



**FACULTAD DE ARQUITECTURA  
ESCUELA DE ARQUITECTURA  
Magíster en Prácticas Socio-Espaciales**

**Hacia una dromología material: Investigación socio-espacial sobre  
la velocidad y su inscripción material en Santiago de Chile.**

**Tesis para optar al grado de Magíster en Arquitectura  
Profesor guía: Linda Schilling Cuellar**

**Autor: Gabriel Rolando Sepúlveda Basoalto**

**Santiago – Chile  
2025**

# Agradecimientos

Agradezco profundamente a mi familia, que me ha acompañado durante todo este proceso. En especial a Josefina Buschmann, por su apoyo constante y generoso, y a nuestros gatos, Lina Bo Bardi y Atari, cuya presencia fue compañía y contención en cada etapa del camino. Con todo mi amor.

# Resumen

Esta tesis analiza cómo la velocidad se inscribe materialmente en el espacio urbano de Santiago de Chile. El punto de partida es un archivo fotográfico de autos chocados recolectado entre 2019 y 2024, que permite observar cómo los restos vehiculares revelan tensiones territoriales, sociales y estéticas. Desde esa base, se propone el concepto de dromología material para estudiar la velocidad como una fuerza que afecta infraestructuras, cuerpos y objetos.

La metodología combina análisis de datos delictuales, archivo visual y desarrollo de instalaciones espaciales. Se utilizaron herramientas digitales y materiales del ámbito automotriz —capós, acero, eslingas, estructuras metálicas— para construir dispositivos críticos en el espacio público, articulando los conceptos de dromología, gesto y testigo material.

Las instalaciones desarrolladas permiten activar lecturas situadas sobre estos fenómenos, estableciendo relaciones entre percepción y materialidad. Ensayando una forma de observación crítica desde el hacer material, concluyendo que la arquitectura y las artes visuales pueden operar como herramientas analíticas, donde lo fragmentado, lo deformado y lo suspendido permiten pensar las condiciones socio-espaciales de la velocidad.

**Palabras clave:** Accidente, archivo visual, arquitectura, artes visuales, dromología, dromología material, gesto material, instalación espacial, testigo material, velocidad.

# Abstract

This thesis analyzes how speed is materially inscribed in the urban space of Santiago, Chile. It begins with a photographic archive of crashed vehicles collected between 2019 and 2024, which reveals how vehicular remnants expose territorial, social, and aesthetic tensions. From this basis, the concept of material dromology is proposed to study speed as a force that affects infrastructures, bodies, and objects.

The methodology combines the analysis of crime data, visual archiving, and the development of spatial installations. Digital tools and materials from the automotive field —hoods, steel, slings, metal structures— were used to construct critical devices in public space, articulating the concepts of dromology, gesture, and material witness.

The resulting installations enable situated readings of these phenomena, establishing links between perception and materiality. The research proposes a critical form of observation through material practice, concluding that architecture and visual arts can operate as analytical tools, where fragmentation, deformation, and suspension allow for the interpretation of the socio-spatial conditions of speed.

**Keywords:** Accident, visual archive, architecture, visual arts, dromology, material dromology, material gesture, spatial installation, material witness, speed.



# Glosario

## Accidente

Evento de ruptura material que revela tensiones, colapsos o fallas en sistemas técnicos, espaciales o sociales. Su forma y huella permiten leer fuerzas invisibles que actúan sobre los cuerpos y objetos.

## Aceleracionismo

Corriente de pensamiento que considera la aceleración de procesos tecnológicos y sociales como motor de transformación o colapso. Propone analizar cómo la aceleración reorganiza estructuras políticas, económicas y culturales.

## Archivo Visual

Conjunto organizado de imágenes que documentan un fenómeno desde una perspectiva material y crítica. Opera como herramienta de observación, memoria y especulación sobre procesos espaciales y simbólicos.

## Autopista

Infraestructura vial de alta velocidad que organiza desplazamientos urbanos y territoriales. Su trazado jerarquiza accesos, delimita zonas y condensa relaciones de poder, circulación, exclusión y control.

## Abstracción

Operación estética que desplaza el sentido literal de una forma, imagen u objeto. Permite generar lecturas abiertas, tensionar la representación y activar relaciones formales o materiales inestables.

## Cartografía

Práctica de representación espacial que traduce datos, recorridos o fenómenos en mapas. Permite visualizar relaciones entre territorio e infraestructuras, funcionando como herramienta crítica y analítica.

## Carabineros de Chile

Institución policial uniformada de carácter militar. Administra el orden público y el control territorial, incluyendo el registro, resguardo y clasificación de vehículos involucrados en accidentes o delitos.

## Clotoide

Curva geométrica utilizada en el diseño de autopistas para conectar tramos rectos y curvas. Su progresión suave permite transiciones seguras a altas velocidades, simbolizando el deslizamiento técnico del trazado.

## Choque

Colisión violenta entre cuerpos que altera su estructura. Deja huellas materiales capaces de ser leídas como testimonio físico de fuerzas, trayectorias y fallas del sistema de movilidad.

## Crimen

Acto que transgrede el orden jurídico e institucional. Puede inscribirse en el espacio urbano como rastro material, reorganizando relaciones entre seguridad, percepción y formas de habitar la ciudad.

## Compresión

Fuerza que actúa sobre un cuerpo reduciendo su volumen o desplazando su forma. En el ámbito estructural, opera en tensión con otras fuerzas como la tracción o el corte.

## Control

Mecanismo técnico o institucional que regula flujos, accesos o comportamientos. Se manifiesta en sistemas de vigilancia, trazados urbanos, protocolos de seguridad y dispositivos de gestión territorial.

## Delito

Acción tipificada como contraria a la ley. Más allá de su definición legal, puede entenderse como un acto que revela tensiones sociales, espaciales y simbólicas dentro del orden urbano establecido.

## Deseo

Fuerza afectiva que impulsa trayectorias, apropiaciones o usos del espacio. No se limita al plano individual, sino que estructura prácticas sociales, políticas y territoriales a través de objetos y narrativas.

## Deriva

Práctica de desplazamiento sin rumbo fijo, guiada por la experiencia sensorial del entorno. Permite explorar la ciudad desde lógicas no funcionales, abriendo lecturas afectivas, críticas y situadas del territorio.

## Dromología

Campo teórico que estudia la lógica de la velocidad como fuerza que estructura la vida social, política y técnica. Analiza cómo la aceleración reconfigura el tiempo, el espacio y el poder.

## Dromología material

Enfoque que observa la velocidad a partir de sus manifestaciones materiales. Estudia cómo la aceleración se inscribe en cuerpos, objetos e infraestructuras, activando relaciones críticas entre forma y fuerza.

## Diez de Julio

Zona comercial del centro de Santiago caracterizada por la concentración de talleres mecánicos, repuestos automotrices y comercio informal. Funciona como ecosistema urbano donde circulan fragmentos, saberes y economías técnicas.

## Decolonial

Perspectiva crítica que cuestiona los marcos epistemológicos heredados del colonialismo. Propone otros modos de pensar, hacer y representar, revalorizando conocimientos situados, cuerpos subalternos y estéticas no hegemónicas.

## Encerrona

Modalidad de robo de vehículos que implica bloquear el paso del conductor mediante varios autos. Condensa tácticas de velocidad, control territorial y violencia en intersecciones críticas de la ciudad.

### **Escaneo 3D**

Técnica de registro tridimensional que captura geometrías complejas mediante imágenes o sensores. Permite construir modelos digitales precisos a partir de fragmentos reales, integrando forma, daño y detalle estructural.

### **Espacio público**

Área de libre acceso y uso colectivo donde se expresan relaciones sociales, políticas y materiales. Su configuración refleja dinámicas de control, exclusión, apropiación y conflicto en el territorio urbano.

### **Espacial**

Relativo a la organización, percepción y construcción del espacio. Abarca aspectos físicos, simbólicos y sociales que definen cómo se habita, representa o transforma un entorno determinado.

### **Evidencia**

Objeto, rastro o señal que permite establecer una relación con un hecho o fenómeno. En contextos críticos, la evidencia adquiere valor estético, político o jurídico, más allá de su función probatoria.

### **Futurismo italiano**

Movimiento artístico y cultural de inicios del siglo XX que exaltó la velocidad, la tecnología, la violencia y la modernidad. Buscó romper con la tradición mediante una estética del dinamismo y la máquina.

### **Interfaz**

Zona de contacto o mediación entre sistemas, cuerpos o materiales. Permite el intercambio de información, energía o forma. En arquitectura o arte, articula relaciones perceptivas, técnicas y simbólicas.

### **Instalación Espacial**

Dispositivo tridimensional que interviene un entorno específico, articulando materiales, cuerpos y contextos. No se limita a exhibir, sino que construye una experiencia situada que interroga el espacio y su organización.

### **Intersección de autopista**

Punto de cruce entre flujos vehiculares de alta velocidad. Configura nodos urbanos críticos donde se concentran eventos como accidentes, robos o fugas, evidenciando fallas o tensiones del sistema vial.

### **Industrialización**

Proceso histórico de transformación económica, social y tecnológica basado en la producción mecanizada. Reconfigura el territorio, los modos de habitar y la relación entre velocidad, trabajo y desplazamiento.

### **Lenguaje Material**

Modo de expresión que surge de las propiedades físicas de los materiales y sus formas de comportamiento. Sustituye la representación simbólica por relaciones directas entre materia, gesto y sentido.

### **Ley de Transparencia**

Normativa chilena que garantiza el acceso público a la información en poder del Estado. Permite a ciudadanos e investigadores solicitar datos oficiales para fines de fiscalización, análisis o estudio.

### **Límite**

Frontera espacial, simbólica o normativa que separa o articula territorios, cuerpos o usos. Puede ser físico o invisible, material o institucional, operando como dispositivo de control o de fuga.

### **Marginación/marginalidad**

Condición de exclusión territorial, económica o simbólica dentro de un sistema urbano o social. No indica solo ausencia de recursos, sino también separación estructural de los centros de visibilidad y poder.

### **Material Witness**

Concepto que define a los objetos como testigos activos de los hechos que los afectan. La materia registra, conserva y comunica eventos a través de sus transformaciones físicas, químicas o formales.

### **Material Gesture**

Acción mínima entre cuerpo y materia que produce sentido durante un proceso constructivo. Surge del encuentro entre intención, resistencia y forma emergente del material.

### **Menor de edad**

Sujeto legalmente definido por estar bajo el umbral de la adultez. Su participación en dinámicas delictuales o espaciales activa debates sobre agencia, visibilidad, criminalización y desigualdad estructural.

### **Modelo 3D**

Representación digital tridimensional generada por escaneo, fotogrametría o modelado. Permite analizar geometrías complejas, simular estructuras y ensayar procesos espaciales desde un lenguaje técnico, escultórico o proyectual.

### **Neoliberalismo**

Modelo económico y político basado en la privatización, desregulación y reducción del rol estatal. Reconfigura el espacio urbano mediante lógicas de mercado, exclusión territorial y aceleración de flujos.

### **O.S.**

Sigla utilizada por Carabineros de Chile para referirse a sus unidades especializadas. En este contexto, destaca el OS-2, encargado de asesorar en tránsito, seguridad vial y análisis territorial.

### **Panamericana**

Infraestructura vial que atraviesa el continente americano desde Alaska hasta Chile. Concebida como símbolo de integración continental, su fragmentación revela tensiones geopolíticas y desigualdades infraestructurales locales.

### **Poder**

Capacidad de organizar cuerpos, flujos y espacios. No se limita al control institucional también se inscribe en infraestructuras, normativas y dispositivos materiales que condicionan el habitar.

### **Planimetría**

Representación técnica de un espacio en dos dimensiones. Permite medir, proyectar y analizar relaciones espaciales con precisión, articulando elementos como escala, forma y posición.

### **Planificación urbana**

Conjunto de políticas, diseños y normativas que organizan el crecimiento y uso del suelo en las ciudades. Define accesos, funciones y jerarquías espaciales, muchas veces reproduciendo exclusiones estructurales.

### **Progreso**

Narrativa moderna que asocia desarrollo con avance tecnológico, velocidad y expansión territorial. Ha sido usada para justificar transformaciones urbanas, muchas veces a costa de cuerpos y formas de vida.

### **Representación**

Proceso de construcción simbólica o visual de un fenómeno. No refleja una realidad neutra, sino que selecciona, organiza y jerarquiza aquello que se vuelve visible, interpretable o posible.

### **Representación arquitectónica**

Lenguaje visual y técnico que proyecta relaciones espaciales, materiales y constructivas. Articula escalas, tensiones y gestos que permiten pensar cómo se configura y se habita el espacio.

### **Registro**

Acto de documentación visual, sonora o escrita que captura un evento, objeto o situación. Puede funcionar como archivo, evidencia o detonante crítico, dependiendo de su contexto y soporte.

### **Rosetón de autopista**

Intersección vial compleja donde convergen múltiples flujos vehiculares. Genera nodos críticos de tránsito, vigilancia o violencia, funcionando como topografía densa dentro del entramado urbano contemporáneo.

### **Santiago de Chile**

Capital de Chile y centro urbano marcado por contrastes espaciales, sociales y económicos. Su planificación y expansión revelan procesos históricos de industrialización, segregación y control infraestructural.

### **Segregación**

Proceso urbano que distribuye diferencialmente recursos, accesos y visibilidad. No solo separa físicamente, sino que organiza simbólicamente los cuerpos y funciones en el territorio.

### **Tensión**

Fuerza contenida entre cuerpos o materiales que genera fricción estructural, simbólica o afectiva. En instalaciones, permite sostener formas precarias o interrumpir equilibrios normados del espacio.

### **Tracción**

Fuerza mecánica que estira un cuerpo en direcciones opuestas. Se utiliza en ingeniería y rescate, y en prácticas artísticas permite suspender, contener o alterar estructuras.

### **Trap**

Estética sonora y cultural vinculada a la marginalidad, la velocidad y la afirmación identitaria. Su lenguaje visual y musical codifica relatos de riesgo, deseo y desplazamiento.

### **Territorio**

Espacio organizado por relaciones de poder, uso y afecto. No se limita al suelo físico, sino que implica configuraciones sociales, simbólicas y materiales en disputa constante.

### **Tuneo**

Modificación estética y técnica de vehículos, asociada a prácticas juveniles y culturas callejeras. Expresa apropiación simbólica de la máquina como extensión del cuerpo y del deseo.

### **Tecnología**

Conjunto de herramientas, dispositivos y sistemas que median la relación entre cuerpos, materia y espacio. No es neutral: organiza temporalidades, comportamientos y jerarquías en la vida cotidiana.

### **Velocidad**

Magnitud que vincula espacio y tiempo, pero también fuerza que reconfigura infraestructuras, percepciones y modos de vida. Se inscribe en objetos, cuerpos y dinámicas urbanas.

### **Violencia**

Fuerza ejercida para alterar, controlar o destruir. Puede ser física, simbólica o estructural, y se manifiesta en los cuerpos, en la materia y en la forma en que se organiza el territorio.

# 1. Introducción

Imagen de un auto chocado en la calletera de la intersección de Vespucio Norte con la Autopista Central, Recoleta, Santiago. Fuente: Archivo de Estudios de Autos Chocados, 2024.



## 1.1 Archivo como testigo material

«La máquina respiraba. Sentía la velocidad en sus huesos, era aire convertido en deseo. La furia del motor se esparcía en su sinapsis, era calor en la nuca y encías. Los focos de la radio se iluminaron. Al principio solo escuchó interferencia pero ese ruido formó una voz.»<sup>1</sup>

La presente investigación se inicia desde un archivo fotográfico de autos chocados en Santiago de Chile (2019–2024), elaborado mediante derivas urbanas. La deriva, en el sentido situacionista (Debord, 1958), es una práctica de exploración sin rumbo fijo, guiada por las sensaciones que despierta el entorno. Propone una experiencia no utilitaria del espacio, como crítica al urbanismo funcionalista y a la rutina impuesta por la ciudad capitalista.

Las imágenes fueron registradas en comisarías de Carabineros<sup>2</sup>—donde los vehículos siniestrados permanecen requisados [Fig. 1.1]—, en autopistas o accesos donde algunos autos quedaron varados o abandonados, y en desarmaduras que comercializan piezas fuera del mercado regulado<sup>3</sup>.

El archivo [Fig.1.2], como narración material, permite interpretar lo sucedido en un accidente. La uniformidad de los autos producidos en serie desaparece en el impacto, volviéndolos objetos únicos. Lo que antes era parte de una lógica estandarizada se transforma en evidencia singular de un contexto socioespacial latente y específico.

La imagen de un auto chocado —o un fragmento de su estructura— introduce un quiebre en la lógica de la velocidad, congelando el movimiento en un instante de colisión. Esta detención repentina genera una materialidad fragmentada, un testimonio físico de la velocidad interrumpida. Ese estado inmovilizado remite a un misterio latente: la procedencia del vehículo, la historia que lo condujo hasta ese momento, las fuerzas que intervinieron en su destrucción. El auto chocado no es solo un objeto destruido, sino una evidencia de tensiones materiales, históricas y espaciales [Fig. 1.3].

Esta lectura da origen al concepto propuesto en esta tesis de dromología material, donde la velocidad se estudia desde su inscripción en los cuerpos, objetos e infraestructuras. A diferencia de la dromología<sup>4</sup> clásica, que la vincula al poder y la tecnología, aquí se

1 Maximiliano Barrientos, Miles de ojos, Efectos colaterales 1 (Buenos Aires: Caja Negra, 2022). (Barrientos, 2022)

2 Carabineros de Chile: policía nacional militarizada responsable del orden público, la prevención del delito y el control del tránsito en todo el territorio chileno. Fue fundada en 1927 y depende del Ministerio del Interior y Seguridad Pública.

3 Dentro de esos lugares podemos nombrar dos fundamentales: La calle 10 de Julio se caracteriza por su dinamismo y la interacción directa entre mecánicos, vendedores y clientes, creando una atmósfera única en la ciudad. La presencia constante de trabajadores en overoles, el sonido de herramientas, cabarets, la música que emana de los locales contribuyen a una experiencia sensorial distintiva. Y por otra parte, la Avenida Lo Blanco, ubicada en la comuna de La Pintana, Santiago, consolidada como un importante eje comercial en el ámbito automotriz, destacándose por la concentración de desarmaduras a lo largo de su trazado. Estas instalaciones se especializan en el desmantelamiento de vehículos en desuso o siniestrados, recuperando piezas y componentes que son posteriormente comercializados como repuestos usados.

4 Término acuñado por Paul Virilio para referirse al estudio de la velocidad como fuerza organizadora de la sociedad y el espacio.

5 1923 marca el inicio formal de la construcción de la Autopista Panamericana, concebida como un corredor vial que conectaría América desde Alaska hasta el sur de Chile. Aunque su realización fue discontinua y fragmentada, la fecha señala el momento en que se institucionaliza el deseo moderno de unificar el continente a través de la velocidad vehicular.

parte del análisis material para comprender las dimensiones filosóficas, políticas y afectivas de la aceleración.

A través del trabajo con restos de accidente y gestos constructivos —provenientes del lenguaje de la arquitectura y las artes visuales— se busca activar nuevas lecturas sobre cómo la velocidad opera en la configuración socio-espacial contemporánea. Estas manifestaciones se leen como evidencias materiales que permiten construir una metodología de observación y acción crítica en el espacio. Desde esta aproximación emergen las preguntas que guían esta investigación:

¿Qué nos puede decir el fragmento de un auto chocado sobre la configuración socioespacial de la ciudad de Santiago de Chile?

¿Cómo la planificación urbana ha construido una lógica de velocidad?

¿Qué puede hacer la arquitectura al trabajar con estos restos como dispositivos de lectura crítica?

### 1.2 Planificando Santiago: 1923,<sup>5</sup> el deseo de una velocidad unificada

Comprender la velocidad como un fenómeno socio-espacial — que implica transformaciones materiales y simbólicas— permite leer su eco en el proceso de industrialización que reconfiguró las sociedades modernas.

La revolución industrial marcó un punto de inflexión: no solo transformó los modos de producción y organización del trabajo, sino que redefinió la percepción del tiempo y el espacio. El siglo XIX puede entenderse como el momento en que la velocidad adquiere un papel central en la configuración del mundo moderno, especialmente en la industria automotriz. Este proceso se intensificó tras las guerras mundiales, cuando la tecnología desarrollada para el conflicto se trasladó al espacio civil, reconfigurando ciudades y formas de interacción social.

Estas ideas sobre la velocidad como medio permiten revisar cómo, en América Latina, la planificación urbana incorporó principios aceleracionistas bajo lógicas políticas concretas. En el marco del proyecto moderno, las ciudades fueron configuradas como vitrinas del progreso, siguiendo modelos de planificación que privilegia-

ban la circulación, la zonificación funcional y el control visual del territorio. En ese contexto, la Autopista Panamericana —trazada como un corredor continuo desde Alaska hasta Chile— se propuso como infraestructura integradora [Fig. 1.4], símbolo de una unidad continental que nunca se materializó del todo. En la actualidad, en su paso por Santiago, esta autopista se fragmenta en múltiples tramos concesionados que conectan zonas periféricas con centros urbanos, delimitando zonas de exclusión.

La autopista ha devenido en testimonio material de un sueño roto de una Latinoamérica conectada. Su estado actual revela la distancia entre el ideal de unidad continental y la realidad dislocada de nuestras infraestructuras nacionales. Así, la autopista aparece como vestigio material de un horizonte político compartido, convertido hoy en dispositivo de fragmentación urbana y administración del tránsito. (Urrutia, 2023)

Esta transformación revela cómo las infraestructuras, lejos de ser meros soportes técnicos, condensan imaginarios y contradicciones propias de sus contextos. La Panamericana, en lugar de articular una red de comunión latinoamericana, opera hoy como límite y umbral de segregación. En el caso de Santiago de Chile, su trazado se articula con el Anillo de Vespucio, generando zonas intersticiales —intersecciones y “rosetones”<sup>6</sup>— que, además de canalizar el tránsito vehicular, funcionan como soportes, dispositivos o escenarios para episodios de violencia urbana, robos y accidentes. Lo que alguna vez fue concebido como un gesto de conexión continental se ha convertido en una topografía de la velocidad neoliberal, donde se inscriben cuerpos, deseos y subjetividades.

La promesa moderna de movilidad ha mutado en una economía de riesgo y control, donde el derecho a moverse libremente queda supeditado al acceso económico, y los accidentes ya no son fallas del sistema, sino expresiones materiales de sus lógicas de exclusión.

### 1.3 Desbordando la ciudad: 2023<sup>7</sup>, el deseo de una velocidad ruidosa

En 2023 se registraron 28.432 robos de vehículos en Chile, de los cuales 10.601 fueron robos violentos. Cerca del 77 % ocurrieron en la Región Metropolitana (Carabineros de Chile, 2023).

6 Se utiliza el término para describir ciertas configuraciones viales en las autopistas, donde convergen múltiples flujos vehiculares en forma circular o radial. Estos espacios, más allá de su función de distribución del tránsito, producen zonas residuales o intersticiales que concentran tensión espacial, visual y social.

7 Ese año se registró el nivel más alto de percepción de inseguridad en Chile según la Encuesta Nacional Urbana de Seguridad Ciudadana (ENUSC).

8 Desde el año 2003, el Instituto Nacional de Estadísticas (INE, a través de un convenio con la Subsecretaría de Prevención del Delito, realiza la Encuesta Nacional Urbana de Seguridad Ciudadana (ENUSC). Este estudio permite conocer la cantidad de personas y hogares que han sido víctimas de delitos, así como la percepción de inseguridad en la población.

Según la ENUSC<sup>8</sup> (2023), la percepción de inseguridad llegó al 90,6 %, su nivel más alto en 15 años, pese a que solo un tercio declaró haber sido víctima de delito (INE & Subsecretaría de Prevención del Delito, 2023). En 2024, se mantiene sobre el 85 %. Ese mismo año, el 60 % de los robos de vehículos en Santiago ocurrió en solo once intersecciones de autopistas (Subsecretaría de Prevención del Delito, 2025) [Fig. 1.5]. Estas zonas, donde convergen flujos vehiculares de alta velocidad con baja vigilancia, operan como dispositivos urbanos críticos. Lejos de ser fallas del sistema, estas intersecciones revelan puntos de porosidad dentro de la infraestructura planificada, donde la velocidad se convierte en posibilidad de fuga y el territorio en escenario táctico.

El aumento sostenido de la participación de menores de edad refuerza esta lectura. En 2023 representaban el 30 % de los casos; para 2025, esa cifra asciende al 45 % (Carabineros de Chile, 2025). Este desplazamiento no puede leerse solo en términos delictivos: también debe entenderse como un fenómeno socioespacial que vincula deseo, precariedad y visibilidad [Fig. 1.6]. La velocidad se vuelve un lenguaje identitario que conecta con la estética de la música urbana, los relatos de riesgo y el uso del cuerpo como vector de acción. La ciudad se transforma en un escenario de afirmación simbólica, donde lo ilegal y lo performativo coexisten en tensión. Esta configuración de la velocidad es una respuesta material al fracaso del proyecto moderno.

Frente a esta complejidad, el desafío no es solo interpretativo, sino también proyectual: ¿cómo representar esta velocidad y construir un lenguaje capaz de alojar lo fragmentado, lo fugaz? Es ahí donde la arquitectura se plantea como medio de activación crítica, capaz de operar dentro de un lenguaje material. Estas tensiones exigen un marco que permita pensar la velocidad como lógica cultural, política y material. Desde ahí, la arquitectura y el lenguaje espacial se ofrecen como dispositivo de lectura en búsqueda de una materialización.

La observación de un auto chocado como materialidad fragmentada —un testimonio físico, o *material witness*, de la velocidad— dio origen a esta investigación. El interés no radica en comprender la velocidad desde un enfoque físico o matemático, sino en explorarla desde una perspectiva filosófica, estética y material. Aquí, la velocidad se encarna en los objetos: en su colisión, desgaste o transformación. Esta materialidad revela fuerzas invisibles que organizan tanto el movimiento como la forma de los territorios.

Desde esta mirada, la velocidad se manifiesta también como una lógica de organización socioespacial: distribuye accesos, delimita periferias, jerarquiza infraestructuras y condiciona los modos de circulación de cuerpos, objetos y deseos. Esta tesis propone comprenderla a través de su lenguaje material, abriendo la posibilidad de una definición estética no limitada a lo representacional, sino emergente de materias en tensión y las configuraciones espaciales que estas mismas tensiones producen.

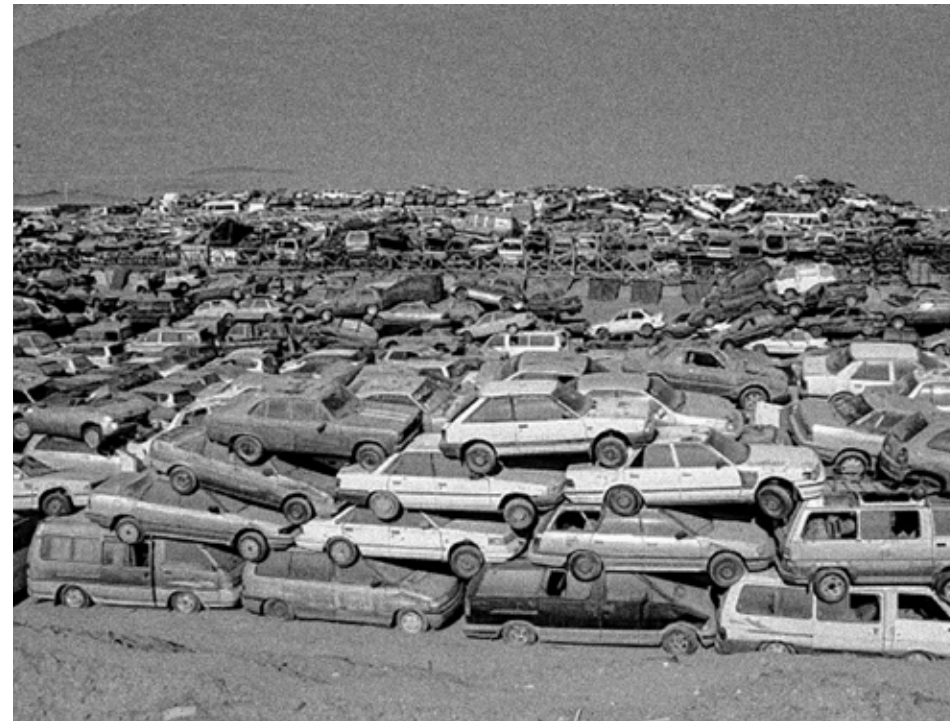


Fig. 1.1: Archivo autos chocados (fragmento). Imagen autoría propia.

Fig. 1.2: Auto procesado fuera de comisaría. Imagen autoría propia.

Fig. 1.3: Acumulación de autos desechados en el desierto de Atacama, Chile. Imagen publicada por Digital Journal el 24 de noviembre de 2022 y posteriormente intervenida di



LT DOMINGO **LT Domingo** Los influencers de las encerronas

## La banda adolescente que robaba autos por likes

Un grupo de menores de edad de Pudahuel está acusado de dedicarse a los portonazos. Sólo que en vez de desarmarlos o venderlos, el Ministerio Público plantea que los usaban para grabarse y subir historias a redes sociales. El caso tiene de cabeza al fiscal de la causa: nunca antes se había enfrentado a una pandilla que delinquiera por fines que no fueran económicos.

Gianluca Parrini 23 JUL 2023 12:05 AM Tiempo de lectura: 12 minutos



Una de las cosas que más le llamaron la atención a los investigadores del caso era que los autos que robaban no eran lujosos: varios no superaban los 15 millones de pesos en el mercado. Eso, para el fiscal del caso, revela algo más: nadie está libre de sufrir una encerrona.

Fig. 1.4: Construcción de la Ruta 5 Norte en Chile. Plaza de pesaje en San Francisco de Mostazal, junio de 1981. El letrero “Cuando Chile crece todos crecemos” refleja el discurso de progreso asociado a la infraestructura vial durante ese período. Imagen obtenida del Archivo Fotográfico de Arquitectura Pública.

Fig. 1.6: Titular del diario La Tercera: “La banda adolescente que robaba autos por likes”, publicado el 23 de julio de 2023.

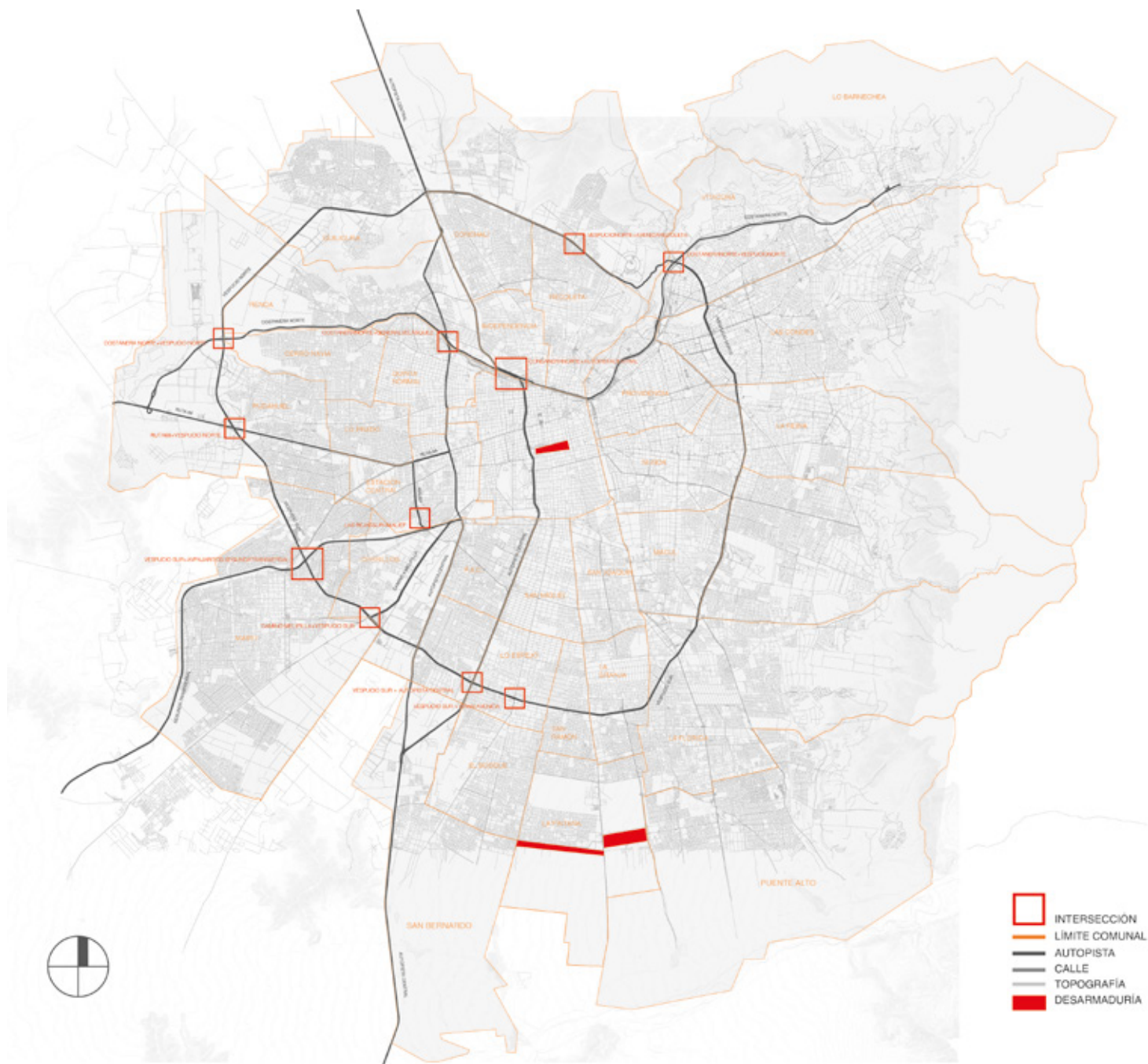


Fig. 1.5a: Mapa de intersecciones de autopistas dentro de Santiago donde se concentra el 60 % de los robos de vehículos. Imagen de elaboración propia.

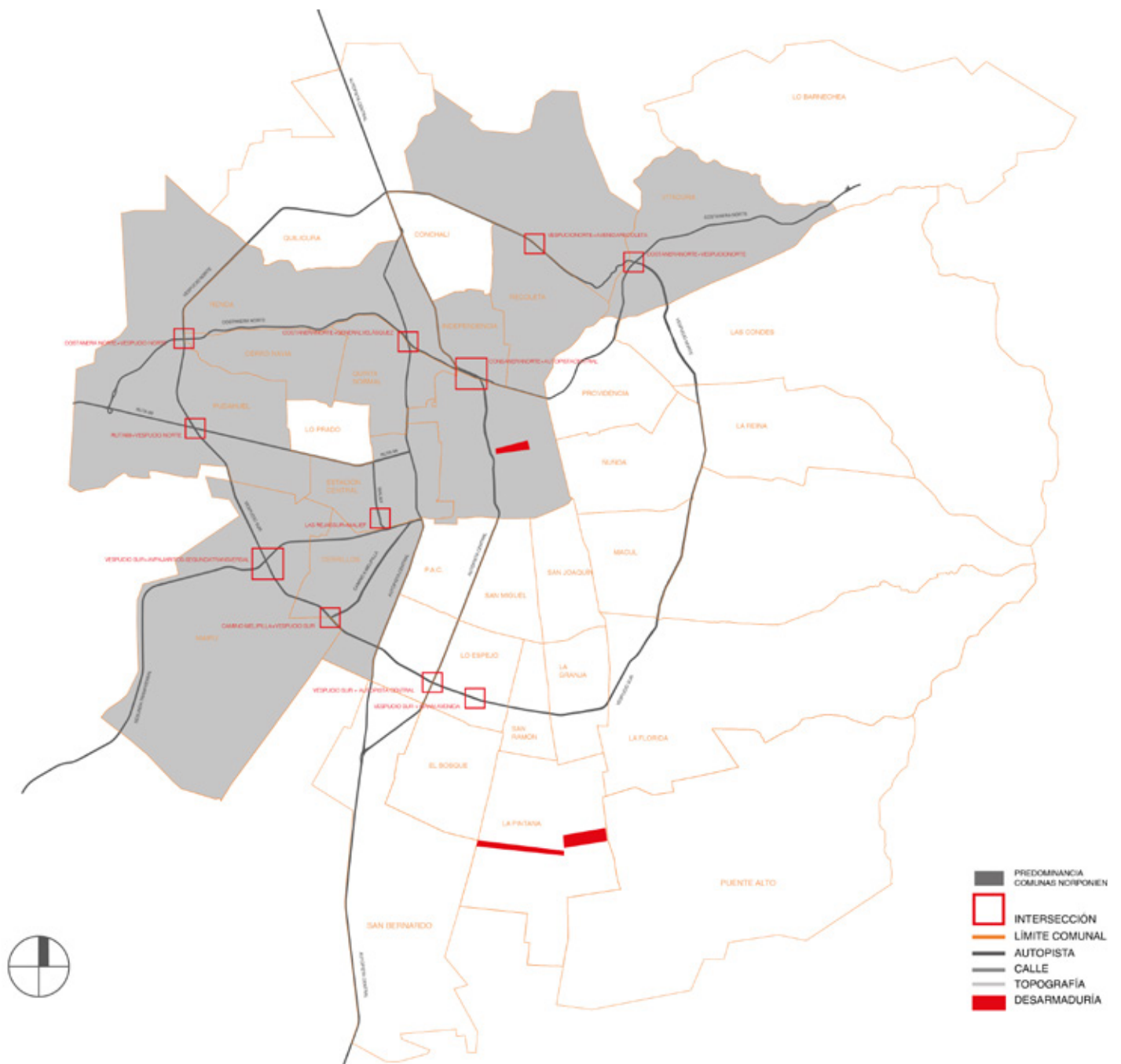
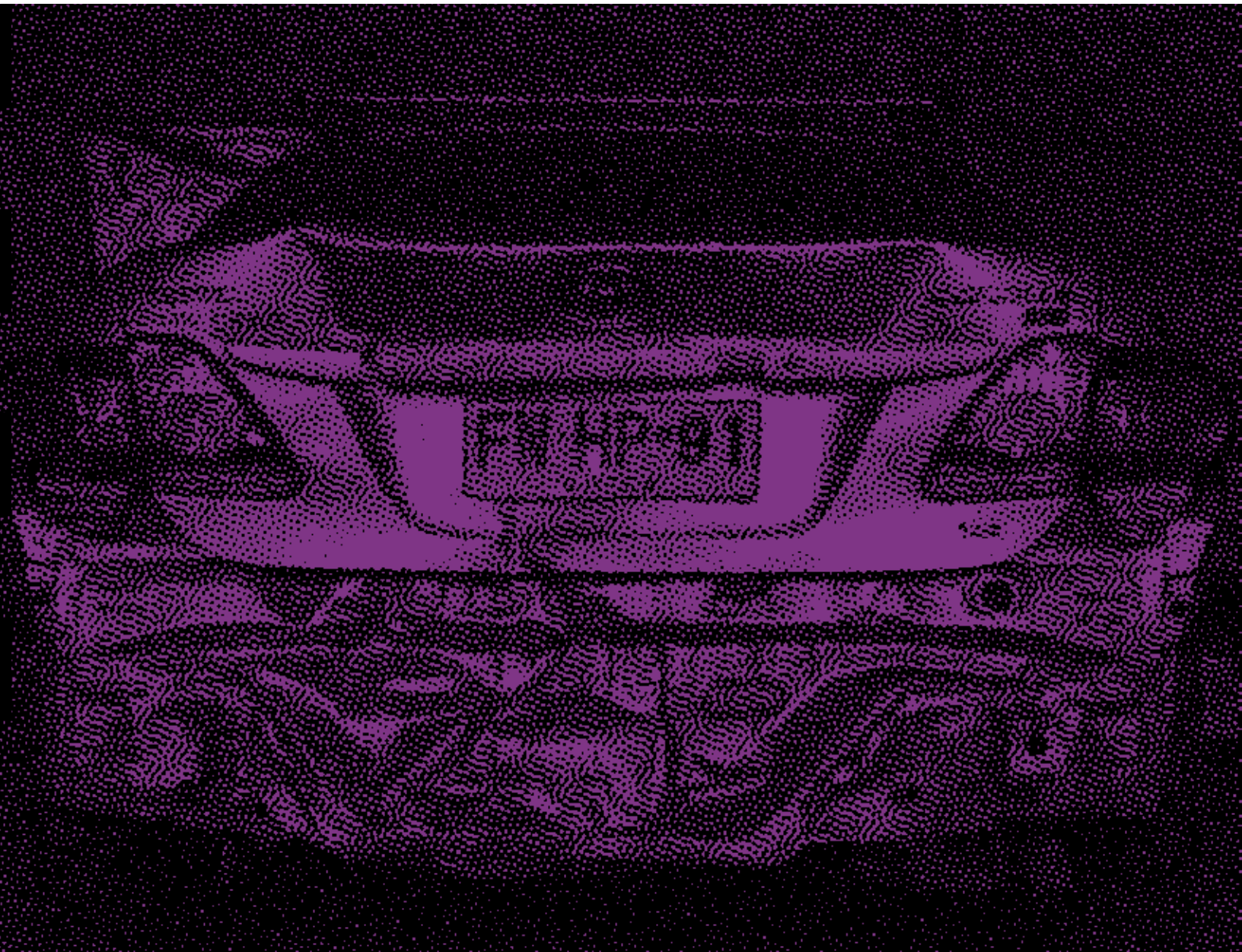


Fig. 1.5b: Distribución de robos de vehículos en Santiago con concentración en el sector norponiente, vinculada a rutas de salida hacia la costa y el norte del país. Imagen de elaboración propia.

# 2. Marco teórico: Dromología y materialidad

Imagen de auto chocado en desarmadura  
Lo Blanco, El Bosque, Santiago. Fuente:  
Estudios de Autos Chocados, 2024.



## 2.1 Dromología

La dromología es una teoría de medios desarrollada por el filósofo francés Paul Virilio<sup>9</sup>, con el objetivo de estudiar la lógica de la velocidad y su impacto en la sociedad, la cultura y el poder. El término deriva del griego dromos (carrera) y logos (estudio). A través de esta perspectiva, Virilio explora cómo la aceleración tecnológica influye en distintos aspectos de la vida moderna. De acuerdo a Virilio (1977), la velocidad comprime el tiempo y el espacio, alterando la percepción y la experiencia humana. Su relación con el poder es central: quienes controlan las infraestructuras del tráfico marítimo, vehicular o de datos obtienen una ventaja significativa en términos económicos, sociales y políticos. Cada avance en la aceleración implica nuevas formas de catástrofes.

La velocidad no es solo una propiedad del movimiento, sino un entorno que habitamos. No vivimos únicamente sobre la superficie de la tierra: vivimos dentro de la velocidad [Fig. 2.1]. Cada medio técnico —automóvil, bicicleta, tren o red de datos— interpreta ese entorno de forma distinta. La velocidad es medio y mensaje, forma y contenido. Con cada invención que acelera la vida, se transforma también la forma en que el mundo es percibido, transitado y habitado. Todo vehículo conlleva su propio accidente.

*Inventar el auto es inventar el choque.*

*Inventar el barco es inventar el naufragio.*

*Inventar el tren es inventar descarrilarse.*

Desde esta perspectiva, el accidente es el encuentro entre invenciones colisionadas, y la tarea del poder es administrar ese accidente. La velocidad es la violencia de la violencia: aumenta su intensidad a medida que se incrementa. Hacer cariño o golpear con la misma mano no es lo mismo; la diferencia es la velocidad. (Virilio, 1977)

En ciudades como Santiago de Chile, la velocidad no solo organiza el tránsito de cuerpos y vehículos, sino que incide directamente en la configuración del espacio urbano. Define límites, jerarquiza accesos y produce zonas intersticiales marcadas por la desigualdad. Esta condición permite pensar la velocidad no como entidad incorpórea, sino como fuerza inscrita en objetos, infraestructuras

<sup>9</sup> Paul Virilio (1932-2018) fue un teórico cultural y urbanista francés conocido por sus escritos sobre la relación entre tecnología, velocidad y poder, con especial énfasis en su impacto sobre la arquitectura, las artes, la ciudad y el ámbito militar.

10 Anne Holtrop (Países Bajos, 1977) es arquitecto y fundador de Studio Anne Holtrop, con sedes en Ámsterdam y Muharraq, Bahrein. Se graduó con distinción de la Academia de Arquitectura de Ámsterdam en 2005 y abrió su estudio en 2009. Entre sus obras destacadas figuran el Museo Fort Vechten y el Pabellón Nacional del Reino de Baréin, completados en 2015. Ha recibido, entre otros, el Premio Internacional Iakov Chernikhov (2016) y el Premio Charlotte Köhler de Arquitectura (2008). Además de su labor proyectual, ha sido editor de la revista OASE, profesor invitado y crítico en diversas escuelas de arte y arquitectura.

11 "What is a gesture? Something like the surplus of an action, the action is transitive, it seeks only to provoke an object, a result; the gesture is the indeterminate and inexhaustible total of reasons, pulsions, indolences which surround the action with an atmosphere (in the astronomical sense of the word)" Ronald Bathes, *The Responsibility of Forms*, (University of California Press: Berkeley and Los Angeles, 1991)160

y prácticas cotidianas. Se vuelve necesario revisar los aportes dromológicos desde un enfoque que considere con mayor profundidad analítica la materia y sus formas de agencia.

## 2.2 Material Gesture (Gesto material)

“La materialidad de un proyecto arquitectónico se entiende a menudo como su construcción y su expresión. Mi propia asociación con el material ha ido evolucionando hacia una relación centrada en el proceso de trabajar con él y con los gestos singulares dictados por su particularidad, algo a lo que yo llamo *gesto material*. Este cambio de enfoque me permite encontrar la forma y la expresión de la arquitectura mediante la intervención en el proceso de elaboración —durante la producción de una obra—, cuya esencia reside en el material, la forma y el acto de construir.” (Anne Holtrop, 2020)

Anne Holtrop<sup>10</sup> desarrolla el concepto de material gesture —gesto material— como una forma de producción arquitectónica que surge de la interacción directa con la materia. En su práctica, el gesto se entiende como una respuesta sensible que emerge del proceso mismo de trabajar el material [Fig. 2.2]. Este enfoque privilegia la experiencia corporal, la intuición y la atención a las propiedades específicas de cada sustancia, desplazando el diseño desde una lógica representacional hacia una lógica operativa.

La noción de gesto se basa en una lectura de Roland Barthes, quien al describir el trabajo de Cy Twombly afirma que un gesto es el excedente de una acción:

«la acción es transitiva, sólo busca provocar un objeto, un resultado; el gesto es el total indeterminado e inagotable de razones, pulsiones, indolencias que rodean la acción con una atmósfera (en el sentido astronómico de la palabra).»<sup>11</sup>

Desde esta perspectiva, el gesto material es aquello que rodea la acción constructiva, dotándola de densidad afectiva, cultural y técnica. Es una manera de conocer a través del hacer.

Este enfoque resuena con los principios de la investigación basada en la práctica, donde el conocimiento emerge del proceso creativo y la práctica no solo es medio, sino también forma de producción

epistemológica. Como plantea Linda Candy, este tipo de investigación genera entendimientos que no siempre pueden expresarse en términos teóricos tradicionales, pero que aportan significativamente a las culturas del conocimiento situadas:

«La práctica es tanto un medio de indagación como un modo de reportar los resultados de esa indagación»<sup>12</sup> (Candy, 2006, p. 3).

El gesto material se convierte en interlocutor activo que define y transforma la forma arquitectónica. Así, la práctica se vuelve una herramienta reflexiva, donde el hacer no es solo técnico sino también conceptual, y donde los errores, desvíos y resistencias del material abren rutas imprevistas de conocimiento. El gesto, entendido como tensión entre intención y materia, aparece como unidad mínima de sentido desde la cual pensar una relación entre materialidad y dromología. Este vínculo busca representar la velocidad para encarnar sus propias condiciones formales y productivas.

## 2.3 Material Witness (Testigo Material)

El concepto de material witness (testigo material), desarrollado por Susan Schuppli, plantea que los objetos y materiales no son simples evidencias pasivas, sino agentes activos que registran, conservan y comunican información sobre los acontecimientos que los afectan. No se limitan a representar un hecho, sino que portan una narrativa propia inscrita en su forma, textura y composición. Esta idea desplaza la figura del testigo desde lo humano hacia lo no-humano, proponiendo una nueva forma de testimonio en procesos legales, científicos y artísticos.

Schuppli argumenta que superficies y sustancias —desde el agua contaminada hasta ruinas arquitectónicas— pueden registrar eventos y, en algunos casos, ser admitidas como evidencia judicial o fundamento crítico en investigaciones complejas [Fig. 2.3]. Esta perspectiva, influenciada por la teoría de medios, el arte contemporáneo y los estudios forenses, supone una ética y política de escucha y lectura de lo material. El testigo material no solo revela el pasado, sino que puede intervenir activamente en el presente. (Schuppli, 2020)

Esta noción transforma la idea de verdad en los contextos de representación. Ya no se trata de una inscripción abstracta o verbal, sino de una inscripción material, en la que los procesos físicos y

12 “The practice is both a means of enquiry and a mode of reporting the results of that enquiry”

químicos dan cuenta de lo ocurrido. Esta inscripción puede interpretarse mediante tecnologías —como sensores, análisis químicos o modelado 3D—, pero también a través de una sensibilidad estética capaz de leer el accidente, el daño o la huella como lenguaje. Esta forma de testimonio introduce un pensamiento sensible, una verdad que no se dice, sino que se muestra, se imprime y se conserva en la materia misma [Fig. 2.4].

En esta investigación, la noción de testigo material permite leer el auto chocado como archivo de fuerzas en pugna —deseos, violencias, sistemas de control— encarnadas en su materialidad deformada. Lejos de ser un desecho, el objeto colisionado adquiere valor como documento, permitiendo analizar la velocidad no como concepto abstracto, sino como fenómeno encarnado, visible y audible. El testigo material refuerza así la propuesta de una dromología material, al situar en el centro del análisis las formas en que la materia colapsada se convierte en índice y cuerpo de las tensiones urbanas contemporáneas.

#### 2.4 Dromología Material

La dromología material es una propuesta conceptual desarrollada en esta investigación desde una práctica situada en arquitectura y artes visuales. Retoma y expande el pensamiento de Paul Virilio, Anne Holtrop y Susan Schuppli, interpretándolos desde el cruce entre materia, espacio y velocidad. A diferencia de la dromología clásica, centrada en la abstracción técnica y geopolítica de la aceleración, aquí se propone estudiar la velocidad a través de sus manifestaciones materiales y espaciales: fragmentos, colisiones, objetos deformados y gestos constructivos.

Este concepto se manifiesta de forma activa como experiencia física y crítica. A través de instalaciones urbanas y dispositivos efímeros, se plantea una metodología donde la práctica arquitectónica y artística permite pensar la velocidad como fuerza que organiza cuerpos, infraestructuras y modos de habitar. El gesto y el testimonio se articulan como operaciones que permiten leer las condiciones socioespaciales de la aceleración contemporánea.

Virilio sostiene que la velocidad no solo es una variable física, sino una fuerza organizadora de la vida contemporánea. A través de ella se configuran infraestructuras, territorios y regímenes de percep-

ción. Sin embargo, su enfoque se mantiene en un plano abstracto, al conceptualizar la velocidad como lógica sistémica que estructura la guerra, la política y los medios, sin abordar en profundidad las materialidades que permiten o resisten esa aceleración.

Precisamente este vacío teórico abre paso a una integración con el concepto de gesto material desarrollado por Anne Holtrop. Desde una práctica arquitectónica situada, Holtrop plantea que el conocimiento se genera en la relación directa entre cuerpo, técnica y material. El gesto, entendido como forma que emerge de la fricción entre intención y materia, permite identificar cómo ciertos residuos —como un capó deformado por un choque— condensan tensiones y temporalidades inscritas en su forma. Así, el gesto se convierte en herramienta para leer las huellas de la velocidad en lo construido.

Complementariamente, la noción de testigo material planteada por Susan Schuppli introduce una dimensión ética, legal y política al trabajo con lo material. En su enfoque, los objetos son agentes capaces de hablar por los hechos que los atravesaron. La materia —un escombros, una superficie alterada, una deformación— puede operar como evidencia de violencias sistémicas o eventos críticos, afectando campos como la estética, el derecho o la ciencia. En el contexto de la velocidad urbana, los objetos accidentados son síntomas de tensiones sociales, económicas y simbólicas.

Desde esta triangulación conceptual —dromología, gesto material y testigo material— se propone una nueva mirada para abordar las estéticas de la velocidad en contextos urbanos como Santiago de Chile. Esta mirada desplaza el análisis desde los sistemas abstractos hacia las huellas materiales que la velocidad deja sobre cuerpos, objetos y espacios [Fig. 2.5]. El estudio considera sus expresiones locales, sensibles y físicas: el auto chocado, la pieza reconstruida, la instalación que reconfigura esas tensiones como dispositivo crítico.

Dromología material puede definirse como un enfoque socioespacial que estudia la velocidad a partir de las materias en tensión que la configuran, la resisten o la deforman. Integra el análisis de sistemas de aceleración con la lectura estética de sus efectos materiales, proponiendo que los objetos afectados por la velocidad —

desde un accidente vehicular hasta una instalación artística— son formas de conocimiento. Desde esta base conceptual, se formula una práctica que busca operar estas ideas en el espacio, donde la materia, el gesto y el montaje permiten construir una metodología crítica para observar cómo la velocidad transforma el territorio.

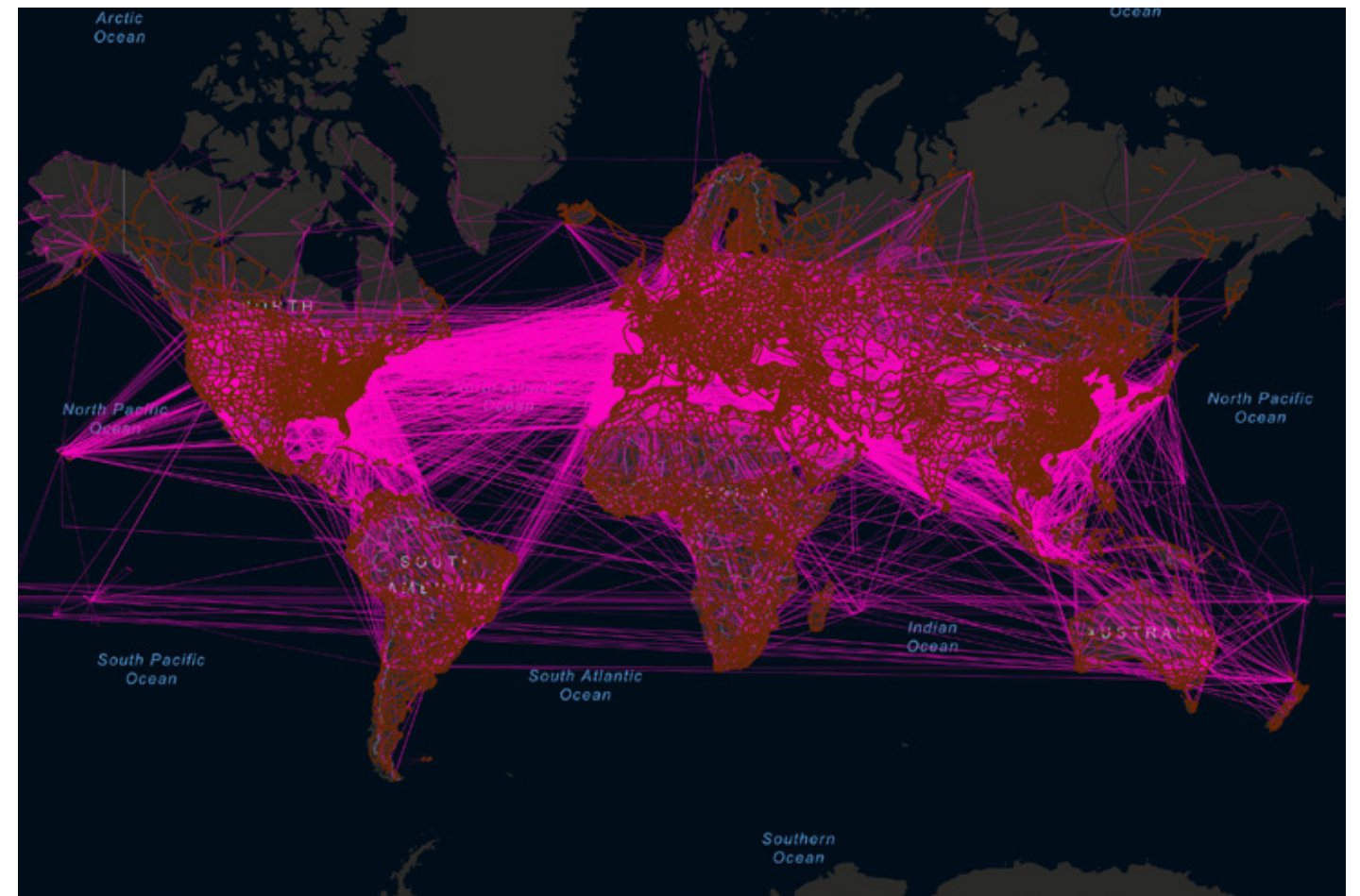


Fig. 2.1: Mapa del mundo que muestra redes globales de autopistas y trazados de vuelos comerciales. La imagen evidencia la concentración de infraestructura de conectividad y movilidad a escala planetaria. Imagen publicada en *Exploring the World of Connectography*, Harvard University.

Fig. 2.5: *Cordón de Cerrillos* (2023), de la serie *Cordones industriales*, obra de Alexis Díaz Belmar. La fotografía documenta estructuras periféricas asociadas a procesos de industrialización y abandono urbano. Imagen obtenida del sitio web personal del artista.

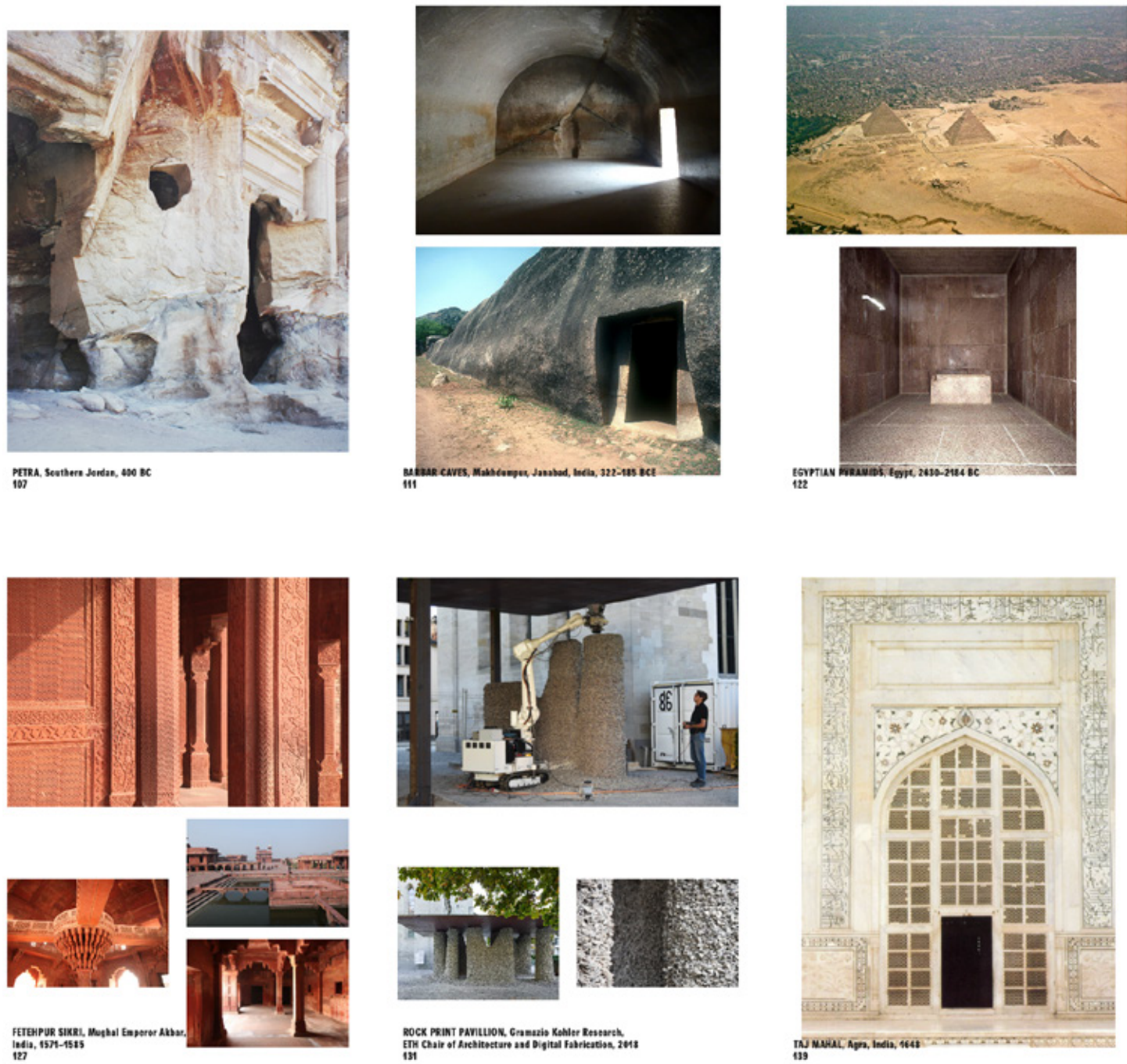


Fig. 2.2: Registro gráfico del proyecto Stone Studies, desarrollado por el estudio de Anne Holtrop como parte del Design Studio en ETH Zürich. La imagen forma parte de una serie de investigaciones sobre la lógica constructiva y expresiva de la piedra. Imagen obtenida de documento de trabajo del estudio Anne Holtrop, ETH Zürich.



Fig. 2.3 Fotografía del automóvil en que fallecieron Hind Rajab y cinco miembros de su familia, tras un ataque de fuerzas israelíes en Gaza en febrero de 2024. Esta imagen funciona como ejemplo de testigo material: un objeto que conserva y transmite la violencia ejercida sobre los cuerpos. Imagen publicada por Anadolu Ajansı el 10 de febrero de 2024.

Fig. 2.4: Reconstrucción tridimensional del vehículo atacado, elaborada por Forensic Architecture como parte de su investigación sobre la muerte de Hind Rajab en Gaza. La imagen permite observar cómo el modelado digital puede funcionar como extensión del testimonio material, integrando análisis espacial, forense y político. Imagen publicada por Forensic Architecture / The killing of Hind Rajab.

# 3. Metodología

Imagen de auto chocado en esquina de Santa Isabel con Avenida Portugal, RM Santiago. Fuente: Estudios de Autos Chocados, 2024.



Esta investigación se desarrolla desde una práctica situada en la intersección entre la arquitectura, el diseño industrial y el arte visual, abordando la representación de ideas a través del lenguaje constructivo. A partir de una inteligencia no verbal, se propone una producción que comunica desde lo sensorial y lo estructural. El sentido emerge en lo construido, en la manera en que se trabajan los materiales, sus límites y las oportunidades que de ellos surgen. La metodología se articula en tres prácticas interrelacionadas —archivo visual, representación arquitectónica e instalación en el espacio público— como parte de un proceso de exploración material y visual, donde el conocimiento se genera mediante el montaje, la fricción, la repetición y la transformación.

La base metodológica se funda en la construcción de un archivo visual, organizado en tres subcategorías: fotográfico, levantamiento de datos + cartografía, y estado del arte del arte. Estas unidades permitieron estructurar un lenguaje común, una suerte de código operativo desde el cual estudiar la velocidad en Santiago.

## 3.1 Archivo

### 3.1.1 Fotografía

Tal como se menciona en la introducción, esta investigación nace a partir de un archivo fotográfico de autos chocados, registrado mediante derivas en Santiago de Chile entre 2019 y 2024. Las imágenes fueron tomadas mayoritariamente con un teléfono celular, herramienta cotidiana, ágil y no invasiva. El archivo no persiguió una estética definida ni una lógica compositiva, sino que se construyó desde la urgencia de documentar los restos de la velocidad en su colapso, bajo la perspectiva del material witness para producir un archivo capaz de leer el accidente como inscripción visible de una fuerza, una historia, una agencia latente [Fig. 3.1].

Una fotografía de un auto chocado ofrece múltiples lecturas. El modelo y tipo de vehículo inscriben una dimensión social —no es lo mismo registrar un choque en una camioneta Toyota Hilux que en un city car—. La violencia ejercida sobre la carrocería deja rastros que permiten especular sobre su trayectoria. Un pliegue vertical puede sugerir un impacto contra un poste; un corte en el techo, un volcamiento o el uso de herramientas de rescate. Más allá de la precisión, lo relevante es que la materia actúa como testigo de una agencia técnica, espacial y social.

El archivo fue inicialmente en color, pero al aumentar su volumen, comenzó a evidenciarse una dimensión abstracta en las imágenes. Para intensificar esa condición, se optó por el blanco y negro. Aunque esta decisión puede parecer contradictoria desde una mirada forense —e incluso frente a Schuppli—, permitió homogeneizar el archivo y resaltar patrones estructurales del daño. La omisión del color operó como estrategia para desplazar la atención desde el acontecimiento hacia su inscripción material.

Además de imágenes, el archivo acumula experiencias corporales y afectivas ligadas al acto de recorrer la ciudad a pie. Cada fotografía es también una forma de leer e interactuar con el territorio. En la 19ª Comisaría de Carabineros, un funcionario reaccionó confrontacionalmente al ver que se fotografiaba un vehículo involucrado en un accidente con víctimas fatales. Su reacción reflejaba respeto por las personas fallecidas y una percepción del acto de registrar como algo profano. En contraste, hubo personas que se acercaron con interés, compartiendo vivencias, reconociendo los autos como propios o queriendo saber de qué se trataba el trabajo. Estas situaciones evidencian que el archivo no es neutral: implica negociación con el espacio público y una dimensión ética que tensiona la investigación.

El archivo permitió ingresar a espacios no previstos como desarrollos y patios industriales. En uno de ellos se encontró un bus cortado por la mitad [Fig. 3.2]. Su presencia evidenció que los vehículos accidentados forman parte de un ciclo industrial: piezas rescatadas, fundidas y reutilizadas. La documentación del accidente se convierte en puerta de entrada a un sistema económico, institucional y material.

Cada imagen evidencia una doble dimensión que abre preguntas: ¿cómo percibimos la velocidad como promesa de movilidad, progreso y deseo?, ¿cuál es su quiebre, su límite, su colapso inscrito en la materia? Fotografiar autos chocados es registrar la política de la velocidad en su estado más denso.

### 3.1.2 Levantamiento de datos + Cartografía

Para comprender cómo operan los medios de control sobre los desplazamientos y los patrones de violencia urbana que el archivo fotográfico no podía revelar, fue clave la visita a la 1ª Comisaría de

Carabineros en el casco histórico de Santiago, en 2024. A través del comisario se abrió la posibilidad de obtener información mediante la Ley de Transparencia<sup>13</sup> [Fig. 3.3], que garantiza el acceso ciudadano a datos en poder de instituciones del Estado.

Este primer contacto derivó en la vinculación con el Departamento OS-2<sup>14</sup> de Carabineros, encargado de asesorar en tránsito y seguridad vial. Por esta vía fue posible solicitar y recibir datos sobre accidentes automovilísticos en Santiago durante 2023 y 2024.

Paralelamente, se accedió a información del Sistema Táctico de Operación Policial (S.T.O.P.), plataforma basada en sistemas de información geográfica (GIS) que articula estrategias policiales con datos territoriales. La versión pública, aunque limitada, permitió comprender cómo diversas instituciones y sistemas de vigilancia —públicos y privados— se organizan para operar en tiempo real dentro de los cuadrantes de la ciudad.

Estos vínculos institucionales permitieron acceder también al Centro de Estudios y Análisis del Delito<sup>15</sup> (CEAD), organismo de la Subsecretaría de Prevención del Delito dedicado al manejo centralizado de datos sobre criminalidad, violencia y percepción de inseguridad. El CEAD evidenció una forma de pensar el territorio construida desde el dato, la predicción y la focalización operativa. Esta agencia tecnificada y orientada al control resulta relevante en el marco de la dromología material, ya que muestra cómo la velocidad, entendida como lógica de organización, afecta cuerpos, objetos y la gestión política del espacio.

El levantamiento de datos operó como archivo y como etapa previa a la representación cartográfica, activando nuevas formas de leer el territorio. La cartografía se convirtió en herramienta crítica para pensar la inscripción espacial de estas dinámicas, representando un campo en reconfiguración constante que busca interrogar el territorio desde la práctica visual.

### 3.1.3 Operaciones instalativas

Este apartado no se plantea como una revisión exhaustiva, sino como una selección de operaciones instalativas relevantes para construir un lenguaje proyectual específico. Se analizaron casos que articulan relaciones entre volumen, soporte y espacio a partir de una

13 La Ley de Transparencia en Chile (Ley N° 20.285)

14 En Carabineros de Chile, “OS” significa “Organización de Servicios”. Se refiere a unidades especializadas dentro de la institución encargadas de tareas específicas. Por ejemplo, el “OS-7” se dedica a la investigación del narcotráfico y el crimen organizado, mientras que el “OS-9” investiga organizaciones criminales.

15 El Centro de Estudios y Análisis del Delito (CEAD) es un espacio de trabajo coordinado creado al interior de la División de Estudios de la Subsecretaría de Prevención del Delito para potenciar e integrar las capacidades de análisis de los equipos profesionales que componen las áreas de estudios, estadísticas e información territorial. Su misión es generar y mantener un sistema de información confiable y oportuno sobre las dinámicas de la delincuencia, la violencia y la inseguridad en el país, que apoye la construcción, monitoreo y evaluación de políticas públicas y oriente la focalización de la gestión y acciones en materia de prevención y control del delito a escala nacional, regional y comunal (CEAD, s.f.).

16 La tracción es un fenómeno estructural en el que una fuerza actúa estirando un material en direcciones opuestas a lo largo de su eje, generando tensión interna. Es fundamental en elementos como cables o eslingas, donde la resistencia depende de su capacidad para sostener sin colapsar.

17 Matias Faldbakken trabaja con fragmentos industriales —particularmente carrocerías y estructuras vehiculares— que somete a operaciones de suspensión, inversión o contención mediante sistemas técnicos visibles. Su obra materializa fallas estructurales sin dramatismo, exponiendo tensiones latentes entre soporte, función y volumen.

18 Pablo Rivera desarrolla dispositivos escultóricos donde el soporte es desplazado de su función original. Trabaja con materiales institucionales vaciados —estanterías, paneles, vitrinas— que sostienen una ambigüedad operativa, interrumpiendo la lectura directa del objeto y activando relaciones críticas entre contención, lenguaje y poder.

19 Fiona Banner ha utilizado aviones, helicópteros y fragmentos bélicos en sus instalaciones, desactivando su potencial técnico para inscribirlos como cuerpos suspendidos o anulados. Estas operaciones producen una lectura donde lo monumental queda sometido a fuerzas de silencio, fragilidad o ambigüedad simbólica.

20 Función se refiere tanto al propósito práctico de un elemento como a su capacidad de producir sentido en un contexto determinado.

estética ligada a la velocidad. Las decisiones formales observadas permiten pensar formas de ocupación crítica del espacio público y configurar un repertorio operativo desde el cual posicionarse. Una de las operaciones centrales es el uso de tensiones estructurales. Elementos sometidos a tracción<sup>16</sup>, como eslingas o cables.. Este principio técnico, presente en el ámbito automotriz y en contextos de carga, transporte o rescate [Fig. 3.4], adquiere un valor simbólico al aplicarse en obras instalativas. En ese marco, el trabajo de Matias Faldbakken<sup>17</sup> permite observar cómo el uso de eslingas expone la violencia latente del soporte. La tensión se vuelve visible al suspender fragmentos industriales en equilibrio forzado, con una fricción formal sostenida [Fig. 3.5].

Otro eje clave es la ambigüedad como método. Esta estrategia interrumpe la función asignada a ciertos objetos y los mantiene en un estado de utilidad suspendida. El soporte parece operativo, aunque no cumple su rol, mientras que el objeto remite a una función que no se ejecuta. En este desplazamiento se activa una forma de mimesis crítica, donde la relación entre forma y función queda detenida. La ambigüedad se transforma en herramienta operativa para construir dispositivos que generan tensión entre material y lectura. Este principio se manifiesta en obras de artistas como Pablo Rivera<sup>18</sup> y Fiona Banner,<sup>19</sup> cuyas operaciones materiales desplazan la función<sup>20</sup> y mantienen abierta la interpretación [Fig. 3.6] [Fig. 3.7].

Estas operaciones, basadas en la tensión estructural y la ambigüedad formal, permiten delinear un lenguaje instalativo situado que articula modos de inscripción en el espacio público.

### 3.2 Representación arquitectónica: Dromos

La representación arquitectónica se entiende en esta investigación como un lenguaje proyectual que permite pensar relaciones espaciales mediante herramientas visuales, técnicas y digitales. La primera aproximación fue el proyecto Dromos, para el cual se utilizaron diversos programas según sus capacidades: RealityScan (fotogrametría desde video con iPhone 12 mini), Blender (modelado y renderizado), Rhinoceros y AutoCAD (planimetrías y medidas precisas). Cada entorno aportó una forma particular de lectura, operando como herramienta metodológica para explorar las tensiones entre velocidad y materia.

#### 3.2.1 Del archivo a la representación digital

La instalación Dromos nace como propuesta instalativa para volver pública la experiencia del archivo. Como plantea Weizman (2020), la estética potencia el conocimiento cuando lo que se examina es la imagen, la huella o la forma afectada por una fuerza.

La primera operación metodológica fue el escaneo 3D del capó de un auto chocado [Fig. 3.8], obtenido en una desarmadura. Digitalizado mediante fotogrametría, el modelo permitió analizar geometría, cortes, planimetrías y torsiones [Fig. 3.9]. A lo largo del proceso, el proyecto adquirió un carácter escultórico y estructural. Dromos se compone de elementos desmontables —andamios tipo layer, partes de autos, estructuras metálicas— con materiales de la industria automotriz como acero, vidrio y fragmentos accidentados [Fig. 3.10]. La geometría de su parte central responde a la clotoide<sup>21</sup>, figura empleada en el diseño de autopistas, que aquí funciona como forma simbólica del deslizamiento y la aceleración [Fig. 3.11].

#### 3.2.2 Hacia una activación material

Tras diseñar Dromos digitalmente, surgieron las limitaciones de no operar desde la materia. La ausencia del cuerpo, del peso y de la fricción real impidió confrontar tensiones clave. El montaje virtual no reproduce inestabilidad, torsión ni las condiciones imprevistas que surgen al trabajar con fragmentos reales.

La representación funcionó como plataforma para observar qué puede decir la arquitectura cuando se desplaza desde la edificación hacia relaciones materiales, sociales y perceptivas. Si el archivo captura rastros de la velocidad, la representación los traduce en lenguaje operativo. Pero entre lo proyectado y lo construido hay un punto de inflexión: la necesidad de activar la materia como forma de conocimiento. La instalación espacial no solo despliega lo digital, también lo somete a crisis, permitiendo que lo imprevisto entre en juego.

### 3.3 Instalaciones

Las instalaciones funcionan como método de investigación socioespacial. Se proponen como mecanismos para explorar cómo se vive la velocidad y qué agencia puede adquirir en el lenguaje arquitectónico. Ambas instalaciones —IE01 e IE02— se desarrollaron a partir de un mismo elemento: el capó de un Toyota accidentado

21 Curva utilizada en el diseño de autopistas que permite una transición gradual entre tramos rectos y curvos, reduciendo la sensación de giro brusco. Su progresión geométrica regula la aceleración lateral, facilitando un desplazamiento fluido y seguro.

[Fig. 3.12], recuperado desde una desarmadura en la calle 10 de Julio. Sin embargo, cada una responde a lógicas distintas.

IE01 se basa en una planificación estructural y opera en una escala mayor, utilizando tensores de tela y eslingas ancladas al mobiliario urbano, lo que impide una relación directa con el público. IE02, en cambio, trabaja con una estructura autoportante más contenida, apoyada en caballetes de acero, y busca una relación más cercana con el cuerpo del visitante. El capó fue intervenido con pintura y su lenguaje visual es más figurativo, a diferencia de la abstracción presente en la primera versión. Este contraste responde a una exploración metodológica común que indaga cómo el cuerpo, los materiales y el espacio urbano pueden articular dispositivos críticos en torno a la velocidad.

### 3.3.1 Instalación Espacial 02 (IE02)

#### 3.3.1.1 Contexto e hipótesis

IE02 se desarrolló en la calle 10 de Julio, sector conocido por su actividad automotriz, donde convergen talleres mecánicos, venta de repuestos y comercio informal [Fig. 3.13]. La instalación se plantea como un dispositivo móvil que genera interacciones al recorrer este sector, permitiendo levantar relatos breves en torno a dos preguntas:

*¿Qué es para usted la velocidad?*

*¿Cómo vive o percibe usted esa velocidad?*

La hipótesis plantea que la velocidad, más que representarse mediante el automóvil, puede activarse como experiencia crítica a través del desplazamiento simbólico de un objeto automotriz en el espacio urbano. Al provocar encuentros espontáneos, el dispositivo revela percepciones situadas de la velocidad, entendida no solo como fenómeno físico, sino como condición material del entorno.

El objetivo fue detonar experiencias que la hicieran aparecer como fenómeno cotidiano. La instalación, integrada visualmente al entorno pero simbólicamente alterada, funcionó como interfaz para interrumpir el tránsito habitual y activar una pregunta situada sobre la velocidad en la ciudad. Su ambigüedad formal permitió que las personas se aproximaran con curiosidad y surgieran conversaciones no previstas.

#### 3.3.1.2 Materialidad y Construcción

IE02 consiste en un capó intervenido con pintura que remite al mundo del tuning y a estéticas vinculadas al anime, con el fin de construir un objeto llamativo para quienes circulan o trabajan en el entorno automotriz de 10 de Julio. Opera como estructura móvil y autoportante, gracias a una eslinga que lo sujeta a un carro de carga tipo “yegua”, artefacto común en la actividad comercial del sector para transportar manualmente elementos pesados o voluminosos. Así, se configuró un objeto mimético, integrado visualmente al entorno pero alterado simbólicamente [Fig. 3.14].

La experiencia de manipular y transportar el capó evidencia que su función no está determinada por su forma, sino por la relación con los soportes que lo activan. En distintos contextos puede cubrir

un motor, soportar una tensión o convertirse, como en IE02, en un artefacto dispuesto para incentivar la conversación. En este caso, se sitúa erguido sobre un carro de carga e insertado en el recorrido peatonal de la calle.

Ese funcionamiento se sostuvo en la dimensión performativa de su representación. Desplazar un capó pintado de forma inusual por las veredas generaba extrañeza. Al explicar que estaba siendo llevado como parte de una deriva, surgían nuevas preguntas, tanto del público como del proceso mismo. La experiencia abrió interrogantes metodológicos clave: ¿qué otros componentes podrían generar interacciones similares? ¿Qué dispositivos son capaces de activar formas múltiples de testimonio? IE02 no propone respuestas cerradas, pero deja abierta una línea de exploración material que integra cuerpo, artefacto y territorio.

### 3.3.1.3 Activación

El objetivo de IE02 fue generar cercanía y propiciar contacto directo a partir de la curiosidad que despertaba el objeto, activando el espacio público desde un lenguaje figurativo y culturalmente codificado. Las entrevistas se realizaron con personas vinculadas al comercio, la reparación o el tránsito diario [Fig. 3.15], revelando su dimensión vivida, sus contradicciones y su presencia material y corporal en el territorio. Algunas respuestas recogidas fueron:

*La velocidad para mí es un peligro. Cuando vas rápido, siempre pasa algo malo.*

— Mario Muñoz, vendedor, 60 años

*Yo tuve un accidente en Plaza Italia. El auto venía a toda velocidad. Me dejó todo quebrado.*

— Pablo Tarola, ex soldador, 52 años

*La vida hay que vivirla con velocidad moderada.*

— Junet Reyes, vendedora de repuestos, 33 años

El registro se realizó durante una deriva metodológica. Aunque la instalación no fue en sí misma una deriva, el levantamiento de testimonios sí lo fue: las entrevistas se desarrollaron caminando junto al dispositivo, deteniéndose cuando surgía una interacción espontánea. Se utilizaron grabaciones de audio con teléfono celular y fo-

tografías del objeto en el lugar de conversación. Cuando las personas no quisieron ser fotografiadas, solo se documentó el capó en contexto, manteniendo la relación entre espacio, objeto y testimonio como núcleo metodológico.

### 3.3.1.4 Aprendizajes

Las entrevistas revelaron un patrón claro: la velocidad fue percibida como un factor de riesgo. A mayor velocidad, mayor peligro. Las personas la describieron como algo medible, sentido a través del cuerpo, y asociado a la pérdida de control o a situaciones de accidente. Esta percepción, próxima a una noción física o filosófica, suele pasar por alto que toda experiencia de velocidad también involucra una dimensión material. Cada testimonio arrastra una forma, un soporte, un objeto que queda como huella de lo vivido. Esa materialidad subyace en las respuestas y, al intentar evidenciarla, se vuelve difícil para las personas entrevistadas establecer una definición estable de qué es la velocidad.

Desde esta perspectiva, pensar la dromología material implica trasladar la reflexión sobre la velocidad desde lo abstracto hacia sus consecuencias concretas. Ensayar esta hipótesis mediante un método instalativo —en el que gesto, objeto y testimonio se articulan— permite observar cómo la disposición espacial activa sentidos situados. En ese marco, la instalación funcionó como un espacio de intercambio donde emergieron relatos personales y lecturas afectivas del entorno.

Durante la deriva, quince personas interactuaron con el dispositivo; de ellas, solo cinco aceptaron participar en el registro. Esta baja tasa de respuesta sugiere que aún es necesario explorar nuevas estrategias de contacto. La experiencia mostró que los gestos espaciales requieren ajustes en escala, lenguaje visual y modos de aproximación para generar mayor apertura y participación.

## 3.3.2 Instalación Espacial 01 (IE01)

### 3.3.2.1 Contexto e hipótesis

La instalación IE01 se emplazó en la Plaza Bernardo Leighton, también conocida como Plaza Los Sacramentinos, en el centro-sur de Santiago de Chile. Este espacio funciona como interfaz entre edificios residenciales, arquitectura patrimonial e infraestructuras técnico-productivas, marcado por la presencia de la Avenida Santa

Isabel. La plaza está delimitada por la calle Arturo Prat al poniente —frente a la Iglesia de los Sacramentinos, declarada Monumento Histórico—, por Santa Isabel al sur, por la calle Serrano al oriente, y por un edificio inmobiliario al norte con acceso directo. A una cuadra del Parque Almagro y dos de la calle 10 de Julio —eje comercial vinculado a la industria automotriz informal—, el sitio articula escalas contrastantes, flujos vehiculares y zonas en transformación [Fig. 3.16].

La elección del lugar respondió a su visibilidad y superposición de usos. Rodeada de edificaciones de distintas alturas, la plaza opera como un intersticio urbano, abierto a interferencias no previstas por la planificación. En ese marco, la instalación buscó interrumpir el flujo normado del espacio cotidiano, instalando una forma que tensionara los usos habituales del entorno. Desde una perspectiva dromológica material, el objetivo fue observar cómo cuerpos, infraestructuras y fachadas respondían a una interrupción espacial situada como alegoría de la velocidad [Fig. 3.17].

La hipótesis plantea que la velocidad, entendida como fuerza inscrita en el territorio, puede revelarse mediante tensiones materiales que interrumpan la continuidad del espacio público. La instalación propone una arquitectura efímera, basada en restos de colisión y mecanismos de suspensión, capaz de activar una lectura crítica del entorno acelerado.

### 3.3.2.2 Materialidad y Construcción

IE01 se concibió como un ejercicio metodológico sin resultado predeterminado. El dispositivo se desarrolló a partir de un capó de Toyota, recuperado en una desarmadura de la calle 10 de Julio, suspendido mediante tres eslingas —una para camioneta y dos para camión— y una tela tipo velo italiano de 3 x 40 metros. Esta cubría el capó y se extendía hacia postes de luz del espacio público, formando una estela ascendente en diagonal, generando una línea visual que simulaba un impulso contenido [Fig. 3.18].

El montaje, al tratarse de una intervención efímera, respondió a decisiones situadas. Primero se fijó la tela a uno de los postes, extendiéndola sobre el capó hasta anclarla al poste opuesto. El capó fue envuelto por la tela y amarrado con la eslinga de camioneta, que funcionó como punto intermedio para conectar las eslingas largas ancladas a

jardineras de concreto. Finalmente, se tensó manualmente con tecles mecánicos, elevando el cuerpo metálico a unos 50 cm del suelo.

Este proceso técnico encarna lo que en esta investigación se denomina *gesto material*. Siguiendo a Anne Holtrop, el gesto emerge entre esfuerzos físicos, cuerpo y materia. La resistencia de las eslingas, la fragilidad de la tela y la masa del acero configuraron una arquitectura efímera, no diseñada en plano, sino producida en el acto mismo de instalar. IE01 materializa tensiones reales entre peso, suspensión y superficie, revelando la velocidad como fuerza contenida en el cuerpo suspendido y en una forma efímera que interrumpe el espacio público.

### 3.3.2.3 Activación

IE01 interrumpió uno de los flujos peatonales principales de la plaza, obligando a rodear el área intervenida. Aunque se desplegó en un espacio público abierto, no generó una zona de encuentro ni incentivó la permanencia. Las personas se detenían brevemente a observar desde fuera, sin ingresar al perímetro definido por las tensiones materiales. Esta distancia refuerza el carácter abstracto de la intervención, que no se propone como lugar habitable, sino como corte visual y espacial en el ritmo cotidiano

La relación con el cuerpo fue exigente en el proceso de montaje, que requirió fuerza y precisión para mantener la suspensión. Sin embargo, esa dimensión corporal no se tradujo en interacción pública. El dispositivo operó de forma autónoma. La respuesta del entorno fue limitada a observación pasajera, curiosidad contenida y escasos acercamientos. Activar el accidente no buscó integrar ni convocar, sino detener y señalar, como si la instalación fijara en el espacio la lógica de una velocidad colapsada, sin absorber al espectador.

### 3.3.2.4 Aprendizajes

IE01 permitió aplicar de forma práctica los conceptos de dromología material, trasladándolos del plano teórico a un espacio urbano concreto. Se abordaron criterios espaciales como la suspensión de un capó accidentado mediante tensión, ubicado en el flujo peatonal de la plaza, y criterios simbólicos, como el uso de materiales industriales-automotrices —eslingas y tela— que remiten al accidente. El capó actuó como centro desde donde se desplegó la instalación, ampliando el área de acción hacia su entorno inmediato.

Estos factores se integraron mediante decisiones constructivas tomadas en sitio, que exigieron una lectura constante del comportamiento de los materiales [Fig. 3.19].

El montaje evidenció una concentración de esfuerzos físicos y técnicos que limitó el margen de interacción con el entorno. El cuerpo implicado fue el del montajista, cuya labor —operando con tela, eslingas y acero— demandó fuerza, coordinación y ajustes constantes. Sin embargo, esa corporalidad no se tradujo en participación pública: la instalación obtuvo visibilidad, aunque sin generar apropiación ni participación.

Una vez ejecutada, surgieron revisiones críticas sobre la escala de la intervención y su lenguaje material. A partir de esta experiencia, se consideró necesario trabajar con elementos más figurativos, estructuras autoportantes y emplazamientos de mayor flujo peatonal para favorecer una interacción más activa. Desde esa lógica, se abrió una línea metodológica donde el montaje se comprende como herramienta crítica para interrogar el espacio desde la materia, calibrando la relación instalativa con lo socioespacial

Aunque no generó interacción directa con los transeúntes, IE01 permitió avanzar en la observación de cómo la velocidad, comprendida como magnitud vectorial, puede adquirir presencia material en el espacio. La instalación aportó elementos clave para pensar cómo una intervención puede operar en el campo socioespacial como dispositivo crítico, que propicie una discusión sobre el contexto que da origen al accidente.



Fig.3.1: Fotografía de auto accidentado registrada en desarmaduría de Santiago. Imagen de autoría propia.

Fig.3.2: Fotografía de bus cortado por la mitad. Imagen de autoría propia.

CARABINEROS DE CHILE  
SUBCONTRALORÍA GENERAL  
DEPTO. INF. PÚBLICA Y LOBBY

18 JUN 2024  
Santiago,  
RSIP N°72505

Sr.  
Gabriel Sepúlveda  
[gvriel.sb@gmail.com](mailto:gvriel.sb@gmail.com)  
Presente

De mi consideración:

Por solicitud N°AD009W0072505, ingresada al Portal de Información Pública de Carabineros de Chile, con fecha 20.05.2024, en la cual, solicitó la siguiente información:

*"BUSCO MATERIAL RESPECTO A CRÍMENES ASOCIADOS AL USO DE VEHÍCULOS ENCERRONAS, ASALTOS, PORTONAZOS, ETC DEL AÑO 2023 Y 2024. ESPECÍFICAMENTE EN SANTIAGO. ES POR ESO QUE CONTACTO PARA RECOPIRAR ESTADÍSTICAS, INFORMACIÓN GRÁFICA, FOTOGRAFÍAS O TODO MATERIAL DEL QUE PUEDA TENER ACCESO RESPECTO A ESE TEMA (...)" (Sic).*

Sobre el particular, conforme a los principios de acceso a la información pública de los Órganos de la Administración del Estado, consagrados en el artículo 8° de la Constitución Política de la República y en la Ley N°20.285, y atendido el tenor de su solicitud, se comunica lo siguiente:

Se requirieron antecedentes al Departamento de Análisis Criminal, de Carabineros de Chile, por lo que se remite documento en formato PDF, con la información estadística existente, que se mantiene disponible, referente al índice de registros de delitos de "robo violento de vehículos" en la comuna de Santiago, desde el año 2023 hasta el 22.05.2024, desglosado por tipo de delito y año; e imagen con información estadística pertinente, representada por hexágonos, que corresponden a una bisectriz de 300 metros, construida a través de geoproceso que permite la focalización de los delitos.

Con todo, cabe tener en cuenta lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 10 de la Ley N°20.285, el cual comprende el derecho a acceder a la información contenida en actos, resoluciones, actas, expedientes, contratos y acuerdos, así como toda la información elaborada con presupuesto público, cualquiera sea su formato o soporte. En cualquier caso, la citada ley no obliga a los órganos de la Administración del Estado a generar, elaborar o producir información, sino a entregar la actualmente disponible.

Sin otro particular, saluda atentamente a Ud.

  
LORETO C. OSSES COLOMA  
Coronel de Carabineros  
JEFE DEPTO. INF. PÚBLICA Y LOBBY

jprd  
MAT: CRT



Las atribuciones de quien suscribe para gestionar solicitudes de información ley N° 20.285, constan en Resolución Exenta N° 269, de 27.06.2019, de la Dirección General de Carabineros, publicada en el Diario Oficial N° 42.417, de 31.07.2019, que está permanentemente a disposición del público en [http://www.carabineros.cl/transparencia/informativa\\_a7g.html#resoltes](http://www.carabineros.cl/transparencia/informativa_a7g.html#resoltes), bajo el título "Resoluciones Exentas".

Fig.3.3: Carta de respuesta oficial de Carabineros de Chile, en relación con la solicitud N°AD009W0072505 ingresada por Ley de Transparencia. El documento confirma la entrega de antecedentes estadísticos sobre robos violentos de vehículos en la comuna de Santiago entre 2023 y 2024. Correspondencia oficial recibida en el marco de la investigación.



Fig. 3.4: Uso técnico de eslinga en contexto de rescate vehicular.

Fig. 3.5: Instalación de Matias Faldbakken presentada en Eva Presenhuber, Zúrich.

Fig. 3.6: Prototipo para una vida mejor, obra de Pablo Rivera. La instalación, presentada en la muestra Arte en Video (Foro de las Artes, 2016).

Fig. 3.7: Fotografía de la obra de Fiona Banner, exhibida en Break in Transmission (Manchester School of Art, 2018).

Fig. 3.8: Fotografía del capó escaneado en el taller de la artista Macarena Cuevas, previo a su procesamiento digital. Registro realizado en el contexto de colaboración con la artista.

Fig. 3.9: Visualización del capó escaneado en Blender a partir de datos fotogramétricos. Render generado como parte del proceso de modelado tridimensional.

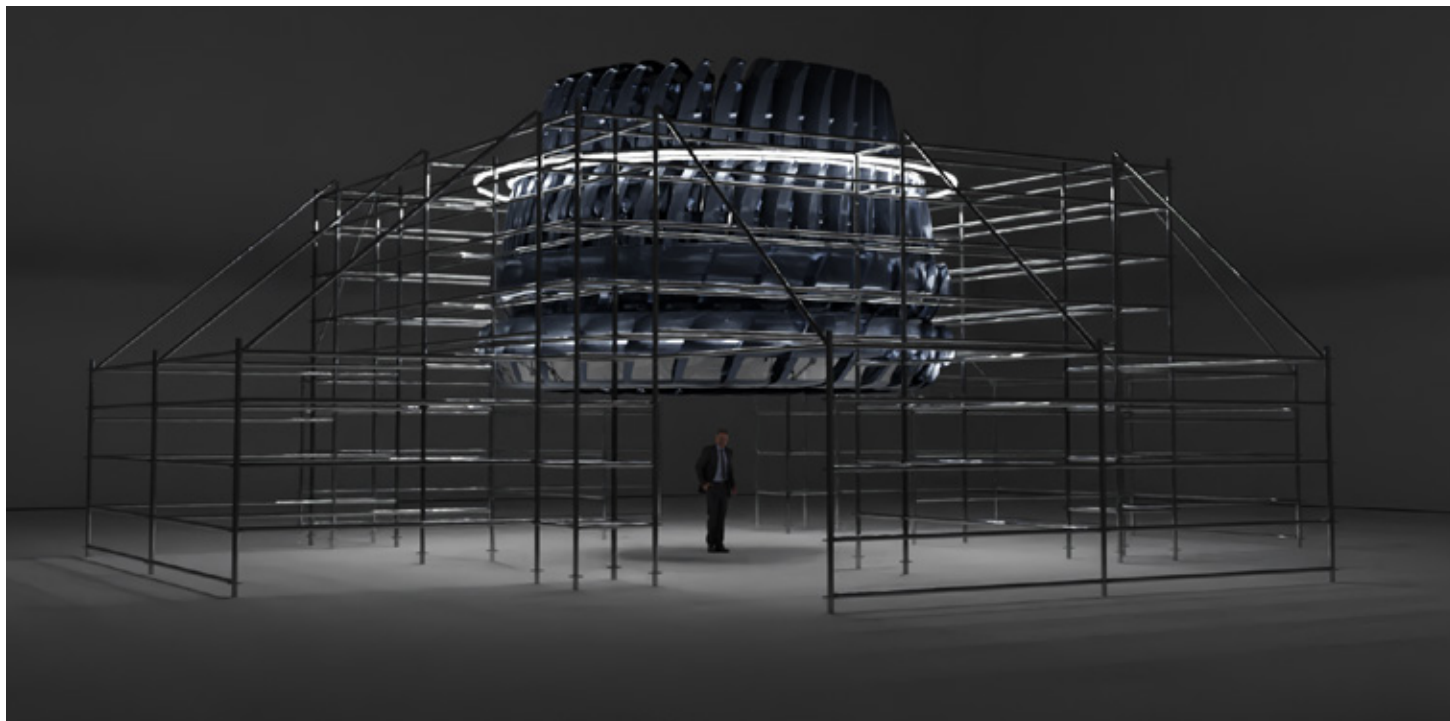
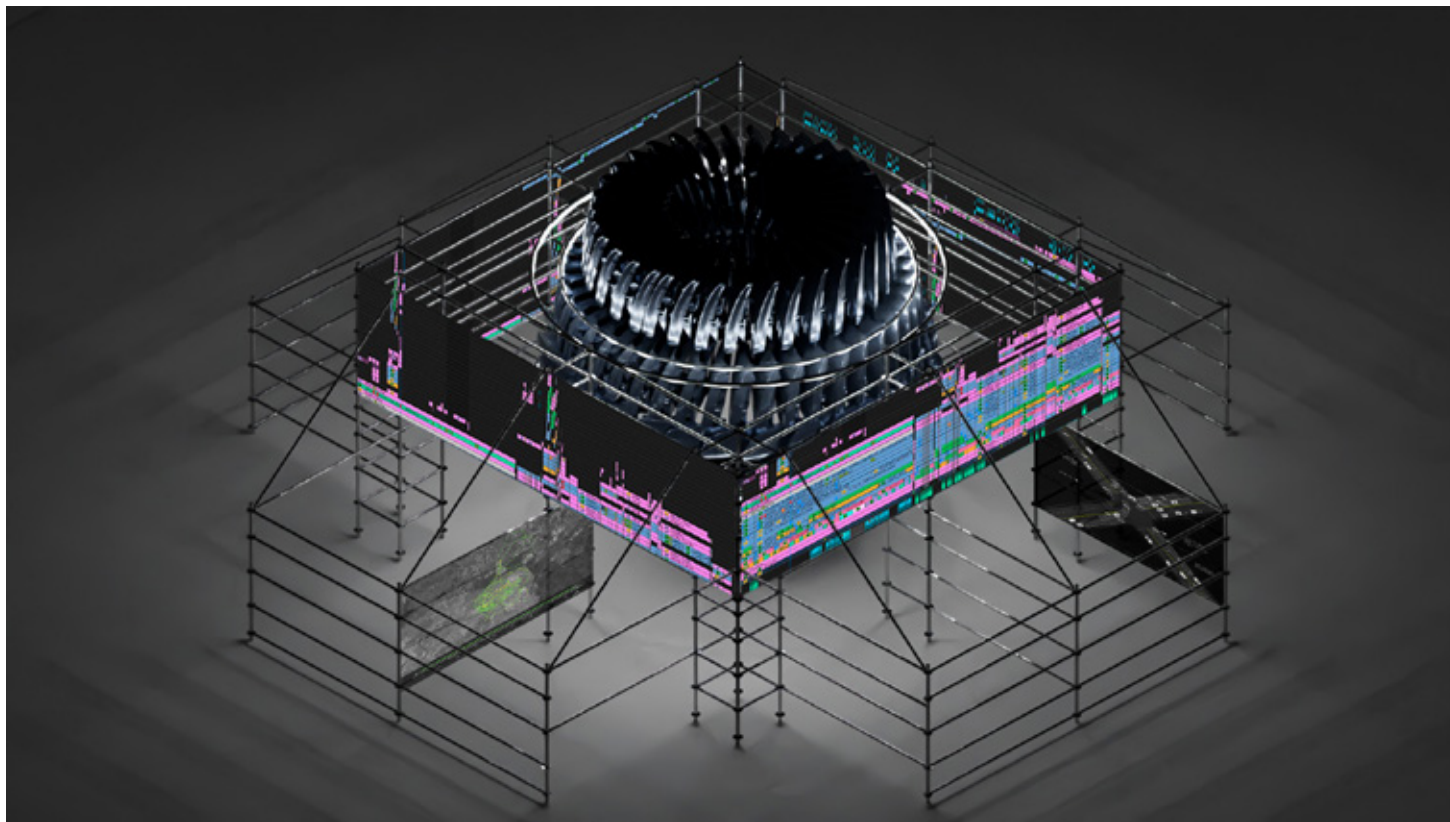


Fig. 3.10a: Modelo 3D Dromos, visualización exponiendo archivo.

Fig. 3.10b: Modelo 3D Dromos, visualización de estructura y centro conformador por partes de autos.

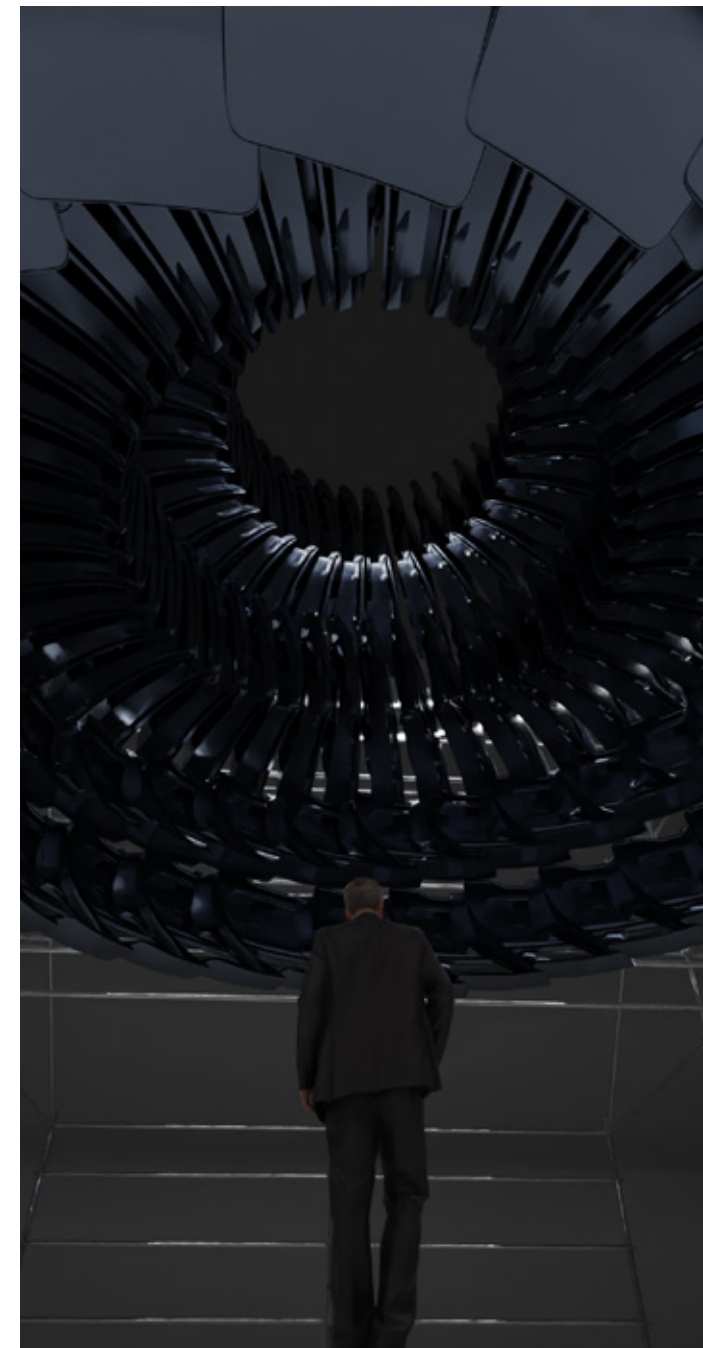


Fig. 3.11: Modelo 3D Dromos, visualización centro basado en Clotoide.



Fig. 3.12: Capó Toyota al momento de ser comprado en desarmadura.

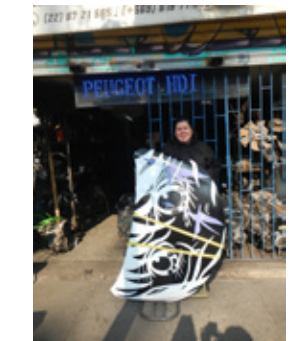
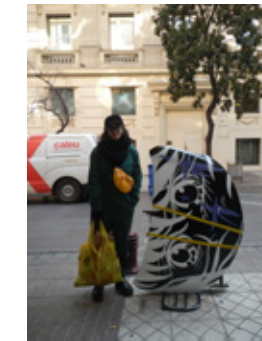


Fig. 3.13: Secuencia de fotografías del contexto sector 10 de Julio.

Fig. 3.14: Capó Toyota intervenido en sector 10 de Julio.

Fig. 3.15: Personas entrevistadas junto al Capó Toyota intervenido en sector 10 de Julio.

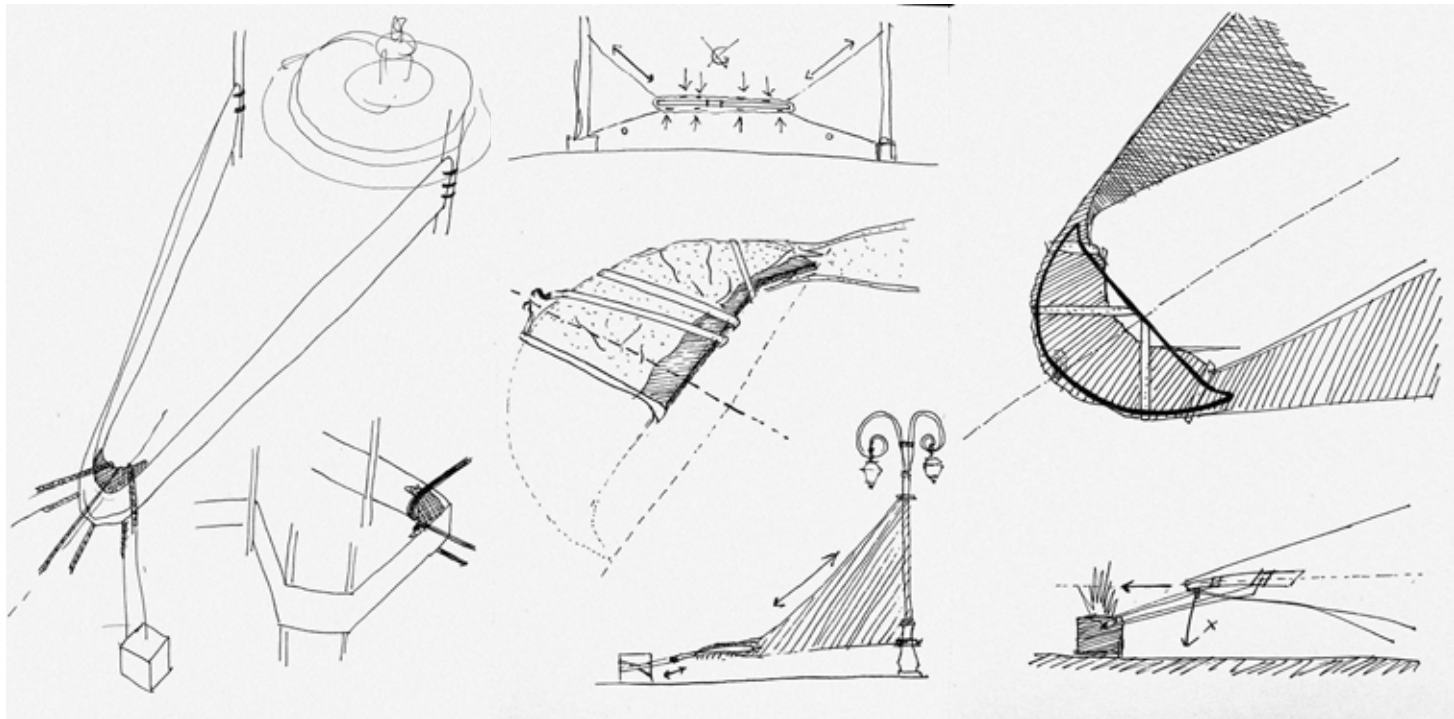
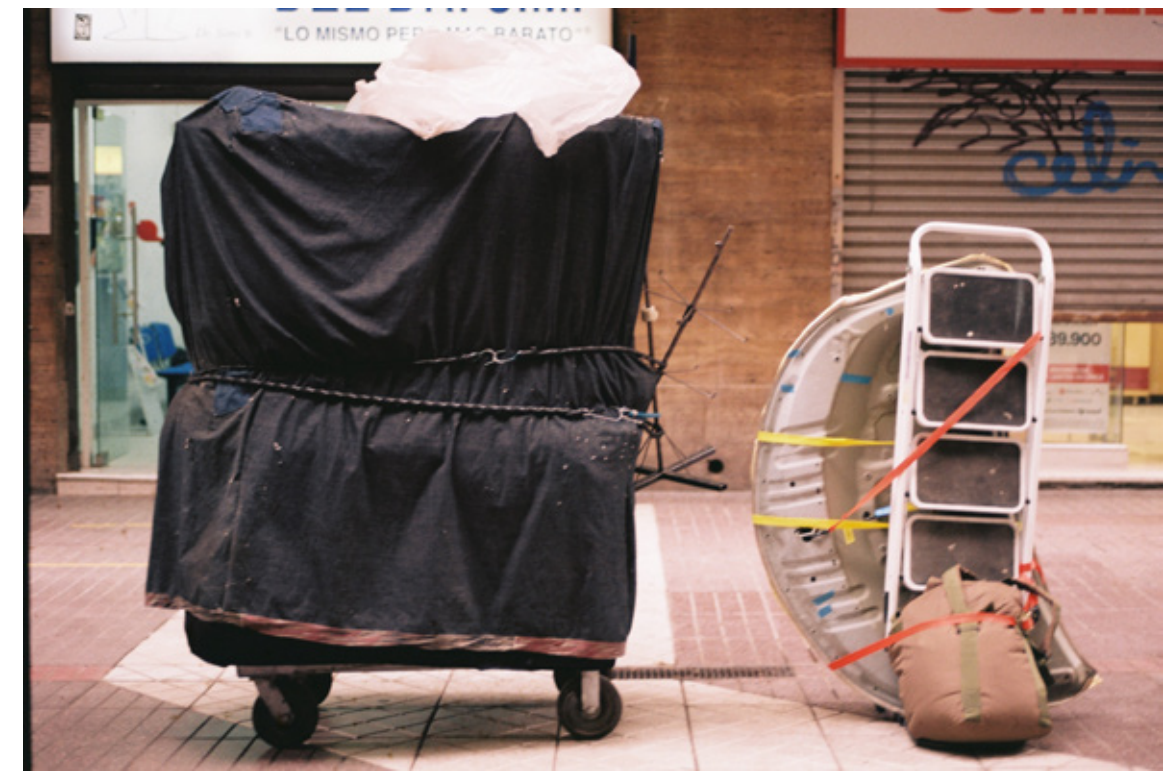


Fig. 3.16: Foto aérea de la instalación en el contexto.

Fig. 3.17: Bocetos de aproximaciones instalativas.

Fig. 3.17a: Instalación siendo transportada en sector Av. Santa Isabel.

Fig. 3.17b: Instalación desplegada en el contexto.



Fig. 3.18: Observaciones y comportamientos materiales y espaciales de la instalación.

# 4. Reflexiones al cierre

Imagen de auto chocado en 4ª Comisaría de Santiago, Sector Matta Sur, Santiago. Fuente: Estudios de Autos Chocados, 2024.



Esta tesis se construyó desde una práctica situada en la intersección entre arquitectura y artes visuales. A diferencia de las ciencias sociales, que tienden a abordar los fenómenos desde marcos teóricos o entrevistas mediadas por el lenguaje, aquí se propuso una metodología que trabaja desde la materia, sus tensiones y posibilidades. Presentando el fenómeno de la velocidad para ensayar su presencia en el espacio y en los objetos. La forma, el peso, el accidente, fueron tanto herramientas como conceptos. Desde esa posición disciplinar, el trabajo material se volvió un modo de observación crítica.

La instalación IE02 permitió activar esa metodología en el espacio público. Su montaje, en el entorno automotriz de 10 de Julio, generó interacciones espontáneas con personas que transitan y trabajan cotidianamente en uno de los medios tecnológicos donde la velocidad se ve materializada. Las conversaciones surgidas a partir de ese encuentro mostraron cómo la velocidad es vivida intensamente en ese contexto: como riesgo, como necesidad, como urgencia diaria. Aunque el lenguaje de las respuestas no era técnico ni académico, las ideas expresadas ya contenían una comprensión encarnada de la velocidad. Hablaban del cuerpo, del tiempo, de la pérdida de control. En esos relatos, la velocidad era una experiencia cotidiana e inevitable.

Sin embargo, se evidenció un punto ciego. El dispositivo operaba desde una lógica abstracta, al no anclarse a un caso específico ni a una historia reconocible para los habitantes del sector. Al no estar vinculado a un accidente real ocurrido en el territorio, el capó — como objeto central— funcionó más como testimonio metafórico que como evidencia situada, lo que limitó la profundidad de las respuestas obtenidas.

Cabe preguntarse qué tipo de conversaciones podrían haberse activado si la pieza hubiese estado asociada a un evento conocido por la comunidad. Es probable que surgieran relatos vinculados a experiencias locales, violencia vial o abandono urbano, permitiendo que el objeto actuara como catalizador de memorias compartidas en torno a un espacio común. Desde ahí, también podrían haberse abierto reflexiones sobre marginalidad y segregación territorial, considerando que ciertos sectores están más expuestos a fallas estructurales, a una movilidad interrumpida o a una planificación

urbana que perpetúa desigualdades. Esta experiencia sugiere que, en futuras intervenciones, anclar el dispositivo a narrativas locales puede amplificar su carga simbólica y favorecer una identificación más directa entre objeto, espacio y comunidad.

Aun así, el cruce disciplinar fue decisivo. Desde la arquitectura, se propuso una lectura espacial de la velocidad, entendida como fuerza que reconfigura cuerpos, infraestructuras y trayectorias. Desde las artes visuales, se incorporaron formas abiertas, uso de materiales encontrados y montaje in situ, que habilitaron una relación contingente con el entorno. El gesto, como operación mínima entre materia y decisión, permitió articular una lógica de diseño que no busca resolver, sino exponer tensiones. Esa forma de trabajo, alejada de la representación convencional, fue clave para pensar la velocidad como una condición política, estética y física.

En este contexto, la dromología material surgió como una herramienta conceptual para visibilizar la velocidad como fuerza vectorial inscrita en la materia. A través del archivo de autos chocados, la exploración proyectual y las instalaciones, se delineó un lenguaje propio para pensar los efectos de la aceleración sobre el espacio urbano. La investigación fue construyendo un sistema de representación desde el trabajo con los restos de esa velocidad: objetos deformados, estructuras suspendidas, cuerpos fragmentados.

El trabajo metodológico desarrollado permitió configurar una herramienta adaptable al estudio de otras tecnologías, ciudades y dinámicas en las que técnica y movimiento transforman lo urbano. Desde un enfoque dromológico —concebido como una teoría de medios donde el automóvil materializa la velocidad—, esta perspectiva permite analizar infraestructuras y lógicas de planificación urbana, y comparar cómo se configura la velocidad en distintos contextos. Por lo tanto, ofrece la posibilidad de estudiar los distintos medios en los que la velocidad se materializa, más allá del automóvil. A esto se suma el trabajo material y su lectura, que operan como indicadores concretos de estructuras socioespaciales, definiendo lo que aquí se plantea como dromología material.

El aporte de esta investigación, más allá de los resultados obtenidos, radica en haber trazado un camino desde el hacer, donde lo espacial, lo material y lo simbólico operan de manera conjunta para comprender las fuerzas que organizan el territorio, ofreciendo un conjunto de herramientas para profundizar en su análisis y desarrollo.

# 5. Referencias

Avanessian, A., & Reis, M. (2017). *Aceleracionismo. Estrategias para una transición hacia el postcapitalismo*. Caja Negra.

Bradley, J. P. N. (2021). *On the prospects of Virilio's pedagogy of the image*. *Educational Philosophy and Theory*, 53(7), 706–718.

Candy, L. (2006). *Practice-based research: A guide* (Version 1.1). Creativity & Cognition Studios, University of Technology Sydney.

Cataldo, H., & Faure, A. (2021). *Velocidad, política e información. Una propuesta teórica. Pléyade (Santiago)*, 27, 128–152.

Cronenberg, D., & Mattio, J. (2020). *Cronenberg por Cronenberg* (C. Rodley, Ed.). El Cuenco de Plata.

Easterling, K. (2021). *Diseño del medio. Saber cómo trabajar en el mundo*. Bartlebooth.

Haraway, D. (2019). *Seguir con el problema. Generar parentesco en el Chthuluceno*. Consonni.

Holtrop, A., & Márquez Cecilia, F. (Eds.) (2020). *Studio Anne Holtrop 2009–2020: Lugar, materia, gesto*. El Croquis Editorial.

Schuppli, S. (2020). *Material Witness. Media, Forensics, Evidence*. MIT Press.

Tripaldi, L. (2023). *Mentes paralelas. Descubrir la inteligencia de los materiales*. Caja Negra Editora.

Urrutia, M. (2023). *El cuerpo en fuga. Estética y políticas de la velocidad en la ciudad neoliberal*. *Revista de Arquitectura*, 28(2), 82–93.

Virilio, P. (1977). *Speed and Politics*. Semiotext(e).

Virilio, P. (1996). *Velocidad, guerra y video* (F. Ewald, Entrev.). *Revista de Occidente*, (182), 63–74.

Weizman, E., Giráldez, A., Ibáñez Ferrera, P., & Otero Verzier, M. (2020). *Arquitectura forense. Violencia en el umbral de detectabilidad*. Bartlebooth.

Zahavi, D., & Romero, J. L. (2021). *¿El final de qué? Fenomenología vs. realismo especulativo*. *Investigaciones Fenomenológicas*, 18, 208–236.

# Anexo 01: transcripciones

Las siguientes entrevistas fueron realizadas en el marco de la investigación de tesis durante el año 2024, en el sector de la calle 10 de Julio, Santiago de Chile. Todas las personas entrevistadas dieron su consentimiento para participar y autorizaron el uso del material grabado en los audios, con fines exclusivamente académicos. Las conversaciones fueron transcritas a partir de registros de voz y, en algunos casos, se ajustaron levemente para asegurar claridad manteniendo la fidelidad al lenguaje original de cada persona.

## ENTREVISTA 1

Nombre: Segovia, Rodrigo

Edad: 50

Ocupación: Comerciante



**G:** Rodrigo, ¿qué significa para ti la velocidad?

**R:** La velocidad es el movimiento. El movimiento en cuanto a distancia, en tiempo y... movimiento.

**G:** ¿Y para ti, como experiencia? ¿Cómo vives esa velocidad?

**R:** La velocidad se puede vivir de distintas formas: caminando, en vehículos, en un avión... depende más que nada del medio de transporte, supongo.

**G:** Y en relación a eso, tú me preguntabas por el capó, que tenía que ver más con el tuning. ¿Me podrías contar un poco sobre eso?

**R:** Encuentro que el capó no tiene mucho que ver con la velocidad. Tiene que ver más con la estética, más que con la velocidad en sí. Sería como potenciar, en este caso, un vehículo, pero desde lo visual.

**G:** ¿Y si tuviéramos que hablar de los materiales o de la materialidad de la velocidad? ¿Qué piensas respecto a tu trabajo y lo que ocurre acá en 10 de Julio?

**R:** Bueno... la materialidad de la velocidad... más que materialidad, yo encuentro que la velocidad es algo medible, más que tocable o tangible.

**G:** Yo estoy estudiando la velocidad en relación con su materialidad, no tanto como fenómeno físico medible. Por eso me interesa tu opinión. Si quieres acotar algo más respecto a eso...

**R:** No, es que... pensar en la materialidad de la velocidad es difícil. Es más un concepto que algo físico, creo.

**G:** Claro. ¿Y tú crees que la gente tiene claro eso cuando viene acá?

**R:** No creo que tenga mucho que ver con nosotros. Creo que eso tiene más relación con personas que se dedican a otras cosas, más allá de los vehículos, más allá del repuesto.

**G:** Perfecto, gracias.

ENTREVISTA 2

Nombre: Gaviraghi, Angela  
Edad: 37  
Ocupación: Cajera minimarket



**G:** ¿Qué es para ti la velocidad?

**A:** Al principio pensé en una respuesta científica, como una unidad de medida. Pero si lo llevo a algo más concreto, para mí la velocidad es el paso del tiempo, las cosas que suceden sin parar, sin control, incluso sin que uno pueda medirlas del todo.

**G:** ¿Y qué experiencias personales asocias con esa idea de velocidad?

**A:** Nacer, existir, moverse, viajar, vivir... Básicamente todo. Todo tiene su propia velocidad. Todo va a alguna velocidad, aunque no siempre se note.

**G:** Muchas gracias.

**A:** Perdón, fue medio caótico.

ENTREVISTA 3

Nombre: Tarola, Pablo  
Edad: 52  
Ocupación: Maestro tapicero, soldador y mendigo



**G:** ¿Qué es para usted la velocidad?

**P:** Bueno, entre más velocidad, tenemos más tiempo.

**G:** ¿Por qué piensa eso?

**P:** Porque si esta silla de ruedas en la que ando tuviera una batería de litio, podría aprovechar mejor el tiempo.

**G:** Claro, para llegar más rápido.

**P:** Exacto.

**G:** ¿Y qué experiencia ha tenido con la velocidad? ¿Cómo la vive?

**P:** Tuve un accidente por la velocidad. Fue en Plaza Italia. Un auto me atropelló a toda velocidad, pasó con luz roja y me dejó todo quebrado. Así que tengo experiencia con la velocidad. A veces te juega a favor, a veces en contra.

**G:** Usted entiende muy bien lo que significa moverse así.  
**P:** Sí, por experiencia propia.  
**G:** En relación a la pregunta y a lo que me menciona, ¿cree que la velocidad es algo más corporal o también tiene que ver con los materiales?  
**P:** Todos andamos corriendo, y en realidad, decidimos movernos más rápido. Eso es lo que hacemos: nos velocidadmos.  
**G:** ¿Cree que no queremos ir más lento?  
**P:** Sí queremos, pero no podemos. El sistema no nos deja.  
**G:** No nos va a dejar. ¿Y le gustaría decir algo más sobre la velocidad o sobre la materialidad de las cosas?  
**P:** Esa pregunta no la entiendo muy bien.  
**G:** Me refiero a si, por ejemplo, un objeto como ese capó puede ser una forma de materializar la velocidad.  
**P:** Puede ser. Claro, como la velocidad de una tortuga y la de un conejo. Yo prefiero quedarme con la tortuga: lenta pero segura.  
**G:** ¿Y ahora su ritmo de vida es más lento?  
**P:** Es relativo. Pero sí, antes era más rápido.  
**G:** ¿Hasta el accidente? ¿Le gustaría agregar algo más?  
**P:** No, ya está. Gracias.

**G:** ¿Qué es para ti la velocidad?  
**J:** La velocidad para mí es súper importante porque tiene que ver con todo: con cómo andan los autos, con la rapidez con que hacemos las cosas y con cómo nos movemos en la vida.  
**G:** Claro. ¿Y qué experiencias has tenido respecto a la velocidad, con eso que mencionas?  
**J:** Por el simple hecho de andar lento he perdido muchas oportunidades. Por la velocidad en cómo me he trasladado o hecho las cosas.  
**G:** ¿Y eso tiene que ver con el trabajo mismo o también con otras cosas?  
**J:** En todos los ámbitos.  
**G:** ¿Y cómo, materialmente, tú ves la velocidad? ¿Cuál es tu relación con ella?  
**J:** ¿Pero en qué sentido?  
**G:** En objetos, lo que tú sientas respecto a los materiales.  
**J:** Mira, si hablamos de tecnología, va a una velocidad súper increíble. Y si hablamos de autos, ahora andan tan rápido que si te descuidas te pueden atropellar, incluso estando en la acera.  
**G:** ¿Opinas que este sector es importante para la velocidad?  
**J:** Sí, porque hace tres semanas atropellaron a mi hermana justo en la esquina. Por no medir la velocidad.  
**G:** ¿Y qué pasó? ¿Ella iba con luz verde?  
**J:** Sí.  
**G:** ¿Y ella está bien?  
**J:** Sí, está bien. Solo fue un golpe.  
**G:** ¿Te gustaría cerrar con algo respecto a tu postura sobre la velocidad?  
**J:** La vida hay que vivirla con velocidad moderada.  
**G:** Perfecto. Muchas gracias.

ENTREVISTA 4

Nombre: Reyes, Junet

Edad: 33

Ocupación: Vendedora de repuestos





**G:** ¿Qué es para usted la velocidad?

**M:** Para mí, la velocidad es un peligro.

**G:** ¿Por qué lo dice?

**M:** Porque cuando uno va muy rápido, siempre pasa algo malo. Así lo veo yo, sobre todo en el tema de los autos.

**G:** ¿Cree que ese peligro se limita a los vehículos o también se aplica en otras áreas?

**M:** No, también en otras cosas. Hay velocidad en la mente, en las respuestas, en las decisiones. Para mí, toda forma de velocidad es peligrosa.

**G:** ¿Y considera que la calle 10 de Julio refleja eso?

**M:** Claro que sí. Aquí hay una velocidad de robo increíble.

**G:** ¿Qué ha visto en ese sentido?

**M:** De todo. Desde motochorros hasta tipos que abren un local y cruzan al otro lado de la calle en segundos. Todo ocurre muy rápido.

**G:** A pesar de ser un lugar que gira en torno a la velocidad, sigue siendo peligroso.

**M:** Exactamente.

**G:** ¿Usted cree que la velocidad tiene una materialidad o más bien es algo que se vive corporalmente?

**M:** Yo la siento como algo corporal.

**G:** ¿Quiere agregar algo sobre la relación entre cuerpo, objetos o materiales en torno a la velocidad?

**M:** No sabría decirlo. No entiendo mucho de eso.

**G:** Por ejemplo, ¿cree que un auto deportivo o una camioneta pueden ser materialidades de la velocidad?

**M:** Sí, eso sí.

**G:** Le hago esta pregunta porque usted trabaja con repuestos, conoce las máquinas, asesora a otras personas. Tiene un conocimiento que viene de la experiencia directa.

**M:** Lo que pasa es que no tengo facilidad con las palabras, pero sí sé. Yo trabajo en esto, hago mi casa, la construyo entera. Me gusta hacer las cosas yo mismo. Nunca me ha gustado pagar por algo que puedo hacer. Aunque me quede feíta, sé que la hice yo.

**G:** Eso tiene mucho valor.

**M:** Si vas a mi casa, nadie cree que los ladrillos los puse yo.

**G:** Entonces usted se toma su tiempo, hace las cosas a su ritmo.

**M:** Claro, tengo mis ideas. Me gusta que las cosas queden como yo quiero, aunque a otros no les guste.

**G:** Perfecto. Le agradezco mucho. Veo que tiene otro cliente, así que no le quito más tiempo.

