

Estados Unidos de Norteamérica

Thomas F. GLICK

Departamento de Historia. Universidad de Boston.

LA CIUDAD NORTEAMERICANA
DESDE DENTRO:
LAS «EXPEDICIONES» DE BUNGE

A los veinte años de la publicación de *La Alternativa canadiense* (1), me parece el momento oportuno de revisar esta obra clásica del urbanismo y comentar su importancia para la historiografía social de la ciudad norteamericana del siglo XX.

Para BUNGE y BORDESSA la ciudad norteamericana se había convertido en un «continente negro» del urbanismo. Por tanto, ambos organizaron unas «expediciones» para visitarla como si fuera *terra ignota*, de modo semejante a las expediciones europeas a los países africanos durante el siglo XIX. Hacían bien, porque aún hace veinte años tanto la morfología como la experiencia vital de los ghettos norteamericanos eran mal conocidas, y mucho menos estudiadas por los expertos de la geografía o la sociología urbana. Su informe constituye una crónica y análisis de los resultados de dos «expediciones» geográficas: una a Detroit, la otra a Toronto.

La expedición a Toronto se organizó en trece equipos, estudiando cada uno un tema distinto. Cinco de los equipos produjeron informes bastante definitivos, acumulando masas de datos sobre fenómenos urbanos antes muy poco estudiados: «paisajes ocultos», barrancos urbanos, circulación de coches (en su contexto social), parques urbanos, y bloques de pisos (*high rise apartments*). En todas sus vertientes el objetivo fue el estudio de la capacidad humana para sobrevivir en la ciudad; por tanto, y con buen sentido darwiniano, el enfoque de los expedicionarios se dirigía siempre a los niños y sus posibilidades de vivir, convivir y sobrevivir.

El concepto de «paisajes ocultos» (*inesperados*, quizás expresaría la idea mejor) abarca toda una serie de construcciones del paisaje urbano que incluye los paisajes únicos, percibidos, privados, personales, ilegales, carentes de poder, respectivamente. Cada uno se caracteriza no sólo socialmente por diferentes percepciones visuales, sino también por una mezcla distinta de sonidos y olores. Se distingue entre sonidos naturales, humanos y «técnicos» (los producidos por máquinas y aparatos electrónicos). En el área de estudio, una zona residencial de Toronto llamada *Christie Pits*, la distribución de los sonidos era de un 14% natural, un 43% humano, y otro 43% técnico. En el centro de una ciudad industrial, el 9% es natural, un 25% humano, y el 66% es técnico. Y, por comparación, en una ciudad

medieval el 34% era natural, el 52% humano y el 14% era técnico. La incapacidad característica de la sociedad urbana contemporánea de controlar el sonido, para los expedicionarios, es indicativa de una insensibilidad hacia los requerimientos físicos de convivencia y, asimismo, un indicador inquietante de la inseguridad de la vida urbana.

Los expedicionarios estudiaron en Toronto las circulaciones tanto de coches como de niños y las compararon para comprobar las razones geográficas que influyen en la inseguridad y peligro que corren los niños en las ciudades. Estudiaron incluso la interacción entre niños y automóviles, por ejemplo, en juegos que inventan los niños cuyas reglas incluyen la presencia de coches en movimiento. Encontraron también que la circulación interfiere con la seguridad de niños en los parques municipales, por la alta incidencia de circulación de coches alrededor de ellos.

Las casas altas también traen una serie de peligros a los jóvenes por el aislamiento que tales edificios imponen a sus residentes. Los niños que viven así pasean y corren menos que otros niños, tienen menos acceso a las bicicletas, y su manera de jugar es muy pasiva. Cuando se comparan los «mapas mentales» que forman los niños sobre sus entornos, los «mapas» hechos por los que viven en casas altas son caracterizados por su verticalidad. El ascensor es el eje de sus movimientos diarios; el acceso al exterior es muy restringido, y la capacidad de los padres para vigilar a los niños es muy reducida. En las áreas designadas para el juego es imposible jugar, por falta de seguridad. Mirando el mismo ambiente desde otra perspectiva geográfico-social concluyeron que los espacios frecuentados por hombres y mujeres juntos son más seguros para los niños. En cambio, los espacios monosexuales, especialmente los de «hombres solos con máquinas», les son mortíferos. Estudiaron un barranco urbano que atraía a niños por su concentración de paisaje natural, pero que contenía todo tipo de basura y desperdicios y que, por la presencia de ferrocarriles y autopistas, era un espacio hombre/máquina por excelencia, creando una mezcla promiscua y peligrosa de espacios naturales y los claramente no naturales.

La «alternativa canadiense» era simplemente la idea de restaurar en las ciudades su primitivo aspecto abierto y flexible, imitando —un poco románticamente— las sensibilidades de los indios norteamericanos. El enfoque parece sugerir un acercamiento impresionista a la realidad urbana, pero Bunge no era así. Fue uno de los fundadores de la geografía teórica contemporánea y

(1) W. W. BUNGE y R. BORDESSA, *The Canadian Alternative: Survival, Expeditions and Urban Change* (Toronto, 1975).

aplicó, en sus expediciones, toda el armazón de la nueva geografía cuantitativa.

Durante años BUNGE, por su acercamiento radical a la geografía urbana, fue un hombre tabú, en la geografía académica norteamericana. No logró encontrar sitio en ningún departamento académico y se ganó la vida de taxista. En sus expediciones aplicaba sus métodos cuantitativos no a la localización industrial –tema predilecto de su generación de geógrafo– sino a la ubicación de puntos de peligro e inseguridad, precisamente en los sitios que habían presenciado lo peor

de la industrialización. La geografía de BUNGE era amenazadora no solamente por su crítica social, sino además porque su postura constituía un desafío a la cultura profesional de la geografía académica. Su marginación profesional fue similar al rechazo que los geógrafos académicos hicieron de los exploradores de principios de este siglo y por motivos semejantes. No obstante, uno de los méritos de BUNGE fue que recuperó, con sus expediciones, una de las grandes tradiciones de la geografía, modificada –con gran sensibilidad– en nuestra época.

Francia

Claude LELONG

Urbanista. CNRS.

LOS NUEVOS ESPACIOS DE LA CIUDAD

El conjunto de los dispositivos técnicos disponibles constituyen, *de facto*, un soporte nuevo de la vida cotidiana, transformando las posibilidades de acción y las condiciones de interacción de los empresarios, de los profesionales, de los distintos actores de la ciudad, transformando las nociones de tiempo, espacio, memoria y las geografías relacionales.

El desarrollo de los sistemas técnicos induce formas nuevas de pensar (modelización, simulación, previsión, sistemas, modelos, control e información en tiempo real...) conllevando métodos nuevos de percepción y de uso de los espacios urbanos, así como nuevas representaciones de la ciudad. Esta transformación de los modos de pensar es ya perceptible en las representaciones de la movilidad.

El concepto de aglomeración, que definía la agregación más o menos continua o densa en un espacio urbano de construcciones y actividades, ya no es suficiente ni pertinente para designar la forma espacial de una ciudad contemporánea que se despliega, se extiende, se dispersa y tiende a constituir verdaderas regiones urbanas sin relación con los límites administrativos preexistentes. Las fronteras comunales han sido reconsideradas debido al hundimiento de los empleos de reclutamiento tradicional y familiar. Las fronteras de la aglomeración han sido, a su vez, traspasadas hacia el exterior por la integración de pueblos y ciudades pequeñas en el mercado de trabajo de las aglomeraciones principales, llevando al concepto de zona de población industrial y urbana (ZPIU); este mismo concepto ha sido dejado atrás por la progresión espectacular de los intercambios entre comarcas.

Complejización: evolución de la panoplia modal, espacio urbanizado disperso, multiplicación e interferencia entre las áreas de mercado e interacción creciente de la combinación de motivos justificativos del desplazamiento.

Nueva tipología de los barrios o movilidades por barrios: trastocamiento de la dinámica pertenencia/referencia bajo el impacto de una movilidad escogida que toma el aspecto de una peregrinación. El antiguo sentimiento de pertenencia generado por las relaciones sociales de proximidad (en la vecindad del domicilio) es sustituida por el deseo de apropiarse ciertos aspectos, al menos fragmentarios, de múltiples barrios en un movimiento de peregrinación.

Hiperurbanidad: (cf. «Densités et espacements» *Annales de la recherche urbaine* n° 67, juin 1995, en particular S. BORDREUIL «de la densidad habitante a la densidad moviente: la hiperurbanidad») no solamente las órbitas cotidianas pueden ser tan largas como las semanales, sino que la lateralidad de los trayectos puede ser más fuerte a escala global que a escala local.

Metroglobalización: nuevos factores producen una movilidad globalizante. Todos los polos de atracción tienden a ser permanentes y objeto de desplazamiento por parte de categorías de usuarios extendidas a la totalidad de la población de la aglomeración. La agrupación de motivaciones secundarias en una misma salida revela a la vez la tendencia a la dispersión geográfica de los motivos del desplazamiento y la tendencia de los habitantes a sentirse concernidos por la totalidad de la oferta urbana cualquiera que sea su alejamiento. El destino del desplazamiento está cada vez más raramente constituido por un solo motivo de desplazamiento. Este destino incorpora ahora diversos factores:

- La necesidad por el usuario de tener en cuenta la dispersión de la ciudad.
- La adecuación o inadecuación de los modos de transporte y redes a la multiplicidad de destinos posibles.
- La devaluación de la proximidad como soporte de inserción social.