Schnitter Castellanos, Patricia. 2007. *José Luis Sert y Colombia: de la Carta de Atenas a una Carta del Hábitat*. Medellín: Universidad Pontificia Bolivariana.
- Sociedad Central de Arquitectos. 1944. “La S.C. de A. ante la reconstrucción de San Juan”. *Revista de Arquitectura* XXIX, n° 280: 163-166.
- Tarchópulos, Doris. 2013. “La ciudad colombiana y los ensayos de laboratorio de la ciudad funcional”. *Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo* 5: 260-274.
- Urbanalista. 1944. “La futura San Juan”. *Revista de Arquitectura* XXIX, n° 278: 71.
- Voltaire. 1756. “Poème sur le désastre de Lisbonne et sur la loi naturelle”. Genève: Cramer. <http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb31603861p>.
- Walter, François. 2008. *Catastrophes. Une histoire culturelle du XVI^e-XX^e siècle*. Paris: Seuil.

Fecha de recepción: 21.09.2018

Versión reelaborada: 31.01.2020

Fecha de aceptación: 28.02.2020

Entre influencia francesa y desarrollismo latinoamericano: el “urbanismo geopolítico” de los años sesenta y setenta

Between French Soft Power and Latin American
Development: the “Geopolitical Urban Planning”
of the Sixties and the Seventies

CLÉMENT ORILLARD

Ecole d'urbanisme de Paris / Lab'Urba, Université Paris-Est, Francia

clement.orillard@u-pec.fr

<http://orcid.org/0000-0001-9252-1927>

| Abstract: The Francophile tradition in Latin American urban planning evolved in the sixties and seventies. In France, the State created not only new public but also parapublic organisms in charge of developing urban analysis and planning. One of the most important, which oversaw the Paris region, also developed many missions in Latin America. The study of the first missions in Argentina, Brazil, and Bolivia shows that they were at the conjunction of two movements: the policy of soft power and economic expansion of the French government and the new “developmentalist” economic planning policies of the Latin American governments.

Keywords: Technical aid; Developmentalism; Bilateral relationships; Latin America; France.

| Resumen: En los años sesenta y setenta, la tradición francófila del urbanismo latinoamericano fue mutando. En Francia, el Estado creó nuevos organismos públicos o parapúblicos encargados de realizar los diagnósticos urbanos y la planificación. Uno de los más importantes, encargado de la planificación y el desarrollo urbano de la región de París, desarrolló varias misiones de ayuda técnica para América Latina. El análisis de las primeras misiones en Argentina, Brasil y Bolivia muestra que sus intervenciones se situaban en el punto de encuentro entre dos movimientos: la nueva política de *soft power* y de expansión económica

del gobierno francés y las nuevas políticas desarrollistas de planificación económica de los distintos gobiernos latinoamericanos.

Palabras clave: Ayuda técnica; Desarrollismo; Relaciones bilaterales; América Latina; Francia.

Desde los comienzos del siglo xx, durante la construcción del urbanismo latinoamericano y hasta la Segunda Guerra Mundial, la influencia del urbanismo francés tuvo un rol importante y sostenido. Estos aportes en planificación eran, en general, producidos por profesionales reconocidos que actuaron individualmente. Muchos de ellos participaron en el desarrollo del urbanismo como movimiento militante transnacional centrados mayoritariamente en la producción de planes reguladores. Se pueden citar, entre otros, al arquitecto, sociólogo y militante Donat-Alfred Agache en Brasil (Underwood 1991), al ingeniero-paisajista funcionario de la ciudad de París Jean-Claude-Nicolas Forestier en Argentina así como también en otros países latinoamericanos (Novick 2003), al ingeniero que trabajó en la primera planificación de la región de París, Maurice Rotival, en Venezuela (Hein 2002). El rol de estas personalidades se inscribía en una tradición francófila más amplia que federaba a las élites de estos países desde sus respectivas independencias y que actuaría como sostén del proceso del pensamiento común de modernización (Orillard 2017a).

A partir de la Segunda Guerra Mundial, las colaboraciones francesas en el urbanismo latinoamericano se dieron a través de organismos colectivos. Uno de los pioneros fue el padre Lebreton y su grupo *Economie et Humanisme*, a quien se le inscribe en la misma tradición francófila en el marco del activismo transnacional (Ramos de Angelo 2013, Pontual 2016). Sin embargo, analizando la acción en América Latina del Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne (IAURP), fundado en 1960, y rebautizado Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Île-de-France (IAURIF) en 1976, es posible afirmar un cambio relevante hacia fines de los años cincuenta no solamente del saber circulando entre Francia y América Latina sino también del tipo de estructura de esta circulación.

Este instituto público, que aún hoy existe con el nombre de Institut Paris Région, estaba encargado de la planificación de la región de París y fue el principal productor de nuevas metodologías en estudios urbanos en Francia desde su fundación. A partir de fines de los años sesenta, dicho instituto, que estuvo bajo la tutela del gobierno nacional hasta 1983, realizó, paralelamente a su función oficial, trabajos en numerosos países del mundo, particularmente en América Latina.

El primero de estos trabajos fue para la Región Metropolitana de Buenos Aires en Argentina (1967-1972). Luego le sucedieron los trabajos para Brasil y Bolivia, uno sobre el gran São Paulo en (1973) y otro sobre la ciudad de La Paz (1977). Por un lado, estos trabajos y colaboraciones se inscribieron en las nuevas políticas de planificación económica “desarrollista” del momento de los gobiernos latinoamericanos implicando la incorporación de nuevos saberes urbanísticos. Por otro lado, estas colaboraciones coincidieron con el desarrollo de políticas gubernamentales francesas en la exportación de ayuda técnica

en urbanismo y transporte a otros países. La coincidencia entre la demanda latinoamericana de nuevas metodologías para el desarrollo urbano y la oferta del nuevo saber francés no fue producto de la circulación de algunos profesionales reconocidos sino de intercambios bilaterales entre los gobiernos generando un nuevo “urbanismo geopolítico”.

UN NUEVO URBANISMO FRANCÉS: EL INSTITUTO PARA LA REGIÓN DE PARÍS Y SU “ESQUEMA DIRECTOR”

Durante y después de la Segunda Guerra Mundial, la planificación urbana se transformó en Francia: de un trabajo realizado con el aporte de personalidades reconocidas pasó a ser una tarea desarrollada por administraciones estatales (Claude 2006). Junto con el desarrollo de un conjunto de administraciones tecnocráticas centralizadas encargadas del desarrollo nacional, tanto la planificación urbana como la económica se convirtieron en uno de los temas centrales de las políticas públicas. El Ministerio de la Reconstrucción y del Urbanismo, fundado en 1944, desarrolló una administración estatal de urbanismo a cargo de la planificación urbana de todo el país. En sus comienzos, los urbanistas intervinientes en las administraciones estatales fueron mayoritariamente arquitectos al igual que los distintos profesionales que intervinieron antes de la guerra. En paralelo, se desarrolló la práctica de diagnósticos urbanos preliminares a la planificación. Así, se crearon nuevos organismos capaces de llevar a cabo tales misiones. Durante los años cuarenta y cincuenta eran principalmente algunos organismos privados, filial de grupos financieros o asociaciones que tenían origen en el activismo social.

El padre Lebreton y su grupo *Economie et Humanisme* se situaban entre estas dos generaciones (Pelletier 1996): se trata de una personalidad reconocida, pero que contaban con el apoyo de una red de expertos militantes del catolicismo social que manejaban metodologías adecuadas para realizar diagnósticos no solamente urbanos sino también de políticas públicas de desarrollo humano en general. La integración de la planificación urbana en políticas más amplias se reforzó cuando el *Commissariat Général du Plan*, fundado en 1946 para planificar el desarrollo económico, se interesó en el desarrollo de las principales áreas urbanas de Francia al comienzo de los años sesenta. Paralelamente, en este periodo empezó un movimiento de creación de diferentes organismos públicos encargados de estudios preliminares de la planificación urbana.

El organismo más importante fue el IAURP. Fundado en 1960 por el gobierno nacional como un organismo autónomo con respecto a los gobiernos locales de la región parisina, su primer objetivo fue el estudio de esta región. A su vez, el gobierno nacional creó un nuevo organismo de gobierno para la región, el *district*, dirigido por un *délégué général*, un alto funcionario bajo la tutela exclusiva del primer ministro y que contaba, de esta manera, con el apoyo del poder ejecutivo nacional. El primer *délégué* fue Paul Delouvrier, un funcionario con gran prestigio y quien había participado en la fundación del *Commissariat Général du Plan*. Rápidamente tomó el control del IAURP y desarrolló con este organismo un nuevo plan para la región parisina (Vadelorge 2012).

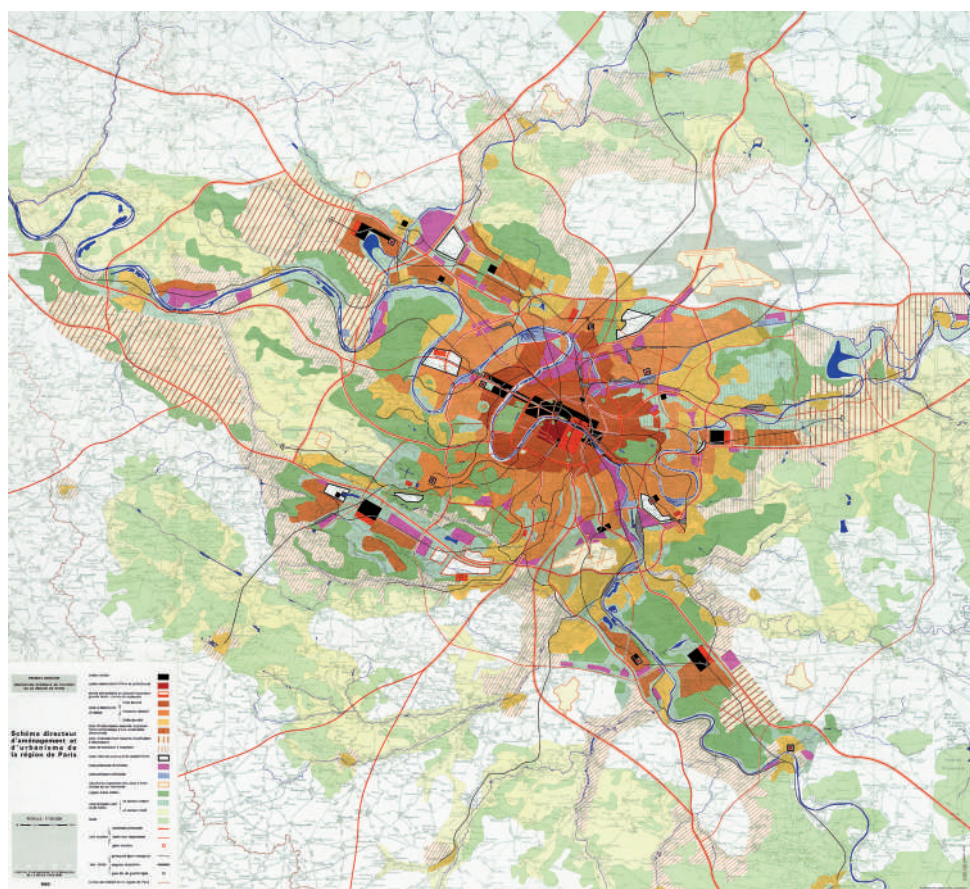


Imagen 1: Documento gráfico principal del *Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris* de 1965.

El *Schéma directeur* [esquema director] publicado en 1965 [Imagen 1] se enmarca en una ruptura en la historia de la planificación urbana francesa. Este proponía un nuevo tipo de documento que luego se difundió y generalizó en la práctica francesa del urbanismo. Se trataba de una espacialización de una programación urbana a largo plazo en la forma de un esquema estructural de un área metropolitana basada en importantes estudios preliminares en el tema del desarrollo demográfico y socioeconómico. De esta manera, el reglamento urbano y el detalle de la configuración espacial se convirtieron en temas de tratamiento en otros documentos a escala local y a corto plazo. El esquema de 1965 proponía de construir nuevas ciudades satélites a lo largo del tendido de una nueva red de transporte, un súper-metro, el Réseau Express Régional [red exprés regional] (RER) que era ya parcialmente programada.

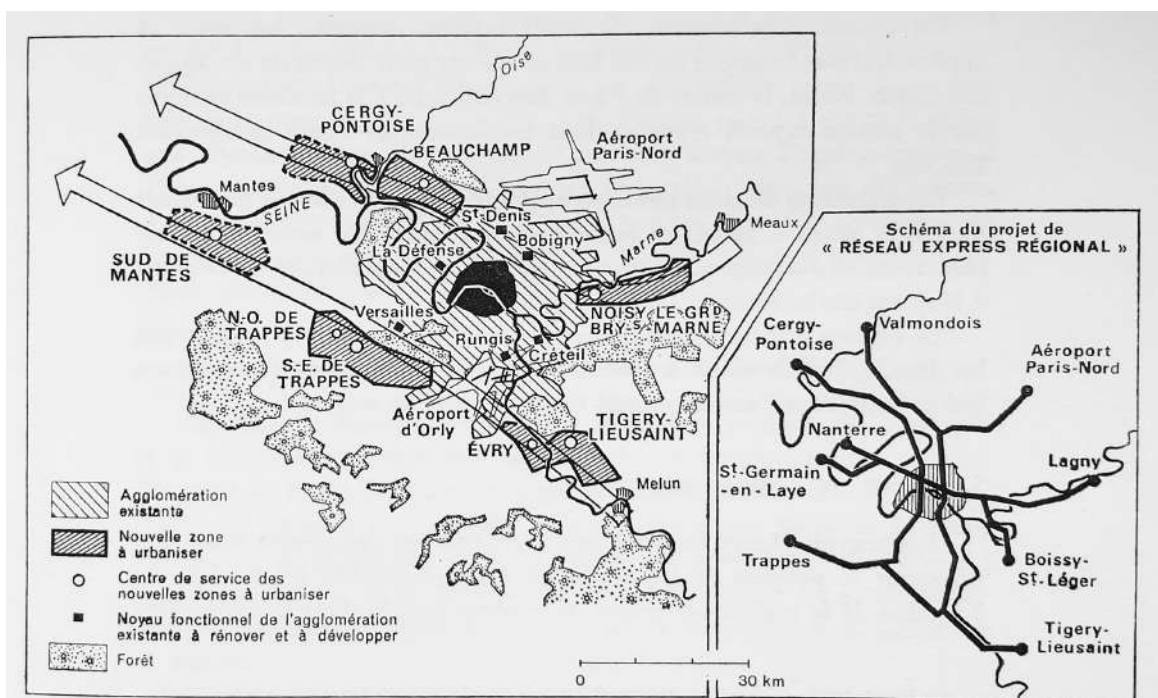


Imagen 2: Ejes preferenciales de urbanización con las nuevas ciudades satélites y el Réseau Express Régional (RER) planificados en 1965 (Vaujour 1970, 89).

Este proyecto, modificado a través del tiempo, organizó el urbanismo de la región parisina durante las décadas que le siguieron bajo la dirección de la administración del *délégué* que también se convirtió en *préfet* [prefecto] de la región parisina desde 1966. Cinco ciudades satélites fueron construidas, cada una por su propio organismo público de desarrollo (Vadelorge 2014). La red del RER fue finalmente constituida mayormente a partir de una red de ferrocarriles suburbanos existentes explotados por dos empresas: el monopolio nacional de ferrocarriles, la Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF) y la empresa pública del metro de París, la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) (Zembri 2002). El IAURP fue rebautizado en 1976 como IAURIF con la transformación del *district* en la región de Île-de-France. Encargado de los estudios y de la planificación regional hasta los años ochenta, el IAURP/IAURIF desarrolló una importante experiencia.

LAS TRES PRIMERAS EXPERIENCIAS LATINOAMERICANAS DEL INSTITUTO (1967-1977)

A pesar de que no fue su rol inicial, el IAURP sacó rápidamente partido de su experiencia en países extranjeros (Orillard 2017b). Entre 1967 y 1977, el IAURIF realizó

unas veintidós misiones de ayuda técnica en su mayoría en países del antiguo imperio colonial pero también en países del sur de Europa, Irán y en tres países de América latina: Argentina, Brasil y Bolivia.

1. El Esquema director año 2000 para la Región Metropolitana de Buenos Aires (1967-1972)

Aunque su origen no es muy claro, se trata del primer trabajo del IAURP en un país extranjero. Probablemente, su inicio podría trazarse en el primer acuerdo cultural, científico y técnico entre Francia y Argentina que firmaron el presidente argentino Arturo Illia y su homólogo francés Charles de Gaulle cuando este último visitó América Latina en 1964. Sin embargo, antes de este viaje existió al menos una misión de ayuda técnica francesa en planificación. La Société Centrale d'Équipement du Territoire-Coopération (SCET-Coopération) llegó cerca de 1962 para ayudar a dos organismos técnicos del gobierno argentino en sus proyectos: el Consejo Federal de Inversiones (CFI) y el Consejo Nacional de Desarrollo (CONADE).¹

La SCET-Coopération empezó a trabajar sobre el proyecto de un nuevo mercado central para Buenos Aires (Thiveaud 1988: 184) cuando el CONADE decidió organizar la primera planificación de la Región Metropolitana de Buenos Aires. Esta región suponía una nueva escala que trascendía al Gran Buenos Aires —creado por decreto en 1948 e integrado en el plano regulador publicado en 1962 (Novick 2004, Goenaga 2012)—. Aparentemente, la SCET-Coopération propuso al CONADE organizar una misión de ayuda técnica a través del IAURP, organismo con experiencia en la escala regional. Los archivos del IAURP² muestran que el contacto con la CONADE se estableció tempranamente. En abril de 1967, el secretario de la Presidencia de la Nación Argentina invitó al país a Jean Vaujour, secretario general del *district* de la región de París y antiguo miembro de la Casa Argentina en la Ciudad Universitaria Internacional de París. Vaujour incitó a los técnicos porteños a elaborar un “esquema director” y no un plan clásico.³ En julio de 1967, el CONADE creó la Oficina Regional del Desarrollo de la Región Metropolitana (ORDEM) encargada de esta misión de planificación. En diciembre de 1967, el ingeniero Jacques Michel, director de los estudios urbanísticos del IAURP, que a su vez tuvo un rol importante en el esquema director de 1965 para la región de París, visitó Buenos Aires para coordinar y decidir acerca de la forma que tomaría la cooperación para la elaboración del *Esquema director año 2000* publicado en 1969 (ORDEM 1969). Este primer trabajo en un país extranjero del IAURP fue publicado en su propia revista en 1972 (Michel 1972).

¹ Entre noviembre 1962 y marzo 1963 la SCET-Coopération organizó una serie de conferencias de “introducción a la planificación” basadas en “la experiencia francesa” que el CFI publicó en un reporte (Delhove 1963).

² Esos documentos se conservan en los Archives de la Région d'Île-de-France.

³ Jacques Michel, “Rapport de mission”, enero de 1968. Archives de l'Île-de-France, 2 WIA 152/2.

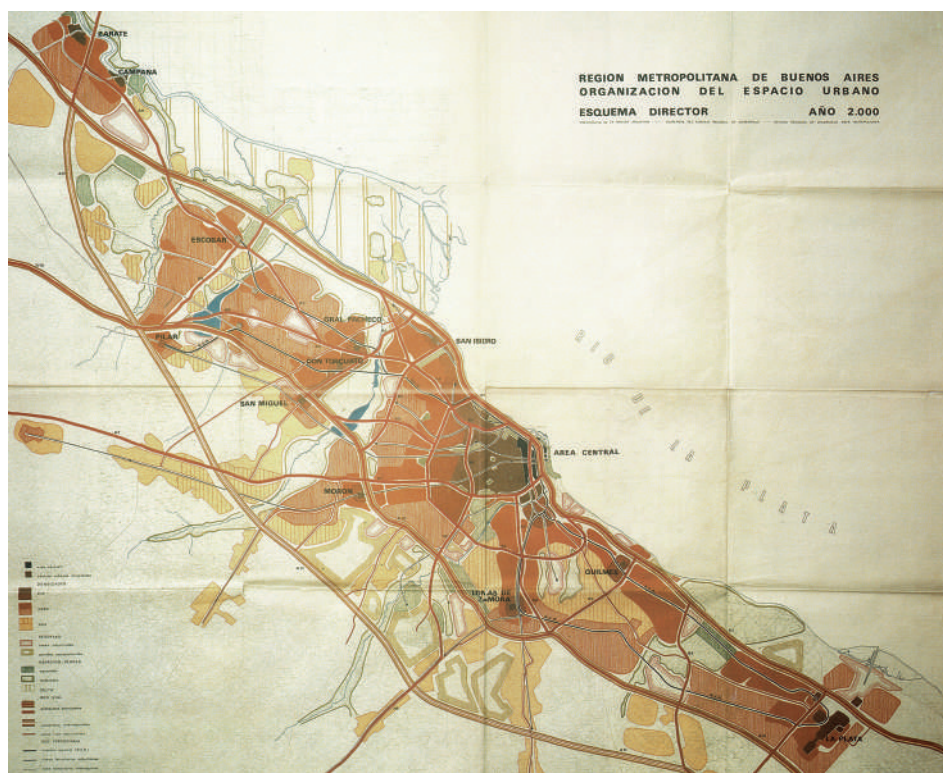


Imagen 3: Documento gráfico principal del *Esquema director año 2000* para la Región Metropolitana de Buenos Aires (ORDEM 1969).

El “esquema” [Imagen3] reutilizó muchos elementos del esquema director de la región de París: desde la escala geográfica organizada alrededor de dos ejes paralelos hasta el diseño gráfico y el tipo de representación de los planos. Sin embargo, en lugar de crear nuevas ciudades satélites, se priorizaba la extensión de urbanizaciones existentes a lo largo de un nuevo elemento estructurante: una nueva red RER reutilizando parcialmente líneas existentes [Imagen 4]. En los archivos del IAURP se puede constatar que inmediatamente después de 1969 el gobierno argentino le pidió al IAURP continuar con estudios sobre el transporte en la Región Metropolitana, particularmente sobre la red RER. Este estudio se realizó con la SCET-Coopération y la Société Française d’Étude et de Réalisation Ferroviaires (Sofrerail), filial de la SNCF⁴. La Sofrerail ya había intentado trabajar sobre la renovación de la red de ferrocarriles suburbanos de Buenos Aires en 1959. Estos estudios contribuyeron al *Estudio preliminar del transporte de la Región Metropolitana* que publicó la ORDEM en 1972 (Ministerio de Obras

⁴ Documento sin título. Archives de l’Île-de-France, 2 WIA 152/2.

y Servicios Públicos 1972). En total, el IAURP envió ocho expertos incluyendo un representante permanente a la ORDEM y a la Secretaría del Estado de Transportes (Bodin 1984: 33).

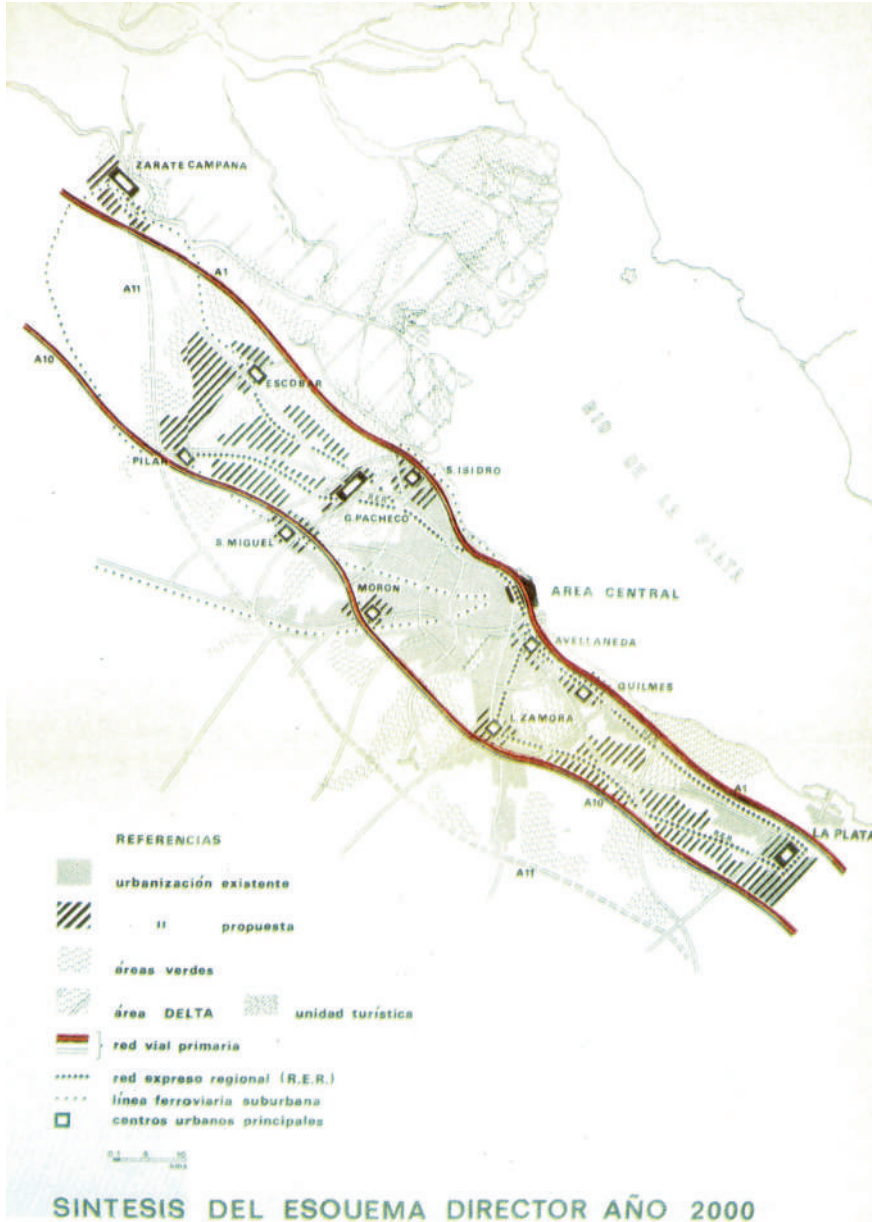


Imagen 4: Síntesis del *Esquema director año 2000* con las urbanizaciones nuevas en continuación de existentes y el red expreso regional (ORDEM 1969).

Después de esta intervención, el IAURP no retornaría a la Argentina hasta 1987. En esa ocasión trabajaría durante dos años sobre la región de Buenos Aires para la nueva Comisión Nacional del Área Metropolitana de Buenos Aires (CONAMBA) (Orillard 2017b).

2. El plan de emergencias para los ferrocarriles suburbanos del Gran São Paulo (1973)

Tal como en Argentina, el caso brasileiro tiene orígenes poco claros, aunque puede mencionarse la visita de abril de 1961 al gobierno brasileño de una delegación oficial de la Compagnie Française pour la Diffusion des Techniques, asociación de filiales especializadas en estudios en países extranjeros de empresas públicas francesas, que incluyó a la Sofrerail. Durante esa visita, esta última empresa propuso una ayuda para la revisión completa de la red de ferrocarriles de Brasil (Willoquet 1965, 153-154). Los archivos de la SNCF muestran que la Sofrerail comenzó ese mismo año un primer estudio sobre la red ferroviaria del Estado de São Paulo. Desde 1964, la Sofrerail empezó a trabajar también en la electrificación de otra línea para la Rede Ferroviaria Federal, Sociedade Anônima (RFFSA) del gobierno federal.⁵ En 1967, después de que el Banco Mundial publicara un reporte donde apoyaba la fusión y reorganización de

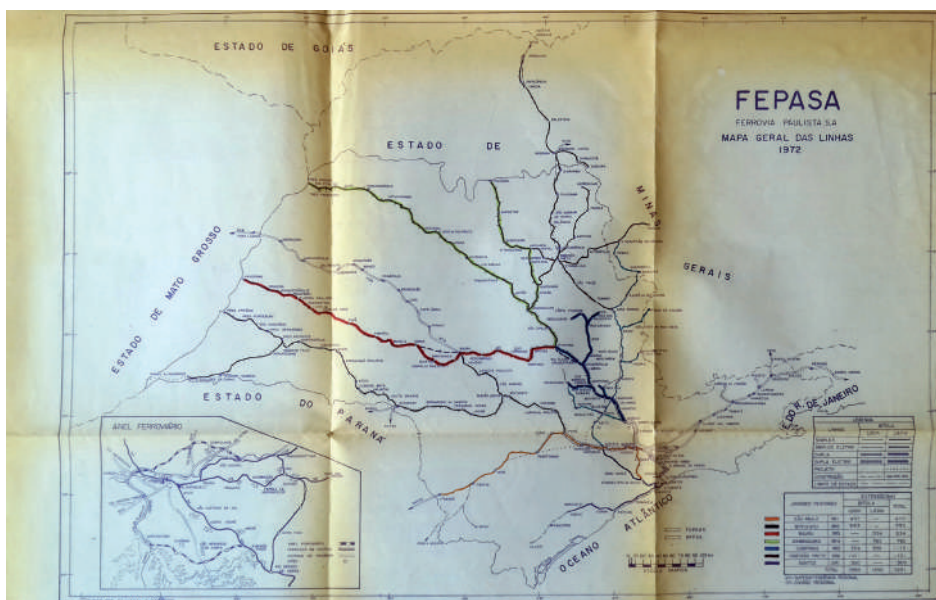


Imagen 5: El red de la Ferrovia Paulista SA (Fepasa) en 1972. Archivos de la SNCF.

⁵ Sofrerail, "Assemblée générale ordinaire du 18 juin 1965". Archives de la SNCF / 203/LM/417.

las principales redes de ferrocarriles del Estado de São Paulo, la Sofrerail concretó un contrato de ayuda técnica para esta reorganización.⁶ Esto derivó en la publicación –en 1969– del reporte preparatorio a la creación –en 1971– de la Ferrovia Paulista SA (Fepasa)⁷ [Imagen 5], con la cual la Sofrerail siguió trabajando.

En 1973, la Fepasa encomendó a un consorcio entre Sofrerail y Engevix SA, consultora privada brasileña de ingeniería, concebir un plan de emergencia para desarrollar las líneas suburbanas del Gran São Paulo y su posterior implementación. El primer reporte del consorcio preconizaba comenzar a constituir un sistema global de transportes para el Gran São Paulo a partir de la interconexión entre las líneas de la Fepasa, las dos redes nuevamente integradas en la RFFSA –la Estrada de Ferro Santos-Jundiaí y la Estrada de Ferro Central do Brasil– y el futuro metro paulista.⁸ La cuestión de la interconexión entre redes de metro y trenes clásicos con diferentes dueños fue central en el proyecto de RER de la región de París. El consorcio Engevix-Sofrerail subcontrató al IAURP para realizar el apartado sobre “el análisis de las necesidades futuras” del primer reporte de 1973. El IAURP envió dos personas para trabajar sobre este tema.⁹

Luego de esta primera etapa, el IAURP afianzó su presencia en Brasil. En 1975 participó en un seminario sobre “la ciudad, los límites de la planificación” en la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de São Paulo. Rebautizado como IAURIF, comenzó en 1977 una larga misión de ayuda técnica para la Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Política Urbana (CNPU) (Bodin 1984, 35). La presencia del IAURIF en Brasil fue casi continua hasta 1994.

3. El esquema urbano del plan de desarrollo urbano de la ciudad de La Paz (1977)

Los testimonios de los actores¹⁰ muestran que la historia de este último trabajo del IAURIF en América Latina es más complicada que las dos anteriormente analizadas. La colaboración tuvo su origen en el trabajo en América Latina del Bureau de Recherche Géologique et Minière (BRGM), un organismo público estatal francés especializado en investigación geológica y prospección minera. Desde mediados de los años sesenta, el BRGM intentó

⁶ Sofrerail, “Assemblée générale ordinaire du 26 juin 1968”. Archives de la SNCF / 203/LM/417.

⁷ Sofrerail, “Etats unis du Brésil, Chemins de fer appartenant à l’Etat de Sao Paulo ou administrés par lui, Mission de collaboration pour la réorganisation administrative et opérationnelle, Rapport de synthèse”, 1969. Archives de la SNCF / 0020/LM/0709.

⁸ Consorcio Sofrerail-Engevix, “Ferrovia Paulista SA / Fepasa, Modernisation du service de banlieue, Termes de référence”, 1973. Archives de la SNCF / 26/LM/173.

⁹ Sofrerail, “Mission Brésil, Banlieue de Sao Paulo, Bar Chart”, 1973. Archives de la SNCF / 26/LM/173.

¹⁰ Masure (2000); entrevista del autor a Michel Gérard, secretario general del Secretariat des Missions d’Urbanisme et d’Habitat entre 1968 y 1976 y director adjunto del IAURP/IAURIF entre 1976 y 1983 (03/07/2018); entrevista del autor a Jacques Dupaigne, secretario general del Secretariat des Missions d’Urbanisme et d’Habitat entre 1976 y 1979 (04/07/2018); campaña de archivos orales “L’aménagement à l’export” para el Comité d’histoire, Conseil général de l’environnement et du développement durable, Ministerios franceses de la Transición ecológica y de la Cohesión territorial.

consultoría francesa, el Bureau Central d'Études pour les Équipements d'Outre-mer (BCEOM). Sin embargo, este consorcio le pidió a otro organismo francés, el Secrétariat des Missions d'Urbanisme et d'Habitat (SMUH), asesoramiento técnico de “alto nivel” sobre planificación urbana. El SMUH presentó el IAURIF al consorcio y este último lo subcontrató (Bodin 1984: 33).

Publicado por el mencionado consorcio en 1978, el plan de desarrollo urbano de La Paz dio cuenta de los diferentes campos de especialización de cada uno de sus miembros: dos capítulos sobre “aspectos físicos y ambientales” (geología y agua, síntesis eco-geológica), uno sobre programación y otro sobre el “esquema urbano” de largo plazo (2010) [Imagen 6] que incluyó una primera etapa de planificación para 1990 (Honorable Alcaldía Municipal, ciudad de La Paz *et al.* 1978). Este “esquema” a escala de toda el área urbana proponía una programación de infraestructuras y equipamientos urbanos organizados en tres ejes y un sistema circular –trascendiendo una zonificación clásica como proponía el plano regulador de 1956–. Luego de haber finalizado su trabajo, el IAURIF nunca regresó a Bolivia.

EL ORIGEN DE LA DEMANDA: LAS NUEVAS POLÍTICAS “DESARROLLISTAS” LATINOAMERICANAS

A pesar de las diferencias que estos trabajos tuvieron según el país, estas primeras experiencias del IAURP/IAURIF en América Latina coincidieron con el desarrollo de un nuevo tipo de planificación que incorporaba una programación a largo plazo de la estructura urbana regional, asunto que el propio IAURP/IAURIF ya había experimentado en la región de París. Las misiones de este organismo respondían a la demanda de un nuevo saber urbanístico que se integrarían a las políticas económicas “desarrollistas” de la región latinoamericana y serían llevadas a cabo por nuevos organismos públicos creados a partir de los años cincuenta.

Estas políticas estaban basadas, al menos parcialmente, en el pensamiento de un grupo de economistas de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), fundada en 1948 como comisión económica regional del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas (Sikkink 1991). En el seno de este grupo se encontraban el argentino Raúl Prebisch, convertido en secretario ejecutivo de la CEPAL en 1950, y el brasilero Celso Furtado, quien había obtenido un doctorado de la Universidad de París. En 1949 Prebisch publicó *El desarrollo económico de la América Latina y algunos de sus principales problemas* fundando así el pensamiento “desarrollista” de la CEPAL, el cual sería profundizado con Furtado y otros economistas de la Comisión en las décadas siguientes. Este pensamiento de origen keynesiano promovía el desarrollo económico de los países de la región a partir de la industrialización por substitución de importaciones. Para implementar esta política, los economistas de la CEPAL defendían el rol del Estado en la economía a partir de un sector público relevante trabajando en conjunto con el sector privado mediante la planificación económica y la apertura a la

inversión extranjera. Este tipo de política fue adoptada como política nacional en Brasil y en Argentina; por su parte, la política económica de Bolivia, iniciada sobre otras bases, también convergió con este modelo. Paralelamente, los esfuerzos de integración económica regional promovidos por la CEPAL ofrecieron un espacio de difusión de las ideas desarrollistas.

En Argentina, el pensamiento de la CEPAL se materializó en políticas públicas en un proceso complejo. En 1955 y 1956, Prebisch elaboró un diagnóstico y un plan de acción para el gobierno de facto del General Aramburu, quien insistía en la apertura de la economía, que fue rechazado. La elección de Arturo Frondizi en 1958 fue en parte el resultado de este rechazo. Frondizi defendía un modelo “desarrollista” alternativo pero que convergió rápidamente con el de la CEPAL. Después de un primer periodo más nacionalista, su gobierno procuró obtener inversión y ayuda extranjera. Durante su administración se fundaron nuevas instituciones públicas para organizar la economía. En 1959, la Conferencia de gobernadores de Argentina presidida por Frondizi fundó el Consejo Federal de Inversiones (CFI) para organizar una repartición “armoniosa” de las inversiones públicas y privadas entre las provincias (De Marco 2012). En 1961, el gobierno fundó el Consejo Nacional de Desarrollo (CONADE) bajo la autoridad del ministerio de la economía para canalizar eficazmente la ayuda extranjera (Jáuregui 2013). Luego de la crisis económica y política marcada por la caída de Frondizi, el pensamiento “ortodoxo” de la CEPAL retornaría a Argentina con el gobierno de Illia. Nuevos equipos de técnicos ingresaron en el CONADE y se apoyaron, tal como el CFI, en la colaboración con la CEPAL con el fin de elaborar una política más centralizada. El CONADE dividió el país en ocho “regiones-plan” que suponían una nueva organización territorial diferente a las provincias e incluían una “región metropolitana” más amplia que el Gran Buenos Aires. Durante el gobierno de Illia, el CONADE adquirió una posición central y en 1965 estuvo a cargo de un Plan Nacional de Desarrollo. El gobierno de facto del general Onganía, que sucedió a Illia en 1966, decidió que el CONADE estuviera directamente ligado al presidente (Jáuregui 2015) a la vez que creó la ORDEM para organizar una planificación a escala de la región metropolitana.

En Brasil, el pensamiento de la CEPAL se tradujo en políticas públicas a partir de un proceso más simple (Sikkink 1991; Perissinotto *et al.* 2015). Así, este pensamiento fue la base las políticas de Jucelino Kubitschek desde su llegada al poder federal en 1956. Sin embargo, estas políticas públicas habían tenido origen durante el último gobierno de Getulio Vargas y el de su sucesor entre 1951 y 1956. Un momento central fue la fundación en 1952 del Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE), el cual trabajó con la CEPAL bajo la supervisión de Furtado. Sus trabajos fueron una de las principales fuentes del *Plano de metas* que publicó el Conselho de Desenvolvimento inmediatamente después de su fundación por Kubitschek en 1956. En 1959 el presidente nombró a Furtado como presidente del BNDE y de la Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), un organismo público del gobierno federal. La política desarrollista sobrevivió al fin del gobierno de Kubitschek

y al golpe de Estado de 1964. La idea de una instancia federal de coordinación de las redes ferroviarias de todo el país nació durante el primer año del gobierno de Vargas y evolucionó en un proyecto de empresa única un año después. Sin embargo, será Kubitschek, en 1957, quien hiciera votar una ley creando la Rede Ferroviaria Federal Sociedade Anônima (RFFSA). Por su parte, los dos primeros objetivos detallados en el capítulo sobre el sector transporte del mencionado *Plano de metas* hacían referencia a los ferrocarriles. Allí, se promovía un reequipamiento general de las redes y la construcción de más de 2000 líneas (Ortega y Nunes 2013). Paralelamente al gobierno federal, el Estado de São Paulo desarrollaba su propia red tomando progresivamente el control de tres líneas regionales en 1952, 1961 y 1967. Desde 1961, el gobernador Carvalho Pinto ordenó un estudio de esta red metropolitana en formación; aquel reporte preconizaba seguir el modelo federal con la constitución de una empresa ferroviaria única. Esta última fue la Fepasa, creada diez años después en 1971 y que comenzó rápidamente a repensar su red como una red urbana integrada a la escala metropolitana.

El desarrollismo de Bolivia fue diferente del de Argentina y Brasil. En 1952, la llegada al poder del Movimiento Nacional Revolucionario (MNR) de Víctor Paz Estenssoro produjo cambios radicales en el país. El nuevo gobierno organizó una reforma de tierras importante que fue central en el plan regulador de La Paz de 1956. Asimismo, se desarrolló una política de nacionalización de las principales empresas mineras de estaño que pertenecían a tres familias de la oligarquía boliviana y representaban un sector central en la economía del país. Junto a este nuevo grupo público llamado Corporación Minera de Bolivia (COMIBOL), el gobierno dejó minas de otro tipo en manos del sector privado. Estas empresas privadas, como el grupo EMUSA, se organizaban a través de la Asociación Nacional de Mineros Medianos (Contreras y Pacheco 1989). El modelo de desarrollo de Paz Estenssoro se concretizó en una integración entre los sectores público y privado para reformar el capitalismo boliviano y sus empresas con el apoyo de una importante ayuda económica externa (Conaghan 1995). Este modelo económico dirigido por el Estado, pero también abierto a la inversión extranjera, era finalmente cercano al pensamiento de la CEPAL. Tal modelo se tradujo en la creación de un Ministerio de Planificación y Coordinación que publicó un Plan nacional de desarrollo económico y social en 1962. Esta política sobrevivió a las crisis que luego acontecieron y adquirió mayor importancia, sorprendentemente, durante el primer periodo de gobierno de facto de Hugo Banzer entre 1971 y 1974. Banzer llegó al poder con apoyo de la extrema derecha y del sector privado, en particular del sector minero, pero también del MNR y de Paz Estenssoro. En 1975 el gobierno de Banzer publicó un Plan Quinquenal de Desarrollo que daba continuidad al capitalismo de Estado. Mario Mercado, el modernizador de la EMUSA, dueño de un periódico y de un club de fútbol (Espinoza Morales 2010, 213-214), fue nombrado alcalde de La Paz por el gobierno de Banzer. Mercado decidió la realización de un nuevo plan llamado Plan de desarrollo urbano, basado en el tema de la programación de inversiones en equipamientos e infraestructuras.

EL DOBLE ORIGEN DE LA OFERTA FRANCESA: DESARROLLO ECONÓMICO E INFLUENCIA POLÍTICA EXTERIOR

71

ENTRE INFLUENCIA FRANCESA Y DESARROLLISMO LATINOAMERICANO

Todos los organismos franceses que precedieron o acompañaron al IAURP/IAURIF para responder a esta demanda latinoamericana de un nuevo saber urbanístico estaban vinculados a las políticas de exportación de ayuda técnica para países extranjeros que desarrolló el Estado francés desde mitad de los años cincuenta. Estas políticas de ayuda técnica fueron consecuencia de políticas keynesianas, pero también del proceso de descolonización.

Después de la Segunda Guerra Mundial, el gobierno de la Cuarta República Francesa desarrolló un amplio sector público, aunque integrado con el sector privado (Bonin 1987). A partir de 1955, los ministerios de economía y de relaciones exteriores en búsqueda de la expansión económica francesa, fomentaron el desarrollo internacional de los diferentes sectores económicos a través de la creación de filiales especializadas en ayuda técnica en el seno de las principales empresas públicas. Estas filiales se llamaron Sociétés Françaises d'Études et de Réalisations (Sofre). A partir de 1960, estas filiales fueron agrupadas, para coordinarse entre ellas y con el gobierno, en la asociación Compagnie Française pour la Diffusion des Techniques. Esta asociación fue presidida por Antoine Pinay, antiguo presidente del consejo de ministros de la Cuarta República y primer ministro de Economía de De Gaulle en la Quinta República. La Sofrerail de la SNCF, creada en 1957, fue la segunda Sofre (Tessier 1983, Carrière 2013). La misma surge como consecuencia de la creciente demanda de ayuda técnica por parte de la SNCF y también del objetivo del Estado nacional francés de exportar y vender distintos tipos de productos fabricados por la industria francesa aprovechando dichas asesorías técnicas. La demanda mundial de ferrocarriles se concentraba en dos tipos de redes: transporte de mercancías y redes suburbanas de pasajeros (Documentation française 1963). Diez años después de su creación, la Sofrerail había trabajado en 48 países. Además de los países del antiguo imperio colonial en África, los diferentes países de América Latina fueron su segundo mercado. Por su parte, la RATP, empresa pública del metro de París, creó en 1961 su propia Sofre, la Société Française d'Études et de Réalisations en Transports Urbains (Sofretu) (Jeux 1983). Nuevamente, América Latina se posicionaba como un mercado muy importante. La primera red de metro estudiada por la Sofretu fue la de Montreal, pero las dos siguientes fueron las de Ciudad de México y Santiago de Chile, inauguradas en 1969 y 1975, respectivamente (Chastain 2020). Más tarde colaboró en la realización de las redes de Río de Janeiro y de Caracas. Asimismo, cabe indicar que la Sofrerail y la Sofretu colaboraron en otros estudios.

Paralelamente a esta política económica, el gobierno de la Quinta República Francesa creó una política específica de ayuda al desarrollo de países del Tercer Mundo denominada “política de cooperación”. Esta tuvo lugar al mismo tiempo que el proceso de descolonización del imperio francés y que el desarrollo del proyecto de la Comunidad Francesa, un “Commonwealth a la francesa”, que terminó siendo un fracaso hacia

Iberoamericana, XX, 74 (2020), 55-81

1960. Sin embargo, esta “política de cooperación” permitió a Francia mantener su influencia en los nuevos países recientemente independientes (Migani 2008; Oulmont y Vaïsse 2014). Tal política financió el mantenimiento de parte de su administración ex-colonial en estos países; asimismo, costó el trabajo de las agencias especializadas que había constituido el Estado francés desde la Segunda Guerra Mundial, las cuales habían desarrollado un saber específico sobre el urbanismo “tropical”. En 1959, el gobierno creó un nuevo ministerio y un fondo específico para esta política ambigua de ayuda técnica al desarrollo de los nuevos países de África francófona. El urbanismo fue inmediatamente un sector importante de esta “política de cooperación”: en 1959-60, el gobierno creó un organismo especializado, el SMUH, para coordinar la ayuda técnica de “cooperación” en este sector. Así, desarrolló rápidamente un trabajo de consultoría en África con ayudas de periodos cortos y largos, estas últimas bajo la forma de grandes equipos mixtos franco-africanos (Arnaud, Dupaigne y Gérard 2010). Desde 1976, el gobierno pidió al SMUH desarrollar consultorías de “cooperación” fuera de África. Su intervención en el estudio del Plan de desarrollo urbano de La Paz fue el primer paso de esta evolución.

Sin embargo, paralelamente a la acción del SMUH, la “política de cooperación” contaba con numerosos organismos parcialmente especializados en urbanismo. Desde los años sesenta, estos desarrollaron diversos estudios en América Latina, muchas veces con el apoyo de los ministerios de economía y de relaciones exteriores franceses. Algunos fueron organismos de la colonización convertidos en organismos de “cooperación” como el BCEOM, una empresa de economía mixta fundada en 1949, controlada por el gobierno y especializada en infraestructuras y equipamientos (Association des Anciens et Amis de BCEOM 2009; Oblin 2010). El BCEOM empezó a implantarse en América Latina en 1965 tras los estudios desarrollados para el futuro metro de Santiago de Chile junto con la Sofretu y la consultora local CADE Ingenieros (Chastain 2020). En los años siguientes, el BCEOM desarrolló un accionar activo para concretar contratos en otros países de la región a través de la asociación con consultoras de ingeniería locales (Noguier 1968). En otros casos, se trató de nuevos organismos como la SCET-Coopération, fundada en 1959 como filial para la “cooperación” de la SCET (Bourdillon, Giraud y Jacquemond 2010). La SCET, empresa pública encargada de desarrollar grandes conjuntos de viviendas sociales, pero también grandes infraestructuras en Francia, era una filial del gran organismo financiero público del Estado francés, la Caisse des Dépôts et Consignations. En 1962 la SCET-Coopération consiguió un primer contrato en América Latina para estudiar el desarrollo agrícola de la cuenca del río Jaguaribe en Brasil a partir del encargo de la SUDENE (Thiveaud 1988, 80-83, Pérez Martin 2015). Para llevar a cabo dicho estudio fundó en Recife su única agencia local por fuera de un país del antiguo imperio colonial francés. En 1966, la SCET-Coopération ya contaba con representantes permanentes en las principales capitales de América Latina: Asunción, Bogotá, Brasilia, Buenos Aires y Caracas (SCET 1966). Por último, el BRGM también fue un organismo derivado de la “política de cooperación”. Así, en 1959, este organismo público fue fundado tras la fusión

del organismo encargado de mapear el subsuelo de Francia y los organismos coloniales encargados de la exploración y la explotación minera en África (Bourrelier y Lespine 2008). Desde 1960, el BRGM intentó expandirse por América Latina. En Ecuador, en 1962, uno de sus ingenieros fue encargado del sector “Minas y petróleo” del primer plan quinquenal de desarrollo económico y social del país. En Perú, en 1967, el BRGM fundó su primera filial latinoamericana especializada en el sector minero. Este primer paso no resultó en una implantación duradera. Sin embargo, gracias a un nuevo programa de prospección minera lanzado por el gobierno francés en 1972 el BRGM pudo desplegarse nuevamente en América Latina (Boulanger 2000).

Por lo tanto, desde comienzos de los años sesenta, América Latina recibió ayuda técnica no solamente de organismos constituidos para la expansión económica francesa sino también desde organismos de la “política de cooperación” originalmente enfocados en África. Esta expansión de la “política de cooperación” fue oficializada con el viaje que hizo Charles de Gaulle en América del Sur a fines de 1964, luego de una visita a México en marzo del mismo año. Entre el 21 de septiembre y el 16 de octubre, el primer presidente de la Quinta República francesa viajó por las capitales de todos los países del subcontinente.¹¹ En los diferentes discursos que pronunció y en los comunicados de prensa se resaltaba especialmente el desarrollo de la “cooperación” entre Francia y cada país (Trouvé 2014). Para Francia esta palabra estaba claramente conectada con una política específica de gobierno. El desarrollo de esta “cooperación” no concluyó en todos los casos con un acuerdo oficial entre Francia y el país visitado, como ocurrió en Argentina. Sin embargo, estos discursos sobre la “cooperación” franco-latinoamericana tradujeron un objetivo político claro: reactivar las relaciones culturales entre numerosos países y Francia evocando una “latinidad” común con el fin de desarrollar su influencia política no solo a través del intercambio cultural sino también mediante la ayuda técnica en diferentes sectores económicos.

EL ENCUENTRO ENTRE AYUDA TÉCNICA FRANCESA Y DESARROLLISMO LATINOAMERICANO

Aquel viaje y sus objetivos fueron resultado del desarrollo de una nueva política de Francia hacia Latinoamérica que comenzó a desplegarse hacia mitad de los años cincuenta en una coyuntura histórica particular. Desde 1957, Francia desarrolló una ofensiva diplomática sin precedentes en América Latina. Envío repetidamente representantes a diferentes capitales de América del Sur para solicitar que estos países no voten en la ONU a favor de abordar el tema de la guerra de Argelia, que se había intensificado en 1956. Del mismo modo, en tales viajes Francia aprovechó para difundir y explicar la construcción del nuevo mercado común europeo, decidido en 1957.

¹¹ Con la excepción de La Paz en Bolivia. Dada su altitud, el gobierno boliviano recibió a la delegación francesa en Cochabamba.

Así, se concretaron tres misiones: una hacia fines de la Cuarta República en 1957, que incluyó una visita de Antoine Pinay, en aquel momento ministro de relaciones extrajeras de Francia; otras dos en el comienzo de la Quinta República de De Gaulle: una en 1958 (De la Llosa 2010) y otra en 1959 presidida por el ministro de la cultura André Malraux (Pelosi 2014). En estas misiones se desarrolló un nuevo espacio de diálogo entre los países latinoamericanos y los sucesivos gobiernos franceses, lo cual derivó en un creciente interés de los gobiernos latinoamericanos hacia Francia, así como en nuevas demandas de ayuda para fomentar el desarrollo económico. Con el proceso de descolonización, los primeros gobiernos de De Gaulle intentaron desarrollar una nueva posición fuerte en la escena internacional en el bloque occidental pero autónoma de Estados Unidos. Esta política puso en primera línea el tema de la ayuda al desarrollo de países que no habían sido parte del antiguo imperio colonial como los países latinoamericanos.

Paralelamente, la difusión del pensamiento de la CEPAL en América Latina en el seno de la Organización de los Estados Americanos sentó las bases para la organización de las ayudas financieras para las políticas desarrollistas a escala del continente. A pesar de la Guerra Fría y la Revolución Cubana, entre 1953 y 1959 la respuesta de los Estados Unidos fue intermitente y despareja. El gobierno de Dwight Eisenhower fue en sus comienzos renuente y recién en 1959 aceptó la creación del Banco Inter-Americano de Desarrollo propuesto por Kubitschek (Dell 1972). Sin embargo, cuando John F. Kennedy llegó al poder en 1961, tomó la iniciativa de fortalecer la ayuda al desarrollo de otros países del continente con el programa “Alianza para el Progreso”, que duró hasta 1970 y financió numerosas acciones urbanísticas (Benmergui 2009). A causa de la actitud intermitente de los Estados Unidos en términos de inversiones y probablemente del temor a su hegemonía, pero también por razones internas de cada país, algunos gobiernos se vieron obligados a solicitar otro tipo de ayuda extranjera desde los orígenes de las políticas desarrollistas. Así numerosos gobiernos se volcaron hacia la Francia de De Gaulle por su posición particular en el bloque occidental.¹²

Kubitschek inició este tipo de intercambios desde sus primeros días como presidente durante los últimos años de la Cuarta República francesa. Mientras que su *Plano de metas* venía del trabajo que había realizado la Comisión Mixta Brasil-Estados Unidos (CMBEU) entre 1951 y 1953, Kubitschek se diferenció de la posición tradicionalmente desbalanceada a favor de los Estados Unidos sostenida desde la dictadura de Vargas (Hilton 1981). El gobierno de Eisenhower percibió acertadamente este cambio y en enero de 1956, antes que Kubitschek asumiera el cargo de presidente, fue invitado a Estados Unidos. No obstante, en el mismo mes, Kubitschek viajó también a Europa. Fue recibido en Francia por Antoine Pinay, entonces ministro de relaciones exteriores y antiguo presidente del consejo de ministros. Desde su llegada al aeropuerto, Kubitschek

¹² Esta posición fue conectada, particularmente en Argentina, con la idea peronista de “tercera posición” (Delhove 1963; Trouvé 2014).

manifestó claramente que el objetivo de su visita era obtener el apoyo de Francia a su plan económico, particularmente en materia de obras públicas, transportes e industrias de base, y que esperaba ayuda técnica francesa puesto que era “la mejor del mundo”.¹³ Durante su visita, el presidente brasileiro, que había hecho una residencia de casi un año en París al fin de sus estudios de medicina, pudo entablar conversaciones con la RATP acerca de un proyecto de metro en Río de Janeiro. Asimismo, entró en contacto con otros organismos respecto a otros asuntos comerciales como material rodante y rieles de ferrocarril. En un gesto de reciprocidad, invitó a Pinay a Brasil.¹⁴ Pinay visitaría Brasil en octubre de 1959, cuando se desempeñaba como ministro de economía de De Gaulle y Kubitschek aún era presidente de Brasil. En tal ocasión, firmaron numerosos acuerdos bilaterales incluyendo un acuerdo de “cooperación técnico-administrativa”. Este incluía fondos para estadias de funcionarios o expertos franceses y un acuerdo para el desarrollo económico que suponía el establecimiento de una comisión franco-brasilera para estudiar el financiamiento de proyectos brasileiros.¹⁵ Otra etapa en este mismo camino estuvo dada por la siguiente visita de Pinay en 1960, luego de su renuncia al gobierno de De Gaulle y como presidente de la Compagnie Française pour la Diffusion des Techniques.

Más al sur, en Argentina, Frondizi tuvo inicialmente una posición nacionalista que compartió con sus aliados peronistas. Aun cuando mantuvo la política de acercamiento a los Estados Unidos del gobierno anterior de Aramburu (Mínguez 2011, Morgenfeld 2013), intentó también de buscar ayuda financiera en otros países. Así, en septiembre 1958, cinco meses después de su elección, Frondizi envió un grupo de economistas expertos a Europa dirigido por el presidente del Banco industrial de Argentina, un organismo gubernamental nacional. En Francia, este grupo se reunió con el ministro de economía Antoine Pinay y con representantes de bancos franceses con el objetivo de buscar formas de financiar la contribución de industrias francesas al desarrollo económico del país.¹⁶ Posteriormente, en 1959, se produjo otra gira europea del ministro argentino de economía que incluyó una etapa en París.¹⁷ Finalmente, en junio de 1960 junto a su ministro de relaciones exteriores y su secretario de finanzas, el presidente Frondizi viajó a Europa incluyendo una estadía de dos días en París.¹⁸ Preocupado por el impacto del mercado común europeo, su objetivo era conseguir ayuda económica de países de Europa para la Argentina, pero también para América del Sur en general, a partir de la presentación de un proyecto de mercado común regional. Fue recibido por De Gaulle, el primer ministro y los principales mi-

¹³ “Le Brésil serait heureux de compter sur la collaboration technique de la France” déclare au ‘Monde’ le président”. *Le Monde*, 14/01/1956.

¹⁴ “M. Kubitschek est arrivé en Allemagne Occidentale”. *Le Monde*, 17/01/1956.

¹⁵ “Accord culturel franco-brésilien signé à Rio de Janeiro”. *Le Monde*, 08/10/1959; “Signature de plusieurs accords franco-brésiliens”. *Le Monde*, 13/10/1959.

¹⁶ “L’Argentine à la recherche d’une aide financière européenne”. *Le Monde*, 12/09/1958.

¹⁷ “Le ministre argentin de l’économie rencontre M. Pinay”. *Le Monde*, 20/11/1959.

¹⁸ “M. Arturo Frondizi à Paris pour une visite officielle de deux jours”. *Le Monde*, 23/06/1960.

nistros del gobierno francés, lo que hizo de esta visita un momento diplomático importante.¹⁹ Existieron numerosas conversaciones sin anuncios precisos. Sin embargo, el interés del gobierno francés por Argentina se mantuvo como lo muestra la visita de Pinay a Argentina en 1961²⁰ o las conversaciones en 1962 entre De Gaulle y Aramburu, predecesor de Frondizi y antiguo presidente de facto, cuando era candidato no oficial a las elecciones del año siguiente.²¹ El acuerdo de “cooperación cultural, técnica y científica” que durante su viaje en 1964 firmó De Gaulle con el sucesor de Frondizi, Arturo Illia,²² fue claramente consecuencia de la visita previa de Frondizi a Francia (Pelosi 2007). Evidencia de ello fue la voluntad del presidente francés de entrevistarse nuevamente con Frondizi durante su visita a Buenos Aires, cuando este último era excluido de los eventos oficiales.

La situación de Bolivia fue diferente de la de Brasil y Argentina. Desde la Revolución de 1952, Bolivia se convirtió en el mayor destinatario de ayuda económica estadounidense en América Latina para poder contrarrestar la tentación comunista (Abendroth 2005). Este apoyo fuerte explica un interés tardío hacia Francia. Este se desarrolló cuando la deuda boliviana hacia los Estados Unidos se convirtió en sinónimo de gran dependencia y el gobierno intentó buscar otra ayuda exterior. Fue solamente en septiembre de 1963, después de Argentina y de Brasil, que el gobierno de Paz Estenssoro invitó oficialmente al presidente De Gaulle al país.²³ En septiembre de 1964, durante su estadía boliviana en Cochabamba, el presidente francés habló con su homólogo boliviano respecto a las perspectivas de una “cooperación técnica y económica” entre los dos países.²⁴ Esto se concretó en los años siguientes, después de la caída de Estenssoro, a partir del viaje por diferentes países del mundo del ministro de relaciones exteriores de Bolivia del gobierno del presidente Ovando Candía. En febrero de 1966, durante su estadía en Francia, fue recibido por su homólogo francés para hablar de “cooperación cultural, técnica y científica”. En esa ocasión, insistió sobre la necesidad de su país de desarrollar minas de zinc, azufre y antimonio; asimismo, obtuvo un crédito de Francia.²⁵ Sin embargo, los intercambios entre los dos países fueron limitados en comparación con Chile, país que también se interesó por Francia después del viaje de De Gaulle en 1964 (Lecat-Bringer 2014).

¹⁹ “Le général de Gaulle a offert un grand diner en l’honneur du président Frondizi”. *Le Monde*, 24/06/1960.

²⁰ “Le Marché commun pourra rivaliser avec les Etats Unis ou l’Union Soviétique’, déclare M. Pinay à Buenos Aires”. *Le Monde*, 13/05/1961.

²¹ “Le général Aramburu fait sa rentrée politique”. *Le Monde*, 29/12/1962.

²² “Le chef de l’Etat au président Illia: la France entend faire de la coopération organisée un principe essentiel de son action internationale”. *Le Monde*, 07/10/1964.

²³ “Le général de Gaulle invité en Bolivie”. *Le Monde*, 13/09/1963.

²⁴ “Le chef de l’Etat: l’émulation créatrice doit remplacer les rivalités d’ambitions”. *Le Monde*, 30/09/1964.

²⁵ “‘Nous attendons beaucoup de la coopération avec la France’ nous dit le colonel Zetano Anaya ministre des affaires étrangères du gouvernement de La Paz”. *Le Monde*, 22/02/1966.

El análisis del contexto de las primeras experiencias del IAURP/IAURIF en tres diferentes países de América Latina describe parte del nuevo mundo de los intercambios transnacionales en urbanismo en esta región en los años sesenta y setenta. Este mundo estuvo marcado por nuevas políticas públicas nacionales que desarrollaron una demanda de nuevo saber urbanístico de parte de numerosos países latinoamericanos y una oferta de estos nuevos saberes del lado francés, ambas vehiculadas por organismos estatales. Por un lado, la demanda latinoamericana fue dirigida hacia Francia en relación con la búsqueda de inversiones de otro país que no fueran los Estados Unidos para favorecer el desarrollo económico. Por el otro lado, la oferta francesa fue orientada hacia América Latina para desarrollar la esfera de influencia política francesa y también mercados para la industria francesa de material de transportes públicos. Es posible afirmar que el juego de la oferta y la demanda estuvo atravesado por cuestiones geopolíticas que implicaron una alianza nueva entre Francia y algunos países latinoamericanos, organizada de manera bilateral de gobierno a gobierno. A diferencia de la situación del periodo precedente que implicó la circulación de urbanistas reconocidos empleados en general puntualmente por municipalidades, este “urbanismo geopolítico” de nivel estatal estaba alejado de la verdadera demanda local y en realidad gobernado por otros objetivos.

Esta nueva circulación de saberes urbanísticos se desarrolló de manera diferente según el país latinoamericano. Con Brasil, se desplegó otra época dorada en una tradición centenaria de intercambios urbanísticos con Francia. La continuidad de una política desarrollista clásica y el interés temprano en la ayuda técnica francesa permitió empezar rápidamente con los intercambios y mantenerlos activos durante tres décadas. Contrariamente al caso brasileiro, los intercambios en el caso boliviano no prosperaron. Bolivia no contaba con tradición en este campo con el urbanismo francés y siguió una política desarrollista propia. El caso de Argentina es muy particular. Aunque contaba con una tradición francófila en urbanismo al menos similar a Brasil, este nuevo mundo de intercambios transnacionales no logró redinamizarla de manera profunda. Hacia fines de los años sesenta y comienzo de los años setenta, se produjo un intercambio intenso, pero finalmente muy puntual. En los años ochenta el diálogo más amplio entre los gobiernos argentino y francés generó otra oportunidad de intercambio, aunque también terminó siendo puntual. Entender las razones profundas de la falta de continuidad en la tradición urbanística franco-argentina requiere profundizar la investigación y extender la mirada a largo plazo; asimismo, supone comparar estos intercambios con otras ayudas técnicas extranjeras que proliferaban desde fines de la Segunda Guerra Mundial.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Abendroth, Hans Huber. 2005. “La política exterior de los Estados Unidos frente a Bolivia entre 1952 y 1978”. *Revista Ciencia y Cultura* 17: 57-69.

- Association des Anciens et Amis de BCEOM. 2009. *60 ans au service du développement. Histoire de BCEOM*. Paris: Editions 3A.
- Arnaud, Michel, Jacques Dupaigne y Michel Gérard. 2010. "Le Secrétariat des Missions d'Urbanisme et d'Habitat". En *Les ingénieurs des Ponts au service de l'Afrique. Témoignages 1945-1975*, editado por Jacques Bourdillon, 157-218. Paris: L'Harmattan.
- Benmergui, Leandro. 2009. "The Alliance for Progress and Housing Policy in Rio de Janeiro and Buenos Aires in the 1960s". *Urban History* 36, 2: 303-326.
- Bodin, François, ed. 1984. *Actions internationales*. Paris: IAURIF.
- Bonnin, Hubert. 1987. *Histoire économique de la IV^e République*. Paris: Economica.
- Boulanger, Jacques. 2000. "Sur les traces des conquistadores... L'or du Pérou ou le 'droit de réussir' des géologues en Amérique Latine". En *L'aventure au bout du marteau. Grandes et petites histoires du BRGM par ceux qui l'ont vécue. Tome 2*, por Amicale du BRGM, 777-794. Orléans: Amicale du BRGM.
- Bourdillon, Jacques, Jean Giraud y Serge Jacquemond. 2010. "Brève histoire de SCET International". En *Les ingénieurs des Ponts au service de l'Afrique. Témoignages 1945-1975*, editado por Jacques Bourdillon, 141-156. Paris: L'Harmattan.
- Bourrellet, Paul-Henri y Jean Lespine. 2008. "Les opérations minières outre-mer. Le BRGM, acteur central de la politique publique". *Réalités industrielles* XX: 7-20.
- Carrière, Bruno. 2013. "Il y a 55 ans naissait Sofrerail". *Les rails de l'histoire* 4: 11-15.
- Chastain, Andra B. 2020. "Rethinking Basic Infrastructure: French Aid and Metro Development in Postwar Latin America". *Comparativ*. En preparación.
- Claude, Viviane. 2006. *Faire la ville. Les métiers de l'urbanisme au XX^e siècle*. Marseille: Parenthèses.
- Conaghan, Catherine M. 1995. "The Private Sector and the Public Transcript. The Political Mobilization of Business in Bolivia". En *Business and Democracy in Latin America*, editado por Ernest Bartell y A. Leigh Payne, 105-140. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press.
- Contreras C, Manuel E. y Mario Napoleón Pacheco T. 1989. *Medio siglo de minería mediana en Bolivia*. La Paz: Biblioteca Minera Boliviana.
- De la Llosa, Alvar. 2010. "Regards croisés sur l'action diplomatique française en Amérique latine: le voyage de Louis Jacquinot (1958)". *Caravelle* 94: 249-285.
- Delhove, Georges. 1963. *Introduction à la planification. Exemple choisi: la planification française*. Buenos Aires: CFI.
- Dell, Sidney. 1972. *The Inter-American Development Bank: A Study in Development Financing*. New York: Preager.
- De Marco, Miguel Ángel. 2012. "El Consejo Federal de Inversiones. Juan Quilici, su primer presidente y los orígenes de las propuestas universitarias de integración regional y coordinación del desarrollo". *Épocas. Revista de Historia* 5: 109-147.
- District de la Région de Paris, 1965. *Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la Région de Paris*. Paris: District de la Région de Paris.
- Documentation française. 1963. "Les chemins de fer français et la coopération internationale". *Les cahiers français. Documents d'actualité*, 85: 5-8.
- Espinoza Morales, Jorge. 2010. *Minería boliviana. Su realidad*. La Paz: Plural Editores.
- Goenaga, Victoria. 2012. "Planeamiento del Gran Buenos Aires. El anónimo trabajo de la Comisión Asesora (1945-1958)". En *Experiencias de urbanismo y planificación en la Argentina, 1909-1955*, editado por Patricia Mendes, 105-114. Buenos Aires: CEDODAL.
- Hein, Carola. 2002. "Maurice Rotival: French Planning on a World-Scale". *Planning Perspectives*, 17, 3-4: 247-265 y 325-344.

- Hilton, Stanley E. 1981. "The United States, Brazil, and the Cold War, 1945-1960: The End of the Special Relationship". *The Journal of American History*, 68, 3: 599-624.
- Honorable Alcaldía Municipal, Ciudad de La Paz et al. 1978. *Plan de desarrollo urbano, ciudad de La Paz*. Paris: BRGM.
- Jáuregui, Aníbal. 2013. "La planificación en la Argentina: el CONADE y el PND (1960-1966)". *Anuario del Centro de Estudios Históricos "Prof. Carlos S. A. Segreti"*, 13: 243-266.
- . 2015. "El CONADE: organización y resultados (1961-1971)". *Anuario IEHS*, 29-30: 141-158.
- Jeux, Alain. 1983. "La SOFRETU et la coopération technique dans les transports urbains". *Revue générale des chemins de fer*, n.º de marzo: 139-144.
- Lecat-Bringer, Emilie. 2014. "L' 'axe' Frei-de Gaulle: une parenthèse enchantée dans les relations franco-chiliennes (1964-1969)". En *De Gaulle et l'Amérique Latine*, editado por Maurice Vaïsse, 213-220. Rennes: Presses Universitaires de Rennes.
- Masure, Philippe. 2000. "La planification urbaine vue par un géologue. Le plan de développement urbain de la ville de La Paz (Bolivie)". En: *L'aventure au bout du marteau. Grandes et petites histoires du BRGM par ceux qui l'ont vécue. Tome 2*, editado por Amicale du BRGM, 858-867. Orléans: Amicale du BRGM.
- Michel, Jacques, ed. 1972. "Le schéma directeur de Buenos Aires". *Cahiers de l'IAURP*, 26: pp. 1-64.
- Migani, Guia. 2008. *La France et l'Afrique subsaharienne, 1957-1963. Histoire d'une décolonisation entre idéaux eurafricains et politique de puissance*. Bruxelles: P.I.E. Peter Lang.
- Mínguez, María Cecilia. 2011. "La relación entre la política interna y la política exterior en el proyecto desarrollista argentino 1958-1962". *Contemporánea: Historia y Problemas del Siglo XX*, 2, 2: 53-78.
- Ministerio de Obras y Servicios Públicos. 1972. *Estudio preliminar de transporte de la Región Metropolitana. Tomo I*. Buenos Aires: Ministerio de Obras y Servicios Públicos.
- Morgenfeld, Leandro. 2013. "Idas y vueltas de la relación Argentina-Estados Unidos durante la proscripción del peronismo (1955-73)". Ponencia presentada en las XIV Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza. <http://cdsa.academica.org/000-010/396.pdf>. Consultado el 28.01.2020.
- Noguier, Pierre. 1968. *Rapport de mission en Amérique Latine*. Paris: BCEOM.
- Novick, Alicia. 2004. "Plan. Planes en Buenos Aires". En *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Volumen O-R*, editado por Jorge Liernur y Fernando Aliata, 75-86. Buenos Aires: Clarín.
- . 2003. "Foreign Hires: French Experts and the Urbanism of Buenos Aires 1907-32". En *Urbanism: Imported or Exported? Native Aspirations and Foreign Plans*, editado por Joe Nasr y Mercedes Volait, 265-289. Chichester: Wiley-Academy.
- Oblin, Philippe. 2010. "Histoire de BCEOM". En *Les ingénieurs des Ponts au service de l'Afrique. Témoignages 1945-1975*, editado por Jacques Bourdillon, 131-140. Paris: L'Harmattan.
- ORDEM. 1969. *Organización del espacio de la Región Metropolitana de Buenos Aires. Esquema Director año 2000*. Buenos Aires: Presidencia de la Nación.
- Orillard, Clément. 2017a. "Exporter l'expertise urbanistique française. Esquisse d'une histoire à travers ses agents et ses marchés". *Pour mémoire*, HS autunno: 92-105.
- . 2017b. "Acteurs de la 'politique française des villes nouvelles' et études à l'export. Le cas de l'action en Argentine". *Histoire urbaine*, 50: 143-160. DOI: 10.3917/rhu.050.0143.

- Ortega, Fernando Ariel e Ivanil Nunes. 2013. "El Desarrollismo y los Ferrocarriles. Un análisis de las políticas implementadas en Argentina y Brasil durante los gobiernos de Frondizi y Kubitschek (1956-1962)". Ponencia presentada en el Ciclo de Seminarios Abiertos 2013, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires. <http://www.economicas.uba.ar/wp-content/uploads/2016/03/Presentaci%C3%B3n-N%C2%BA-13-Ortega-Nunes.pdf>. Consultado el 28.01.2020.
- Oulmont, Philippe y Maurice Vaisse, eds. 2014. *De Gaulle et la décolonisation de l'Afrique subsaharienne*. Paris: Karthala.
- Pelletier, Denis. 1996. *Economie et humanisme. De l'utopie communautaire au combat pour le Tiers-Monde (1941-1966)*. Paris: Editions du Cerf.
- Pelosi, Hebe Carmen. 2007. "Las relaciones con Francia en la presidencia de Frondizi (1958-1962)". *Temas de Historia Argentina y Americana*, 11:153-177.
- Pelosi, Hebe Carmen. 2014. "André Malraux et l'Amérique latine (1959): un voyage de propagande?". En *De Gaulle et l'Amérique Latine*, editado por Maurice Vaisse, 97-114. Rennes: Presses Universitaires de Rennes.
- Pérez Martín, Joaquín. 2015. "Políticas metropolitanas de abastecimiento de alimentos: el caso del Mercado Central de Buenos Aires". Ponencia presentada en las IX Jornadas interdisciplinarias de estudios agrarios y agroindustriales argentinos y latinoamericanos. https://www.academia.edu/18157950/Pol%C3%ADticas_metropolitanas_de_abastecimiento_de_alimentos_el_caso_del_Mercado_Central_de_Buenos_Aires. Consultado el 28.01.2020.
- Perissinotto, Renato, Eric G. Dantas, Adriano Codato y Thais M. Filipi. 2015. "Ministros de Economía, burocracia y política económica en el desarrollismo brasileño (1930-1964)". *Anuario CEEED*, 7: 57-102.
- Pontual, Virginia. 2016. *Louis-Joseph Lebreton na América Latina: Um exitoso laboratório de experiências em planejamento humanista*. Rio de Janeiro: Letra Capital.
- Ramos de Angelo, Michelly. 2013. *Louis-Joseph Lebreton e a SAGMACS. A formação de um grupo de ação para o planejamento urbano no Brasil*. São Paulo: Alameda.
- Sikkink, Kathryn. 1991. *Ideas and Institutions: Developmentalism in Brazil and Argentina*. Ithaca: Cornell University Press.
- Tessier, Marc. 1983. "Les actions de coopération internationale de la SNCF pour le transfert de connaissance". *Revue générale des chemins de fer*, n.º de julio-agosto: 395-400.
- Thiveaud, Jean-Marie, ed. 1988. *30 ans de coopération internationale*. Paris: Caisse des dépôts et consignations.
- Trouvé, Matthieu. 2014. "L'ambition et les contraintes. Les discours et messages du général de Gaulle en Amérique latine et leur réception: la voix et les voies de la politique latino-américaine de la France. 1964)". En *De Gaulle et l'Amérique Latine*, editado por Maurice Vaisse, 115-128. Rennes: Presses Universitaires de Rennes.
- Underwood, David K. 1991. "Alfred Agache, French Sociology, and Modern Urbanism in France and Brazil". *Journal of the Society of Architectural Historians*, 50, 2: 30-166.
- Vadelorge, Loïc. 2014. *Retour sur les villes nouvelles: une histoire urbaine du XX^e siècle*. Paris: Créaphis.
- 2012. "Les projets de Delouvrier: changement d'échelle ou restructuration de la région parisienne". En *Agrandir Paris. (1860-1970)*, editado por Florence Bourillon y Annie Fourcaut, 357-372. Paris: Publications de la Sorbonne.
- Vaujour, Jean. 1970. *Le plus grand Paris*. Paris: Presses Universitaires de France.
- Willoquet, Gaston. 1965. *L'économie brésilienne*. Paris: Nouvelles éditions latines.

Zembri, Pierre. 2002. “L’intégration des transports dans une politique d’aménagement volontariste (1958-1976)”. En *Paris et ses transports XIX^e-XX^e siècles. Deux siècles de décisions pour la ville et sa région*, editado por Dominique Larroque, Michel Margairaz y Pierre Zembri, 225-265. Paris: Editions Recherches.

Fecha de recepción: 21.09.2018

Versión reelaborada: 31.01.2020

Fecha de aceptación: 28.02.2020

Richard Morse e América Latina: circulação de conhecimentos, saberes múltiplos e a história cultural urbana (1960-1970)

Richard Morse and Latin America: Circulation
of Ideas, Multiple Knowledge and Urban Cultural
History (1960-1970)

ANA CLAUDIA VEIGA DE CASTRO
Universidade de São Paulo, Brasil
anacvcastro@usp.br
<https://orcid.org/0000-0001-9922-9806>

Resumo: Pode-se afirmar que Richard Morse (1922-2001) dedicou sua carreira ao estudo das cidades latino-americanas. Desde sua tese de doutorado sobre a história da cidade de São Paulo defendida em Columbia em 1952 – e publicada em inglês em 1958 como *From Community to Metrópolis: A Biography of São Paulo* –, o norte-americano escreveu artigos e organizou balanços sobre temas urbanos. Nessa trajetória, iniciada em Princeton no final dos anos 1940 e que alcançou seu auge em Yale na década de 1970, Morse produziu ensaios importantes e atuou em diversas frentes animando o debate sobre as cidades na América Latina e, mais que isso, contribuindo para a consolidação de um campo de estudos. Nesse artigo, exploramos os saberes mobilizados pelo norte-americano nos seus textos das décadas de 1960 e 1970, recuperando referências e iluminando sua perspectiva, que hoje chamaríamos de história cultural urbana.

Palavras-chave: Richard Morse; História urbana; América Latina

Abstract: It can be said that Richard Morse (1922-2001) dedicated his career to the study of Latin American cities. Since his 1952 PhD thesis at Columbia, about the history of the city of São Paulo – published in English in 1958 as *From Community to Metropolis: A Biography of São Paulo* –, he wrote articles and organized balances on urban themes. In this trajectory,

begun in Princeton in the late 1940s and reaching its peak at Yale in the 1970s, Morse had important partnerships and produced relevant essays. He contributed to animate the debate about the Latin American cities, and more than that, to the consolidation of a field of studies. This paper explores the knowledge mobilized by the American historian in his texts of the 1960s and 1970s, recovering references and illuminating his perspective, which we would call Urban Cultural History.

Keywords: Richard Morse; Urban History; Latin America

É a diferença entre as culturas que torna um encontro fecundo.
Claude Lévi-Strauss, *De perto e de longe*, 1988

Richard Morse (1922-2001) dedicou boa parte de sua trajetória ao estudo da história das cidades latino-americanas. Sua grande preocupação, se é possível resumi-la, foi a relação entre as cidades e a cultura. Tendo se formado em Princeton em 1947, desde os tempos de sua graduação o historiador adquiriu um profundo respeito e admiração pela cultura ibero-americana, aproximando-se de professores preocupados com temas afins e realizando numerosas viagens à América Latina. Pode-se dizer que foi por meio do estudo de suas cidades –uma delas em profundidade: São Paulo– que Morse desenvolveu uma perspectiva de análise do mundo urbano que ainda hoje parece ter interesse: a história cultural urbana.

Na metade do século 20, mais precisamente durante a II Guerra, com a Europa interdita aos jovens que buscavam nas viagens ao Velho Mundo uma forma de complementar sua formação, novos horizontes se avizinharam, coincidentes com a Política de Boa Vizinhaça que oferecia bolsas e financiamentos aos alunos norte-americanos que se dispusessem a pesquisar temas ligados à América Latina (Rock 1994; Almeida 2002). Morse foi um entre muitos outros universitários que se valeu dessas possibilidades, viajando ainda na década de 1940 a Cuba, Chile, Argentina e México, passando ainda por algumas cidades de outros países, como São Paulo (Brasil), Cidade do Panamá, Barranquilla (Colômbia), Guayaquil (Equador), Lima (Peru), Antofagasta e Valparaíso (Chile), durante escalas das viagens feitas de navio pela costa americana (Morse 1990, 137-61).

Suas impressões sobre Cuba são reveladoras do impacto que aquele território em tudo desconhecido lhe causou. O contraste da América branca e puritana dos subúrbios, de onde Morse provinha, com o Caribe negro e sincrético, da universidade de elite norte-americana para a *calle* cubana, traduziu-se imediatamente em fascínio pela afetividade espontânea daquele povo marcado por tradições africanas ancestrais mescladas com a cultura ibérico-católica. O exotismo da situação vivida na juventude transparece num depoimento que o historiador daria muitos anos depois, em uma espécie de balanço da sua trajetória:

Cuba foi uma revolução na minha cabeça. Estar lá era como conhecer outro planeta! Tudo nessa viagem me afetou e foi uma experiência tão profunda que jamais esqueço o impacto

causado pelas coisas... Havia cor, cheiros, barulhos. [...] *Não havia lição na Universidade, livros ou cursos que valessem aquela imersão cultural...* Fiquei perplexo comparando Cuba com os Estados Unidos: lá aquele calor humano, a expressão da vida e aqui a neutralidade, o formalismo, a distância das pessoas, sempre tão discretas e sóbrias... Em Cuba o exagero emocional, nos Estados Unidos a racionalidade premeditada (Morse 1990, 141; grifo meu).

Tendo sido aluno de Américo de Castro (1885-1972) e de Augusto Centeno (1901-?) em Princeton, dois importantes hispanistas,¹ mas, sobretudo, sendo orientado em Columbia (Nova York) pelo antropólogo autodidata Frank Tannenbaum (1893-1969),² Morse se envolveu cada vez mais com a América Latina, mergulhando nos debates contemporâneos sobre o desenvolvimento daquela parte do globo. Como possível aliada dos Estados Unidos, a América Latina havia sido incorporada naqueles anos em uma pretensa parceria democrática que, por consequência, buscava também definir seu papel econômico no sistema mundial. Não à toa o termo “América Latina”, utilizado em meio a algumas variações (como América Hispânica ou Indo-América) desde o século 19, passa a ser corrente a partir da segunda metade do século 20, com a criação de agências de cooperação, planejamento e desenvolvimento –como a Organização para os Estados Americanos (OEA) e a Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), ambas surgidas em 1948–, demonstrando o interesse não apenas norte-americano, mas também europeu sobre aquele amplo território (Almandoz 2005, 231-59).

Morse se aproxima cada vez mais desse novo mundo, buscando decifrá-lo, interpretá-lo e, mais que tudo, dar a ele um lugar particular na história ocidental. Tendo escolhido a cidade de São Paulo como objeto de estudo para a sua tese de doutorado, após a sua conclusão, Morse se interessaria pouco por outros “casos” particulares, buscando compreender tendências e processos mais gerais que lhe permitiram ver a América Latina como uma outra via do desenvolvimento capitalista ocidental –perspectiva que aparece de maneira oblíqua na própria tese.³

¹ Professores do Departamento de Língua e Literatura Românicas de Princeton seriam invocados por Morse como sendo os responsáveis por introduzi-lo na grande tradição da cultura ibérica, por apresentar-lhe autores clássicos e modernos e por lhe despertar a curiosidade para temas até então quase desconhecidos, por meio de cursos que teriam sido –como ele definiu– uma “janela que se abria para um novo mundo” (Morse 1990, 143).

² O renomado latino-americanista, intelectual autodidata, foi criador e coordenador por mais de vinte anos dos *Latin American Seminars* em Columbia, contribuindo para a criação do *Institute of Latin American Studies* (ILAS). Ultrapassando largamente o âmbito das discussões acadêmicas, os encontros avançavam em questões e temas das conjunturas nacional e internacional, fazendo com que os alunos pudessem ter contato não apenas com acadêmicos, mas com intelectuais diplomatas, políticos, literatos, jornalistas e até empresários, que apresentavam suas visões de mundo em rodadas semanais de debate. Morse participaria ativamente dos encontros, sendo ele mesmo um dos palestrantes em 1954. Columbia University, Rare Books & Manuscript Library, Frank Tannenbaum Papers, Box 20; Maier & Weatherhead (1974).

³ Apresentada em Columbia em 1952, a tese “São Paulo: City under the Empire (1822-1889)” percorre a história urbana de São Paulo do início do século 19 até a proclamação da República, em 1889 (Morse 1952). Dois anos depois, o texto é traduzido e ampliado com um novo capítulo que incorpora os anos republicanos até a década de 1920, sendo publicado em português como *De comunidade à*

Concentrando-se desde então no estudo do mundo urbano latino-americano, Morse passa a publicar artigos e ensaios que se pretendiam balanços e estados da arte, bem como resenhas e revisões sobre a urbanização do subcontinente e sua historiografia, em busca de formular uma teoria sobre a América Latina, num momento em que as cidades passavam a ser foco maior de interesse entre intelectuais, governos e especialistas (Gorelik 2005).⁴

Este artigo dá atenção aos textos de maturidade de Richard Morse, produzidos quando ele era professor de História da América Latina em Yale (New Haven), buscando apontar a relação dos mesmos com sua tese de doutorado sobre São Paulo, para iluminar a circulação de conhecimentos e os múltiplos saberes mobilizados que lhe permitiram propor uma história cultural urbana do subcontinente.⁵ Ao se tornar professor associado do Departamento de História daquela Universidade em 1962, Morse passa a falar de um lugar privilegiado, desenvolvendo sua particular perspectiva de entendimento das cidades no subcontinente na contramão da especialização prevista nos “estudos de área” que então se firmavam (Almeida 2011). É essa perspectiva de análise que aqui se quer discutir, sem evidentemente pretender esgotar a questão. Vale dizer que a obra de Richard Morse vem sendo lida hoje com interesse renovado, justamente no reconhecimento dessa perspectiva particular de compreensão da modernização latino-americana –desenvolvida a meu juízo desde a década de 1940, apoiada nas relações entre cidade e cultura–, e que daria numerosos frutos ao longo de sua carreira, fazendo de Morse, nas palavras do ensaísta mexicano Enrique Krauze, “um irmão americano de Walter Benjamin” (Krauze 2014, 24).⁶

metrópole: a biografia de São Paulo, nas comemorações do IV Centenário de fundação da cidade (Morse 1954b). É publicado em inglês quatro anos depois como *From community to metropolis: a biography of São Paulo, Brazil*, com um novo capítulo introdutório, intitulado “Antecedents”, incorporando os anos coloniais (Morse 1958). Em 1970, o texto é reeditado em português, com novos acréscimos e outro título: *Formação histórica de São Paulo: de comunidade à metrópole* (Morse 1970). Para uma análise detida dessa obra, ver Castro (2013b).

⁴ Vale notar que nas décadas de 1950 e 1960 seriam criados na América Latina diversos institutos e centros de investigação para abrigar tais interesses, como a *Sociedad Interamericana de Planificación* (SIAP, 1957) em Porto Rico; *Centro de Estudios para el Desarrollo* (CENDES, 1961) na Venezuela; *Instituto de Planificación Regional y Urbana del Litoral* (IPRUL, 1962) na Argentina; *Centro de Estudios Peruanos* (CEP, 1964); *Centro Interdisciplinario del Desarrollo* (CIDU, 1965) no Chile; e dentro do *Consejo Latinoamericano de Desarrollo Urbano y Regional* (CLACSO) uma Comisión de *Desarrollo Urbano y Regional* (CDUyR, 1967) no Chile (Jajamovich 2015; Monti 2016).

⁵ O que, de certa maneira, Morse finalmente realiza ao publicar num volume organizado por Leslie Bethell (1937-) da *The Cambridge History of Latin America* o extenso ensaio “The multiverse of Latin American Identity (1920-1970)” (Morse 2011, 19-158). Ver a respeito dessa empreitada: Bethell 2010, 47-68.

⁶ Em seu recente livro *El Pueblo soy yo*, Krauze parte da obra de Morse para lançar um olhar para as relações entre poder e território na América Latina, dedicando-lhe o primeiro capítulo, “El código Morse”, no qual afirma de saída que “Morse não era um acadêmico comum, mas um pensador, a maneira de Unamuno ou Ortega y Gasset, cuja paixão foi a cultura iberoamericana” (2014: 24). Krauze reconstitui brevemente a trajetória e o pensamento morseano para destacar a perspectiva particular de compreensão da América Latina (e, por consequência, da América do Norte, ou dos Estados Unidos) desde a qual o mexicano organiza seus próprios ensaios, ora concordando, ora rebatendo os caminhos indicados pelo intelectual norte-americano (Krauze 2014).

O pressuposto que subjaz nas obras de Morse dedicadas às cidades –que o historiador formaliza ainda na década de 1950, como já notado por um pesquisador interessado nas cidades latino-americanas (Gorelik 2002, 41-8)–, e que será rearticulado a cada novo texto publicado ao longo de sua trajetória, parte da constatação de que a cidade latino-americana seria “artificial”. Formulada inicialmente como um comentário à mesa “Expansão urbana na América Latina durante o século 19”, em uma reunião da *American Historical Association* em 1956, a ideia é sistematizada em um texto publicado no ano seguinte. Nesse pequeno ensaio, “La ciudad artificial” (Morse 1957), o historiador também já indica a necessidade de se escrever uma história cultural urbana do subcontinente para que se pudesse compreendê-lo em seus próprios termos, ou seja, em suas especificidades, e não como um desvio da “civilização ocidental” –ideia que alimentava parte da crítica corrente, que via na origem ibérico-católica (distante da “ética protestante do capitalismo”) os impeditivos do desenvolvimento e da modernização daquele subcontinente (Bielsholwsky 1995; Bresser-Pereira 2010).

Partindo da ideia de uma “artificialidade” constitutiva, verificada no fato de que a cidade se formara no vasto e desconhecido território americano à imagem e semelhança de uma distante burocracia metropolitana, tornando-se posto avançado para o assalto às riquezas do interior do continente, Morse apresentava o que ele chamou então de “paradoxo”. Se na América a cidade dominava e modelava o campo com seus pontos de vista, o papel de exploração territorial que a cidade desempenhava reintroduziria nela mesma traços rurais e pré-metropolitanos (Morse 1957).

De seu ponto de vista, isso indicava que não se a estudasse apenas através de trabalhos científicos, demandando-se a incorporação de outras vozes, notadamente a dos literatos e dos artistas –mais aptos que os cientistas sociais a “traduzi-la” por meio de suas obras artísticas.⁷ Já em sua história de São Paulo o historiador afirmara:

O artista é com frequência o símbolo mais satisfatório para captar e refletir os processos vivos de uma sociedade. [...]. O artista é a um tempo, mais capaz de compartilhar-se e envolver-se, e de ser mais objetivo do que seus semelhantes (Morse 1954b, 87).

A lição, aprendida com Tannenbaum, havia lhe servido como perspectiva de análise para São Paulo também porque encontrara na capital paulista um solo fértil para se

⁷ Morse condenava que se aplicassem teorias pensadas para explicar o desenvolvimento das cidades na Europa para as cidades na América Latina, na medida em que não via o desenvolvimento latino-americano como estando em uma etapa anterior (atrasada) em relação ao desenvolvimento das cidades dos países centrais, mas sim como parte de um outro caminho de urbanização que não o do “renascimento das cidades” ao final da Idade Média. Morse retoma os estudos de Henri Pirenne, em seu clássico *Les villes au Moyen Age* (1927), considerando que esse caminho de desenvolvimento urbano não se aplicava às cidades do novo mundo. Ainda que os estudos de Pirenne a essa altura já tivessem sido revistos, matizando-se a via de mão única que ligava o desenvolvimento das cidades ao desenvolvimento do comércio, Morse o retoma por verificar naquele autor a criação de uma “ideia-força”.

desenvolver, no contato com intelectuais brasileiros, notadamente o crítico literário Antonio Candido (1918-2017) (Castro 2017). Com Morse, a história daquela velha cidade colonial que se transformara na principal cidade industrial latino-americana fora compreendida entre dois polos literários: Romantismo e Modernismo, e os escritores Álvares de Azevedo (1831-1852) e Mario de Andrade (1893-1945), vozes fundamentais daqueles movimentos literários, tomados como portas de acesso potentes para o passado (Morse 1954b). Justamente porque suas obras não “descreviam” a vida social, mas a plasmavam na própria forma artística, captando elementos do mundo social numa espécie de transfiguração artística do real. Ao historiador cabia explorar os nexos entre a forma literária e a estrutura social, como defende em artigo publicado ainda durante a pesquisa realizada em São Paulo (Morse 1949).

Desse modo, se sua tese sobre a capital paulista –publicada em 1954 como *De comunidade à metrópole*– explicitava já no título a passagem da comunidade à sociedade, em diálogo com os chamados “estudos de comunidade” levados adiante pelos sociólogos de Chicago,⁸ ecoando um certo caminho da urbanização ocidental, ela foi também o primeiro trabalho no qual Morse ensaiou escrever uma história cultural urbana, tomando a literatura de ficção como baliza importante para sua abordagem do mundo urbano na América Latina, permitindo ver a urbanização desse subcontinente em outros termos.

PENSAR A AMÉRICA LATINA A PARTIR DA CULTURA

Após concluir seu doutorado, Morse dá aulas em Columbia, passa pela Universidade de Nova York e por Harvard (como professor visitante), em seguida, pela Universidade de Porto Rico, e, finalmente, fixa-se em Yale em 1962. É a partir deste posto, no qual permanece por 17 anos, que ele se torna um nome cada vez mais presente no debate sobre as cidades latino-americanas. Durante esse período Richard Morse publicou cerca de 40 textos, entre artigos para revistas, capítulos e apresentações de livros, sem contar as numerosas resenhas que também escreveu, a maioria deles sobre os problemas urbanos da América Latina.

Vista sempre em perspectiva histórica, a questão urbana é debatida por Morse não apenas com os historiadores que estudavam a história das cidades, mas também com os sociólogos, planejadores urbanos, arquitetos e economistas, que, em suas análises sobre a situação contemporânea, dividiam-se entre as propostas desenvolvimentistas e as críticas apoiadas na teoria da dependência.⁹ Os textos escritos nesses anos podem

⁸ Notadamente com a teoria do *continuum* folk-urbano de Robert Redfield (1941), que Morse já contrapõe nesse trabalho aos estudos de Oscar Lewis (1952), vendo na história de São Paulo um caminho menos linear, no qual características da comunidade se mantinham na metrópole moderna (Morse 1954b, 217-247).

⁹ Para um panorama dessas teorias, ver Bresser-Pereira 2010. Para uma visão sobre a atuação dos arquitetos e urbanistas no continente, ver Sambrício 2012.

revelar o caminho intelectual de Morse, seus principais interlocutores e parceiros, mas sobretudo evidenciam o desenvolvimento daquelas ideias que começaram a se desenharem na década anterior e que se tornarão um norte recorrentemente perseguido.

Dois artigos publicados em 1962 são paradigmáticos desse caminho: “Latin American Cities: Aspects of Function and Structure” (Morse 1962a) e “Some Characteristics of Latin American Urban History” (Morse 1962b). Ambos retomam de modo explícito as ideias esboçadas em “La ciudad artificial”, buscando avançar na compreensão da relação entre o papel da cidade na colonização do Novo Mundo e as características da moderna metrópole latino-americana.¹⁰ Em ambos, a pesquisa histórica, menos que reconstruir aquele período, tinha como intuito sustentar uma teorização sobre o papel das cidades na compreensão da própria América Latina, de modo a esclarecer a relação entre as suas cidades, os assentamentos no território e as formas de produção econômica. O diálogo com a história aparece, portanto, ao lado da vontade de entender e discutir os sentidos da cidade contemporânea.¹¹

Um exemplo dessa leitura é sua abordagem sobre o “compadrazgo” e outros sistemas de família estendida, que tendo se revigorado “nas Américas no momento mesmo em que estavam dando lugar, no início da era moderna na Europa, a ‘modos mais impessoais de organização’ do Estado-nação e da sociedade industrial” (Morse 2017: 130), era comumente visto como fator de impedimento da “modernização” –haja vista todas as análises dos males do patrimonialismo em nossas sociedades, apoiadas na teoria weberiana. Para Morse, entretanto, não se trataria de condenar a manutenção de tais estruturas, mas de percebê-las em suas formas contemporâneas para entender a forma própria da modernização latino-americana, que não as prescindiria, podendo mesmo serem vistas em sua permanência como antídotos a males das sociedades modernas centrais, como a competição desenfreada, a despersonalização social, a anomia. Mobilizando vasta bibliografia e arriscando exemplos de todo o subcontinente, do México à Argentina, o norte-americano constrói um panorama histórico ampliado para fazer certas generalizações e fornecer ao leitor elementos que o permitam concordar com o raciocínio ali exposto.

Ao mesmo tempo, Morse debate com a literatura contemporânea de corte sociológico que vinha buscando “explicar” o fenômeno da urbanização intensa vivido pelas cidades latino-americanas no segundo pós-Guerra. Em artigo publicado em 1965,

¹⁰ A expressão “artificial” havia sido retirada de Jorge Basadre (1903-1980) em sua obra *La multitud, la ciudad y el campo en la historia del Perú* (Lima, 1929). Diz Morse: “A cidade americana parece “artificial”, para usar o termo de Basadre, na medida em que ela parecia ser algo mais do que um posto militar, administrativo ou missionário. Pois uma cidade do Novo Mundo foi estabelecida em um vasto continente onde as rotas comerciais regionais não alcançariam características permanentes por gerações, nem mesmo séculos” (Morse 2017, 114).

¹¹ Pode-se dizer que essa ideia já animara Morse a escrever sua tese, quando lemos o que o motivou a estudar São Paulo foi a vontade de compreender a originalidade do processo urbano de uma cidade que “brotou do sol”, mas que “era também muito velha”, dupla perspectiva que o intrigava, levando-o a querer “explicar se [São Paulo] era uma ‘Chicago da América do Sul’ ou um outro gênero urbano desconhecido” (Morse 1990, 150).

“Recent Research on Latin American Urbanization: A Selective Survey with Commentary”, escrito para a *Conference on International and Comparative Urban Studies in American Higher Education*, ocorrida na Rutgers University (em New Jersey), o historiador apresenta um extenso e detalhado balanço dos estudos urbanos latino-americanos daqueles anos (Morse 1965). Reconhecendo com ironia que esta talvez fosse uma tarefa para “um time de especialistas”, Morse se propunha a estabelecer um panorama dos aspectos da urbanização latino-americana, “intercalados de comentários e um pouco de opinião” (Morse 1965, 35). Dividindo seu texto em oito partes,¹² iniciava pelo que chamou de “Antecedentes”, um retorno à história colonial, afirmando que

[...] se a lógica de uma ordem mais antiga sobreviveu como princípio organizador nesse período de expansão demográfica e econômica, e de mais amplo contato com o mundo, bem se pode esperar que sobreviva ainda hoje em dia. Isso nos levaria para ver a cidade moderna da América Latina menos como uma sociedade urbana “em mudança” (ou seja, revolução, autotranscendência, obliteração do passado) que uma sociedade com os apetrechos e os clamores da civilização ocidental industrial se estão acomodando a uma ordem de vida ibero-católica, *criolla*, patrimonial (Morse 1965, 41).¹³

Morse amplia argumentos esboçados nos textos anteriores, indicando dois caminhos possíveis para se compreender a cidade latino-americana. Um, que a via como resultado da repetição das etapas da urbanização europeia —em certo sentido, a visão daqueles que viam os países da América Latina como subdesenvolvidos—, perspectiva que começava a ser posta em xeque nos anos 1960 (Bielshowsky 1995; Gorelik 2008). E outro, que pretendia ver na urbanização latino-americana um processo particular, que demandaria esforços de entendimento distintos, como os que ele próprio buscava construir. Em suas palavras:

Pode-se considerar o êxodo rural da América Latina e o crescimento urbano do século 20 como parte de um movimento que começou na Europa durante o século 19 e que já atingiu proporções globais. *Ou, pode-se colocar o fenômeno em perspectiva histórico-cultural [...]*. Os padrões de assentamento rural que há muito tempo haviam sido criados, agora colocam seu selo no processo pelo qual milhões estão se movendo e se reagrupando em todas as partes do território (Morse 1965, 41; grifo meu).

O historiador defende ainda que só a partir do reconhecimento das características históricas e contemporâneas locais e da compreensão de sua relação com a

¹² “Antecedentes”; “Crescimento urbano recente e o papel da migração”; “Expansão do setor de serviços”; “A cidade primaz”; “Assentamentos ‘marginais’”; “Grupos ‘marginais’ e o coração da cidade”; “Bases sociais para o planejamento urbano”; “O horizonte regional”.

¹³ O raciocínio era confrontado com um estudo recente da Cepal (“*El desarrollo de América Latina en la post-guerra*”, 1963), no qual se afirmava que a “estrutura tradicional” da América Latina, longe de ter sido rígida e impenetrável, teve a porosidade suficiente para modernizar boa parte de seus elementos sem alcançar entretanto uma duradoura, rápida e radical modernização”. E, em nota, Morse remetia ao seu ensaio “*The Heritage of Latin America*” (Morse 1964, 123-77), que ele publicara num livro organizado por Louis Hartz (1919-1986).

sua região é que a metrópole latino-americana poderia verdadeiramente se desenvolver:

A emancipação política submeteu a América Latina às novas influências “coloniais”: artísticas, intelectuais e outras. As estratégias atuais de “desenvolvimento” não podem se fixar nem formar uma imagem enquanto ainda são rotineiros exercícios de solução de problemas. Também precisam ser equipadas de um estilo, segurança e coesão que só um regionalismo desafiador (que é distinto do provincianismo) de uma grande metrópole lhes pode dar (Morse 1965, 41).

Morse revisava ali os estudos que mostravam como o fluxo de pessoas em direção às grandes cidades naqueles anos não era compatível com as novas oportunidades de emprego urbano estável, especialmente o industrial. E como não havia habitação para absorver essa população, nem por iniciativa estatal nem por iniciativa privada, esse contingente se via forçado a construir sua própria casa. Com isso, a cidade resultante seria “deficiente no regime de organização impessoal, associação voluntária e serviços administrativos” (Morse 1965, 42), temas comumente requeridos para a formação do *ethos* ocidental moderno. Mas aqui, ao invés de condenar essa forma de urbanização, vista pelos cientistas sociais como “atrasada”, Morse buscava compreendê-la em seus termos próprios. Onde todos pareciam ver fragilidade, Morse previu vigor, vindo na reintrodução de padrões rurais no mundo urbano uma outra forma de modernização, distante do “padrão” ocidental, mas potente em termos “humanos”.

Seguindo o raciocínio, Morse dizia haver duas formas de se compreender os próprios “bairros marginais” –ou a “periferia”, palavra que começava a ser utilizada nesses estudos– que, com seu avanço “sobre a cidade”, em poucos anos se transformaria no conceito mais utilizado na compreensão da urbanização latino-americana. A primeira delas, negativa, que os viam como sinônimo de “cortiços, áreas arruinadas, cinturões de miséria, incubadores de doenças, crime, locais de desorganização social e de desordem da personalidade”. Ou, tomados como “enclaves semi-rurais”, nesse segundo modo de compreender o fenômeno, positivos, tais “bairros” eventualmente tornariam

possível novas possibilidades para a reconstrução urbana social com base nas unidades de vizinhança, nos laços regionais e de parentesco, nas associações de ajuda mútua e nas pequenas unidades de atividade política (Morse 1965, 51).

Se o artigo dialogava com os escritos mais recentes sobre as formas de urbanização na América Latina, coincidente com uma perspectiva de crítica à arquitetura moderna que iria, em seguida, contribuir para a sua condenação, é importante perceber que essa perspectiva já havia aparecido de maneira sutil em sua tese sobre São Paulo, na discussão sobre a construção dos grandes conjuntos habitacionais como forma de combater as habitações precárias, notadamente os cortiços das áreas centrais da capital paulista. Naquela altura, contrapondo-se a Robert Redfield (1897-1958) e se apoiando sobretudo nos estudos de Oscar Lewis (1914-1970), Morse defendera ser o cortiço detentor,

ainda que como “forma degenerada, [de] certos aspectos de ‘vizinhança’ pré-industrial e suas relações face-a-face”, algo que, de seu ponto de vista, era necessário preservar naquela nova metrópole industrial, levando-se em conta no planejamento urbano da cidade (Morse 1954b, 236-9).

No início da década de 1950, quando Morse fizera tal afirmação, poder-se-ia acusá-lo de algum romantismo¹⁴ —pois os grandes conjuntos modernos, naquela altura, eram vistos como a grande esperança de provisão habitacional digna em toda a América Latina, frente à precariedade dos cortiços (Sambrício 2012). Mas essa visão paulatinamente passa a ser compartilhada por aqueles que começavam a criticar as cidades (e a arquitetura) modernas, com seus imensos conjuntos padronizados, cujos efeitos deletérios para a coesão social tornavam-se cada vez mais visíveis também nos países centrais, na medida em que tais edifícios foram sendo construídos em periferias distantes, isolando grupos e os marginalizando do ponto de vista espacial.

Em 1971, o autor escreve uma espécie de “continuação” do balanço de 1965, desenvolvendo certos pontos e buscando apontar algumas conclusões. Publicado em duas partes na *Latin American Research Review*, o ensaio “Trends and Issues in Latin American Research” alertava de saída que o volume de material que aparecera sobre o tema naqueles últimos cinco anos impedia o aprofundamento desejado (Morse 1971a; Morse 1971b). Richard Morse buscou uma vez mais esclarecer certos antecedentes coloniais, mas, desta vez, concentrando-se na América espanhola. Afirmava não aspirar “tipologizar” e sim identificar estratégias de análise pertinentes para a diversa experiência urbana latino-americana, verificando contrastes e paralelismos entre o Velho e o Novo Mundo (Morse 1971a, 4).

O historiador defende nesse texto que o exame do desenvolvimento urbano latino-americano deveria enfrentar a história urbana da Europa ocidental não apenas porque a fundação e o crescimento das cidades na América Latina recapitulava certos fragmentos daquela experiência, mas também porque ela gerara uma teoria urbana clássica, referindo-se novamente a Henri Pirenne, de onde, de seu ponto de vista, todas as explicações teriam partido (Morse 1971a, 3). Em seguida, dedicava-se à compreensão de uma das principais características das grandes cidades latino-americanas —o agigantamento do setor terciário— que por si só mostrava como o processo de industrialização não conseguia absorver os fluxos populacionais e, logo, que o padrão de desenvolvimento dessas cidades não estava a repetir o padrão dos países centrais. Essa era então a principal propriedade que definiria a urbanização latino-americana: o crescimento do setor de serviços “informais”.

Morse dialogava com autores como o jovem sociólogo espanhol Manuel Castells (1942-), que, àquela altura, estava organizando o hoje clássico *Imperialismo y urbanización en América Latina* (Castells 1972), e com diversos intelectuais marxistas que passaram a ser as grandes referências para o entendimento dos problemas urbanos

¹⁴ Como o faz um de seus entrevistadores na década de 1970, questionando suas posições de “juventude” (Goodwin; Hamill & Stave 1976, 336).

do subcontinente, que também participariam do volume. Esse livro rapidamente se transformou no principal marco dos estudos urbanos no continente, buscando explicações alternativas para pensar as cidades latino-americanas –àquela altura já claramente identificadas às características de “inchaço” urbano.¹⁵ E os conceitos que Morse identificara em seu balanço marcavam presença em tais estudos, como por exemplo o de “marginalidade”, central nas análises do próprio Castells e do peruano Aníbal Quijano (1928-2018).¹⁶

Como defendiam tais autores, o conceito se relacionava a não correspondência da urbanização à base produtiva, indicando que a industrialização “dependente” não conseguia absorver a massa de migrantes e revelando o descompasso entre a urbanização e a proletarianização. O efeito era a produção de grupos “marginais” que sem trabalho fixo na cidade teriam que se valer de expedientes e subterfúgios para a sua manutenção, ou seja, transformavam-se em trabalhadores informais, “inchando” o setor de serviços. Mas como esse grupo não era residual numericamente, ele se transformava em um novo polo da estrutura urbana capitalista, ocupando os espaços também “marginais” da estrutura urbana: favelas, *barriadas*, *villas miseria*, *callampas*. O ponto importante é que desses espaços emergiam práticas organizativas –de associações de bairros a movimentos urbanos de luta por terra e moradia– que logo passaram a ser valorizadas por estes intelectuais, justamente pela potencial “autonomia” da “cultura burguesa dominante”.

Morse, atento à complexidade da questão, critica nessas leituras uma certa cegueira economicista, similar àquela dos estudos desenvolvimentistas que elas buscavam rebaatar, introduzindo outro elemento para a compreensão do urbano, do seu ponto de vista fundamental, ao se tratar do subcontinente latino-americano. É assim que, no auge desses estudos marxistas, o norte-americano retoma a literatura de ficção como chave de entendimento da sociedade, de modo a recuperar a dimensão cultural que a teoria da dependência alijara das análises.

Se, como vimos, em sua obra sobre São Paulo ele pudera formular e testar os rendimentos dessa perspectiva analítica, nas apreciações mais gerais sobre o subcontinente o historiador norte-americano iria retomar os argumentos esboçados em 1957 no artigo “La ciudad artificial” e uma vez mais defender que se revisitasse os literatos e os ensaístas para entender a forma de funcionamento daquele espaço, ou, se quisermos, da sua cultura. *Memórias de um sargento de milícias* (1854), o livro de Manuel Antônio de Almeida, é a obra mobilizada em relação ao Brasil nesse texto de 1971. Um ano antes, Antonio Candido havia se debruçado sobre aquele livro, escrevendo o

¹⁵ Tratava-se de um ciclo de debates sobre a urbanização de cidades que vinha desde os trabalhos pioneiros do sociólogo argentino Gino Germani (1911-1979) sobre Buenos Aires ou do sociólogo peruano José Matos Mar (1921-2015) sobre as *barriadas* limenhas, e que alimentaria urbanistas, planejadores e economistas em seus estudos urbanos e regionais (Almandoz 2005, 234; Gorelik 2008).

¹⁶ O sociólogo peruano buscou reunir referências para uma definição mais precisa do termo em um texto interno às discussões da Cepal (Quijano 1978). O termo passa a ser incorporado em toda a literatura urbana daí em diante.

importante ensaio *Dialética da malandragem* (Candido 1970), no qual Morse (e não apenas ele) viu “reconstruí[da] a lógica de toda uma sociedade” (no caso, a brasileira). Por isso, afirmava que “pod[ia] não ser extravagante sugerir que nos volt[ássemos] de um tempo de categorias sociológicas a fontes literárias”, insistindo no ponto que defendeu a vida toda, afinal, “o hábil olho literário pode fazer ainda mais” (Morse 1971a, 28).¹⁷

Essa mesma perspectiva informou também a atuação de Morse como membro da *The Association of American University Presses* quando, juntamente a outros pesquisadores do *Latin American Translation Program*, definia quem e o que era traduzido para o inglês pelas editoras universitárias naquele país.¹⁸ Ali o historiador defendeu, diante de seus colegas de outras universidades, que os ensaios e a literatura de ficção –mais que os trabalhos científicos dos *scholars* que estudavam aspectos determinados do “problema” latino-americano– eram mais adequados a informar os norte-americanos interessados no subcontinente.¹⁹ Mesmo reconhecendo que uma editora universitária não podia se concentrar em publicar literatura e poesia, Morse buscou fazer com que o Programa ao menos facilitasse a ligação entre as editoras comerciais norte-americanas e o mundo literário latino-americano, indicando títulos, sugerindo nomes, colocando em contato editores e autores, eventualmente pagando traduções de poemas e trechos de prosa que seriam publicados em revistas como *Hudson*, *Partisan* ou *Kenyon*.²⁰

¹⁷ O próprio Candido explica sua intenção crítica com aquele texto numa entrevista dada à Beatriz Sarlo em 1980: “Mi pregunto entonces de donde viene la fuerza de vida que caracteriza al libro. Mi respuesta es que surge de la actuación de ese principio estructural intuido por el autor: el juego entre el orden y el desorden que configura a los personajes, define las acciones y organiza el espacio de la novela. Orden y desorden son datos fundamentales de la sociedad brasileña de entonces y deciden también la estructura del libro: es un principio estructural, ni estético, ni sociológico, sino elemento mediador que hace funcionar a la estructura estética en correspondencia simbólica con la estructura social” (Sarlo 1980, 5-10).

¹⁸ O comitê passava a ser composto em 1965 por August Frugé (1914-2004), da University of California; Richard Morse (de Yale); Harvey Johnson (da Houston University); Albert Hirschmann (1915-2012), de Harvard; e por Kalman Silvert (1921-1976), do Dartmouth College. Ofício de 21/10/1965. Rare & Manuscript Library, Yale University (R&ML, YU), Richard McGee Morse Papers (RMM Papers), Serie II, Box 5, Folder 5.

¹⁹ “The Association of American University Presses, Inc., Latin American Translation Program, Projects Approved, Oct.7, 1960-Feb 26, 1965”, da qual constam 18 editoras e 77 projetos, dos quais até março de 1965 tinham sido publicados 30. (R&ML, YU RMM, Papers, Serie II, Box 5, Folder 2-4). Entre as traduções aprovadas para o período entre 1960 e 1965, em meio aos livros de ciências sociais, economia e história que costumam compor o catálogo das editoras universitárias, constou também uma série de romances e ensaios, como *Esau e Jacó* (1904) e *O alienista* (1882), do brasileiro Machado de Assis (1839-1908); *Radiografía de la pampa* (1933), do argentino Enrique Martínez-Estrada (1895-1964); entre outros títulos de José Martí (1853-1895); Juan Rulfo (1917-1986); Graciliano Ramos (1892-1953); Jorge Luis Borges (1889-1986); Leopoldo Zea (1912-2004); Octavio Paz (1914-1998); Bioy Casares (1914-1999) e Raquel de Queiróz (1910-2003).

²⁰ Cópia da carta de Richard Morse para William Sloane, da Rutgers University Press, 02/03/1965 (R&ML, YU, RMM Papers, Serie II, B.5, F.5). Morse insistia na importância da escolha dos títulos para as gerações futuras, que teriam acesso à cultura latino-americana a partir dali, destacando o cuidado em se definir o que merecia ser traduzido.

A atividade acadêmica de Morse nesse período estendeu-se ainda à construção de fóruns de debates e redes de pesquisa latino-americanos. Junto ao arquiteto argentino Jorge Enrique Hardoy (1926-1993), do *Centro de Estudios Urbanos y Regionales* em Buenos Aires, e ao antropólogo norte-americano Richard Schaedel (1920-2005), da Universidade do Texas, o historiador norte-americano tornou-se um dos principais incentivadores dos simpósios sobre cidades realizados durante os Congressos Internacionais de Americanistas, que tiveram início em 1966 em Mar del Plata (Schaedel, Hardoy & Kinzer 1978).

No Congresso de 1968, por exemplo –cujo simpósio “*The Process of Urbanization in America since the Origins to the Present Time*” foi coordenado por Hardoy, Schaedel e Erwin Palm (1910-1988) (um latino-americanista de Heidelberg)–, Morse dirigiu a sessão “*Nineteenth Century Urbanization*”, enfatizando a discussão dos “padrões social, ecológico e econômico” das cidades.²¹ Para tal empreitada, convidaria a historiadora brasileira Maria Sylvia de Carvalho Franco (1934-);²² David Denslow (1932-), então pós-graduando em Economia em Yale e que se tornou um especialista em economia da América Latina; Ezequiel Gallo (1934-), historiador argentino docente em Oxford; Aníbal Quijano pela Cepal; e o historiador chileno Mario Góngora (1915-1985), para debaterem diferentes aspectos da “cidade latino-americana do século 19”.²³ No mesmo ano, é interlocutor de Richard Sennett (1943-) na preparação de outro congresso sobre as cidades, a “*Yale Conference on the Nineteenth-Century Industrial City*”, cuja publicação resultante (Therstrom & Sennett 1969) é considerada um marco na renovação dos estudos históricos urbanos.²⁴

Por fim, mas não menos importante, deve-se lembrar que Richard Morse editou naqueles anos inúmeras obras que concorreram para a compreensão da história das cidades na América Latina. Entre elas, destacam-se *La investigación urbana latinoamericana: tendencias y planteos* (Morse 1971a) –reunindo ensaios seus publicados anteriormente em inglês; *The Urban Development of Latin America 1750-1920* (Morse 1971b) – com os resultados de um seminário conduzido por Morse na Universidade de

²¹ Cópia da carta de Richard Morse para Ezequiel Gallo, 26/06/1968, na qual apresenta os objetivos da mesa (R&ML, YU, RMM Papers, Serie II, B.6, F.30).

²² Quem, dois anos depois, assinaria a orelha da reedição da obra de Morse sobre São Paulo.

²³ Sessão 3 do XXXVIII Congresso de Americanistas em Stuttgart, cf. “Tentative Program, Aug. 11-18, 1968”, entre outros documentos (R&ML, YU, RMM Papers, Serie II, B.6, F.30). No acervo de Morse há toda a troca de correspondência entre os convidados para a mesa coordenada por ele, e todos os preparativos até a realização do Congresso, bem como o folder do Programa final.

²⁴ Carta de Richard Sennett para Richard Morse, 6/8/1968, anunciando o interesse em se pensar um seminário sobre “a estrutura social das cidades do século 19”, planejado para o período entre 20/11 e 1/12 daquele ano, notando que crescera “consideravelmente” nos últimos anos o “número de historiadores e sociólogos interessados” no tema, não havendo ainda fóruns para tal debate. Sennett propunha um seminário pequeno e informal, com 20 a 30 participantes, no qual todos pudessem ler o trabalho de todos, extraindo ideias e perspectivas para seu próprio trabalho. Cf. R&ML, YU, RMM Papers, Serie II, B.6, F.17.

Stanford, na Califórnia, no mesmo ano;²⁵ *Las ciudades latino-americanas* (Morse 1973) –nova tentativa de generalizar suas conclusões sobre o processo urbano latino-americano;²⁶ *Ensayos histórico-sociales sobre la urbanización en América Latina* (Hardoy, Morse e Schaedel 1978), reunindo os trabalhos do VI Simpósio sobre o processo de urbanização no subcontinente realizado no XLII Congresso Internacional de Americanistas em 1976 (dessa vez, em Paris), e no qual Morse apresentara o texto “Los intelectuales latinoamericanos y la ciudad (1860-1940)”. Tais obras demonstram seu papel como animador das discussões, colocando pesquisadores em contato, divulgando seus trabalhos e contribuindo de modo definitivo para a consolidação dos estudos urbanos no subcontinente.

CONSIDERAÇÕES SOBRE UMA PERSPECTIVA ANALÍTICA

Por todas essas ações pode-se afirmar que Morse não apenas revisava um debate em curso, mas foi um nome fundamental para a própria afirmação do campo dos estudos urbanos latino-americanos. Tomando inicialmente São Paulo como objeto de uma pesquisa iniciada ainda na década de 1940, Richard Morse passaria a pensar a América Latina com pressupostos analíticos ensaiados desde um caso estudado em profundidade. A pesquisa de doutorado foi, nesse sentido, fundamental para transformar aquele interesse difuso pela cultura latino-americana, que se iniciara ainda na sua graduação, em um produtivo campo de trabalho, não apenas para si mas para uma nova leva de pesquisadores, arquitetos, urbanistas, historiadores e cientistas sociais que, nas décadas seguintes, iriam se preocupar cada vez mais com as cidades e seus problemas. Mas o que se deve destacar é que a perspectiva ali ensaiada, que pensava a cidade a partir da cultura urbana, e da literatura em especial, tornou-se uma chave analítica em todos seus trabalhos posteriores.

Escritos durante um momento em que a cidade se tornava o grande objeto de estudos na América Latina, inicialmente vista como polo modernizador do subcontinente e, logo adiante, como causa de seus males, em seus textos de maturidade, Richard Morse nunca se contentou com nenhuma dessas visões. Debateu inicialmente com aqueles que acreditavam ser necessário deixar para trás qualquer eco da cultura ibérica e católica, vista como fator de atraso e entrave ao desenvolvimento, e com aqueles que viam esse caminho como inexorável, levando ao desaparecimento de qualquer tradição anterior. Ao mesmo tempo, criticou os que recusavam esse caminho de modernização, vendo-o como motivo de condenação a um lugar subalterno, preferindo muitas vezes

²⁵ Editado em parceria com Michael Conniff (1942-) e John Wibel, publicava os resultados do seminário: estudos de caso da Argentina, Brasil, Chile, Colômbia, Cuba, México, Peru e Venezuela, um texto de abertura de Morse: “Latin American cities in the 19th century: approaches and tentative generalizations” e uma conclusão de Willian Paul McGreevey (1938-): “A statistical analysis of primacy and lognormality in the size distribution of Latin American Cities, 1750-1960”.

²⁶ Publicado em dois volumes: I- Antecedentes (sobre a história colonial) e II- Desarrollo histórico.

apostar na precariedade. Para esse intelectual “intranquilo”,²⁷ o estudo da cultura urbana do subcontinente podia fornecer chaves de compreensão que não seriam possíveis de se obter apenas com o recurso aos trabalhos dos cientistas sociais e historiadores, levando-o a compreender a América Latina como um território moderno, porém criador de uma *outra* modernidade –jamais um desvio.

Por isso, a necessidade da estratégia de análise do presente com o recurso ao passado colonial –visto como “antecedente”– algo que também fora mobilizado em seu trabalho sobre a cidade de São Paulo. Como dito acima, quando da edição da tese em inglês, em 1958, Morse escreve um capítulo inicial para apresentar ao público norte-americano certas premissas necessárias, do seu ponto de vista, para a compreensão daquela história urbana recente –mostrando desde a velha Europa medieval o ponto em que dois caminhos “modernos” se formaram. Com isso, organiza seu pensamento sobre a história ocidental, retomando a história da empresa colonial em variados artigos– e, muitas vezes, sob a mesma rubrica: “antecedentes” –para defendê-la como parte constitutiva dessa *outra* modernidade. Nesse caminho de análise, Morse defendeu ser a literatura a principal matéria para o conhecimento da cultura urbana– porque ela era capaz de traduzir o próprio *ethos* de um modo que nenhum estudo científico seria capaz.

Por isso, menos que se valer de estudos que explicavam o caminho da urbanização ocidental como um duplo da própria modernização, entendida como a progressiva secularização da vida, Morse defendeu a existência desse caminho paralelo. Foi após defender sua tese de doutorado sobre a história urbana da cidade de São Paulo e perceber certas particularidades na forma de seu desenvolvimento que ele passou a olhar para “as cidades”, e não mais para uma cidade em particular, buscando compreender por meio da urbanização do subcontinente e da sua história a própria cultura latino-americana, ou a “civilização” latino-americana, num caminho que talvez o levou a escrever uma obra como *O espelho de próspero*, já na década de 1980 (Morse [1986] 1988).²⁸ Mas essa é outra história.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Almandoz, Arturo. 2005. “Mudanças políticas e institucionais para o planejamento latino-americano do segundo pós-guerra”, tradução de José Hupaya Espinoza. Em *Urbanismo na América do Sul: circulação de ideias e constituição do campo*, organizado por Marco Aurélio Filgueira Gomes, 231-59. Salvador: Ed UFBA.
- Almeida, Paulo Roberto de. 2002. “Tendências e perspectivas dos estudos brasileiros nos Estados Unidos”. Em *O Brasil dos brasilianistas: um guia dos estudos sobre o Brasil nos Estados*

²⁷ A expressão é usada como título de um volume de homenagem aos 70 anos de Morse: *Um americano intranquilo* (Bomeny 1992).

²⁸ Publicado em espanhol em 1982, é republicado em português em 1988. Nunca seria publicado na íntegra em inglês.

- Unidos, 1945-2000*, organizado por Rubens Barbosa, Marshall Eakin & Paulo Almeida, 31-56. São Paulo: Paz e Terra.
- Ballent, Anahi. 2004. "Learning from Lima. Previ, Peru: habitat popular, vivienda masiva y debate arquitectónico". *Block: Revista de cultura de la arquitectura, la ciudad y el territorio*, nº 6: 86-95.
- Basadre, Jorge. 1929. *La multitud, la ciudad y el campo en la historia del Perú*. Lima: Imprenta A. J. Rivas Berrio.
- Bethell, Leslie. 2010. "Richard Morse e a Cambridge History of Latin America". Em *O código Morse. Ensaio sobre Richard Morse*, organizado por Beatriz Helena Domingues & Peter Blasenheim, 47-68. Belo Horizonte: Editora UFMG.
- Bresser-Pereira, Luís Carlos. 2010. "As três interpretações da dependência". *Perspectivas: Revista de Ciências Sociais* 38: 17-48.
- Bielshowsky, Ricardo. 1995. *Pensamento econômico brasileiro: o ciclo econômico do desenvolvimento*. Rio de Janeiro: Contraponto.
- Bomeny, Helena, org. 1992. *Um americano intranquilo*. Rio de Janeiro: Ed. FGV.
- Candido, Antonio. 1970. "Dialética da Malandragem (caracterização das *Memórias de um sargento de milícias*)". *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros da USP*, Nº 8: 67-89 (Republicado em 1993. *O Discurso e a cidade*, 19-53. São Paulo: Duas Cidades).
- Castells, Manuel. 1972. *Question urbaine*. Paris: Maspero.
- ed. 1973. *Imperialismo y urbanización en América Latina*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Castro, Ana Claudia Veiga de. 2013a. "Um historiador entre duas cidades: Richard Morse, de Nova York a São Paulo". Em *La metrópolis iberoamericana en sus propios términos*, editado por Roman Caracciolo et al., 181-203. Barcelona: riURB Editores.
- 2013b. "Um americano na metrópole [latino-americana]: Richard Morse e a história cultural urbana de São Paulo, 1947-1970". Tese de doutorado. Universidade de São Paulo. DOI: 10.11606/T.16.2013.tde-06082013-142628.
- 2017. *A formação da metrópole paulista: um diálogo entre Richard Morse e Antonio Candido*. *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros da USP*, nº 66: 221-238. DOI: <https://doi.org/10.11606/issn.2316-901x.v0i66p221-238>.
- Gorelik, Adrián. 2002. "La ciudad latinoamericana como idea". *Punto de Vista*, nº 73: 41-8.
- 2005. "A produção da 'cidade latino-americana'". *Tempo Social, Revista de Sociologia da USP* 17, nº 1: 111-133. DOI: 10.1590/S0103-20702005000100005.
- 2008. "La aldea en la ciudad. Ecos urbanos de un debate antropológico". *Revista del Museo de Antropología de Universidad Nacional de Córdoba* 1, nº 1: 73-96. DOI: <https://doi.org/10.31048/1852.4826.v1.n0.5398>.
- Goodwin, Paul, Hugh Hamill & Bruce Stave. 1976. "A Conversation with Richard M. Morse". *Journal of Urban History* 2, nº 3: 331-56.
- Hardoy, Jorge Enrique, Richard Morse & Richard P. Schaedel. 1978. *Ensayos histórico-sociales sobre la urbanización en América Latina*. Buenos Aires: Ediciones SIAP.
- Jajamovich, Guillermo. 2015. "Entre la planificación urbana y las ciencias sociales: La Comisión de Desarrollo Urbano y Regional de CLACSO (1967-1973)". *Revista de Estudios Sociales Contemporáneos* 8, nº 12: 162-177.
- Krauze, Enrique. 2014. *El pueblo soy yo*. Ciudad de México: Debate.
- Lewis, Oscar. 1952. "Urbanization without Breakdown: A Case Study". *The Scientific Monthly* 75, nº 1: 31-41.
- Maier, Joseph & Richard W. Weatherhead. 1974. *Frank Tannenbaum. A Biographical Essay*. New York: University Seminars, Columbia University.

- Monti, Alejandra. 2017. "Geografías formativas de la planificación (1950-1970)". *Anales del IAA* 46, n° 2: 147-160.
- Morse, Richard. 1949. "O pesquisador social e o historiador moderno". *Revista do Arquivo Municipal de São Paulo* CXXIII, n° 113: 36-52.
- 1952. "São Paulo: City under the Empire (1822-1889)". Phd thesis, Columbia University, New York.
- 1954a. "São Paulo Since Independence: A Cultural Interpretation". *The Hispanic American Historical Review* 34, n° 4: 419-444.
- 1954b. *De comunidade a metrópole. Biografia de São Paulo*. Traduzido por Maria Aparecida Madeira Keberg. São Paulo: Comissão do IV Centenário da Cidade de São Paulo. Serviço de Comemorações Culturais.
- 1957. "La ciudad artificial". *Estudios Americanos* 12, n° 67-68: 284-293.
- 1958. *From community to metropolis: a biography of São Paulo*. Gainesville: University of Florida Press.
- 1962a. "Latin American Cities: Aspects of Function and Structure". *Comparative Studies in Society and History* 4, n° 4: 473-493.
- 1962b. "Some Characteristics of Latin American Urban History". *The American Historical Review* 67, n° 2: 317-338.
- 1964. "The Heritage of Latin America". Em *The Founding of New Societies*, editado por Louis Hartz, 123-77. New York: Houghton Mifflin Harcourt.
- 1965. "Recent Research on Latin American Urbanization: A Selective Survey with Commentary". *Latin American Research Review* 1, n° 1: 35-74.
- 1970. *Formação histórica de São Paulo, de comunidade a metrópole*. Traduções complementares Antonio Candido. Coleção Corpo e Alma do Brasil. São Paulo: Difel.
- 1971a. "Trends and Issues in Latin American Urban Research, 1965-1970 (Part I)". *Latin American Research Review* 6, n° 1: 3-52.
- 1971b. "Trends and Issues in Latin American Urban Research, 1965-1970 (Part II)". *Latin American Research Review* 6, n° 2: 19-75.
- 1971c. *La investigación urbana latino-americana: tendencias y planteos*. Tradução de Elizabeth Balan e Jorge Ramoni. Buenos Aires: Siap.
- 1971d. *The Urban Development of Latin America 1750-1920*, editado por Richard Morse, Michael Conniff e John Wibel. Stanford: Center for Latin American Studies-Stanford University.
- 1982. *El Espejo de Próspero: Un estudio de la dialéctica del Nuevo Mundo*. Traducción de Stella Mastrangelo. Ciudad de México: Siglo XXI.
- 1988. *O Espelho de Próspero: cultura e ideias nas Américas*. Tradução de Paulo Neves. São Paulo: Companhia das Letras).
- 1990. "Depoimento". Em *A Colônia brasilianista*, organizado por José Carlos Sebe Bom Mehy, 137-61. São Paulo: Nova Stella.
- 2011. "O multiverso da identidade latino-americana, c. 1920-c. 1970". Em *História da América Latina VIII. A América Latina após 1930: ideias, cultura e sociedade*, organizado por Leslie Bethell, 19-158. São Paulo: Edusp.
- 2017. "Algumas características da história urbana latino-americana". Em *Cidades e cultura política nas Américas*, organizado por Beatriz Helena Domingues, 107-136. Belo Horizonte: Ed. UFMG.
- Mumford, Lewis. 1938. *The culture of the cities*. New York: Harcourt, Brace and co.
- Pirenne, Henri. 1927. *Les villes au Moyen Age*. Bruxelles: Lamertin.

- Quijano, Aníbal. 1978. "Notas sobre o conceito de marginalidade social" [1966]. Em *Populações "marginais"*, organizado por Luiz Pereira, 14-48. São Paulo: Duas Cidades.
- Redfield, Robert. 1941. *The Folk Culture of Yucatan*. Chicago: The University of Chicago Press.
- Sambricio, Carlos. 2012. "Ciudad y vivienda en la América Latina. 1930-1960". Em *Ciudad y vivienda en la América Latina. 1930-1960*, 11-41. Madrid: Lampreave.
- Sarlo, Beatriz. 1980. "Para una crítica latinoamericana". Entrevista a Antonio Candido, pp. 5-9 *Punto de Vista* 3, n° 8: 5-9.
- Schaedel, Richard, Jorge Enrique HARDOY & Nora Scott KINZER. 1978. *Urbanization in the Americas from its Beginnings to the Present*. Den Haag/Paris: Mouton Publishers.
- Therstrom, Stephan & Richard Sennett, eds. 1969. *Nineteenth-Century Cities: Essays in the new Urban History*. New Haven/London: Yale University Press.
- Rock, David. 1994. "War and postwar intersections: Latin America and United States". Em *Latin America in the forties. War and Post War Transitions*, 15-40. Berkeley: University of California Press.

Recebido: 21.09.2018

Versão final: 31.01.2020

Aprovado: 28.02.2020

Medellín-Barcelona: redefiniendo las formas de cooperación y la circulación de políticas urbanas (1995-2017)¹

Medellín-Barcelona: Redefining the Ways of Cooperation and Urban Policy Circulation (1995-2017)

ISABEL DUQUE FRANCO

Universidad Nacional de Colombia, Colombia

miduquef@unal.edu.co

<http://orcid.org/0000-0003-0180-9517>

Abstract: This article deals with cooperation and friendship agreements as a mechanism for learning, exchange and mobility of urban planning models between cities of North and global South. It analyzes the relations maintained by Medellín and Barcelona during the last two decades. First, the article traces the different forms of cooperation and solidarity between these cities, with their main milestones, agendas and actors involved. Second, identify the learning process in each city, emphasizing the features of the Barcelona model present in the recent transformation of Medellín. The paper reveals how those cooperation relations have contributed to the Medellín recognition as an urban reference in the international arena and at the same time to redefine the circulation flows of urban policies.

Keywords: Urban policy mobility; Decentralized cooperation; Barcelona model; Medellín model.

Resumen: Este artículo aborda los acuerdos de cooperación y amistad como mecanismo para el aprendizaje, intercambio y movilidad de modelos de planeamiento urbano entre ciu-

¹ Agradezco la colaboración de la politóloga Victoria Ávila D. en la recolección y sistematización de información.

dades del Norte y Sur global. El artículo analiza las relaciones que han mantenido Medellín y Barcelona durante las dos últimas décadas. De una parte, se establece la evolución de las diferentes formas de cooperación y solidaridad entre estas ciudades, con sus principales hitos, agendas y actores involucrados. Y de otra, se identifican los aprendizajes de cada una, haciendo énfasis en los rasgos del modelo barcelonés presentes en la transformación reciente de Medellín. El trabajo muestra cómo las relaciones entre las dos ciudades, han contribuido a posicionar a Medellín como referente urbano a nivel internacional y al mismo tiempo a redefinir los flujos de circulación de las políticas urbanas.

Palabras clave: Movilidad de políticas urbanas; Cooperación descentralizada; Modelo Barcelona; Modelo Medellín.

INTRODUCCIÓN

Durante las dos últimas décadas, Medellín ha sido reconocida a nivel internacional por haber pasado de ser la ciudad más violenta a la más innovadora del mundo. Mientras algunos autores han definido esta metamorfosis como el ‘milagro Medellín’ (Franz 2017; Maclean 2015), organismos como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) hablan expresamente de la existencia de un ‘Modelo Medellín’, de un laboratorio de buenas prácticas de gobernanza y planificación, que pueden ser replicadas en otras ciudades (Alcaldía de Medellín y BID 2009; 2011; BID, EDU y Alcaldía de Medellín 2014). Este modelo urbano está configurado a partir de iniciativas propias, pero también de adaptaciones locales e interpretaciones de componentes de otras experiencias, consideradas también exitosas, como el mundialmente conocido modelo Barcelona. Este hecho se explica, principalmente, por las relaciones de intercambio y cooperación que han mantenido Medellín y Barcelona durante más de veinte años.

Tanto en el proceso de transformación urbana como en su reconocimiento y difusión internacional, Medellín ha encontrado en la ciudad de Barcelona y en la cooperación unas aliadas inestimables. En este sentido, a partir de los recientes debates teóricos sobre movilidad de políticas (Cook y Ward 2012; Kennedy 2015; McCann 2011; McCann y Ward 2013; Peck y Theodore 2010; Peck 2011; Stone 2017), este artículo aborda los acuerdos de cooperación y amistad entre Medellín y Barcelona como mecanismo para el aprendizaje, intercambio y circulación de modelos de planeamiento urbano entre ciudades del Norte y Sur global.

Con base en entrevistas, observación participante y revisión de documentos de diferente tipo y fuentes diversas (planes, informes de cooperación, notas de prensa y material divulgativo), el artículo hace énfasis en tres cuestiones clave. Primero, la relevancia de la cooperación entre ciudades como un potente y complejo circuito a través del cual se mueven las políticas de un lugar a otro. Segundo, la reciprocidad en el intercambio de conocimiento y aprendizaje en los procesos de cooperación Norte-Sur. Y tercero, la migración progresiva y segmentada de las buenas prácticas del modelo barcelonés, así como su interpretación y adaptación en el contexto de Medellín.

El artículo está organizado en cinco apartados. En el primero, se presenta un diálogo entre la literatura en torno a la cooperación entre ciudades y los planteamientos teóricos sobre movilidad de políticas urbanas. El segundo apartado muestra el contexto en el que surgen las relaciones de cooperación entre Barcelona y Medellín, marcado por el auge del planeamiento estratégico en América Latina durante la década de 1990. En los dos apartados siguientes, se establece la naturaleza y alcances de la cooperación entre Medellín y Barcelona con base en la identificación de las formas de intercambio de conocimiento, los actores involucrados, las buenas prácticas transferidas y los aprendizajes de ambas ciudades. Finalmente, el quinto apartado, explora las relaciones de cooperación Sur-Sur derivadas de las estrategias de internacionalización del modelo Medellín.

SITUANDO LA COOPERACIÓN ENTRE CIUDADES EN LOS DEBATES SOBRE MOVILIDAD DE POLÍTICAS

Durante las últimas décadas el papel de los gobiernos locales ha cambiado significativamente. La globalización ha dado lugar a un re-escalamiento del poder del Estado que ha implicado un mayor protagonismo de las ciudades en términos espaciales e institucionales (Brenner 2004). De igual manera, las políticas de descentralización impulsadas en el Sur, se han traducido en mayores competencias y responsabilidades para los gobiernos urbanos en materia de gobernanza y promoción del desarrollo económico. En este marco, las relaciones internacionales han dejado de ser competencia exclusiva del gobierno central y cada vez son más las autoridades locales que mantienen asociaciones y alianzas con otras ciudades, bien sea como parte de estrategias de internacionalización y competitividad (Jayne *et al.* 2011) o como mecanismo para transferir e intercambiar conocimientos que les permitan dar respuesta a los nuevos desafíos urbanos (Bontenbal y Van Lindert 2009; 2011).

En la literatura especializada, estas asociaciones entre ciudades se denominan de diferentes formas: hermanamiento entre ciudades (Clarke 2009; Jayne *et al.* 2011); cooperación ciudad-a-ciudad (UN-Habitat 2001; Bontenbal y Van Lindert 2009); cooperación municipal internacional (Bontenbal y Van Lindert 2011; Van Ewijk *et al.* 2015); cooperación descentralizada (Hafték 2003) o simplemente redes de ciudades. En el ámbito iberoamericano la noción más arraigada es la de cooperación descentralizada (CD). Entendida como una asociación entre municipios de diferentes países, vecinos o de extremos opuestos del globo (Norte-Sur), en donde no solamente intervienen las autoridades locales, sino también organizaciones no gubernamentales (ONG), organizaciones sociales y sector privado (UN-Habitat 2001).

La CD incluye transferencia e intercambio de conocimiento, asistencia técnica y construcción de capacidades en torno a objetivos diversos como disminución de la pobreza, fortalecimiento institucional, democracia, construcción de paz o desarrollo sostenible (Bontenbal y Van Lindert 2011). En este sentido, la CD refleja el creciente

protagonismo de las autoridades locales en la cooperación para el desarrollo en la condición de agentes promotores, beneficiarios o pares.

En la práctica, la CD permite conectar ciudades alrededor del mundo a través de acuerdos formales de mediano y largo plazo (de hermanamiento, protocolos de amistad y entendimiento, acuerdos de intercambio de experiencias y conocimiento, etc.) con el propósito de contribuir al desarrollo local en una de las ciudades socias o en ambas. Desde esta perspectiva, la CD puede ser vista como un “dispositivo translocal” (Bontenbal y Van Lindert 2011: 448), como un circuito que facilita la circulación de flujos de personas, conocimiento, recursos y bienes (Bontenbal y Van Lindert 2011; Jayne *et al.* 2011).

No obstante, en el ámbito de la CD Norte-Sur, una de las cuestiones más debatidas tiene que ver con la trayectoria de dichos flujos. Aunque hay una apuesta por superar las formas tradicionales de cooperación de ‘arriba-abajo’ y la transferencia de soluciones prototipo desde el Norte hacia el Sur (UN-Habitat 2001), recientemente ha sido seriamente cuestionada la retórica de la CD basada en la “equidad, mutualidad, reciprocidad y diversidad” (Clarke 2012a: 804). En esta línea, diferentes trabajos han puesto en evidencia la desigualdad en las relaciones de poder entre socios y han mostrado que los flujos de recursos, conocimiento técnico y experiencia circulan solamente en dirección Norte-Sur (Bontenbal y Van Lindert 2009; Johnson y Wilson 2006; 2009).

A pesar del carácter unidireccional de los flujos, los proyectos y políticas implementados no pueden ser considerados meras réplicas locales de las iniciativas provenientes de los socios del Norte. En su viaje de un lugar a otro, el conocimiento y las políticas experimentan cambios, transformaciones provocadas por el peso de los factores contextuales (social, institucional, cultural y político) y la interacción entre los diferentes actores involucrados en el proceso de cooperación (Bontenbal y Van Lindert 2011; Van Ewijk *et al.* 2015).

En este orden de ideas, las características inherentes a la CD como ‘dispositivo translocal’ y como medio para el intercambio de conocimiento entre ciudades, permiten situarla en los debates recientes sobre la movilidad de políticas. Estos debates se enfocan en las dinámicas espaciales y relacionales existentes en la producción y circulación de políticas consideradas ‘buenas prácticas’; en las mutaciones que sufren estas políticas al migrar de un lugar a otro y también en las formas de adopción e implementación allí a donde llegan (Cook y Ward, 2012; Kennedy 2015; McCann 2011; McCann y Ward 2013; Peck 2011; Peck y Theodore 2010; 2015; Stone 2017).

En la literatura sobre movilidad de políticas se ha indagado acerca de quién, cómo y a través de qué canales tiene lugar la producción, circulación y mutación de políticas. Algunos estudios se han centrado en los “*transfer agents*” (Stone 2004), es decir en los actores que producen, mueven o modifican las políticas (Jacobs y Lees 2013; Jajamovich 2016; Montero 2017a). Mientras otros han identificado los canales a través de los cuales circulan las políticas como *policy tourism* o *study tours* (Cook y Ward 2011;

2012; González 2011; McCann 2011; Montero 2017b; Wood 2014); conferencias internacionales (Cook y Ward, 2012; Kennedy 2015; McCann 2011; Montero 2017a; Temenos 2015) o medios de comunicación (McCann 2011; Duque Franco y Ortiz 2020).

Pese a la relevancia de la cooperación entre ciudades como dispositivo a través del cual circulan expertos, conocimientos y prácticas urbanas, en la literatura sobre movilidad de políticas ha sido poco considerada. Según Clarke (2009; 2012a; 2012b), teniendo en cuenta que uno de los objetivos de la alianza entre ciudades es compartir experiencias y buenas prácticas, uno de sus resultados es la movilidad de políticas. Tanto el trabajo de Clarke (2009) como el de Van Ewijk *et al.* (2015) abordan la cooperación entre ciudades Norte-Sur, destacando el intercambio de conocimiento y la adaptación de las políticas. Clarke (2009) plantea la pertinencia del concepto *fast policy* (generación y rotación acelerada de políticas, reducción de los ciclos de operación de las políticas) para comprender los programas de asistencia técnica desarrollados entre ciudades hermanas Norte-Sur. La *fast policy* es una expresión de la movilidad de políticas que, según Clarke, se explica porque: primero, las alianzas Norte-Sur suelen funcionar como relaciones centro-periferia en donde una parte es la ‘experta’ y la otra la ‘receptora’; segundo, en estas asociaciones intervienen instituciones intermediarias como ONG o consultorías que son las encargadas del entrenamiento y la transferencia de conocimientos; y tercero, las políticas que migran son fragmentos tomados de un repertorio ya de por sí restringido, que se aplican en diferentes contextos con desafíos variados y que terminan generando procesos de estandarización de políticas en lugares diversos (2009: 503-505).

Por su parte, Van Ewijk *et al.* (2015) discuten la capacidad de la CD Norte-Sur de generar espacios que permitan pasar de la transferencia de conocimiento a la movilidad de políticas. Es decir, espacios de cooperación que promuevan el aprendizaje mutuo entre pares y que permitan que los modelos y las políticas del socio del Norte en lugar de ser imitados puedan ser adaptados al contexto local de su contraparte en el Sur. En su análisis, los autores encuentran que, aunque hay avances hacia la movilidad de políticas como la difusión y adaptación entre otros actores y lugares no previstos, algunas dinámicas de transferencia de políticas se mantienen, produciendo una especie de híbrido en el que coexisten la transferencia y la movilidad de políticas.

Estos trabajos al igual que los antes mencionados sobre cooperación, evidencian que la asociación entre ciudades es un escenario complejo en el que convergen diversos actores, canales y buenas prácticas. Además de los técnicos y pares de cada contraparte, en la CD intervienen políticos, consultores internacionales, ONG, organizaciones sociales y también organismos multilaterales como el BID, la ONU, el Banco Mundial o la Unión Europea (Bontenbal y Van Lindert 2008; Clarke 2009; Van Ewijk *et al.* 2015). El amplio repertorio de canales a través de los cuales circulan las políticas en los procesos de cooperación, incluye conferencias, intercambio entre pares, talleres, cursos de entrenamiento y visitas de campo (Van Ewijk *et al.* 2015). Asimismo, la CD implica la identificación de las buenas prácticas o políticas que pueden migrar de una ciudad a

otra, así como su proceso de asimilación y adaptación en otros contextos (Clarke 2009; Van Ewijk *et al.* 2015).

A partir de estos planteamientos, este trabajo pretende aportar al debate sobre la movilidad de políticas en un doble sentido. De un lado, profundizando en la CD como circuito a través del cual las políticas urbanas viajan entre lugares. Y de otro, analizando los procesos de migración, interpretación y adaptación del modelo Barcelona en el contexto de las ciudades latinoamericanas.

PLANEAMIENTO ESTRATÉGICO Y SURGIMIENTO DE LAS CONEXIONES MEDELLÍN-BARCELONA

La relación entre Medellín y Barcelona surge en el marco del auge de la difusión del modelo Barcelona en el contexto latinoamericano. A comienzos de los años noventa empezó a circular la existencia de un modelo Barcelona, haciendo referencia, a los cambios urbanísticos basados en proyectos urbanos; al papel de los movimientos sociales, al planeamiento estratégico y al impulso del desarrollo económico de la ciudad (Marshall 2004; Monclús 2004; Montaner 2004; Capel 2005; Degen y García 2012). Barcelona estaba “de moda en todo el mundo” por su modelo de planificación estratégica urbana, así que sus promotores consideraron que esta herramienta también podría ser válida para otros gobiernos locales. En su propósito de “trasladar la metodología a otras geografías”, identificaron a América Latina como el “destino natural” por sus lazos históricos y culturales con la Península y porque su desarrollo económico estaba ligado a las ciudades (Santacana 2004: 368).

Con esta premisa y gracias a los contactos previos entre promotores del modelo Barcelona como Jordi Borja y algunos arquitectos latinoamericanos (Jajamovich 2016, 177), el planeamiento estratégico en el modo Barcelona aterriza en América Latina a través de la Conferencia ‘Río-Barcelona: Estrategias Urbanas’, celebrada en la ciudad brasileña en 1992. Allí fue presentada la experiencia de transformación de la capital catalana, despertando la admiración y el interés de los alcaldes suramericanos asistentes (CIDEU 2004).

La posterior difusión del planeamiento estratégico en Latinoamérica, se hizo a través de una compleja arquitectura institucional diseñada desde el Departamento de Relaciones Internacionales del Ayuntamiento de Barcelona, con el respaldo de la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID), el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y el BID. Como parte de sus estrategias de internacionalización, en 1989 el Ayuntamiento de Barcelona en coordinación con sociedades privadas, había creado Tecnologías Urbanas Barcelona S. A. (TUBSA). Una empresa de consultoría especializada en diseño y gestión urbana con el objetivo de transferir, a través de convenios, el conocimiento y experiencia de Barcelona a ciudades de América Latina y brindar asistencia técnica para la canalización de recursos de cooperación del Banco Mundial, el BID o la Unión Europea (Ajuntament de Barce-

lona 1991). Hasta 1994 TUBSA estuvo presidida por Jordi Borja como director del Departamento de Relaciones Internacionales de la ciudad. Borja abandonó TUBSA y al año siguiente creó su propia firma consultora (Jordi Borja Urban Technology Consulting S. L.) con la que continuó asesorando la formulación de planes estratégicos en Latinoamérica (González 2011, 1410).

De otra parte, en 1993 el Ayuntamiento de Barcelona con el aval de la AECID y del BID creó el Centro Iberoamericano de Desarrollo Estratégico Urbano (CIDEU) con el fin de introducir la planificación estratégica en las ciudades iberoamericanas y al mismo tiempo:

[...] Acentuar la imagen y la presencia de Barcelona en unos mercados –los de América Latina– de los cuales tradicionalmente estábamos alejados; en segundo lugar, fomentar la participación de las empresas del Área Metropolitana de Barcelona RMB en los nuevos mercados urbanos americanos –de todo tipo– conociendo de forma privilegiada sus prioridades estratégicas; finalmente como es lógico, contribuir a las políticas de cooperación para el desarrollo de estos países impulsadas por organizaciones internacionales (BID) y españolas (AECI) (Ajuntament de Barcelona 2002: 16).

En este contexto nacen las relaciones entre Medellín y Barcelona. La ciudad colombiana fue una de las 56 urbes latinoamericanas que, entre 1993 y 2007 con procesos y resultados desiguales, formularon planes estratégicos con la asistencia de las instituciones catalanas y sus equipos consultores (Steinberg 2001; Duque Franco 2013). La trayectoria del Plan Estratégico de Medellín y el Área Metropolitana (PEMAM) comienza en 1995 con la firma de un convenio entre el PNUD y la Alcaldía de Medellín con el objeto de convocar a diferentes actores locales y emprender la formulación del plan (Echevarría/Bravo 2009, 26). La Alcaldía de Medellín, inspirada en “Barcelona que se posicionaba como un modelo paradigmático de transformación urbana y cohesión social” (Echevarría y Bravo 2009, 31) y en la experiencia de otras ciudades como Río de Janeiro, Caracas y Bogotá, que ya habían avanzado en la definición de sus planes estratégicos, busca la asesoría internacional de consultores vinculados al Plan Estratégico de Barcelona, que se encontraban también asistiendo los procesos en las otras ciudades.

De esta manera, mediante un Acuerdo de Cooperación Técnica Internacional, se vinculan al PEMAM, Jordi Borja como presidente de TUBSA y Josep María Pascual quien había sido el director adjunto del Plan Estratégico de Barcelona y que, para entonces, fungía como director de área del Departamento de Planeamiento Estratégico de TUBSA. Borja y Pascual, junto con el equipo técnico del PNUD, acompañaron y asesoraron al Consejo General de Concertación del PEMAM en diferentes eventos como su lanzamiento, algunos foros de concertación ciudadana, la aprobación de resultados finales y el acto de entrega del plan propuesto al alcalde electo para el periodo 1998-2000 (Echevarría y Bravo 2009, 35).

En el marco de la asesoría de los consultores catalanes, Medellín se vincula en 1996 a la red de ciudades promovida por el CIDEU, con el fin de acceder a la coo-

peración técnica y al intercambio de experiencias con otras ciudades que estaban desarrollando procesos similares (Echevarría y Bravo 2009, 31). La vinculación al CIDEU era un paso necesario en el planeamiento estratégico e igualmente permitía establecer un vínculo entre Barcelona y las ciudades latinoamericanas que aspiraban a seguir su ejemplo.

La formulación del PEMAM logró movilizar a una gran diversidad de actores y definir una agenda de largo plazo para la ciudad (Echeverría 2001, 102). No obstante, a partir de 1998 con el cambio de gobierno en la ciudad, el plan fue perdiendo fuerza y continuidad hasta llegar a la total desintegración de su estructura organizativa. Tanto esa, como las siguientes administraciones, adoptaron algunos de los proyectos definidos en el PEMAM, aunque sin reconocerlo de manera explícita y desmarcándose del planeamiento estratégico promovido por el anterior alcalde. Mientras algunos de los actores que participaron en el proceso consideran que el plan ‘fracasó’, otros valoran positivamente el aprendizaje colectivo y el hecho de que algunos de los proyectos fueran incorporados y ejecutados en el marco de otros instrumentos de planeación (Echevarría y Bravo 2009).

En este sentido, la experiencia del PEMAM refleja claramente los debates en torno al “fracaso o éxito limitado en la transferencia y difusión de políticas” (Stone 2017, 55) y a la importancia de los contextos locales en las mutaciones e interpretaciones de las políticas (McCann y Ward 2013). En Medellín, al igual que en otras ciudades latinoamericanas que adelantaron ejercicios parecidos, las posibilidades de realización del plan estratégico, más allá de su mera formulación, chocó con una serie de factores asociados al contexto local como las dinámicas institucionales, la disponibilidad de recursos para la ejecución de los planes o el predominio de una cultura política fundamentada en la necesidad de marcar diferencias con respecto a gobiernos anteriores. Aunque también habría que considerar factores relacionados con la esencia misma del planeamiento estratégico, como su facultad para construir un verdadero consenso entre actores, de suerte que la continuidad y las apuestas del plan estuvieran por encima de la coyuntura política, los cambios electorales y las agendas sectoriales (Duque Franco 2013).

NATURALEZA Y ALCANCES DE LA COOPERACIÓN BARCELONA-MEDELLÍN

En un hecho inédito en América Latina, en 2002 la capital antioqueña creó la Agencia de Cooperación e Inversión de Medellín y el Área Metropolitana (ACI). Una asociación de entidades públicas² con el objeto de beneficiarse de los flujos globales de cooperación, accediendo a los fondos y al conocimiento necesarios para el desarrollo

² Integrada por la Alcaldía de Medellín, Empresas Públicas de Medellín, Área Metropolitana del Valle de Aburrá y Empresas Varias de Medellín

de proyectos urbanos prioritarios (Escobar 2017)³. Entre 2004 y 2017 la ACI gestionó 90,5 millones de dólares en cooperación técnica y la formalización de acuerdos con más de veinte países alrededor del mundo. Estos acuerdos incluyen cooperación para el desarrollo Norte-Sur; CD; hermanamientos de ciudades y cooperación Sur-Sur. Adicionalmente, Medellín participa en redes de cooperación internacional como Metrópolis, Alianza Euro-Latinoamericana de Cooperación entre Ciudades (ALLAS), Cities for Mobility, Asociación Internacional de Ciudades Educadoras, Mercociudades, International Coalition of Sites of Conscience, CIDEU, Local Governments of Sustainability y C40 Cities (ACI 2018a).

Dentro de esta amplia red de cooperación internacional que ha creado y en la que se ha insertado Medellín, sobresalen los nexos con Barcelona por diversos motivos. Primero, porque fue el primer convenio de CD Norte-Sur firmado por la capital antioqueña; segundo, porque es el aliado de cooperación que más proyectos ha desarrollado en la ciudad (tabla 1); y finalmente, por el “carácter estratégico de la alianza” (Bontenbal y Van Linbert 2011:458) en términos, tanto de proyección internacional para Medellín como de cooperación bilateral e intercambio de conocimientos y buenas prácticas entre modelos urbanos Norte-Sur.

Tabla 1. Aliados con mayor presencia en Medellín (No. de proyectos 2004-2016)

Aliado	Nº de proyectos
Ayuntamiento de Barcelona	43
Agencia de Cooperación Internacional del Japón -JICA	21
Agencia Española de Cooperación – AECID	20
Banco Interamericano de Desarrollo – BID	18
ONU-Hábitat	17

Fuente: ACI 2017

Tras la experiencia de la formulación del PEMAM, a partir del año 1998 surge una nueva etapa en las relaciones de cooperación Barcelona-Medellín caracterizada por la continuidad, la diversidad de ámbitos de acción y una institucionalidad fuerte. Desde entonces, las dos ciudades han firmado varios acuerdos y protocolos de amistad y cooperación para “la transferencia de conocimiento y buenas prácticas en

³ Por recomendación de la Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (ONU-DI), a partir de 2006 la ACI se encarga también de recursos de inversión. Desde el 2008 ha gestionado más de 2000 millones de dólares en inversión nacional y extranjera.

el ámbito de la planificación urbana [...] el intercambio de modelos de gestión municipal y el fortalecimiento de la gobernanza local” (Ajuntament de Barcelona 2014a: s. p.). Para Medellín, estos convenios hacen parte de una política de “relaciones internacionales que apunta a un encuentro de Medellín con el mundo”, como explicaba en su momento el alcalde Sergio Fajardo (*Universia* 2006). Igualmente representan la oportunidad de intercambiar modelos de gestión y gobernanza con una ‘ciudad global’ (ACI 2018b, s. p.). Por su parte, dentro de la política de cooperación de Barcelona, la capital antioqueña aparece como una ‘socia prioritaria’⁴ (Ajuntament de Barcelona 2013: 23). Diferentes alcaldes catalanes han justificado su interés por Medellín debido a la afinidad entre ambas ciudades. Según Joan Clos “[...] son como ciudades hermanas [...] No somos capitales de Estado, pero nuestro crecimiento se debe a las energías propias que salen desde dentro de la ciudad” (Cacua 2006, s. p.). Para Xavier Trias “Barcelona y Medellín son ciudades de dimensiones equiparables, que se han significado internacionalmente por haber impulsado un urbanismo inclusivo, que ha puesto muchos espacios públicos al servicio de las personas” (Trias 2014, 21).

En el marco de los acuerdos entre las dos ciudades, se han puesto en práctica diferentes formas de cooperación y proyectos en diversos campos (urbanismo, emprendimiento, innovación, educación, cultura o gobernanza) (tabla 2). La mayoría de los proyectos se han desarrollado bajo la modalidad de cooperación directa, es decir que el Ayuntamiento de Barcelona a través de sus entidades, ha asumido la asesoría y ejecución de los proyectos conjuntamente con sus socios locales, sin mediación de terceros. Aunque también se han dado procesos de cooperación concertada en los que intervienen otras entidades diferentes del consistorio catalán, como por ejemplo la recuperación del Morro de Moravia que ha estado fundamentalmente a cargo de la Universidad Politécnica de Cataluña y la Cátedra UNESCO de Sostenibilidad y sus socios en Medellín. Igualmente, han resultado significativos la cooperación a través de organizaciones no gubernamentales y los proyectos multilaterales. En el primer caso, la Fundación Kreanta, con su programa Cátedra Medellín-Barcelona (2009), ha sido clave en la construcción de relaciones más horizontales, basadas en el intercambio de conocimiento y experiencias en torno a temas relacionados con cultura y educación. Mediante la cooperación multilateral, el Ayuntamiento de Barcelona ha participado en proyectos con otros organismos como ONU-Hábitat, la Red Metrópolis (2016) o la Agencia Española de Cooperación para el Desarrollo (AECID). Entre 2006 y 2014 la AECID implementó el programa España y sus Regiones Intercambian Conocimientos con Antioquia (ERICA); de las veintidós ‘buenas prácticas’ transferidas, cuatro fueron del Ayuntamiento de Barcelona y dos de universidades catalanas (AECID 2016).

⁴ Barcelona identifica a sus ciudades socias prioritarias según criterios de necesidad (IDH); capacidad instalada y eficacia de la ayuda en la generación de procesos de transformación. Las otras ciudades que entran en esta categoría son La Habana, Maputo y el eje Tángier-Tetuán.

Tabla 2. Proyectos de cooperación Barcelona-Medellín

Proyecto/Acciones de Cooperación	Año	Modalidad	Entidades involucradas	Descripción
Recuperación del cerro de Moravia-Jardines comunitarios en Moravia	2004	Cooperación directa y Cooperación concertada	Cátedra UNESCO de Sostenibilidad Universidad Politécnica de Cataluña Tecnológico de Antioquia	Restauración ambiental y recuperación paisajística del Morro de Moravia
Apoyo a la creación de nuevo tejido empresarial mediante la constitución del Parque del Emprendimiento	2006	Cooperación directa	Barcelona Activa Universidad de Antioquia	Creación del Parque de Emprendimiento Fomento a la creación de pequeñas empresas Banco de oportunidades que ofrece microcréditos a los sectores más desfavorecidos
Formulación plan de desarrollo cultural de Medellín 2011-2020.	2009	Cooperación directa	Instituto de Cultura de Barcelona Secretaría de Cultura de Medellín	Asesoría para la formulación del Plan de desarrollo cultural según los parámetros de la Agenda 21 de Cultura
Construcción de cancha sintética en el barrio Moravia	2009	Cooperación directa /financiación	Ayuntamiento de Barcelona INDER Medellín	Financiación y asesoría para la construcción de la cancha sintética
Mejoramiento a la gestión de mercados municipales Proyecto piloto Mercado Tejelo	2009	Cooperación multilateral	AECID (programa ERICA) Instituto de Mercados de Barcelona Alcaldía de Medellín	Mejora del espacio físico a través de la construcción de infraestructura permanente y formación a comerciantes
Cátedra Medellín-Barcelona	2009	Cooperación de iniciativa no gubernamental	Ayuntamiento de Barcelona Fundación Kreanta Alcaldía de Medellín	Proyecto de cooperación permanente en los ámbitos cultural, educativo y de ciudad.

Proyecto/Acciones de Cooperación	Año	Modalidad	Entidades involucradas	Descripción
Distrito Tecnológico y de Innovación	2012	Cooperación multilateral	AECID (programa ERICA) Sociedad municipal 22@ Barcelona Barcelona Activa Alcaldía de Medellín Ruta N	Asesoría diseño Distrito tecnológico de Medellín en términos de recursos y metodologías de innovación urbanística, económica y social.
Convenio intercambio de innovación	2014	Cooperación directa	Barcelona Activa Ruta N Alcaldía de Medellín	Adopción de buenas prácticas del Distrito 22@ Potenciar encuentros entre empresas, centros de investigación e instituciones de las dos ciudades.
Consolidación y recuperación del centro de la ciudad (Plan MedCentro)	2014	Cooperación directa/financiación	Instituto del Paisaje Urbano de Barcelona Departamento Administrativo de Planeación Agencia para la gestión del paisaje, el patrimonio y las alianzas público-privadas-Medellín	Asesoría sobre líneas de actuación y metodología de trabajo para rehabilitación de fachadas, conservación de patrimonio histórico, organización de espacio público, gestión de pequeños paisajes urbanos y creación de rutas de la memoria. Asesoría para la recuperación del paisaje urbano del corredor Junín y el Parque Bolívar.
Intercambio red de bibliotecas	2009	Intercambio de experiencias	Cátedra Medellín-Barcelona Red de Bibliotecas Medellín Red de Bibliotecas Barcelona	Formación e intercambio entre directores de bibliotecas

Proyecto/Acciones de Cooperación	Año	Modalidad	Entidades involucradas	Descripción
Intercambio red de escuelas de música	2009	Intercambio de experiencias	Cátedra Medellín-Barcelona Red de Escuelas de Música Medellín Red de Escuelas de Música Barcelona	Formación e intercambio de docentes entre las redes de escuelas de música
Workshops empresas Culturales	nd	Intercambio de experiencias	AECID (programa ERICA) Universidad Autónoma de Barcelona (UAB) Universidad de Antioquía	Actividad de apoyo a la realización de vídeos
Workshop industrias culturales	nd	Intercambio de experiencias	AECID (programa ERICA) Universidad Pompeu Fabra (UPF) COMFAMA	Nd
Juventud, deporte y cohesión social	2015	Intercambio de experiencias	Red Metrópolis Alcaldía de Medellín Alcaldía de Buenos Aires	Conjunto de proyectos para promover políticas sociales que utilicen el deporte como instrumento de cohesión social. Creación de la red de cohesión social y deporte.

Fuente: elaboración propia a partir de informes de cooperación del Ayuntamiento de Barcelona (2000-2018); ACI Medellín (2017); AECID (2016); Ruta N (2013); Manito (2013); Metrópolis (2016).

La agenda de cooperación (tabla 2), ha sido construida conjuntamente por ambas ciudades y fundamentalmente, en función de las necesidades y objetivos de desarrollo urbano estipulados en los instrumentos de planeación de Medellín (planes desarrollo y plan de ordenamiento territorial). Este hecho plantea dos elementos con respecto a la cooperación Norte-Sur: de un lado, la redefinición del papel de Medellín como mera beneficiaria o receptora, al jugar un papel más activo en la definición de los temas y formas de cooperación. Y de otro, que todas las ciudades enfrentan similares desafíos y, por tanto, las soluciones urbanas pueden ser extrapolables.

En las diferentes modalidades y proyectos de cooperación se ha desplegado un amplio repertorio de *'trans-urban policy pipelines'* (Cook y Ward 2012, 139), es decir, de medios para el intercambio, la comparación y el aprendizaje entre las dos ciudades. Misiones de varios días en las que los técnicos catalanes visitan Medellín y viceversa, en una suerte de *study tours* (González 2011; Cook y Ward 2011; Montero 2017a), aunque enmarcados en un circuito más amplio de circulación de políticas como la cooperación. Espacios de interacción cara-a-cara (Cook y Ward 2011; 2012) como encuentros de intercambio de experiencias, conferencias, seminarios o talleres. Estos espacios pueden ser cerrados, en los que solamente intervienen los técnicos directamente involucrados en el proyecto de transferencia; o encuentros abiertos, con participación de profesionales de otras áreas de gobierno de cada ciudad, académicos, medios de comunicación, miembros de ONG, organizaciones sociales o ciudadanía en general. Estos eventos suelen celebrarse en diferentes momentos del proceso de cooperación; como parte del protocolo de la firma de los mismos convenios⁵; en la fase inicial para identificar los puntos de encuentro y posible ensamble de la 'buena práctica' según las necesidades/aspiraciones del contexto local; reuniones de seguimiento durante el desarrollo del proyecto o al final, para sistematizar los aprendizajes y definir posibles líneas de continuidad. Adicionalmente, los procesos de cooperación incluyen comunicación entre técnicos de las dos ciudades a través de redes sociales y canales virtuales. En suma, las relaciones Medellín-Barcelona dan cuenta de la complejidad de la cooperación como ámbito en el cual se producen la circulación y adaptación de políticas urbanas.

¿INTERCAMBIOS Y APRENDIZAJES (DES) IGUALES?

Una manera de establecer los aprendizajes e intercambios en Medellín y Barcelona, es identificando las reconfiguraciones, 'traducciones' o 'adaptaciones locales' (Stone 2017, 56) de las políticas que han migrado de una ciudad a otra. La transformación urbanística de Medellín basada en los proyectos urbanos integrales (PUI) y su apuesta por las calidades arquitectónicas de las intervenciones en las zonas periféricas de la ciudad, han sido reconocidas como adaptaciones de los 'proyectos urbanos' y la estrategia de 'monumentalización de la periferia', empleados en la reconstrucción de Barcelona durante las décadas de 1980 y 1990 (Brand 2013; Duque Franco 2014; Sotomayor 2015). Aunque estos aprendizajes en particular no se derivan, o al menos no directa o exclusivamente, de los acuerdos de cooperación. En estos casos la movilidad de políticas se ha producido a través de otros circuitos como el *policy tourism*

⁵ Por ejemplo, el 8 de abril de 2014, la firma del convenio de hermandad para potenciar encuentros empresariales, institucionales y de centros de investigación entre las dos ciudades se hizo en el marco del Simposio 'Barcelona y Medellín Creciendo Juntos' en el que se presentaron 'buenas prácticas' de las dos ciudades en el uso de tecnología e innovación en la solución de problemas urbanos.

(González 2011) o la especialización de arquitectos y urbanistas antioqueños en universidades catalanas.

Sin embargo, dentro del modelo Medellín existen algunas adaptaciones de proyectos implementados en Barcelona, que son resultado de los procesos de cooperación entre ambas ciudades. En materia de desarrollo económico, los Centros de Desarrollo Empresarial Zonal (CEDEZO) que buscan promover y fortalecer el tejido empresarial de la ciudad, especialmente en los sectores más vulnerables, son la versión local del modelo de acompañamiento para la creación de empresas diseñado por Barcelona Activa, institución encargada de la política económica y el desarrollo local en Barcelona y su región Metropolitana. Igualmente, el Distrito de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín que se encuentra actualmente en ejecución bajo el liderazgo de la Corporación Ruta N, es una adaptación del Distrito 22@ y el resultado de “muchas reuniones [...] algunos acuerdos”, dos proyectos de cooperación y diferentes misiones de ida y vuelta de expertos de las dos ciudades (Ruta N 2014: s. p.). Con este proyecto Medellín aspira a convertirse en la capital de la ciencia, la tecnología y la innovación en América Latina en 2021.

A pesar de las significativas diferencias entre las formas de organización de las plazas de mercado en ambas ciudades, el modelo Barcelona de gestión y remodelación de los mercados públicos sirvió de referente para la transformación del Mercado de Tejero, ubicado en pleno corredor turístico y cultural del centro de Medellín. Este proyecto piloto se desarrolló con la asesoría del Instituto de Mercados de Barcelona, como parte de una apuesta más amplia con la que se pretende convertir los centros comerciales populares y plazas de mercado en equipamientos comerciales, económicamente eficientes y socialmente cohesionados (Ajuntament de Barcelona 2010a, 2010b, 2012, 2014b).

Por último, en el marco del Plan MedCentro, el Instituto Municipal del Paisaje Urbano y la Calidad de Vida de Barcelona (IMPUQV), reconocido por la promoción de alianzas público privadas para la recuperación del paisaje a través de campañas como ‘Barcelona ponte guapa’, ha asesorado a Medellín en dos ámbitos. De un lado, “exportando” el modelo institucional de protección, mantenimiento y mejora de los valores paisajísticos de la ciudad, a través de una entidad homóloga, que en principio se denominaría ‘Agencia del paisaje y la calidad de vida’ (Ajuntament de Barcelona 2015, s. p.). Sin embargo, la nueva entidad quedó reducida a una subdirección dentro de una entidad que ya existía y que pasó a llamarse ‘Agencia para la gestión del paisaje, el patrimonio y las alianzas público-privadas’. De otro lado, el IMPUQV acompaña actualmente el proyecto piloto de recuperación del paisaje urbano del corredor Junín, que incluye rehabilitación de fachadas, conservación de patrimonio histórico y ordenación del espacio público (Ajuntament de Barcelona 2014b, 2015).

Identificar las ‘buenas prácticas’ de Medellín que han sido adaptadas o reinterpretadas en Barcelona, resulta más complejo. Como se dijo antes, uno de los principales temas de debate en la CD Norte-Sur, tiene que ver con los retos que suponen el ‘aprendizaje mutuo’ y la reciprocidad en los flujos de información, tecnología, políticas y conocimiento (Johnson y Wilson 2006; 2009; Bontenbal y Van Lindert 2011). En

términos generales, las relaciones de cooperación Barcelona-Medellín han resultado positivas para ambas ciudades y una evidencia de ello es que, tras más de veinte años, los nexos se mantienen. Desde el Ayuntamiento de Barcelona hablan de una colaboración “intensiva y extensiva”, de una conexión de ciudad a ciudad que va más allá de las relaciones institucionales entre los dos gobiernos municipales y que involucra asociaciones civiles de diferente tipo (Ajuntament de Barcelona 2018). En cambio, en Medellín reconocen haber aprendido de Barcelona, destacando que

La cooperación, no solo se ha materializado de una vía, Barcelona ha visto en Medellín las capacidades de un estudiante aplicado, ese que aprendió la lección y está listo para comparar sus aprendizajes con el mundo (ACI 2018b s. p.).

Según estas valoraciones, la retórica del intercambio y el aprendizaje mutuo entre las dos ciudades parece diluirse. Johnson y Wilson (2006; 2009) han señalado la necesidad de cerrar lo que denominan la “brecha de la mutualidad”, es decir, el choque entre el discurso de la igualdad y la realidad de las transferencias unidireccionales. Para conseguirlo, sugieren nuevas formas y prácticas de aprendizaje basadas en la diferencia. Esto implica, entre otras cosas, considerar las diferencias en las trayectorias, agendas y expectativas de cada uno de los aliados. Este es un aspecto clave a la hora de valorar los aprendizajes e intercambios en la cooperación Barcelona-Medellín. Por ejemplo, en el convenio sobre innovación firmado en 2014, Barcelona se comprometía a proporcionar asistencia sobre el modelo de gestión urbana basado en la tecnología y a cambio Medellín facilitaría información y condiciones para que las empresas catalanas pudieran establecerse en el distrito de innovación de la ciudad (Trias 2014, 21). Unas motivaciones e intercambios diferenciados que evidencian, como ya se mostró con la creación del CIDEU, que, en la política de relaciones internacionales del Ayuntamiento de Barcelona, las actividades de solidaridad y cooperación se complementan y a veces se superponen con las de promoción económica (González 2011: 1409).

De otra parte, en los diferentes procesos de cooperación Medellín-Barcelona, se han propiciado encuentros formales e informales entre técnicos de ambas ciudades. Estos encuentros funcionan como “espacios de acción-aprendizaje” (Johnson y Wilson 2009, 211) en donde los pares pueden intercambiar y aprender incluso más allá de los marcos formales de la cooperación. Según Johnson y Wilson, es en estos espacios entre pares, de técnico-a-técnico, en donde se puede dar un auténtico aprendizaje mutuo. Aunque plantean un doble reto: primero, conceder igual valor al conocimiento de los técnicos del Norte sobre las ‘buenas prácticas’ que transfieren y al conocimiento sobre el contexto local de los técnicos del Sur. Segundo, que los aprendizajes trasciendan de lo personal a lo institucional (Johnson y Wilson 2009:216).

La Cátedra Medellín-Barcelona es un buen ejemplo de intercambio permanente entre pares en el que no solamente intervienen técnicos sino también universidades, organizaciones de la sociedad civil y pobladores de ambas ciudades. Programas como la Red de Bibliotecas Públicas o la Red de Escuelas de Música promovidos por la

Cátedra, han redefinido los términos de la cooperación, dejando de lado la noción de transferencia para poner el énfasis en la reciprocidad y en los flujos de conocimiento y experiencias en ambas direcciones. Estos programas han derivado en otras iniciativas como el ‘Club de la lectura internacional Medellín-Barcelona’⁶ (Ajuntament de Barcelona 2017) o el ‘Club infantil letras al mar’ que funcionan a través de encuentros virtuales entre usuarios de las redes de bibliotecas de las dos ciudades (Manito 2013). Otro de los proyectos realizados en el marco de la Cátedra, ha sido la exposición ‘Piso Piloto Barcelona & Medellín’, organizada por el Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona y el Museo de Antioquia y presentada de manera simultánea en ambas ciudades entre junio y octubre de 2015. La exposición tuvo como propósito ofrecer una reflexión sobre temas como el derecho a la ciudad y a la vivienda que, a pesar de ser centrales, han estado rezagados en los grandes procesos de transformación que han vivido Barcelona y Medellín (Gali 2015). Iniciativas como esta ponen la reciprocidad en otro nivel y de alguna manera cuestionan los modelos y las buenas prácticas objeto de intercambio.

COOPERACIÓN SUR-SUR: MEDELLÍN DE RECEPTOR A OFERENTE

En 2009 la ACI incluyó, dentro de su agenda, el posicionamiento de Medellín como un ‘modelo urbano’ mediante la difusión de sus buenas prácticas de transformación urbana. Se trata de una apuesta con un doble propósito: contribuir al mejoramiento de la imagen internacional de la ciudad y garantizar la continuidad de las políticas consideradas exitosas (Montoya 2013, 42). Para conseguirlo la ciudad ha puesto en marcha una serie de estrategias: creó una nueva dependencia en la ACI destinada a ofrecer cooperación técnica, transferencia de conocimiento a organizaciones y representantes de otros gobiernos interesados en aprender de Medellín. Con el apoyo del BID y ONU-Hábitat, elaboró documentos técnicos de sistematización de diez buenas prácticas en materia de movilidad, seguridad, urbanismo y educación, que son entregados a las delegaciones que visitan la ciudad (Alcaldía de Medellín, BID, ONU 2011). Diseñó la metodología Medellín Lab para el intercambio de conocimientos y aprendizajes. También ha expandido e intensificado su presencia en el ámbito internacional postulando a Medellín a diferentes premios⁷, asistiendo a eventos para hablar del modelo urbano, vinculándose a redes internacionales que permitan articular los

⁶ Este proyecto fue seleccionado en el 2016 por Iberbibliotecas como ganador del premio CER-LAC-UNESCO.

⁷ Medellín ha conseguido una gran variedad de reconocimientos y premios internacionales. Uno de los primeros fue el City to City Barcelona FAD Award (2008), creado en colaboración con el Ayuntamiento de Barcelona y la Generalitat de Cataluña para reconocer proyectos internacionales que transforman ciudad y mejoran la calidad de vida de sus ciudadanos. Luego ha recibido otros como el de ‘ciudad más innovadora del mundo’ (2013), el Lee Kuan Yew World City Prize (2016) o el Orbe Innoverde (2017).

temas de la ciudad con la agenda mundial y formalizando convenios de cooperación y hermanamiento con diferentes ciudades (Maturana 2013).

De esta manera, Medellín además de ser receptora de cooperación también se ha convertido en oferente a través de la CD Sur-Sur. A partir de una serie de visitas de delegaciones de diferentes países centroamericanos, promovidas desde el BID y la ONU, la ACI formalizó convenios de cooperación con varios de ellos para asesorarles en temas de urbanismo, movilidad, seguridad y educación (Montoya 2013). De otra parte, mediante un proceso de ‘cooperación triangular’ que vincula a tres ciudades en los papeles de donante, oferente de cooperación y receptor, en 2014 a través de Barcelona, Medellín compartió su experiencia en planificación urbana con La Habana (ACI 2018b).

En Suramérica también se han establecido relaciones de cooperación. Desde 2011 la Alcaldía de Medellín y la Municipalidad de Santa Fe (Argentina) mantienen acuerdos de cooperación para trabajar en temas de planeamiento urbano y hábitat. Con la asesoría de Medellín, Santa Fe ha implementado varias políticas como jardines infantiles municipales, programas urbanos integrales en diferentes barrios de la ciudad o creación de su propia agencia de cooperación (ACI 2017). Igualmente, por recomendación del BID, la Empresa de Desarrollo Urbano (EDU) asesora en Asunción (Paraguay) la aplicación del modelo PUI en uno de los barrios más peligrosos de la ciudad (ACI 2017).

Medellín se ha convertido en una abanderada de la CD. Además de hacer de la ACI, en sí misma, una buena práctica (Longhurst y Jiménez 2014, 70), ha publicado una serie de manuales para promover y facilitar la gestión de recursos de cooperación internacional (ACI 2005; 2006, 2007; 2012) e hizo parte de ‘Municipia’. Se trata de un proyecto de la AECID para la “sistematización y difusión de buenas prácticas de implementación de políticas públicas locales de los gobiernos locales de América Latina basadas en la cooperación descentralizada y en los principios de la eficacia de la ayuda”, en el que participaron también la Diputación de Barcelona, el Gobierno de la Provincia de Santa Fe, la Prefeitura de Belo Horizonte y la Municipalidad de Peñalolén (Longhurst y Jiménez 2014, 9).

En términos generales, Medellín ha encontrado en la cooperación descentralizada un mecanismo para llevar a cabo algunos de sus proyectos más ambiciosos y también para compartir su conocimiento y experiencia con otras ciudades.

CONCLUSIONES

En este artículo se ha analizado la cooperación y amistad entre Barcelona y Medellín, como canal para el aprendizaje, intercambio y circulación de políticas entre ciudades del Norte y Sur. Uno de los hallazgos más significativos de este trabajo, es el carácter ‘intensivo y extensivo’ de las relaciones de cooperación e intercambio entre estas dos ciudades, ambas consideradas modelos de transformación urbana. Estas relaciones co-

mienzan en el marco de la difusión del planeamiento estratégico en Latinoamérica, a mediados de la década de los noventa. Aunque a diferencia de lo ocurrido con otras ciudades de la región, la cooperación no solo se ha mantenido, sino que se ha intensificado. Durante más de veinte años se han celebrado diferentes convenios de cooperación y se han implementado alrededor de 45 proyectos y actividades de intercambio en ámbitos tan diversos como urbanismo, innovación, cultura, emprendimiento o gobernanza, a través de los cuales ‘buenas prácticas’ del modelo Barcelona han migrado hacia Medellín.

Si bien en el lenguaje de la cooperación se continúa hablando de ‘transferencia de conocimiento y buenas prácticas’, en el análisis del caso Barcelona-Medellín, se ha puesto de manifiesto la pertinencia y relevancia de la CD en los debates sobre movilidad de políticas. En primer lugar, como canal a través del cual se mueven las políticas de una ciudad a otra, la cooperación involucra un amplio repertorio de medios para la circulación de conocimiento como los *study tours*, los encuentros cara-a-cara (conferencias, talleres, seminarios) o los intercambios entre pares tanto en espacios formales (talleres, reuniones de asesoría y asistencia técnica) como en espacios informales (almuerzos, recesos o actividades de socialización).

En segundo lugar, la diversidad en los medios de circulación que involucra la cooperación, se traduce también en una cierta diversidad en los “*transfer agents*” (Stone 2004). En el trabajo se ha mostrado cómo, además de los técnicos y expertos, en la cooperación Barcelona-Medellín convergen diferentes actores. Entidades de carácter gubernamental tanto del nivel central como descentralizado (AECID, la Oficina de Relaciones Internacionales y Cooperación del Ayuntamiento de Barcelona o la ACI Medellín); organizaciones no gubernamentales (Fundación Kreanta); universidades (UPC, UAB, Tecnológico de Antioquia, EAFIT y Universidad de Antioquia) y redes internacionales (Metrópolis). En este sentido, la circulación de conocimiento a través de la CD es un proceso multi-actor y que opera mediante redes de gobernanza multi-nivel (Van Ewijk *et al.* 2015).

En tercer lugar, los proyectos que se han desarrollado en el marco de la cooperación, muestran que el modelo Barcelona no ha viajado como un paquete completo sino a través de componentes o piezas selectivas (Peck y Theodore 2010a), en función de la agenda de planificación de Medellín y de necesidades particulares. En un primer momento fue el plan estratégico y luego han sido otras políticas como los mercados públicos o el distrito de innovación. Por último, las prácticas que han migrado no se han reproducido como meras réplicas de la experiencia barcelonesa, sino que, han sido reinterpretadas y adaptadas en función del contexto y las dinámicas locales. Un proceso que la cooperación española ha denominado “tropicalización” y que es el resultado tanto de la “traducción socio-cultural” de las ‘buenas prácticas’ como de las prioridades de desarrollo y las arquitecturas institucionales locales (AECI 2016, 23).

El artículo también plantea una cuestión central que atañe tanto a la movilidad de políticas como a la cooperación descentralizada. Se trata de las fuentes y trayectorias de los flujos de conocimiento. En la cooperación Barcelona-Medellín, al tiempo que

se plantea la transferencia de modelos, se insiste en la reciprocidad, en el intercambio de conocimiento y buenas prácticas entre las dos ciudades. Pero como se mostró, las posibilidades de intercambio y aprendizaje mutuo Norte-Sur, expresadas en adaptaciones locales de las propuestas, dependen del medio a través del cual circula el conocimiento y del tipo de proyectos. En este caso, por ejemplo, las agendas culturales y educativas son las que han brindado mayores posibilidades de reciprocidad y aprendizaje mutuo.

No obstante, aunque las ‘buenas prácticas’ de Medellín no resulten pertinentes para Barcelona, si lo son para otras ciudades del Sur con las cuales la capital catalana mantiene acuerdos de cooperación. Estos procesos de cooperación triangular, en donde el socio del Norte facilita la cooperación entre socios del Sur, plantean un nuevo escenario para la movilidad de políticas a través de la cooperación.

De igual manera, las experiencias de cooperación Sur-Sur, en las cuales está inmersa Medellín a través de la ACI, evidencian no solo el carácter estratégico de la cooperación en la agenda de internacionalización de la ciudad, sino también su creciente protagonismo como modelo de transformación urbana y como ‘exportador’ de ‘buenas prácticas’. La naturaleza y alcances de estos procesos de cooperación Sur-Sur serán objeto de trabajos posteriores.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AECID. 2016. *Programa España y sus regiones intercambian conocimiento con Antioquia (Colombia) “ERICA”. Informe Completo*. Madrid: Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación.
- Agencia de Cooperación e Inversión de Medellín (ACI). 2005. *Manual de cooperación internacional descentralizada*. Medellín: ACI.
- 2006. *Manual de cooperación internacional descentralizada*. Medellín: ACI.
- 2007. *Manual de cooperación internacional descentralizada*. Medellín: ACI.
- 2012. *Manual de cooperación internacional descentralizada. Quinta versión*. Medellín: ACI.
- 2017. “Santa Fe y Medellín, un lazo de inspiración y oportunidades”. *LINK Medio informativo de la Agencia de Cooperación e Inversión de Medellín y el Área Metropolitana (ACI)* 5, 5: 72-75.
- 2018a. “Cooperación Internacional”. <http://acimedellin.org/cooperacion-internacional/#/1497473896872-d04d6b2c-c87d> (25 de abril 2018).
- 2018b. “Barcelona y Medellín, una amistad que trasciende fronteras”. <http://acimedellin.org/barcelona-y-medellin-una-amistad-que-trasciende-fronteras/> (21 de mayo 2018).
- Ajuntament de Barcelona. 1991. *Barcelona en el mundo. Cooperación y Solidaridad Internacional*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona.
- 2002. *Pla Estratègic Metropolità de Barcelona. Perspectiva 2007*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona.
- 2010a. “Mercats de Barcelona assessora la ciutat de Medellín”. <http://ajuntament.barcelona.cat/mercats/ca/content/mercats-de-barcelona-assessora-la-ciutat-de-medell%C3%ADn> (21 de mayo 2018).

- 2010b. “El alcalde de Medellín visitó el Mercado de Santa Caterina”. <http://ajuntament.barcelona.cat/mercats/es/content/el-alcalde-de-medell%C3%ADn-visit%C3%B3-el-mercado-de-santa-caterina> (21 de mayo 2018).
 - 2012. “El Instituto de Mercados vuelve a Medellín”. <http://ajuntament.barcelona.cat/mercats/es/content/el-instituto-de-mercados-vuelve-medell%C3%ADn> (21 de mayo 2018).
 - 2013. *Pla Director de Cooperació al Desenvolupament, Solidaritat i Pau de l'Ajuntament de Barcelona 2013-2016*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona.
 - 2014a. “Medellín”. <http://ajuntament.barcelona.cat/relacionsinternacionalsicooperacio/es/relaciones-internacionales/barcelona-en-el-mundo/america-latina/medellin> (21 de mayo 2018).
 - 2014b. “Trias visita els projectes de cooperació amb Medellín”. http://ajuntament.barcelona.cat/ca/noticia/trias-visita-els-espais-dels-projectes-de-cooperacio-de-barcelona-amb-medellin_27144 (21 de mayo 2018).
 - 2015. “Barcelona exporta a Medellín l'Agència del Paisatge i la Qualitat de Vida”. <http://ajuntament.barcelona.cat/paisatgeurba/ca/noticia/barcelona-exporta-a-medelln-lagzuncia-del-paisatge-i-la-qualitat-de-vida> (20 de mayo 2018).
 - 2017. “Inici del Club de Lectura Internacional Barcelona-Medellín”. En: http://ajuntament.barcelona.cat/biblioteques/ca/noticia/inici-del-club-de-lectura-internacional-barcelona-medellin_464499 (21 de mayo 2018).
 - 2018. “Barcelona i Medellín, cooperació ciutat-ciutat”. http://ajuntament.barcelona.cat/relacionsinternacionalsicooperacio/ca/noticia/barcelona-i-medellin-cooperacio-ciutat-ciutat_614553 (21 de mayo 2018).
- Alcaldía de Medellín y Banco Interamericano de Desarrollo. 2009. *Medellín, Transformación de una ciudad*. Medellín: Alcaldía de Medellín & BID.
- Alcaldía de Medellín, Banco Interamericano de Desarrollo y Organización de las Naciones Unidas, eds. 2011. *Laboratorio Medellín. Catálogo de diez prácticas vivas*. Medellín: Mesa Editores.
- Banco Interamericano de Desarrollo, Empresa de Desarrollo Urbano (EDU) y Alcaldía de Medellín. 2014. *Equidad Territorial en Medellín. La empresa de desarrollo urbano como motor de la transformación urbana*. Medellín: BID, EDU y Alcaldía de Medellín.
- Bontenbal, Marike y Paul van Lindert. 2009. “Transnational City-to-City Cooperation: Issues Arising from Theory and Practice”. *Habitat International* 33: 131-133.
- 2011. “Municipal Partnerships for Local Development in the Global South? Understanding Connections and Context from a Translocal Perspective”. *International Development Planning Review*, 33, 4: 445-461.
- Brand, Peter. 2013. “Governing Inequality in the South through the Barcelona Model: ‘Social Urbanism’ in Medellín, Colombia”. <http://www.dmu.ac.uk/documents/business-and-law-documents/research/lgru/peterbrand.pdf> (5 de junio 2018).
- Brenner, Neil. 2004. *New States Spaces Urban Governance and the Rescaling of Statehood*. Oxford: Oxford University Press.
- Cacua Ortiz, César. 2006. “Medellín y Barcelona, ‘ciudades hermanas’”. *El Mundo*, mayo 12. <http://www.elmundo.com/portal/pagina.general.impresion.php?idx=19113> (28 de mayo 2018).
- Capel, Horacio. 2005. *El modelo Barcelona. Un examen crítico*. Barcelona: Ediciones El Serbal.
- Centro Iberoamericano de Desarrollo Estratégico (CIDEU). 2004. *10 años de planificación estratégica en Iberoamérica*. Barcelona: Cideu.
- Clarke, Nick. 2009. “In What Sense ‘Spaces of Neoliberalism’? The New Localism, the New Politics of Scale, and Town Twinning”. *Political Geography*, 28, 8: 496-507.

- 2012a. “Actually Existing Comparative Urbanism: Imitation and Cosmopolitanism in North-South Interurban Partnerships”. *Urban Geography*, 33, 6: 796-815.
- 2012b. “Urban Policy Mobility, Anti-politics and Histories of the Transnational Municipal Movement”. *Progress in Human Geography*, 36, 1: 25-43.
- Cook, Ian R. y Kevin Ward. 2011. “Trans-urban Networks of Learning, Mega Events and Policy Tourism. The Case of Manchester’s Commonwealth and Olympic Games”. *Urban Studies*, 48, 12: 2519-2535.
- Cook, Ian R. y Kevin Ward. 2012. “Conferences, Informational Infrastructures and Mobile Policies: the Process of Getting Sweden ‘BID ready’”. *European Urban and Regional Studies*, 19, 2: 137-152.
- Degen, Mónica y Marisol García. 2012. “Barcelona: the Breakdown of a Model?”. *International Journal of Urban and Regional Research*, 36, 5: 1022-1038.
- Duque Franco, Isabel. 2013. “Trayectoria y perspectivas del planeamiento estratégico en las ciudades latinoamericanas”. En *Historiografía y planificación urbana en América Latina*, editado por Isabel Duque Franco, 301-340. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- 2014. “Políticas públicas, urbanismo y fronteras invisibles. Las disputas por el control espacial en Medellín”. *Scripta Nova*, XVIII, 493, 25: 1-16.
- Duque Franco, Isabel y Catalina Ortiz. 2020. “Medellín in the Headlines: The Role of the Media in the Dissemination of Urban Models”. *Cities*, 96: 1-10.
- Echeverría Ramírez, María Clara. 2001. “Alcances y limitaciones de los procesos de participación en la planeación del ordenamiento territorial”. En *Participación ciudadana en la planeación del desarrollo municipal, distrital y nacional*, editado por Veeduría Distrital, 85-120. Bogotá: Veeduría Distrital.
- Echeverría Ramírez, María Clara y María Victoria Bravo Giraldo. 2009. “Balance sobre el plan estratégico de Medellín y el área metropolitana. Informe final”. En: <https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/wpccontent/Sites/Subportal%20del%20Ciudadano/Planeaci%C3%B3n%20Municipal/Secciones/Plantillas%20Gen%C3%A9ricas/Documentos/5toCongresoCiudad/Balance%20Plan%20Estrat%C3%A9gico%20de%20Medell%C3%ADN%20y%20el%20C3%81rea%20Metropolitana.pdf> (20 de mayo de 2017).
- Escobar Solorzano, Sergio. 2017. “15 años tejiendo lazos con el mundo”. *LINK Medio informativo de la Agencia de Cooperación e Inversión de Medellín y el Área Metropolitana (ACI)*, 5, 5: 4-5.
- Franz, Tobias. 2017. “Urban Governance and Economic Development in Medellin: An ‘Urban Miracle?’”. *Latin American Perspectives*, 44, 2: 52-70.
- Gali, Beth. 2015. “‘Piso Piloto’ Medellín-Barcelona”. *El País*, 2 de octubre, 2015. https://elpais.com/ccaa/2015/10/02/catalunya/1443810557_915510.html (28 de mayo 2018).
- González, Sara. 2011. “Bilbao and Barcelona ‘in Motion’. How Urban Regeneration ‘Models’ Travel and Mutate in the Global Flows of Policy Tourism”. *Urban Studies* 48, 7: 1397-1418.
- Hafteck, Pierre. 2003. “An Introduction to Decentralized Cooperation: Definitions, Origins, and Conceptual Mapping”. *Public Administration and Development*, 23: 333-345.
- Jacobs, Jane y Loretta Lees. 2013. “Defensible Space on the Move: Revisiting the Urban Geography of Alice Coleman”. *International Journal of Urban and Regional Research*, 37, 5: 1559-1583.
- Jajamovich, Guillermo. 2016. “Historicizing the Circulation of Urban Policies through Career Paths Analysis: Barcelonian Experts and their Role in Redeveloping Buenos Aires’ Puerto Madero”. *Iberoamericana*, XVI, 62: 167-183. DOI: <http://dx.doi.org/10.18441/ibam.16.2016.62.167-183>.

- Jayne, Mark, Phil Hubbard y David Bell. 2011. "Worlding a city. Twinning and urban theory". In: *City*, 15, 1: 25-41.
- Johnson Hazel y Gordon Wilson. 2006. "North-South/South-North Partnerships: Closing the 'Mutuality Gap'". *Public Administration and Development* 26, 1: 71-80.
- 2009. "Learning and Mutuality in Municipal Partnerships and Beyond: A Focus on Northern Partners". *Habitat International* 33, 2: 210-217.
- Kennedy, Sean M. 2015. "Urban Policy Mobilities, Argumentation and the Case of the Model City". *Urban Geography*, 37, 1: 96-116.
- Longhurst, Sébastien y Wania Jiménez. 2014. *#2 Medellín. Cooperación descentralizada y la eficacia de la ayuda. Una mirada desde los Gobiernos Locales de América Latina*. Barcelona: Observatorio de Cooperación Descentralizada Unión Europea-América Latina.
- Maclean, Kate. 2015. *Social Urbanism and the Politics of Violence. The Medellín Miracle*. Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- Manito, Félix. 2013. "Cátedra Medellín-Barcelona: un proyecto de cooperación ciudad-ciudad desde la Sociedad civil". *Periférica Internacional. Revista para el Análisis de la Cultura y el Territorio*, 14: 285-292.
- Marshall, Tim. 2000. "Urban Planning and Governance: Is There a Barcelona Model?". *International Planning Studies* 5, 3: 299-319.
- Maturana, Pablo. 2013. "Medellín y Antioquia ejemplo para el mundo". *LINK Medio informativo de la Agencia de Cooperación e Inversión de Medellín y el Área Metropolitana (ACI)*, 1, 1: 38-40.
- McCann, Eugene. 2011. "Urban Policy Mobilities and Global Circuits of Knowledge: Toward a Research Agenda". *Annals of the Association of American Geographers*, 101,1: 107-130.
- McCann, Eugen y Kevin Ward. 2013. "A Multi-disciplinary Approach to Policy Transfer Research: Geographies, Assemblages, Mobilities and Mutations". *Policy Studies*, 34, 1: 2-18.
- Monclús, Francisco-Javier. 2003. "El 'modelo Barcelona'. ¿Una fórmula original? De la 'reconstrucción' a los proyectos urbanos estratégicos (1979-2004)". *Perspectivas Urbanas/Urban Perspectiva*, 18, 4: 399-421.
- Montaner, Josep María. 2004. "La evolución del Modelo Barcelona (1979-2002)". En *Urbanismo en el siglo XXI: Bilbao, Madrid, Valencia, Barcelona*, editado por Jordi Borja, Jordi y Zaida Muxí, 203-220. Barcelona: UPC-Etsab.
- Montero, Sergio. 2017a. "Persuasive Practitioners. Mobilizing the 'Bogotá Model' through Storytelling". *Novos Estudos*, 36,1: 59-75.
- 2017b. "Study Tours and Inter-city Policy Learning: Mobilizing's Transportation Bogota Policies in Guadalajara". *Environment and Planning A*, 49, 2: 332-350.
- Montoya, Juan Carlos. 2013. "Medellín consolida su oferta de cooperación Sur-Sur". *LINK Medio informativo de la Agencia de Cooperación e Inversión de Medellín y el Área Metropolitana (ACI)*, 1, 1: 41-43.
- Peck, Jamie. 2011. "Geographies of Policy: from Transfer-Diffusion to Mobility-Mutation". *Progress in Human Geography*, 36, 5: 1-25.
- Peck, Jamie y Theodore Nik. 2010. "Mobilizing Policy: Models, Methods and Mutations". *Geoforum*, 41: 169-174.
- 2015. *Fast Policy: Experimental Statecraft at the Thresholds of Neoliberalism*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Red Metrópolis. 2016. "Iniciativa Metrópolis Medellín, Barcelona, Buenos Aires". <https://www.idensitat.net/es/idsport-sp-1017639437/1315-iniciativa-metropolis-3> (16 de julio 2018).

- Ruta N. 2014. “Un distrito tecnológico para la ciudad del conocimiento”. <https://www.rutan-medellin.org/es/31-distrito-de-innovacion/101-transferencia-de-conocimiento-con-22> (6 de julio de 2018).
- Santacana, Francesc. 2004. “Objetivos y planteamientos iniciales del CIDEU”. *10 años de planificación estratégica en Iberoamérica*, dirigido por Francesc Santacana, 67-72. Barcelona: CIDEU.
- Sotomayor, Luisa. 2015. “Equitable Planning through Territories of Exception: the Contours of Medellín’s Urban Development projects”. *International Development Planning Review*, 37, 4: 373-397.
- Steinberg, Florian. 2001. *Planificación estratégica urbana en América Latina: experiencias de construcción y gestión del futuro*. Rotterdam: Institute for Housing and Urban Development Studies.
- Stone, Diane. 2004. “Transfer Agents and Global Networks in the ‘Transnationalization’ of Policy”. *Journal of European Public Policy*, 11, 3: 545-566.
- . 2017. “Understanding the Transfer of Policy Failure: Bricolage, Experimentalism and Translation”. *Policy & Politics*, 45, 1: 55-70.
- Temenos, Cristina. 2015. “Mobilizing Drug Policy Activism: Conferences, Convergence Spaces and Ephemeral Fixtures in Social Movement Mobilization”. *Space and Polity*, 20, 1: 124-141.
- Trias, Xavier. 2014. “Una amistad catalana-paísa”. *LINK Medio informativo de la Agencia de Cooperación e Inversión de Medellín y el Área Metropolitana (ACI)*, 2, 2: 19-21.
- UN-Habitat. 2001. *City-to-City Cooperation: Issues Arising from Experience*. Nairobi: UN-Habitat.
- Universia. 2006. “Barcelona, Medellín y la Universidad de Antioquia sellan pacto de Amistad”. *Universia*, junio 26, 2006. <https://noticias.universia.net.co/publicaciones/noticia/2006/06/26/256640/barcelona-medellin-universidad-antioquia-sellan-pacto-amistad.html> (5 de junio 2018).
- Van Ewijk, Edith, Isa Baud y Marike Bontenbal. 2014. “Capacity Development or New Learning Spaces through Municipal International Cooperation: Policy Mobility at Work?”. *Urban Studies*, 52, 4: 756-774.
- Wood, Astrid. 2014. “Learning Through Policy Tourism: Circulating Bus Rapid Transit from South America to South Africa”. *Environment and Planning A*, 46, 11: 2654-2669.

Fecha de recepción: 21.09.2018

Versión reelaborada: 31.01.2020

Fecha de aceptación: 28.02.2020



Juegos Olímpicos y modelos urbanos: la influencia de Barcelona en la estrategia de megaeventos en Río de Janeiro (1995-2016)

Planning Models and the Olympic Games:
the Influence of Barcelona in Rio de Janeiro's
Mega-event Strategy (1995-2016)

GABRIEL SILVESTRE

University of Sheffield, Reino Unido

g.silvestre@sheffield.ac.uk

<https://orcid.org/0000-0002-4421-3222>

| Abstract: After twenty-five years since its inception, the 1992 Barcelona Olympic Games remain a benchmark of urban development policy. This “mega-event strategy” is part and parcel of the achievements observed in the city: the transformation of areas of declining economic activity, the relevance of the public space and the city marketing facilitated by the media reach of the event. This article analyzes the influence of the experience of Barcelona in the elaboration of Olympic bids by the city of Rio de Janeiro. The relationship between the political actors of the two cities runs through the last three decades and allows us to evaluate how best practices are rationalized, how expert knowledge circulate and then to examine the politics of the adaptation process of models in urban policies.

Keywords: Planning models; Mega-events; Olympic Games; Barcelona; Rio de Janeiro.

| Resumen: Después de veinticinco años de su realización, los Juegos Olímpicos de Barcelona de 1992 permanecen como referencia de política de desarrollo urbano. Esta “estrategia de megaeventos” se yuxtapone a las realizaciones observadas en esta ciudad: la transformación de áreas de actividad económica en declive, la relevancia del espacio público y el *city marketing* facilitado por el alcance mediático del evento. Este artículo analiza la influencia de la experiencia de Barcelona en la elaboración de las propuestas de candidatura olímpica para

la ciudad de Río de Janeiro. La relación entre los actores políticos de las dos ciudades se extiende a lo largo de las tres últimas décadas y nos permite evaluar de qué forma se da la racionalización de las mejores prácticas, la circulación de saberes y las políticas de adaptación de modelos en políticas urbanas.

Palabras clave: Modelos urbanos; Megaeventos; Juegos Olímpicos; Barcelona; Río de Janeiro.

1. INTRODUCCIÓN: LOS MEGAEVENTOS COMO ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO

Hace tres décadas, David Harvey (1989) observó cómo la motivación para organizar eventos como los Juegos Olímpicos (JJOO) expresaba una nueva lógica de política urbana. Tal vez como testigo de los Juegos de 1984 en Los Ángeles o del uso de festivales urbanos en la renovación del puerto de Baltimore, Harvey denunció estas prácticas como “altamente especulativas”, centradas en la promoción de lugares y la competencia entre ciudades para atraer inversiones y turistas en un período de desindustrialización y reducción de la financiación de gobiernos centrales. Las autoridades locales, especialmente en el contexto de América del Norte, adoptaron enfoques empresariales que incluyen lo que Andranovich *et al.* (2001: 113) llamaron una “estrategia de megaeventos” capaz, una vez asegurada, de servir como “estímulo o una justificación para el desarrollo local”.

Tal práctica se consolidaría con la organización de los JJOO de 1992 en Barcelona. El evento no solo fue utilizado para promocionar la ciudad a un público global, sino que también implicó un conjunto ambicioso de programas de infraestructura a gran escala con la regeneración de áreas industriales y mejoras de los espacios públicos, patrimonio, redes viales, saneamiento y comunicaciones (Subirós 1993, Marshall 2004). Los promotores del proyecto olímpico de Barcelona afirmaron que el evento colocó a la ciudad “en el mapa” como lo comprobaron las estadísticas y tablas de clasificación que muestran a la ciudad entre los principales destinos turísticos y *citybrands* (Moragas y Botella 1996). La experiencia se convirtió en paradigmática, alcanzando casi un estatus mítico, con la alusión a un “modelo Barcelona” como evidencia de lo que los megaeventos podrían hacer para cambiar la imagen y trayectoria económica de una ciudad.

Esta estrategia de megaeventos se convirtió en parte de un léxico de prácticas urbanas en el que el “poder coercitivo externo” de la competencia interurbana alentó a los formuladores de políticas a emular políticas “exitosas” (Harvey 1989: 10; Peck y Theodore 2010). Las mejores prácticas y los modelos de políticas ofrecen, en la opinión de Peck (2002), un “*policyfix*” conveniente para que los responsables de las políticas propongan ‘soluciones pragmáticas’ y ‘políticas que funcionan’. Además, Sorensen (2010, 135) argumenta que el “análisis ya hecho y/o la autoridad moral” que portan sirven de manera instrumental para conferir credibilidad y legitimidad

a los intereses locales. Algunas prácticas tienen referencias geográficas explícitas que proporcionan, según McCann y Ward (2010, 175), mapas mentales de las “mejores ciudades” para políticas e informan estrategias futuras e incluso “mecas políticas” para ser visitadas y estudiadas (Cook 2008; González 2011). Entre ellas se encuentran las ciudades cuyos proyectos de regeneración adquirieron una reputación internacional por revertir el declive económico, como ser los casos de Baltimore, Barcelona o el “efecto Bilbao” –señalado por el uso de arquitectura icónica–. Se trata de ciudades cuya experiencia se hizo ampliamente conocida por formuladores de políticas y profesionales a la vez que han estimulado el aprendizaje de políticas y el *policytourism* (Cook 2008).

En los últimos años, en el área de estudios urbanos, diversos autores se han interesado en investigar los mecanismos y procesos que facilitan la racionalización, circulación y adopción de estos modelos de políticas. Sin embargo, no se trata de un fenómeno nuevo tal como lo han demostrado Hardoy (1992) y Almandoz (2007) en sus análisis históricos sobre las trayectorias de desarrollo de las ciudades latinoamericanas y las influencias y transferencias de ideas europeas y norteamericanas. No obstante, diversos investigadores argumentan que hay un cambio en la intensidad de los flujos y la multiplicación de los canales de circulación (Clarke 2012; Jacobs 2012); espacios transnacionales más abarrotados y ocupados por instituciones internacionales, consultores y expertos (McCann 2011; Peck 2011); aceleración de los tiempos de formulación e implantación de políticas (Peck y Tickell 2002, Clarke 2012); mayor movilidad de los formuladores de políticas (Ward 2006; Cook 2008; González, 2011); crecientes prácticas comparativas como índices de ciudades y clasificaciones (McCann 2004); avances tecnológicos que han aumentado el acceso y alcance de información sobre políticas, materiales y redes (McCann y Ward 2010, McFarlane 2011, Robinson 2011).

Esta dinámica de movilización de las mejores prácticas y modelos puede tomar una miríada de formas que incluyen ejercicios de aprendizaje institucionalizados, apropiación oportunista o uso instrumental de referencias. Todas estas alternativas pueden observarse en la relación entre formuladores de políticas en Río de Janeiro y la estrategia del megaevento, en particular del ‘modelo Barcelona’. Las siguientes secciones examinan cómo se formó la conexión Río-Barcelona a principios de la década de 1990, cómo esta fue abandonada en la década de 2000 a favor de otras referencias y finalmente cómo fue recuperada en los preparativos para los JJOO de 2016. Prestamos atención a las ideas y discursos presentados por los actores políticos involucrados y a las formas en que la movilización de modelos de políticas fue explotada estratégicamente. En última instancia, esto agrega evidencia empírica al examen de cómo circulan las políticas urbanas contemporáneas y a la literatura específica que examina el impacto de la experiencia urbana de Barcelona en las ciudades latinoamericanas (Velut y Robin 2005; Golda-Pongratz 2007; Brand 2013; Jajamovich 2016; Silvestre 2017a).

2. LA HUELLA DE BARCELONA EN LA PROPUESTA DEL PROYECTO RÍO 2004

“Se puede ver que, en realidad, esta es una decisión de equilibrio entre los cuatro cuadrantes de la ciudad [...] Por lo tanto, veo que el factor de equilibrio, en el que se basó el proyecto de Barcelona, también está presente en el proyecto de Río”

Lluís Millet (1996, 32).

La idea de una candidatura de la ciudad brasileña a los JJOO surgió a mediados de la década de los 90, en el marco de las relaciones previas establecidas entre las ciudades de Río de Janeiro y Barcelona. Pocos meses después de la organización de los Juegos de 1992, consultores y técnicos barceloneses fueron contratados para prestar asistencia en la elaboración del primer plan estratégico de Río de Janeiro. Aquel documento presentó nuevos retos a ser enfrentados, como ser: la redefinición de la posición de la ciudad frente a un escenario donde la “competencia entre países y entre ciudades pasó a ser de fundamental importancia para su desarrollo” (PCRJ 1996, 18); se trata de una narrativa que, tal como lo señaló Jessop, “consolida un limitado, pero ampliamente aceptado conjunto de diagnósticos y prescripciones para la dificultades económicas y políticas de una ciudad” (en McCann 2004, 1922).

Además de la identificación de una serie de proyectos como estratégicamente prioritarios, la organización de los JJOO fue defendida como una oportunidad para establecer un horizonte claro para alcanzar los objetivos y metas establecidos, garantizar inversiones públicas en las tres escalas gubernamentales y proyectar una nueva imagen de ciudad, marcada por la delincuencia y la violencia urbana (PCRJ 1996). En otras palabras, se recomendaba la estrategia de megaeventos con base en la experiencia de Barcelona.

Para la realización de la propuesta de candidatura de Río de Janeiro a los JJOO de 2004 se realizó una consultoría específica, la Río Barcelona Consultores (RBC), que reunió a algunos de los especialistas involucrados en la planificación de los JJOO 1992. Bajo la coordinación del arquitecto Lluís Millet, responsable del trabajo de infraestructura y urbanismo del Comité Olímpico Organizador Barcelona 92, en 1995 se presentó el anteproyecto; este incluía una propuesta de distribución espacial de las intervenciones que fuera capaz de promover cambios estructurantes en la ciudad. Para sorpresa de muchos, el plan sugerido tenía como eje central de las intervenciones un lugar inesperado: la ciudad universitaria de la Isla del Fundão (figura 1). La sugerencia, que intentó aplicar algunos de los conceptos que orientaron la planificación de los Juegos de Barcelona, encontró resistencia por parte de algunos de los principales responsables del proyecto carioca. Sin embargo, el apoyo de otros segmentos garantizó su incorporación al expediente final de la candidatura. El análisis del conflicto nos permite observar cómo expertos extranjeros ajenos a la realidad local buscan validar sus propuestas; asimismo, permite resaltar cómo la transferencia resulta condicionada según los intereses de quién moviliza los modelos.



Fig. 1. Isla del Fundão, “corazón de los Juegos Río 2004”. Rio 2004 Bid Committee (1996, v. 1, s. p.).

Firmado el contrato de consultoría en junio de 1995, los trabajos se concentraron en el segundo semestre cuando el equipo de Millet visitó la ciudad, mapeó la infraestructura deportiva existente y buscó identificar posibles lugares de intervención para las instalaciones a construir. Una idea básica utilizada en la propuesta hecha en Barcelona fue replicada en Río. Se trataba de buscar un equilibrio territorial con las intervenciones urbanas mediante su concentración en las zonas demarcadas por los puntos cardinales. Así, se argumentaba que las intervenciones producirían efectos en sus entornos distribuyéndose de forma equilibrada sobre la mayor parte del espacio urbano (Millet 1995).

En efecto, los equipamientos de los Juegos de 1992 en Barcelona se concentraron en cuatro núcleos, o *clusters* olímpicos, en las zonas de Montjuïc, Poblenou, Vall d'Hebron y Diagonal. Al transponer el concepto sobre la cartografía carioca (figuras 3/4), y teniendo en cuenta las instalaciones ya existentes (principalmente el conjunto deportivo de Maracanã y las instalaciones del ejército en la Villa Militar), dos zonas se encontraban carentes de equipamientos deportivos: la Zona Norte y la región de Barra de Tijuca. El trabajo conducido por Millet dio preferencia a concentrar las nuevas y

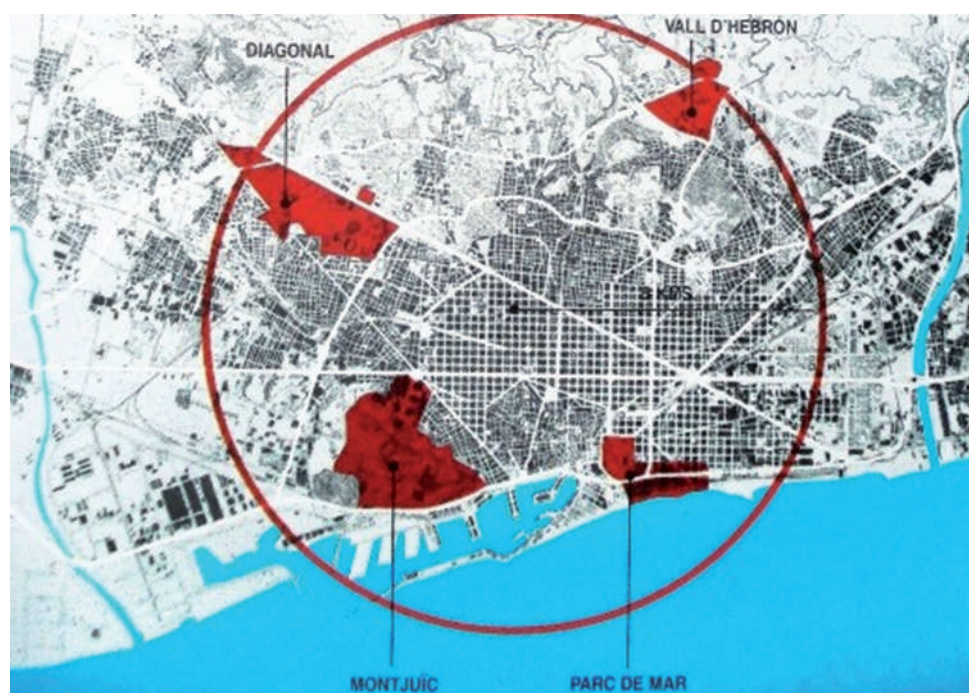


Fig. 2. Plan general de los JJOO Barcelona 1992 (Oficina para la candidatura de los JJOO 1992, s. p.).

principales instalaciones en la primera región, en las áreas públicas disponibles en la Isla del Fundão, campus de la Universidad Federal de Río de Janeiro (UFRJ). En Barra, zona de expansión de viviendas destinadas a las clases media y alta, se construiría un velódromo y un centro de tenis, así como se aprovecharía el centro de convenciones Río Centro. De este modo, se argumentó que las intervenciones propuestas estarían distribuidas y producirían “efectos balsámicos sobre el espacio urbano, generando procesos de recalificación y reequipamiento” (RBC 1996, 23), pese la gran diferencia en la extensión territorial entre Barcelona (100 km²) y Río de Janeiro (1.200 km²).

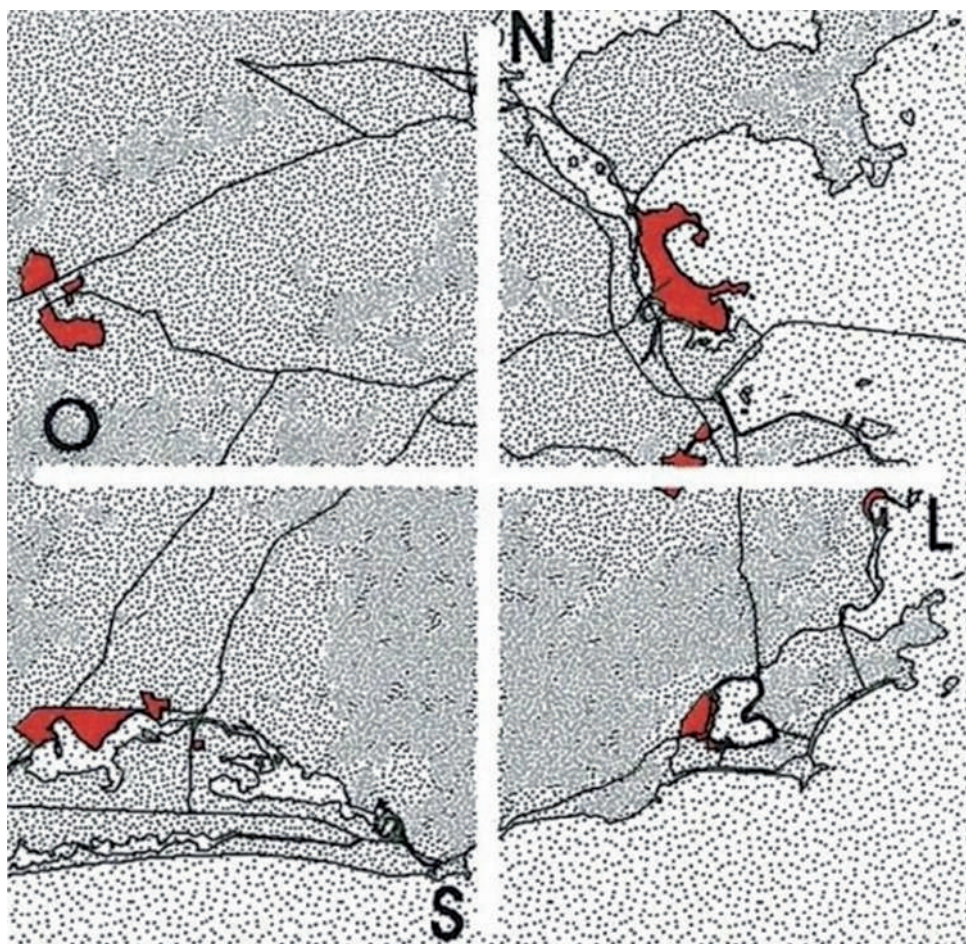


Fig. 3. Plan general de la propuesta JJOO Río 2004 (RBC 1996, 19).

Millet también buscó legitimidad histórica a su propuesta, como en Barcelona, haciendo que mediante la realización de los JJOO se concluyera un plan urbanístico

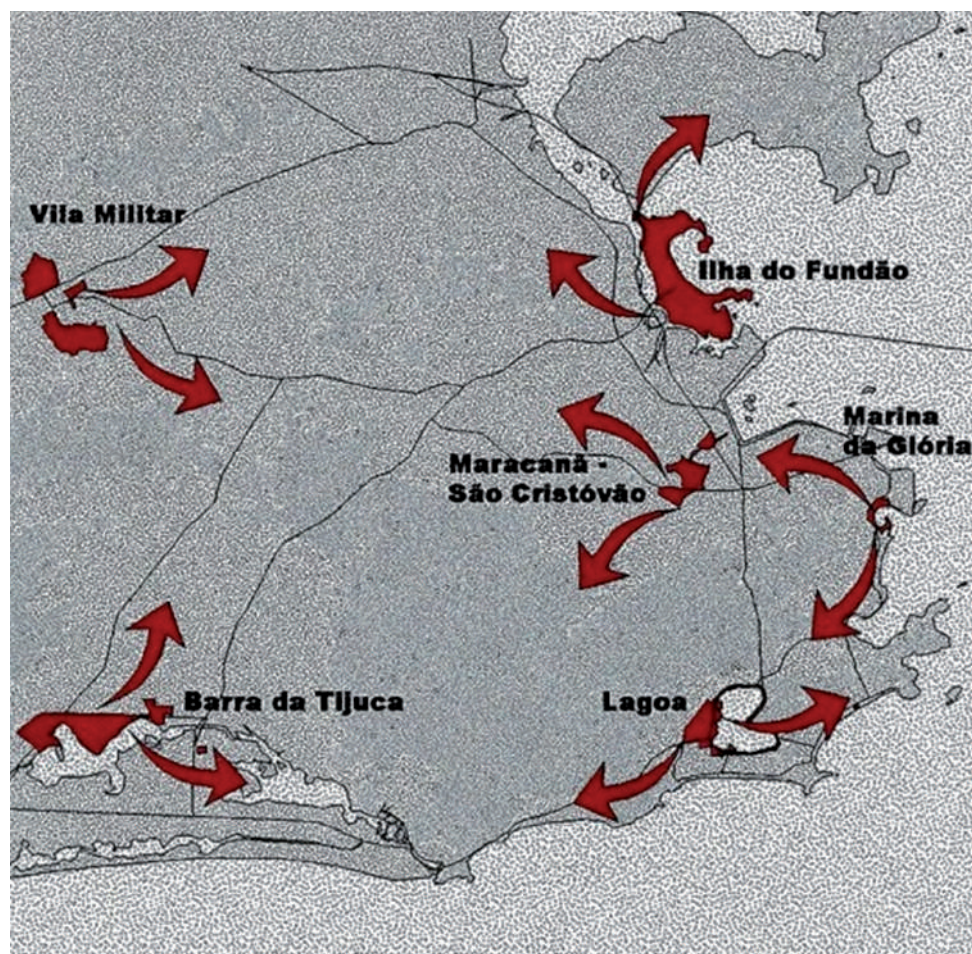


Fig. 4. Plan general de la propuesta JJOO Río 2004 (RBC 1996, 24).

inacabado. La intervención urbana más significativa de la Barcelona olímpica se dio en su frente marítimo, al recalificar la zona portuaria en área comercial y de ocio, transformar el área industrial de Poblenou en la Villa Olímpica, eliminar la barrera de las líneas de ferrocarriles junto a la costa y recuperar sus playas. El plan para esta región respetó el trazado homogéneo ideado por Ildefons Cerdà en 1859 en su proyecto para la expansión de la ciudad y llevó la continuidad de la malla urbana hasta el litoral.

La propuesta para la Isla del Fundão también fue defendida por un plan, en este caso el “Plan General para la Ciudad Universitaria-Universidad de Brasil” (figura 5). Aquel plan, nunca concluido, fue elaborado por el arquitecto Jorge Machado Moreira y su equipo entre 1949 y 1962, estableciendo el trazado vial de sus 5,9 millones de metros cuadrados, la asignación de usos de área y construcción de parte de los edificios planificados. La propuesta olímpica preveía la recuperación y consolidación del área



Fig. 5. Plan General para la Ciudad Universitaria-Universidad de Brasil, Jorge Machado Moreira 1955-1960 (Czajkowski, 1999, 112).

de la isla volcada hacia la bahía de Guanabara. Mediante la construcción de la Villa Olímpica, el Estadio Olímpico y un parque público (figura 6) se crearía una nueva área de ocio y residencial para la ciudad. La isla sería así incorporada a la “normalidad urbana” (RBC 1996: 19) y ya no más un “gueto universitario, cualitativamente alto, pero [que] no deja de ser un gueto” (Millet 1996: 36).



Fig. 6. El Parque Olímpico de la Isla del Fundão (Rio 2004 Bid Committee v. 2, 22).

La resistencia a la propuesta catalana

La sugerencia encontró resistencias en el comité de candidatura Río 2004. Estas se reflejan en los informes de trabajo donde se busca justificar la opción por la Isla del Fundão frente a la alternativa de Barra. En la visión del equipo de Millet privilegiar la zona de Barra solo se justificaría en función de la facilidad de promoción y venta de las unidades residenciales de Villa Olímpica y la buena infraestructura existente.

Sin embargo, advertían el riesgo de asociar el evento con operaciones especulativas, la utilización de recursos públicos al margen de las prioridades de la ciudad y la distancia de las instalaciones deportivas respecto del conjunto de la población, “en particular en lo que respecta a la Zona Norte, región menos dotada de instalaciones deportivas” (RBC 1995: s. p.).

Por otro lado, la opción por la Isla del Fundão era defendida principalmente por su ubicación y por el aprovechamiento de las inversiones públicas realizadas. Por ser una isla, ofrecía facilidad en la implantación de un perímetro de seguridad en sus puntos de acceso. Además, su posición al lado del aeropuerto internacional simplificaba la logística del evento a la vez que estaba situada en la confluencia de importantes autopistas. Las instalaciones olímpicas serían incorporadas al patrimonio de la UFRJ, evitando “cualquier idea de especulación urbana relacionada con los Juegos Olímpicos” (RBC 1995: s. p.). Los principales desafíos serían la urbanización de las favelas vecinas, la efectiva implantación del programa de descontaminación de la bahía de Guanabara y la gestión del proyecto, ya que este implicaba un terreno/área de propiedad del gobierno federal con importantes atribuciones municipales (urbanización de favelas) y estatales (saneamiento, descontaminación y transportes).

La propuesta profundizó las divergencias existentes entre los participantes en el comité de candidatura. Se obtuvo el apoyo de parte de los representantes del gobierno federal y del secretario municipal de urbanismo, Luiz Paulo Conde. Por el contrario, era resistido por el alcalde Cesar Maia y el presidente del Comité Olímpico Brasileño (COB) Carlos Nuzman (Grijó y Pinto 2002). Al comentar sobre cómo la propuesta obtuvo aprobación, el consultor Jordi Borja explicó que el equipo gozaba de “muchísima legitimidad... porque cuando un equipo te viene con una cosa ya muy bien acabada, muy bien argumentada, no es fácil de no reconocer esto, sobre todo si no tiene una alternativa presentable” (en Silvestre 2017b, 180). En cambio, otro consultor reconoció que la propuesta de la Isla de Fundão se trató de un error del equipo de “no ser tan consciente de la situación de Río para querer imponer nuestra solución”, aunque el “proyecto era muy bonito, muy caro y difícil, pero giraba la ciudad al revés, lo que pasa [es que] nadie de la ciudad estaba preparado” (en Silvestre 2017b, 182). El comité no tenía el tiempo a su favor, la propuesta fue oficializada a finales de 1995 y el dossier de candidatura sometido al Comité Olímpico Internacional (COI) un semestre después. En el año siguiente la candidatura no se clasificó para la elección final.

El proyecto de Río 2004 ofrece una rica ilustración sobre la dinámica de circulación de modelos y políticas urbanas. En primer lugar, el prestigio obtenido con experiencias elevadas a la clase de mejores prácticas “viajan con la licencia de credibilidad pragmática” (Peck y Theodore 2010, 171) y ofrecen para aquellos que a ella se asocian oportunidades para la diseminación de su conocimiento y legitimidad a sus propuestas. Como se argumentó anteriormente, el “modelo Barcelona” se convirtió en la más exitosa demostración de la estrategia de megaeventos. Eso ofreció a los consultores catalanes que circulaban en América Latina una importante reputación, demostrada en sus servicios con el plan estratégico de Río y la recomendación para una candidatura

olímpica. Aunque sin conocimiento previo de la realidad de la ciudad y de las demandas locales, el equipo de Millet se basó en las líneas maestras del plan de los JJOO 1992 para impartir una propuesta radical a Río que, como reconoció un consultor catalán, “no estaba en la mente de nadie” (Silvestre 2017b, 182).

En segundo lugar, para que modelos puedan circular es necesario extraer lecciones abstractas de forma de superar la especificidad de su sitio de origen y aplicabilidad a contextos distintos. Como lo detallan los distintos personajes políticos y técnicos de Barcelona en un dossier sobre la experiencia de los JJOO (Moragas/Botella 1995), el proyecto olímpico fue fruto de circunstancias específicas, donde se puede destacar cierto consenso sobre las intervenciones necesarias, el liderazgo de una autoridad municipal socialista con apoyo de gobierno central, así como un fuerte crecimiento económico en la segunda mitad de los años ochenta. Ninguna de esas características se hacía presente en Río. Desnuda de su esencia, la estrategia “made in” Barcelona se sobreponía en Río sin elementos que la validaran y orientada casi exclusivamente a convencer los delegados del COI.

Por último, es necesario tener en cuenta como aquellos que demandan a las mejores prácticas identifican oportunidades a sus intereses. Peck y Theodore (2015, xxiv) argumentan que “las audiencias de los modelos de políticas recibidos tienen roles a desempeñar en la producción (social) de estos modelos”, a lo que es posible agregar que solo realizan tales roles si pueden identificar oportunidades a sus agendas. En este caso, solo una parte de la coalición presente en el comité de candidatura Río 2004 pudo hacerlo, mientras que la otra, representada no menos que por el alcalde y el presidente del COB, se distanció de brindar todo su apoyo. No es de extrañar que cuando el proyecto Olímpico de Río se reformó después del fracaso de la oferta de 2004 teniendo esos dos personajes clave al comando, referencias no se buscarían en el modelo de Barcelona.

3. EL MODELO *AD HOC*: LA REFORMULACIÓN DEL PROYECTO OLÍMPICO HACIA LOS JUEGOS PANAMERICANOS 2007

“Sídney, que parece haber sido el modelo elegido por la alcaldía de Río de Janeiro y el Comité Olímpico Brasileño, es un ejemplo de mala evaluación ... Después de los Juegos [Panamericanos], tales equipamientos urbanos no dejaron ningún legado urbano para la ciudad” (Luiz Martins de Melo 2011, 28).

La primera candidatura olímpica de Río constituyó un importante aprendizaje político que influyó en la reforma de la estrategia desarrollada en el período 2001-2009. La forma en que se enmarcó el fracaso de la oferta respaldó cambios drásticos en la planificación espacial, en la gobernanza del proyecto y en la estrategia para ganar credibilidad a los ojos del COI.

La base de la nueva estrategia olímpica puede observarse en un artículo de prensa escrito por el mandante del COB en el periódico *Jornal do Brasil* a principios de 2000. Después de establecer que la celebración de los Juegos Olímpicos era el “objetivo común” de la “gente de Río y el COB”, Nuzman argumentaba que al COI no le gustaban las candidaturas basadas en cambios de infraestructura a gran escala. En una velada crítica al abordaje de la primera candidatura, señalaba que ciertas condiciones eran necesarias, incluidas las instalaciones, antes de preparar otra candidatura.

Atrás quedaron los días en que la organización de los Juegos Olímpicos era sinónimo de salvación de todos los problemas de una ciudad. Hoy, el COI entiende que la ciudad necesita cumplir con los requisitos básicos en primer lugar –seguridad, transporte y medio ambiente, y también tener una estructura consolidada de instalaciones deportivas– para luego anunciar sus intenciones de ser sede de los Juegos Olímpicos (Nuzman 2000, 9).

El alcalde César Maia corroboró este punto de vista al descartar Barcelona como referencia válida para futuras propuestas olímpicas. Según él, las posibilidades de que la ciudad sea la anfitriona del megaevento dependían del cumplimiento de las condiciones establecidas por el COI.

Barcelona desarrolló la tesis de que tienes que contrastar dos ideas, una Olimpiada para la ciudad o la ciudad para los Juegos Olímpicos [...] para inducir un importante desarrollo urbano. Entonces pensaron que debería ser Fundão. Muy bien. Cuando volví [al ayuntamiento] consideré esta idea y dije “o queremos los Juegos Olímpicos o no. Si no los queremos, no pasa nada. Si los queremos, entonces es una ciudad para los Juegos Olímpicos. ¿Qué tenemos que hacer para traer los Juegos Olímpicos aquí?” (en Silvestre 2017b, 185).

Como resultado, las propuestas que siguieron estuvieron menos orientadas al desarrollo de proyectos de infraestructura considerados importantes para la ciudad y más preocupadas por cumplir con las condiciones necesarias para albergar los JJOO de acuerdo con los requisitos del COI. La estrategia del megaevento se convirtió en un fin en sí mismo.

Nuzman y Maia tomaron el control del proyecto olímpico y reformularon la estrategia del megaevento. Según Nuzman, el fracaso del proyecto de Río 2004 sirvió para definir una nueva estrategia y esa tenía como una de sus premisas localizar las principales intervenciones en el área de Barra da Tijuca y concentrar las instalaciones en un solo sitio. Según el mandante sería posible construir del 70 al 80% de las instalaciones necesarias, una tendencia observada en otras ciudades olímpicas (Grijó y Pinto 2002).

La medida fue justificada en tanto seguía las mejores prácticas establecidas por la reciente organización de los Juegos Olímpicos de Sídney 2000, donde el Parque Olímpico –desplegado en el área de Homebush Bay– concentraba la mayoría de las nuevas instalaciones deportivas. Según el coordinador de la candidatura de 2004, el ‘modelo Sídney’ se convirtió en una referencia clara para el COB (Silvestre 2017b); de hecho,

la institución contrató los servicios de consultores australianos que trabajaron en el comité organizador de los JJOO 2000. El presidente de ICOB especificó su ubicación preferible: el circuito de carreras de Jacarepaguá (Grijó y Pinto 2002, C5).

El debate sobre la localización de las principales intervenciones urbanas en la Zona Norte o en Barra da Tijuca se reposicionó en términos de qué alternativa podría cumplir mejor los requisitos del megaevento y las expectativas del COI. El fracaso de la oferta de 2004 se interpretó como producto de la decisión respecto a su ubicación, lo cual sirvió para deslegitimar la opción hacia la Zona Norte. El área de Barra da Tijuca se presentó destacando el espacio disponible y los aspectos institucionales de la entrega del proyecto (figura 7).

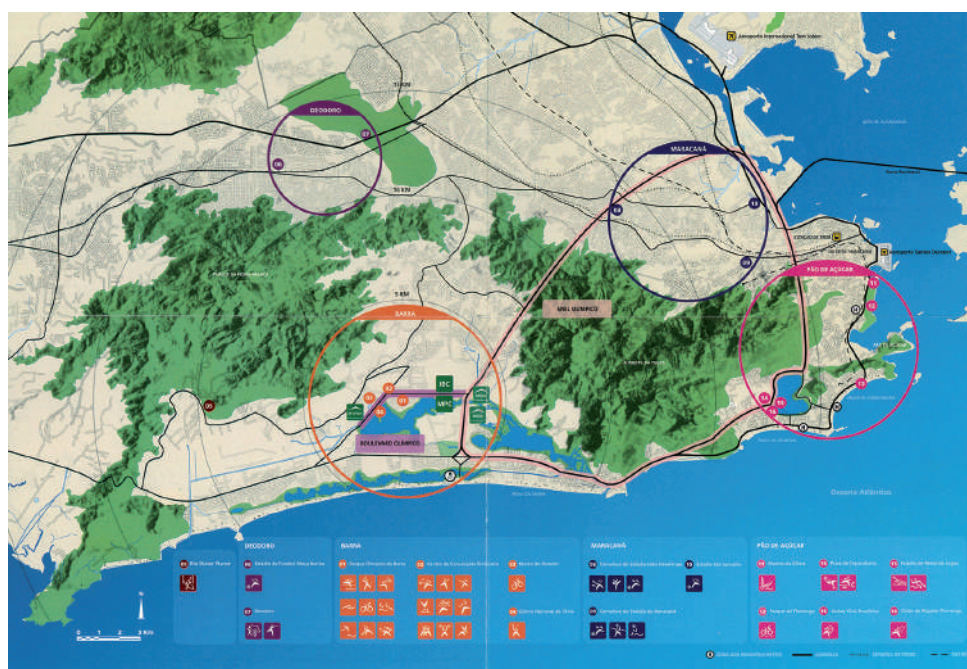


Fig. 7. *Master plan* para la candidatura a los JJOO Río 2012 (Rio 2012 Bid Committee 2004, s. p.).

Otra premisa central de la nueva estrategia se basó en el argumento de que la ciudad tendría primero que mejorar sus credenciales en la organización de otros eventos. Siguiendo los consejos del presidente del COI, Juan Antonio Samaranch (*Jornal* 2000), la atención se orientó hacia los Juegos Panamericanos, para lo cual se presentó una candidatura en 2002. Poco después de que la Organización Deportiva Panamericana (ODEPA) adjudicara el evento a Río, la ciudad anunció una nueva candidatura olímpica para los Juegos de 2012. Los Juegos Panamericanos cumplirían así un

propósito doble, con los equipamientos deportivos reevaluados para cumplir con los requisitos del COI.

En esta etapa, Luis Inácio Lula da Silva, del Partido de los Trabajadores (PT), fue elegido presidente de Brasil. Se estableció un Ministerio de Deportes y el presidente apoyó la nueva candidatura. Sin embargo, las ambiciones olímpicas de Río fueron interrumpidas una vez más en la fase de solicitud, ya que la candidatura no alcanzó una puntuación suficiente en la evaluación técnica, particularmente en lo referente a transporte, alojamiento y seguridad (IOC 2004). A pesar del revés, el gobierno federal confió en que “con el Río Pan 2007 demostraría de manera inequívoca su capacidad para organizar un gran evento internacional” (*Jornal* 2004, C5). De hecho, el apoyo del gobierno federal demostró ser más que un gesto simbólico ya que los crecientes costos de la preparación de los Juegos Panamericanos comprometían el presupuesto del municipio. Los planes para mejorar y ampliar la red de transporte público se descartaron y el proyecto se orientó esencialmente a la construcción de las instalaciones deportivas. Rescatados por ayuda federal, los preparativos se completaron justo a tiempo para el inicio del evento. El público respondió con buena asistencia a las competiciones; por su parte, el COI lo elogiaba. La estrategia olímpica reestructurada comenzó a dar sus frutos, otorgando confianza a sus promotores para avanzar hacia su próximo objetivo. Los Juegos Panamericanos de 2007 produjeron impactos insignificantes en términos de desarrollo, más allá de las nuevas instalaciones deportivas. Sin embargo, establecieron firmemente al área de Barra da Tijuca como centro de la candidatura a los JJOO 2016.

4. BARCELONA *REDUX*: LA ESTRATEGIA DISCURSIVA DE LOS JJOO RÍO 2016

“Voy a contratar la consultoría de Maragall porque quiero ser el Maragall del futuro, quiero que el futuro de Río sea como el de Barcelona”

Alcalde Eduardo Paes (EFE 2010).

Pocas semanas después de la organización de los Juegos Panamericanos 2007, se envió una notificación oficial al COI de la candidatura de la ciudad de Río a los JJOO 2016. La candidatura consideraba el plan general de los Juegos Panamericanos como la base de la organización, desarrollando así el circuito de Jacarepaguá con nuevas instalaciones. Una de las estrategias principales de la candidatura consistía en unos Juegos compactos, con todas las competiciones celebradas en la ciudad y con la mayoría de las instalaciones en Barra.

Paralelamente a estos pasos iniciales, el ayuntamiento se organizaba para revisar el plan general de la ciudad, el Plan Director; esto era una exigencia de leyes federales cada diez años. El resultado de este proceso fue la definición de macrozonas para las políticas de planificación. En ese marco, en el territorio del municipio se identificaron

cuatro grandes zonas: la Zona Sur, donde el desarrollo debía controlarse debido a la compacidad y madurez de su área edificada; la Zona Oeste, donde hubo un crecimiento de barrios desfavorecidos que deberían ser asistidos; la Zona Norte, que ya estaba consolidada aunque tenía grandes niveles de privación, por lo que se debía fomentar el desarrollo; la región de Barra, cuya especulación inmobiliaria debería estar condicionada por inversiones públicas y privadas en infraestructura (PCRJ 2011).

La comparación entre los planos olímpicos y director permitía observar cómo entraban en conflicto (figuras 8 y 9): Barra era el destino preferencial de las inversiones en infraestructura. En efecto, se produjo un conflicto inicial entre la oficina de urbanismo del ayuntamiento y el equipo técnico del comité de candidatura. Esto se concilió mediante la revisión de la ubicación de algunos lugares, aunque estos fueron bastante modestos, tales como: el uso del Sambódromo para la competencia de tiro con arco o la Villa de los Patrocinadores en el área del puerto. Sin embargo, la candidatura olímpica ofreció una ventana de oportunidad para trabajos y proyectos pendientes desarrollados por los técnicos de urbanismo y transporte del ayuntamiento, tales como: depósitos de agua de lluvia para el control de inundaciones y la implementación de una red de corredores de Bus Rapid Transit (BRT). El plan olímpico final propuesto en el dossier de candidatura no resultó tan compacto y sin obras a gran escala como le hubiera gustado al COB. Sin embargo, en lugar de comprometer las posibilidades de la ciudad, los consultores extranjeros que asesoraban la candidatura la promocionaron en tanto mediación entre las necesidades del megaevento y las políticas públicas (Silvestre 2017b).



Fig. 8. Plan Director de Río y sus macro zonas de ordenación territorial (PCRJ 2011, s. p.).



Fig. 9. *Master plan* JJOO Río 2016 (Rio 2016 Bid Committee 2009, vol. 1, s. p.).

El 18 de marzo de 2010, el nuevo alcalde de Río de Janeiro, Eduardo Paes, participó en el seminario ‘Río-Barcelona: Los Juegos Olímpicos y la Ciudad’. Quince años después de los trabajos de consultoría catalana en la primera candidatura olímpica de Río, políticos y expertos de ambas partes discutieron una vez más las mejores prácticas y cómo Río podría hacer uso del megaevento para producir un importante legado urbano. Mientras celebraba un acuerdo de cooperación con la presencia del ex alcalde catalán Pasqual Maragall y muchos de los consultores que participaron anteriormente en la propuesta olímpica Río 2004, Paes declaraba enfáticamente que “Barcelona es sin duda el gran modelo que debemos seguir” (Gismondi 2010). Paes resumió a los periodistas que el aprendizaje se centraba en que la ciudad aprovechara las oportunidades presentadas por el evento:

Mi modelo es Barcelona 1992. Copiando al alcalde de Barcelona, puedo decir que hay dos tipos de Juegos Olímpicos: el que se sirve de la ciudad y aquel donde la ciudad se sirve de los Juegos. Tenemos que servirnos de los Juegos para dejar un legado tangible en infraestructura y uno intangible para cambiar la imagen de la ciudad (Paes en Costa y Murno 2012).

Barcelona volvía una vez más el discurso político de Río, con la referencia de “los Juegos que sirven a la ciudad”, repetida constantemente y estampada en las paredes

de la plataforma de observación del Parque Olímpico (Silvestre 2017a). Sin embargo, a pesar de lo que las referencias implican, la relación entre ambas ciudades se había convertido en algo simbólico, sin el compromiso directo que marcó la primera candidatura olímpica de Río.

La constante alusión a la ciudad catalana por parte del alcalde Paes nos permite observar la forma como la movilización de referencias de mejores prácticas se hace de una manera estratégica. Casi dos décadas después, Barcelona aún gozaba de fuerte capital político entre los gobiernos locales de todo el mundo. En efecto, su popularidad como modelo en la organización de megaeventos y transformación urbana otorgaba legitimidad a los proyectos que se decían inspirarse en su ejemplo. Al igual que Maia, Paes fue un líder político que se acercó a la clase de arquitectos locales con el fin de atraer el apoyo de grupos con influencia en la formación de la opinión pública. Esta asociación fue importante para reunir apoyo para el programa de regeneración del área portuaria; convertida en la principal política de Paes y, desde entonces, alineada con los JJOO. Al realizar las intervenciones en el puerto, ubicado en el área central de Río, como parte del legado urbano de los Juegos, Paes fue capaz de responder las críticas respecto a la concentración de inversiones en Barra. Con motivo del seminario Río-Barcelona, el consultor y catedrático catalán Jordi Borja refutó la comparación entre las transformaciones urbanas de las dos ciudades. Según Borja, la centralidad de Barra da Tijuca en el proyecto olímpico de Río era “altamente sospechosa” y que según él solo podía “entenderse de dos formas: si atiende intereses económicos particulares o intereses políticos para hacer la elección más fácil” (Borja 2012, 18). Borja, que participó en el equipo que preparó la propuesta para los Juegos de 2004, criticaría el plan de Río 2016 por ser “elitista, una propuesta especulativa, destinada a reforzar la desigualdad social y el desequilibrio territorial y romper el tejido urbano” (2010, 228). En su opinión la nueva estrategia de megaeventos de Río “desperdicia la posibilidad de desarrollar áreas deprimidas, y es políticamente antidemocrática y moralmente impresentable. Es un desperdicio absurdo de una gran oportunidad” (228).

La alusión a Barcelona también sirvió para enfatizar el papel del alcalde en el liderazgo de la transformación urbana, cuestión utilizada por Paes para asumir el rostro público de los Juegos Río 2016. El período inmediatamente posterior al otorgamiento de la candidatura de los Juegos estuvo marcado por luchas internas en la coalición política que apoyó la iniciativa. Aunque la estructura prometida al COI preveía una organización intergubernamental para la gestión de los proyectos olímpicos, Paes consiguió en la práctica que en su mayor parte esos proyectos fueran responsabilidad de su Compañía Olímpica Municipal y así asociar el evento más directamente a su imagen.

Al final, el modelo olímpico de Río se tornó un híbrido que incluyó: foco en *city marketing*, justificación de un proyecto urbano de gran inversión en el área del puerto y un discurso político de transformación en gran escala que remite a la experiencia catalana. Asimismo, cabe añadir el aislamiento de las instalaciones deportivas del conjunto de la ciudad y las numerosas dudas cuanto a su gestión y utilización después

del evento, así como ocurriera en Sídney. La experiencia ejemplifica la afirmación de Healey que ideas se difunden de forma “no lineal” y así “cambian de forma a medida que ‘viajan’ perdiendo algunas dimensiones y acumulando otras” (2010: 10).

5. CONCLUSIONES

El análisis de la estrategia de megaeventos de Río de Janeiro y su experiencia con la circulación global de mejores prácticas presenta cuestiones importantes en la transferencia de modelos. Recurrimos a los episodios discutidos que tuvieron lugar durante tres décadas, para traer algunas notas finales en referencia al rol de los expertos extranjeros, la importancia del contexto local y los intereses que configuran los programas urbanos, y el uso estratégico de referencias exitosas en la política urbana contemporánea.

En primer lugar, el compromiso inicial de los consultores catalanes en la redacción de la propuesta de Río 2004 se ubicó en circunstancias inusuales donde los expertos extranjeros recibieron un cheque en blanco para desarrollar sus propuestas. El prestigio alcanzado con la organización de los recientes Juegos de 1992, la comisión previa para coordinar el plan estratégico de la ciudad y la falta de familiaridad con el sistema de candidaturas olímpicas contribuyeron a que Millet y su equipo desarrollaran una propuesta audaz e inviable. A pesar de las aparentes buenas intenciones de aprovechar el desarrollo de infraestructura a gran escala para producir efectos distributivos en áreas marginales de la ciudad, el proyecto propuso una visión que no estaba alineada con ninguno de los líderes políticos y expertos de la ciudad, ni siquiera con la población en general. Por lo tanto, puede caracterizarse como una propuesta desvinculada de la realidad política, económica y social de la ciudad. Como lo señalan Peck y Theodore (2015, xxv), modelos “poseen características institucionales, ideacionales e ideológicas específicas” de manera que conflictos generados por su aceptabilidad exponen las diferencias en esos términos entre ofertantes y demandantes.

En segundo lugar, la comprensión del contexto local es tan importante para entender el éxito de las propuestas formuladas por expertos extranjeros como para descubrir los intereses que configuran los proyectos encargados. Así, agentes prominentes como el alcalde y el jefe del COB fueron contrarios a la propuesta de Millet y trataron de tomar un control más firme sobre el proyecto olímpico una vez que falló la primera oferta. De ese modo lograron modificar el proyecto desplazando las instalaciones clave al área de Barra para lo cual actuaron con pragmatismo y movilizaron las credenciales de otra referencia de planificación considerada exitosa como en Sídney 2000. En ese caso se observa claramente cómo ciertos intereses conducen la orientación de las políticas de desarrollo urbano.

En tercer lugar, la transferencia de políticas como las de Barcelona llegan con credenciales preestablecidos que legitiman las iniciativas políticas que las convocan. El alcalde Paes explotó estratégicamente la asociación de su administración con Barcelona tanto para crear una imagen positiva de su proyecto de transformación urbana como

para superar disputas internas y liderar el proyecto olímpico. Aunque muchos de los consultores catalanes criticaron tal asociación, la experiencia sirvió para reforzar la idea mítica del “modelo Barcelona” y su “poder de representación, operando como un imaginario político sutil y transformador” (Peck y Theodore 2010: 170).

Las operaciones respecto a los Juegos Olímpicos de Río de Janeiro, iniciadas en 1995 y concluidas en 2016, también ilustran más específicamente la naturaleza de la planificación y la política en muchas ciudades de América Latina. Así, se observa una gran distancia entre los planes maestros de la ciudad y los proyectos especulativos guiados por agendas y ambiciones políticas; estas procuran apoyo público para legitimar inversiones públicas que rutinariamente profundizan la segregación espacial y social de la ciudad. El nivel sin precedentes de inversión pública impulsado por las obras para los Juegos Río 2016 reforzó aún más la centralidad de una zona ya privilegiada de la ciudad; por el contrario, las ganancias fueron limitadas en otras áreas a pesar de la urgencia de redirigir inversión pública, tal como lo postulaba el plan general municipal. La referencia a Barcelona se suma a una larga trayectoria de aplicación de ideas internacionales y uso de expertos extranjeros, observable en la historia de Río de Janeiro como vía para legitimar agendas y producir una ciudad desigual (Resende 1982; Andreatta 2006; Abreu 2008).

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Abreu, Maurício de Almeida. 2008. *A Evolução Urbana do Rio de Janeiro* (4ª ed.). Rio de Janeiro: IPP/PCRJ.
- Almandoz, Arturo. 2007. “Modernización urbanística en América Latina. Luminarias extranjeras y cambios disciplinares, 1900-1960”. *Iberoamericana*, 7, 27: 59-78. DOI: <http://dx.doi.org/10.18441/ibam.7.2007.27.59-78>.
- Andranovich, Greg, Matthew J. Burbank, Charles H. Heying. 2001. “Olympic Cities: Lessons Learned from Mega-Event Politics”. *Journal of Urban Affairs*, 23, 2: 113-131.
- Andreatta, Verena. 2006. *Cidades Quadradas, Paraísos Circulares: os planos urbanísticos do Rio de Janeiro no século XIX*. Rio de Janeiro: Mauad.
- Borja, Jordi. 2010. “Barcelona and its Relations with Other Cities: Bilbao, Monterrey, Rio de Janeiro and Buenos Aires”. En *Critical Files. The Barcelona Model 1973-2004*, editado por Josep Maria Montaner, Fernando Álvarez y Zaida Muxí, 218-232. Barcelona: Ajuntament de Barcelona.
- 2012. “Rio-Barcelona: Os Jogos Olímpicos e a Cidade”. En *Entre Cidades. Conexões Rio-Barcelona-Londres-Zurique*, editado por IAB-RJ, 15-25. Rio de Janeiro: IAB-RJ.
- Brand, Peter. 2013. “Governing Inequality in the South through the Barcelona Model: ‘Social Urbanism’ in Medellín, Colombia”. Ponencia presentada en la conferencia Interrogating Urban Crisis: Governance, Contestation, Critique. De Montfort University, Leicester, septiembre, 9-11. <https://www.dmu.ac.uk/documents/business-and-law-documents/research/lgru/peterbrand.pdf> (20.05.2020).
- Clarke, Nick. 2012. “Urban Policy Mobility, Anti-politics, and Histories of the Transnational Municipal Movement”. *Progress in Human Geography*, 36, 1: 25-43.

- Cook, Ian R. 2008. "Mobilising Urban Policies: The Policy Transfer of US Business Improvement Districts to England and Wales". *UrbanStudies*, 45, 4: 773-795.
- Costa, Octávio y Gabriela Murno. 2012. "‘Prefeito não tem ideologia. Prefeito tem pragmatismo’". Entrevista con Eduardo Paes". *Brasil Econômico*. <http://ultimosegundo.ig.com.br/politica/2012-08-27/prefeito-nao-temideologia-prefeito-tem-pragmatismo-afirma-eduardo-paes.html> (31.07.2018).
- Czajkowski, Jorge, ed. 1999. *Jorge Machado Moreira*. Rio de Janeiro: Centro de Arquitetura e Urbanismo.
- EFE. 2010. "Eduardo Paes diz que Rio 2016 vai seguir exemplo de Barcelona-92". *ESPN*. http://espn.uol.com.br/noticia/101390_eduardo-paes-diz-que-rio-2016-vai-seguir-exemplo-de-barcelona-92 (31.07.2018).
- Gismondi, Lydia. 2010. "Rio 2016 anuncia parceria com Barcelona para usar os Jogos de 1992 como modelo". *Globo Esporte*. <http://globoesporte.globo.com/Esportes/Noticias/Olimpiadas/0,,MUL1534944-17698,00-RIO+ANUNCIA+PARCERIA+-COM+BARCELONA+PARA+USAR+OS+JOGOS+DE+COMO+MODELO.html> (31.07.2018).
- Golda-Pongratz, Kathrin. 2007. "Retracing a Relation: Barcelona's Role as Urbanmodel for Ibero American Metropolises; Lima as a Case Study". *Trialog*, 93, pp. 4-11.
- González, Sara. 2011. "Bilbao and Barcelona 'in Motion'. How Urban Regeneration 'Models' Travel and Mutate in the Global Flows of Policy Tourism". *Urban Studies*, 48, 7: 1397-1418.
- Grijó, Fabio y Marcus Barros Pinto. 2002. "‘O Rio não será mais o mesmo’", entrevista con Carlos Arthur Nuzman". *Jornal do Brasil*, 1 de septiembre: C5.
- Hardoy, Jorge E. 1992. "Theory and Practice of Urban Planning in Europe, 1850-1930: Its Transfer to Latin America". En *Rethinking the Latin American City*, editado por Richard M. Morse y Jorge E. Hardoy, 20-49. Baltimore: The Johns Hopkins University Press.
- Harvey, David. 1989. "From Managerialism to Entrepreneurialism: the Transformation in Urban Governance in Late Capitalism". *Geografiska Annaler*, 71B: 3-17.
- Healey, Patsy. 2010. "Introduction: the Transnational Flow of Knowledge and Expertise in the Planning Field". En *Crossing Borders: International Exchange and Planning Practices*, editado por Patsy Healey y Robert Upton, Robert, 1-26. London: Routledge.
- IOC (International Olympic Committee). 2004. *Games of the XXX Olympiad in 2012-Report by the IOC Candidature Acceptance Working Group to the IOC Executive Board*. Lausanne: IOC.
- Jacobs, Jane M. 2012. "Urban Geographies I Still Thinking Cities Relationally". *Progress in Human Geography* 36, 3: 412-422.
- Jajamovich, Guillermo. 2016. "Historicizing the Circulation of Urban Policies through Career Paths Analysis: Barcelonian Experts and their Role in Redeveloping Buenos Aires' Puerto Madero". *Iberoamericana*, 12, 62: 167-183. DOI: <http://dx.doi.org/10.18441/ibam.16.2016.62.167-183>.
- Jornal*. 2000. "Um elogio olímpico". En: *Jornal do Brasil*, 24 de mayo: 24.
- 2004. "Lula lamenta exclusão do Rio". En: *Jornal do Brasil*, 19 de mayo: C5.
- Marshall, Tim. 2004. *Transforming Barcelona: the Renewal of a European Metropolis*. Routledge.
- McCann, Eugene. 2011. "Veritable Inventions: Cities, Policies and Assemblage". *Area* 43, 2: 143-147.
- 2004. "‘Best Places’: Interurban Competition, Quality of Life and Popular Media Discourse". *Urban Studies*, 41, 10: 1909-1929.
- McCann, Eugene y Kevin Ward. 2010. "Relationality/Territoriality: Toward a Conceptualization of Cities in the World". *Geoforum*, 41, 2: 175-184.

- McFarlane, Colin. 2011. *Learning the City: Knowledge and Translocal Assemblage*. Hoboken: John Wiley & Sons.
- Melo, Luiz Martins de. 2011. "O legado dos megaeventos esportivos". *Revista de Economia Fluminense*, V, 10: 26-30.
- Millet, Lluís. 1995. "The Games of the City". En *The Keys to Success. The Social, Sporting, Economic and Communications Impact of Barcelona'92*, editado por Miquel Moragas y Miquel Botella, 188-202. Barcelona: Centre d'Estudis Olímpics UAB.
- 1996. "A utilização dos Jogos Olímpicos para a reestruturação urbana: Barcelona-Rio semelhanças e propostas". En *Seminário sobre as Condições Urbanísticas das Áreas Seleccionadas para os Jogos Olímpicos*, editado por IPLANRIO, 29-46. Rio de Janeiro: PCRJ.
- Moragas, Miquel y Miquel Botella, eds. 1996. *Las claves del éxito: Impactos sociales, deportivos, económicos y comunicativos de Barcelona 92*. Barcelona: Centro de Estudios Olímpicos, UAB.
- Nuzman, Carlos Arthur. 2000. "Rio, Cidade Olímpica". Opinião. *Jornal do Brasil*, 3 de febrero: 9.
- Oficina para la candidatura de los JJOO 1992, 1986.: *Juegos Olímpicos Barcelona 1992, creemos merecerlos*. Barcelona: s. e.
- PCRJ (Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro). 1996. *Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro, Rio sempre Rio*. Rio de Janeiro: PCRJ.
- 2011. *Lei Complementar n. 111. Dispõe sobre a política urbana e ambiental do município, institui o plano diretor de desenvolvimento urbano sustentável do município do Rio de Janeiro e dá outras providências*. Rio de Janeiro: PCRJ. <http://www.camara.rj.gov.br/planodiretor/indexplano.php> (18.05.2020).
- Peck, Jamie. 2002. "Political Economies of Scale: Fast Policy, Interscalar Relations, and Neoliberal Workfare". *Economic Geography*, 78, 3: 331-360.
- 2011. "Geographies of Policy: From Transfer-diffusion to Mobility-mutation". *Progress in Human Geography*, 35, 6: 773-797.
- Peck, Jamie y Nik Theodore. 2010. "Mobilizing Policy: Models, Methods, and Mutations". *Geoforum*, 41, 2: 169-174.
- Peck, Jamie y Nik Theodore. 2015. *Fast Policy: Experimental Statecraft at the Thresholds of Neoliberalism*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Peck, Jamie y Adam Tickell. 2002. "Neoliberalizing Space". *Antipode*, 34, 3: 380-404.
- RBC (Rio Barcelona Consultores). 1995. *Anteprojeto de Candidatura da Cidade do Rio de Janeiro para sediar os Jogos Olímpicos de 2004. Designação prévia de usos por área. Estudos de adequabilidade*. INF0408. Rio de Janeiro: Rio 2004 Bid Committee.
- 1996. *Anteprojeto de candidatura Jogos Olímpicos 2004 Rio de Janeiro. Vol. 2 Parques Olímpicos*. Rio de Janeiro: Rio 2004 Bid Committee.
- Rio 2004 Bid Committee. 1996. *Rio de Janeiro Candidate to Host the XXVIII Olympic Games in 2004*. Rio de Janeiro: Rio 2004 Bid Committee.
- Rio 2012 Bid Committee. 2004. *Candidature Acceptance Proposal to Host the 2012 Olympic and Paralympic Games*. Rio de Janeiro: Rio 2004 Bid Committee.
- Rio 2016 Bid Committee. 2009. *Candidature File for Rio de Janeiro to Host the 2016 Olympic and Paralympic Games*. Rio de Janeiro: Rio 2016 Bid Committee.
- Resende, Vera. 1982. *Planejamento Urbano e Ideologia: quatro planos para a cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.
- Robinson, Jennifer. 2011. "The Spaces of Circulating Knowledge: City Strategies and Global Urban Governmentality". En *Mobile Urbanism: Cities and Policymaking in the Global Age*, editado por Eugene McCann y Kevin Ward, 15-40. Minneapolis: University of Minnesota Press.

- Silvestre, Gabriel. 2017a. "Rio de Janeiro 2016". En *Olympic Cities: City Agendas, Planning and the World's Games, 1896-2016*, editado por John Gold y Margaret M. Gold (3ª ed.), 400-423. London: Routledge.
- 2017b. *Circulating Knowledge and Urban Change: Ideas, Interests and Institutions in the Making of Olympic Rio de Janeiro*. Tesis doctoral, University College London.
- Sorensen, Andre. 2010. "Urban Sustainability and Compact Cities in Japan: the Diffusion, Transformation and Deployment of Planning Concepts". En *Crossing Borders: International Exchange and Planning Practices*, editado por Patsy Healey y Robert Upton, 117-140. London: Routledge.
- Subirós, Pep, ed. 1993. *El Vol de la Fletxa. Barcelona'92: Crònica de la reinvenió de la ciutat*. Barcelona: Electa.
- Velut, Sébastien y Silvia Robin. 2005. "Entre Barcelone et Porto Alegre: la gestión municipale à Montevideo et Rosario", *Géocarrefour*, 80, 3: 207-214.
- Ward, Kevin. 2006. "'Policies in Motion', Urban Management and State Restructuring: The Trans-Local Expansion of Business Improvement Districts". *International Journal of Urban and Regional Research*, 30, 1: 54-75.

Fecha de recepción: 21.09.2018

Versión reelaborada: 31.01.2020

Fecha de aceptación: 28.02.2020

