

Argentina

Rubén PESCI

Fundación CEPI.

¿BARRIOS CERRADOS O CIUDAD ABIERTA

Un gran debate público se ha abierto en los últimos años en Argentina, ocupando día a día más y más espacio en los grandes medios de comunicación: la gente dice querer vivir en un medio ambiente sano y seguro, y para ello elige al suburbio alejado de la ciudad y procura su habitat en barrios jardín custodiados.

La teoría y la práctica de los urbanistas más serios hizo caso omiso de esta situación emergente, que llega a la Argentina con retraso de 40 años con relación a otros lugares del mundo y en especial a los Estados Unidos.

Hace pocos meses, un empresario urbanizador de enorme práctica en los Estados Unidos me planteó con toda crudeza que después de la Segunda Guerra Mundial en su país habían adoptado la «suburbia» (aquella denunciada por Lewis Mumford) y con ello habían hecho la ocupación masiva del territorio en los últimos 80 años, y agregó que, aunque ellos ya estaban retornando a la valoración de la ciudad histórica, para países como Argentina no quedaba otra alternativa que recorrer el camino de la suburbanización.

También constaté en estas últimas semanas en una entrevista española muy bien hecha sobre casas en la campaña una fuerte contradicción entre el deseo y la realidad. En las obras publicadas, el énfasis excluyente está en la recuperación de la vida sana rural, a través del reciclaje y la construcción de casas plenas de identidad regional, frecuentemente ligadas a la misma producción agraria. Pero en tanto, buena parte de la publicidad que sostiene comercialmente a esa publicación corresponde a la promoción y venta de barrios cerrados con estilo ciudad-jardín de mediana densidad, casas agrupadas y seguridad en el recinto.

Tengo bien presente también como la bella e histórica llanura del río Po en Italia, en particular en la región Véneto, fue aceleradamente cambiando de su actividad rural, con ocupación extensiva, a su sustitución por condominios de casas agrupadas en la misma línea antes mencionada.

Desde siempre hemos creído en las malsanas consecuencias que esto tiene sobre la urbanidad y sobre los recursos naturales: vida disociada, impacto sobre los recursos naturales, enormes traslados por rutas cada vez más congestionadas, contaminación del aire, y tantas otras «insustentabilidades» bien difundidas. Pero, un análisis crítico de la realidad nos pone en evidencia, casi brutalmente, que a pesar de ello este modelo, esta anti-ciudad, la suburbia de Mumford, está triunfando

masivamente. Y los países segundos o terceros, no parecen tener derecho ni posibilidad de cambiar ese ímpetu.

La pregunta ética y estética que siempre nos acosó fue cómo hacer para que la ciudad histórica, más equilibrada, sana y justa, volviera a resplandecer y cómo hacer para demostrar que ese otro modelo emergente nos conduce al desastre.

La ciudad abierta parece ser la ciudad histórica, donde el proyecto de los espacios públicos antecede al de los espacios cerrados privados, y en los países terceros, donde ya casi nadie se ocupa de los espacios públicos, pues se tiende a interpretar que no hay inversión pública, hacer ciudad histórica, ciudad de espacios públicos, resultaría una quimera.

Sin embargo, el urbanismo y la ordenación del territorio deberían intentar una respuesta pro-activa y no re-activa a esta situación de facto. ¿Es posible —como hacen en Estados Unidos— acompañar con una férrea actuación sobre los espacios públicos y las infraestructuras de interés regional los grandes bloques de urbanización cerrada? ¿Es posible, en una ciudad considerada a escala del territorio, considerar creativamente a estos barrios cerrados como macromanizaciones de un tejido público de gigantesca escala? En la Florida, en particular, el territorio está cuadrículado como en un amanzanamiento, y entre ellos hay avenidas y autopistas enormes, de carácter público, sólo que si observamos y vivimos la nueva escala, esos recintos amanzanados tienen hoy 1.000 × 1.000 o más metros, en lugar de 100 × 100 m o algo semejante.

Cuanto menos, el territorio está previsto, organizado y articulado, aunque la sociedad sea en realidad una suma de islas cerradas y amuralladas. En la ciudad histórica las manzanas miraban hacia afuera, porque los espacios públicos, las calles, eran (y son aún) el espacio de relación peatonal, a escala humana, inmediato a la puerta de cada propiedad, de cada casa.

Nos estamos proponiendo en la Argentina —y el fenómeno se hace presente cada vez más en todo el Cono Sur— enfrentar el problema. Creemos que no es posible esconder la cabeza como el avestruz, cuando municipios del Gran Buenos Aires como Pilar, hasta ahora un pequeño poblado rural rodeado de campaña, pasa de 50.000 a 500.000 habitantes en sólo 10 años. En particular, cuando dicho crecimiento demográfico no es ni vegetativo, ni de inmigración laboral, sino de residentes de la ciudad de Buenos Aires que escapan de la urbe y van a dormir a su supuesto sueño campestre.

Sabemos que es imposible una sociedad planetaria que pretenda reconstruir la vida del salvaje «roussonian». Sabemos que la ocupación indiscriminada

del territorio es suicida. Sabemos que la utopía de la ciudad jardín del siglo XIX tuvo sus propios límites. Pero no sabemos cómo ofrecer una solución alternativa a la voluntad de las clases sociales con capacidad de adquisición una solución ambientalmente justa y

socialmente segura en el contexto de nuestras descalabradas metrópolis latinoamericanas.

Si sabemos que vamos a comenzar a promover, y ya se está haciendo, un amplio debate para buscar soluciones.

Francia

Claude LELONG

Ministère de l'Équipement.

UNA NUEVA FORMA URBANA: EL ARCHIPIÉLAGO

En la segunda mitad del siglo veinte los interrogantes sobre la configuración y los límites de la ciudad europea se hacen más acusados bajo el efecto de dos tendencias aparentemente contradictorias. La primera ha contribuido a confrontar las ciudades europeas con el modelo americano: la motorización generalizada de los transportes ha acelerado el proceso de especialización de los espacios urbanizados. La desconcentración y la explosión de las zonas residenciales con la atomización del hábitat, la implantación en la periferia de las industrias consumidoras de espacio, de los centros comerciales y administrativos cerca de las vías de comunicación y la de actividades de tipo tecnopolitano cerca de los aeropuertos, por ejemplo, han complicado el esquema de organización de las ciudades (1). Por otra parte el mundo aglomerado de la ciudad europea ha perdurado siglos, su persistencia se debe al largo tiempo de desarrollo, pero también al hecho de que sus directrices fueran lentamente realizadas con anterioridad a la generalización del uso de vehículos de motor. Pero hoy la motorización generalizada permite una extensión de la urbanización en un espacio sin parangón común con las anteriores dimensiones, que se refleja tanto en las dinámicas espaciales como en la nueva morfología.

De la «aglomeración» al «archipiélago urbano»

Un análisis retrospectivo profundo de las migraciones pendulares en el área de influencia de la ciudad, permite plantear una serie de cuestiones fundamentales relativas a la evolución y futuro de las ciudades, a las relaciones entre medio rural y medio

urbano, a la evolución de la centralidad y de la movilidad urbana y, en definitiva, la relativa a la segmentación, a la división administrativa del territorio.

En la evolución de la movilidad pendular intervienen tres factores con fuerte implicación espacial (desplazamientos diarios por causa laboral):

- la periurbanización de la población, es decir, de los residentes,
- el desarrollo de polos de empleo periféricos y dispersos, que se añaden al polo principal procedente del centro de la ciudad y de algunos municipios de los alrededores densificados, y
- la inestabilidad económica que conduce a cambios de empleo -es decir, de lugares de trabajo- más rápidos que los cambios de residencia. En consecuencia los espacios geográficos se dispersan y distancian unos de otros.

La concurrencia de tránsitos es más compleja, de lectura más difícil, y necesita el recurso de lectura espacial de la trama. Son necesarias tres precisiones complementarias de las migraciones pendulares:

1. Según el esquema centro-periferia: ¿Cómo ha evolucionado el peso del centro respecto de los movimientos que han afectado la **periferia**?
2. Según los sectores geográficos: ¿la extensión de las zonas de empleo, la dispersión de los focos de empleo de la periferia y la ola rompiente periurbana han llegado a compensar la atracción, condicionados ellos mismos por las barreras naturales -como los ríos en el caso de Nantes- o las redes de comunicación?
3. ¿Cómo ha evolucionado la «movilidad vecinal» -constituida por los desplazamientos a corta distancia hacia los municipios vecinos- en el contexto del ensanchamiento espacial del horizonte migratorio, la multipolarización periférica -que ha creado áreas de proximidad- transformando la «geografía de los flujos»?

El concepto de archipiélago urbano es el más adecuado para cualificar la fragmentación física de la ciudad: un archipiélago constituido por la aglomeración urbana central y una amplia corona peri-urbana, que constituye el marco más apropiado para analizar la dinámica espacial de la urbanización contemporánea.

(1) *Le système des villes européennes*, Economica, 1995.