

Centro-h



OLACCHI

Organización Latinoamericana
y del Caribe de Centros Históricos

www.revistacentro-h.org

Revista de la
Organización
Latinoamericana
y del Caribe de
Centros Históricos
- OLACCHI

**Centro-H, Revista de la Organización Latinoamericana y del Caribe de
Centros Históricos - OLACCHI.**
No. 2, Diciembre 2008
Quito, Ecuador.

ISSN: 1390 - 4361



Centro-h, es una **revista internacional de la Organización Latinoamericana y de El Caribe de Centros Históricos - OLACCHI** que busca ser un espacio de debate, actualización, investigación y consulta para académicos, formuladores de políticas y opinión pública sobre las ciudades entendidas como entidades históricas, que cuentan con centralidades de valor histórico, social, económico y cultural. *Centro-h* es una revista académica de **periodicidad** cuatrimestral y los artículos publicados son el resultado de un proceso de arbitraje anónimo.

Comité asesor internacional: José Ramón Moreno (España), Michel Cohen (New School University - USA), Sonia Baires (Alcaldía Municipal de San Salvador), María Eugenia Martines (Universidad del Externado - Colombia), Thierry Lulle (Universidad Externado - Colombia), Miriam Chion (Clark University - USA), Alicia Ziccardi (UNAM - México), Álvaro Uribe (Panamá), Silvio Mendez-Zancheti (Centro de Estudios Avanzados de Conservación Integrada CECI - Brasil), María Elena Ducci (Pontificia Universidad Católica de Chile), Ramón Gutiérrez (Centro de Documentación de Arquitectura Latinoamericana CEDODAL - Argentina), Salvador Schelotto (Universidad de la República - Uruguay), Roberto Laserna (Bolivia), Patricia Rodríguez (La Oficina del Historiador de la ciudad de la Habana - Cuba), Ricardo Jordán (CEPAL).

Comité Editorial: Fernando Carrión, Eduardo Kingman, Pablo Samaniego, René Vallejo y Manuel Dammert G.

Director de Centro-h: Fernando Carrión M.

Editor: Manuel Dammert G.

Co-Editor: René Vallejo

Asistente Editorial: Isabel Ron Bazarro, Cristina Cevallos

Colaboradores: Grace Benalcazar, Marco Córdova, Jaime Erazo, Andreina Torres

Diseño y diagramación: Santiago Ávila S.

Impresión: Crear Imagen

Foto de la portada: Fonsal - Sebastián Crespo

Editora de estilo: Gabriela Chauvin

Comentarios, envío de artículos, solicitud de canje: centro-h@olacchi.org, mdammert@olacchi.org

©OLACCHI

www.olacchi.org / www.revistacentro-h.org

Centro-H: Revista de la Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos. Quito: OLACCHI- Ecuador, 2008-

v.: il.; 25 cm.

Cuatrimestral

ISSN: 1390 - 4361

1. Centralidad Urbana. 2. Centros Históricos. Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos (Ecuador)
CCD- 711.405 / LC: HT 127.5

centro-h

Revista de la Organización Latinoamericana y del Caribe de
Centros Históricos - OLACCHI

ISSN: 1390 - 4361 • Diciembre 2008 No.2

Editorial

Policentralidad: esencia de la ciudad plural

Fernando Carrión M.

7-9

Tema central

Policentralidad en la ciudad actual

De la policentralidad a la fragmentación en Santiago de Chile

Felipe Link

13-24

Río de Janeiro: una vocación histórica policéntrica

Roberto Segre

25-36

La ciudad de Montevideo: ¿una metrópoli policéntrica?

Salvador Schelotto

37-46

Quito: capitalidad y centralidades

René Vallejo

47-54

Artículos

Fundamentos para el análisis de la centralidad urbana

Rómulo Krafta

57-72

La contribución de Puerto Madero a la centralidad metropolitana de Buenos Aires.

Proyecto urbano y sistema de lugares centrales

Artemio Pedro Abba

73-88

Centro histórico: la polisemia del espacio público

Fernando Carrión M.

89-96

Diálogo

Globalización y territorio

Carlos de Mattos y Alfonso Iracheta

99-110

Renovación

El centro histórico de Montevideo. De la iniciativa social al liderazgo institucional

Patricia Roland y Adriana Berdía

113-119

Reseñas

Esteban Iñaki (2007). *El efecto Guggenheim. Del espacio basura al ornamento.*

Barcelona: Anagrama

Isabel Ron

123-124

Olga Segovia (Ed.) (2007). *Espacios públicos y construcción social: hacia un ejercicio de ciudadanía.*

Santiago de Chile: Sur

Diana Giomara Mejía

125-127

Hilda Herzer (Org.) (2008). *Con el corazón mirando al sur. Transformaciones en el sur de la ciudad de Buenos Aires.* Buenos Aires: Espacio Editorial

Víctor Lugsha

127-129

Francisco Manuel Vélez Pliego (1997). *Planeación, crecimiento urbano y cambio social en el centro histórico de la ciudad de Puebla.* México: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla / Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades Alfonso Vélez Pliego

Martín M. Checa

129-131

Resumen

135-138

Summary

139-142

centro-h

Revista de la Organización Latinoamericana y del Caribe de
Centros Históricos - OLACCHI

ISSN: 1390 - 4361 • Diciembre 2008 No.2

Editor's note

Policentralidad: esencia de la ciudad plural

Fernando Carrión M.

7-9

Core subjects

From polycentricity to fragmentation in Santiago de Chile

Felipe Link

13-24

Rio de Janeiro: a historical vocation for policentricity

Roberto Segre

25-36

The city of Montevideo: a policentric metropoli?

Salvador Schelotto

37-46

Quito: capital status and centralities

René Vallejo

47-54

Articles

Fundamentals for the analysis of urban centralities

Rômulo Krafta

57-72

Puerto Madero's contribution to Buenos Aires' metropolitan centrality

Artemio Pedro Abba

73-88

Historic center: public space's multiple meanings

Fernando Carrión M.

89-96

Dialogue

Globalization and territory

Carlos de Mattos and Alfonso Iracheta

99-110

Renovation

Montevideo's historic centre. From social initiative to institutional leadership

Patricia Roland and Adriana Berdía

113-119

Book reviews

Esteban Iñaki (2007). *El efecto Guggenheim. Del espacio basura al ornamento.*

Barcelona: Anagrama

Isabel Ron

123-124

Olga Segovia (Ed.) (2007). *Espacios públicos y construcción social: hacia un ejercicio de ciudadanía.* Santiago de Chile: Sur

Diana Giomara Mejía

125-127

Hilda Herzer (Org.) (2008). *Con el corazón mirando al sur. Transformaciones en el sur de la ciudad de Buenos Aires.* Buenos Aires: Espacio Editorial

Víctor Lugsha

127-129

Francisco Manuel Vélez Pliego (1997). *Planeación, crecimiento urbano y cambio social en el centro histórico de la ciudad de Puebla.* México: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla / Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades Alfonso Vélez Pliego

Martín M. Checa

129-131

Resumen

135-138

Summary

139-142

Policentralidad: esencia de la ciudad plural

Fernando Carrión M.

Este segundo número de la revista *Centro-h* está dirigido al tratamiento y debate de una pregunta crucial dentro del campo teórico y técnico de los centros históricos latinoamericanos: ¿la ciudad es unicentral o policentral?

Generalmente, las corrientes conservacionistas plantean que las ciudades tienen un solo centro histórico y que éste nace en el momento y lugar fundacional de la ciudad; con lo cual, por un lado, la historia de la ciudad comienza y termina en la época colonial, congelándose en su origen, y por otro, concibiendo que los cambios urbanos se producen por “fuera” de la zona considerada histórica.

Esta concepción es puesta en debate en este número de *Centro-h* porque está fundada en mitos contruidos ideológicamente. La historia de la ciudad no empieza ni termina con la fundación de las ciudades; tanto es así que en la actualidad se han decretado como centros históricos aquellos lugares que tienen presencia desde momentos precolombinos (Macchu Pichu, Ingapirca, Teotihuacan) como también los nacidos en épocas posteriores y relativamente actuales (Brasilia, Quito, Buenos Aires).

Como se tiene presente con el concepto de monumento, en tanto “obra pública y patente, como una estatua, una inscripción o un sepulcro, puesta en memoria de una acción heroica u otra cosa singular” (*DRAE*), el testimonio y la herencia cobran mucha importancia. Así, el centro histórico –como conjunto monumental, es *puesto en memoria* bajo la conservación como política central, convirtiéndolo en un componente inmutable y también único de la ciudad. Lo paradójico de la propuesta es que el centro histórico es el lugar que más cambia y ha cambiado en la ciudad a lo largo de la historia, y lo más grave puede ser que se erosione irreversiblemente si no sigue el proceso

de cambio; por ejemplo, de incorporación de las tecnologías de punta para sostener las funciones centrales que le dan sentido y esencia.

Por eso hay que afirmar explícitamente que en una ciudad no hay un solo centro histórico sino varios tipos y cantidades de centralidades. Esta afirmación se fundamenta en dos hechos: primero, dentro de la ciudad coexisten múltiples centralidades que tienen distintas funcionalidades, atendiendo al origen histórico, a la concentración de las funciones centrales y a la relación con las periferias. Y, segundo, al ser la ciudad un producto histórico, todas las ciudades y la totalidad de sus componentes son históricas. De esta afirmación se debe concluir que todas las centralidades urbanas existentes en cualquier urbe tienen cualidades para ser definidas como centros históricos.

Si todas las centralidades urbanas son históricas, no se puede desconocer que dentro de ellas existen distintos tipos de centralidades que se desprenden de dos elementos diferenciadores: el uno, la centralidad como equidistancia nacida de una relación que viene de la concentración, la intensidad y la variedad de las funciones centrales; y la otra, histórica, referida a la acumulación del valor de historia,¹ que no es otra cosa que la noción de antigüedad que tiene un espacio específico de la ciudad. Esto supone que los centros históricos (así en plural) no puedan entenderse sino en el contexto de la totalidad urbana y de las mutuas e intervinientes relaciones sociales (centro-periferia).

Al ser expresión histórica de relaciones sociales particulares, en cada coyuntura urbana se puede encontrar la redefinición de las centralidades existentes o la emergencia de nuevas; unas y otras venidas de la asimetría que se produce entre las funciones centrales (centro) y el nivel de antigüedad que tengan (valor de historia), lo cual rompe con la inmutabilidad reclamada por el conservadurismo y genera una pluralidad de cen-

1 “El valor de antigüedad últimamente excluye el valor de novedad y amenaza así el valor de uso y también el valor histórico” (Choay, 2001).

tralidades históricas. Unas centralidades tienen un nacimiento en períodos emblemáticos, otras tienen mayor noción de antigüedad y unas adicionales acumulan más funciones centrales, de allí que el tipo de centralidad histórica se defina en el ámbito de las relaciones que le dan sentido. Por eso, se puede afirmar que existen varias centralidades históricas, dependiendo de las funciones y de los tiempos acumulados; es decir que, según el peso de las dos dimensiones, se podría construir una tipología compuesta por los siguientes tres tipos ideales (Carrión, 2007):

1. La *centralidad fundacional* tuvo inicialmente la función disciplinadora y civilizatoria,² propia de las demandas de la conquista y la colonización, para posteriormente ser parte de una ciudad unicentral; esta centralidad venía desde una visión de lo público, de lo estatal y del espacio abierto donde su símbolo principal fue la plaza. Hoy, en el contexto de la ciudad plural, se caracteriza por tener la más alta concentración de historia en un espacio reducido. Inicialmente fue la ciudad toda, para después convertirse funcionalmente en centralidad.
2. La *centralidad funcional* estuvo marcada por la necesidad de la integración en el marco de una ciudad expansiva con alta segregación y centrífuga. Es una centralidad con alta densidad de funciones centrales,³ localizada en varios lugares estratégicos de una ciudad que presenta una morfología pluricentral, que es construida desde el mundo de lo privado, lo empresarial y en espacios cerrados. Su símbolo es el *mall* comercial.
3. La *centralidad temática* tiene un rol de conectividad en el contexto de la ciudad global e informacional. Se trata de una centralidad con baja noción de antigüedad e historia, es un testimonio evidente del patrón de urbanización actual y concentra las funciones que permiten articularse con las ciudades más dinámicas

2 Ahí se explica el papel preponderante de la Iglesia, de la universidad y de los aparatos estatales para construir centralidad; a diferencia de las funciones centrales actuales.

3 En este caso, las funciones están referidas al comercio, la banca y la administración pública y privada.

del mundo. Esta “centralidad” deja su consideración intraurbana y pasa a interurbana, pero también pierde la cualidad central para convertirse en un nodo de articulación de lo local a lo global. El espacio se gestiona desde la llamada cooperación público-privada y su símbolo central son los artefactos de la globalización.⁴

Esta tipología no excluye que en la actualidad muchas ciudades tengan en simultáneo varios tipos de centralidades, pero también que hayan varias de cada tipo; es decir que existan de distintos tipos y varias cantidades de cada tipo. Una situación como la descrita requiere de políticas heterogéneas para cada una de ellas, para la relación de ellas con la ciudad y para sus vínculos. La pluralidad de centralidades históricas plantea la necesidad de generar modalidades y grados de integración que lleven –a su vez también– a su articulación y a una relación con la totalidad de la ciudad. El gran reto está en integrar las distintas velocidades que tienen las centralidades y armonizar las funciones que las cobijan.

Adicionalmente, se debe tener en cuenta que con la globalización se entra a la lógica de la ciudad del conocimiento, donde las tecnologías de la comunicación y la información tienen una sobredeterminación explícita sobre la misma. Pero también la globalización fortalece el sentido de la ciudad plural, fragmentada y dispersa, donde la centralidad debería reemplazar los viejos principios de la igualdad y la integración por los del respecto a la diversidad y el reconocimiento al otro (otredad). En otras palabras, a la ciudad del conocimiento se suma la ciudad del reconocimiento, en el sentido de la necesidad de volver a conocer la historia, la memoria y el patrimonio de la ciudad, de tal manera de ver lo distinto y lo heterogéneo desde el derecho a la diferencia y no de la igualdad: lo plural conduce a una disyuntiva, por un lado, de una frontera con soberanías territoriales que llevan a una constelación de espacios discontinuos en que la ciudadanía se hace líquida

4 Esta centralidad-nodo permite la articulación del norte de las ciudades del sur, con las ciudades del norte. Las más representativas son Santa Fe en México; Ciudad Salitre en Bogotá; y Ciudad Empresarial en Santiago, entre otros.

bajo la noción de foraneidad (Carrión, 2007) o, por otro, a una relación (inter y no intra) que comprende a las fronteras como una construcción social que no separa sino que encuentra (Augé, 2007).

Este segundo número de la revista *Centro-h* tiene un énfasis en la problemática de las policentralidades, lo cual no excluye que se traten otros temas de importancia para el conocimiento de la problemática urbana en América Latina.

Se inicia con la sección *Tema central*, que busca mostrar cómo la policentralidad es una de las características importantes de la ciudad actual y lo hace sobre la base de cinco estudios de caso realizados en otras tantas ciudades, cada una de las cuales es distinta a la otra y con enfoques diferentes. Así, Felipe Link presenta el caso de la ciudad de Santiago –como un caso emblemático en el contexto de globalización– un desarrollo metropolitano y policéntrico, que muta hacia una lógica de nodos interconectados y que excluye a vastos sectores de la ciudad y de la sociedad local.

Para Brasil y en el marco de la ciudad de Río de Janeiro, Roberto Segre muestra un análisis histórico de cómo en la urbe se han ido construyendo un conjunto de centralidades en cada una de las coyunturas urbanas y cómo las centralidades han tenido una funcionalidad explícita dentro de la totalidad urbana; concluye con el análisis de la Barra de Tijuca, como parte de la ciudad analógica, donde emerge otro tipo de centralidad.

Con la ciudad de Montevideo se puede percibir, según el texto de Salvador Schelotto, un doble hecho que marca la centralidad de la ciudad en el último cuarto de siglo: la reestructuración productiva de la región metropolitana y la declinación del crecimiento poblacional, entre otros elementos, producen una transformación significativa del sistema de centralidades de la ciudad bajo tres formas: unas cambian, otras se desplazan y aparecen nuevas.

El siguiente texto de esta sección, desarrollado por René Vallejo, pone importante acento en la capitalidad como elemento principal de la centralidad, en una ciudad como Quito, que tiene esa condición.

En la segunda sección se presentan tres trabajos: uno de Fernando Carrión, en el que se plantea la necesidad de enfocar a los centros his-

tóricos como un espacio público donde lo patrimonial abarca también el color, la nomenclatura y el arte urbano. Un segundo artículo, de Rómulo Krafta y que tiene como telón de fondo a la Región Metropolitana de Porto Alegre, trabaja la centralidad urbana en el conjunto de las relaciones de un sistema urbano regional. En contraposición a esta visión central venida de las relaciones interurbanas, Artemio Pedro Abba presenta el caso de un Gran Proyecto Urbano (GPU) en Buenos Aires: Puerto Madero, y cómo, para asumir una condición de centralidad, tiene que formar parte de la centralidad metropolitana y de las centralidades emergentes en el corredor norte de la ciudad.

En la sección *Diálogo* tenemos a dos de los académicos de mayor prestigio en la región: Carlos de Mattos, de Chile, y Alfonso Iracheta, de México, hablando sobre la globalización y el territorio, como marco histórico general. Allí está el crecimiento, las periferias y la movilidad de la población; además del peso que vendría de la ecuación Estado-mercado para el manejo de la ciudad y para calificar el modelo de gestión imperante: ¿izquierda o derecha? Y claro, el debate contemporáneo de la competitividad en la ciudad, constituido a partir de nodos bajo la forma de, por un lado, las llamadas marcas territoriales o los grandes proyectos urbanos y/o, por otro lado, condicionados por la necesidad de una mayor cohesión social.

En el acápite *Renovación* se presenta la experiencia seguida por la ciudad de Montevideo en la llamada Ciudad Vieja, como el espacio privilegiado del nacimiento de la urbe. Y se presenta como una iniciativa que nace de la sociedad y que es apropiada, posteriormente, por el gobierno de la ciudad. En otras palabras, es una política urbana sobre la Ciudad Vieja nacida de las demandas sociales y asumidas por sensibilidad social por el gobierno local. **h**

Bibliografía

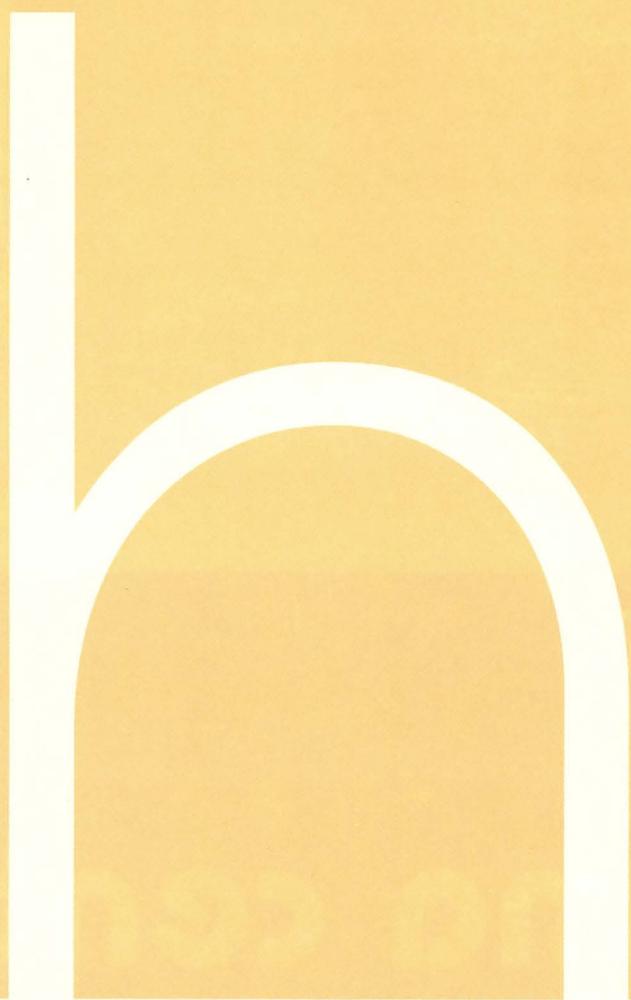
- Carrión, Fernando (2007). *El financiamiento de los centros históricos de América Latina y El Caribe*. Quito: Ed. FLACSO-LILP.
- Choay, Françoise (2001). *Alegoría del patrimonio*. Barcelona: Ed. Gustavo Gili.
- Diccionario de la Real Academia de la Lengua (DRAE)*





Tema central

Tema central



De la policentralidad a la fragmentación en Santiago de Chile

From polycentricity to fragmentation in Santiago de Chile

Felipe Link¹

Fecha de recepción: agosto de 2008

Fecha de aprobación y versión final: noviembre de 2008

Resumen

El siguiente artículo plantea un posible cambio en el carácter de los procesos de reestructuración territorial de las principales ciudades latinoamericanas, ocurridos en el contexto actual de globalización y modernización avanzada. Se propone que esta transformación tiene que ver, por un lado, con el paso desde un crecimiento metropolitano expandido y policéntrico a una estructura reticular de nodos interconectados, que fragmenta la trama urbana dejando territorios excluidos de las redes funcionales de la ciudad. Por otro lado, dicha estructura se constituye en causa y consecuencia de procesos de fragmentación social, que aíslan y separan a los diferentes grupos sociales en territorios segregados con pocas posibilidades de integración y desarrollo de una vida urbana basada en la diversidad. Se analiza el caso de Santiago de Chile, entendido como un buen ejemplo del contexto de globalización señalado, así como de los procesos de fragmentación social y urbana en curso.

Palabras clave: policentralidad, fragmentación social y urbana, globalización, Santiago de Chile.

Abstract

The following paper discusses a possible change in the nature of territorial restructuring in major Latin American cities in the context of globalization and advanced modernization. We propose that such transformation is related, on one hand, to a transition from a metropolitan growth characterized by being expanded and polycentric, to a reticular structure of interconnected nodes that fragment the urban landscape, leaving territories outside of the city's functional networks. On the other hand, this new structure constitutes the cause and consequence of social fragmentation processes, which isolate and separate different social groups into segregated areas with limited opportunities to integrate into and develop an urban life based on diversity. We analyze the case of Santiago de Chile, which provides a good example of this context of globalization, as well as of urban fragmentation processes currently under way.

Keywords: polycentricity, social and urban fragmentation, globalization, Santiago de Chile.

¹ Sociólogo. Magíster en Investigación Social y Desarrollo. Doctor (c) en Arquitectura y Estudios Urbanos. Pontificia Universidad Católica de Chile. Correo electrónico: falink@uc.cl

Introducción

La fase actual de transición de las ciudades latinoamericanas bajo el impulso de una nueva etapa de modernización capitalista (De Mattos, 1999 y 2004), lleva a identificar claramente determinados procesos de transformación urbana, observados principalmente en la estructura, el funcionamiento institucional y las relaciones sociales que se dan hoy día en las metrópolis de nuestra región. Siguiendo a Mongin, parece existir un cambio en la “condición urbana” de nuestras ciudades, entendido como la proliferación de espacios de flujo por sobre los lugares tradicionales de construcción de experiencias, dividiendo a la ciudad entre la “hipermovilidad” y el “estancamiento”. Según este autor, “el espacio ciudadano de ayer pierde terreno a favor de una metropolización, que es un factor de dispersión, de fragmentación y de multipolarización” (Mongin, 2006: 19). Más aún, en palabras de Balbo,

la idea de la ciudad productiva creció prevaleciendo sobre aquella de la ciudad como lugar de encuentro, de mediación y de integración social, y las administraciones y los actores tienen pocas o nulas posibilidades de contrarrestar tales mecanismos (2003: 310).

Ahora bien, estos procesos de transformación de la “condición urbana” de nuestras ciudades tienen múltiples dimensiones, causas y consecuencias, siendo quizás una de las más problemáticas la configuración de una nueva cuestión social urbana, caracterizada por el “aislamiento social” de los más pobres (Katzman, 2001), en territorios que no logran integrarse y que quedan excluidos de las nuevas dinámicas de la ciudad. En este sentido, si bien la cara visible del proceso de crecimiento urbano, experimentado bajo los efectos de la globalización en América Latina, ha sido principalmente la tendencia creciente hacia una metropolización expandida y policéntrica, la suburbanización de las periferias, así como la pérdida de importancia de los centros históricos y el acoplamiento de pequeños pueblos cercanos en el proceso de crecimiento de la

ciudad, es preciso señalar también que existe un efecto colateral no deseado de la forma en que se ha asumido el crecimiento actual de nuestras ciudades. Este apunta, principalmente, al surgimiento y acentuación de procesos de fragmentación social y urbana, mucho más difíciles de observar, pero que van socavando la posibilidad de una vida urbana de intercambio y encuentro con el otro, precisamente, la característica fundamental de las relaciones sociales en la ciudad, desde Simmel en adelante. Los efectos colaterales del proceso de crecimiento urbano tienen que ver directamente con el contexto general de modernización de las sociedades globales. Es decir que están relacionados con el nuevo régimen de riesgo de la sociedad, evidente en múltiples dimensiones como el trabajo, la comunidad, el medioambiente, etc. (Beck, 1998) y, específicamente, en las ciudades de las sociedades de riesgo del capitalismo periférico como en el caso de América Latina (Robles, 2000).

Así, el siguiente trabajo pretende analizar, a partir del caso de Santiago de Chile, el paso desde un crecimiento urbano metropolitano caracterizado fuertemente por la llamada policentralidad, hacia un proceso de fragmentación urbana y social que cambia, de cierta manera, el carácter inocuo de los análisis sobre metropolización y que se constituye en uno de los principales dilemas de la ciudad actual.

Crecimiento metropolitano y policentralidad

Según De Mattos (2002a), el actual proceso de revalorización del papel de las áreas metropolitanas en el funcionamiento de la economía capitalista –luego de la reestructuración del modelo de industrialización para sustituir importaciones basado principalmente en la demanda interna y un rol activo del Estado– conlleva una serie de transformaciones urbanas que cambian sustancialmente la estructura y funcionamiento de la ciudad. Este autor identifica cinco tendencias constitutivas de las transformaciones metropolitanas en América Latina. Además de la ya mencionada

reestructuración económica (1), con la consiguiente transformación del mercado de trabajo (2), se suman nuevos criterios urbanísticos a partir de la explosión de los negocios inmobiliarios (3), la constitución de una nueva morfología urbana, gracias a nuevas formas de conectividad y movilidad (4), y, finalmente, la aparición de nuevos artefactos urbanos (5), entendidos como una nueva arquitectura que define un paisaje dual entre sectores exitosos de la ciudad global y sectores marginados de los beneficios de la modernización (De Mattos, 2006).

Una consecuencia de estas tendencias, asociada a la constitución de una nueva morfología urbana tiene que ver, específicamente, con la policentralización de la ciudad, entendida como un

significativo aumento del número de funciones y actividades que habían estado localizadas en los centros tradicionales y que (ahora) se desplazan hacia nuevos lugares del territorio metropolitano (...) con una progresiva declinación del papel y de la importancia de esos centros tradicionales, en beneficio de nuevas centralidades que transforman radicalmente el funcionamiento de la urbe (De Mattos, 2002a: 26).

Más aún, se señala que “hoy día bajo el impacto de la globalización se perfila una ‘ciudad sin centro’ o (...) una región urbana organizada alrededor de los fragmentos desparramados de la explosión del centro” (Dematteis y Governa, 2001: 29, en: De Mattos, 2002b: 34). Es decir que la dispersión de la ciudad parece ser una de las principales características territoriales del nuevo modelo socioeconómico.

Sin embargo, dicha dispersión y fuerte crecimiento en superficie y población, por lo menos para el caso de Santiago,² se produjo mucho antes de la reestructuración de la producción y el trabajo, justo en medio del modelo de industrialización, debido, básicamente, a la fuerte

migración del campo a la ciudad (De Mattos, 2004). Lo que efectivamente es inherente al proceso actual de reorganización territorial, asociado a la nueva estructura productiva en un contexto de globalización, tiene que ver más bien con la nueva forma que asume esta dispersión, asociada a una súperespecialización funcional e interconectada en la ciudad, que se traduce en múltiples centros especializados, sean de comercio, industria, servicios o residencias, que obedecen a procesos muy diferentes entre sí, pero que se relacionan en la configuración de una trama de funciones especiales, complementarias, interdependientes, conectadas y fuertemente discriminantes. Este resultado en la estructura de la ciudad puede ser considerado, efectivamente, como una nueva forma de policentralidad, determinada, entre otras razones, por las nuevas funciones que asumen las áreas metropolitanas en la nueva economía, las nuevas posibilidades tecnológicas de comunicación y transporte, así como por nuevos patrones culturales de consumo y recreación de la población.

Es decir, es probable que la idea de policentralidad, configurada a partir del crecimiento expandido de la ciudad, no sea necesariamente una consecuencia inédita asociada solamente a la globalización y su decálogo. Sin embargo, su nuevo carácter comienza a tomar fuerza y a manifestarse claramente, de forma efectiva, cuando se observan los siguientes fenómenos:

- 1) Pérdida de población de las áreas centrales, especialmente en beneficio de las comunas del borde de la mancha urbana; 2) mayor crecimiento relativo de la mayoría de las provincias y de los centros urbanos que rodean el área metropolitana; 3) creciente policentralización de la estructura, de la organización y del funcionamiento metropolitano; 4) aparición de áreas intersticiales configuradas como espacios híbridos, ni estrictamente urbanos ni estrictamente rurales; 5) proliferación de nuevos artefactos urbanos de gran capacidad estructurante (De Mattos, 2004: 31).

En este mismo sentido, para Greene y Soler (2004), el proceso de policentralidad y transformación urbana actual tiene que ver con el paso desde un crecimiento primario acelerado de la ciudad hacia una transformación fun-

² En el caso de Santiago, hasta la década de los años sesenta predominó un modelo tradicional de un solo centro que servía a toda la ciudad (Greene y Soler, 2004). Este único centro financiero, comercial, político y cultural, rodeado de un pericentro industrial, caracterizó buena parte de la ciudad hasta la segunda mitad del siglo XX.

cional del espacio urbano, debido, principalmente, a la expansión territorial. Para estos autores, la “suburbanización de la periferia, la obsolescencia urbana, la mutación del centro y su perímetro”, entre otros factores, son el reflejo de una transformación cualitativa del carácter urbano predominante en la actualidad, que lleva a hablar, más allá de un simple crecimiento urbano, de un proceso de transformación y configuración de nuevas centralidades.

Con todo, podemos afirmar que el fenómeno de policentralidad adquiere relevancia para el análisis y comprensión de la ciudad, precisamente en su connotación actual, asociado a los procesos globales y determinado por las transformaciones internas de cada sociedad. Si bien el proceso de multiplicación y diversificación de las centralidades urbanas se inició con el crecimiento metropolitano expansivo, en el período inmediatamente anterior, es ahora cuando se torna problemático para los estudios urbanos, dadas las consecuencias sociales, físicas y ambientales que evidencia, en un proceso de fragmentación en sentido amplio.

De la policentralidad a la fragmentación

La dispersión de funciones y actividades especializadas, que genera nuevos centros urbanos de distinto tipo, crea también un proceso de obsolescencia y abandono de ciertas áreas de la ciudad. Se trata de un efecto colateral asociado al propio proceso de desarrollo urbano y a la policentralidad de nuevo tipo. Esto es evidente tanto para antiguos sectores industriales, abandonados por la nueva localización estratégica y diversificada de áreas de producción, almacenamiento, distribución, centros de control y servicios, etc., así como lo es también para viejos lugares de comercio, desplazados por grandes centros comerciales, localizados en perímetros de consumo altamente planificados, y para amplios sectores residenciales de la ciudad, que son reemplazados lentamente por ciudades satélite o condominios cerrados que se distribuyen en pequeños barrios aislados, conectados por supercarreteras urbanas.

Siguiendo a Borsdorf (2003), la estructura tradicional de la ciudad latinoamericana, caracterizada desde la Colonia como una estructura compacta, segmentada y monocéntrica, da paso a una

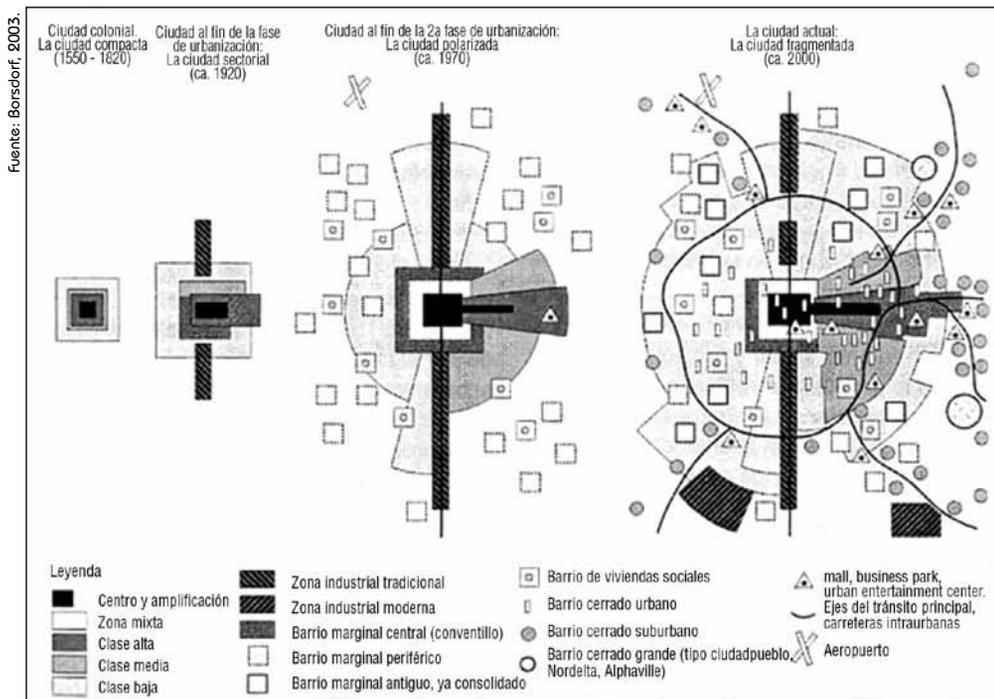


Figura 1: Estructura de segregación de la ciudad latinoamericana

estructura caracterizada por una multiplicidad de fragmentos en dispersión, conectados por líneas de infraestructura de transporte y altamente segregada, como se observa en la figura 1.

Esta nueva composición responde, en gran medida, 1) a la forma dinámica, flexible e incierta que asume el capitalismo en la globalización y sus consecuencias, y 2) a la diferenciación entre procesos de fragmentación sociocultural a nivel micro y macro (Link, 2008). Así, el proceso de transformación urbana contemporáneo genera, en palabras de Rodríguez y Winchester,

un mercado desregulado en la asignación de recursos, en la localización de las inversiones y en infraestructura urbana, lo que ha derivado en un desarrollo muy desigual al interior de la ciudad (2004: 117).

Esta condición estructural del funcionamiento actual de la ciudad, sumada a las consecuencias sociales de la reestructuración, propician la exclusión a través, por ejemplo, de la segregación y la fragmentación de la ciudad. Es decir que estaríamos en presencia de un paso, desde el fenómeno de una primera policentralidad,³ hacia un análisis de la fragmentación urbana, entendida a partir de dos dimensiones principales.

Por un lado, una dimensión macro de la fragmentación urbana, asociada a un proceso amplio de relocalización de espacios funcionales en la ciudad. Es decir, proceso asociado a la generación de nuevos “distritos” urbanos que responden a la lógica de organización de la producción del capitalismo en su fase actual, así como a nuevos patrones culturales y de consumo de los ciudadanos. Para Caravaca y Méndez (2003) ocurre una transformación de la organización de la actividad productiva que genera nuevos espacios funcionales a la producción.⁴ Para estos autores, la reestructuración económica produjo, además de la conocida “terciarización” y vuelco hacia el

sector de servicios en el mercado de trabajo, una especialización industrial de los espacios. En otras palabras, la propia forma que asume la acumulación capitalista en este período, siguiendo a Harvey (2001), renueva los espacios ligados tradicionalmente a la producción industrial clásica, dotándolos de funciones, localizaciones y significaciones nuevas y heterogéneas.

Este proceso origina una segmentación productiva y una división espacial del trabajo que se refleja en un tipo de (macro) fragmentación urbana (Caravaca y Méndez, 2003). Asimismo, en palabras de Mingione (1998), la reestructuración de las formas de organización de la producción, específicamente el proceso de terciarización de la base económica de la ciudad, genera este tipo de fragmentación. Según él, la globalización favorece el surgimiento de nuevas zonas de producción y de formas diversificadas de relocalización geográfica y reorganización de las empresas, lo que produce fragmentación urbana. Esta dimensión de la fragmentación, asociada a la economía y la producción, tendría evidentes vínculos con diferentes formas de fractura social, ya que “la segregación territorial acaba siendo en sí misma un factor que aumenta el riesgo, transformándolo fácilmente en exclusión social crónica” (Mingione, 1998: 31).

En resumen, la fragmentación urbana en su dimensión macro, se puede asociar claramente a los procesos de reestructuración productiva, específicamente 1) al crecimiento del sector terciario con el consiguiente aumento de servicios a las empresas y a las personas, y 2) a la flexibilización de la producción industrial con la consiguiente modificación de su localización y arquitectura de producción, almacenamiento y distribución.

Por otro lado, aparece un proceso de fragmentación urbana a nivel micro, asociado a una ruptura, separación o distanciamiento social en la ciudad, estudiado básicamente a través de la idea de segregación. Esta aproximación considera que la actual dinámica urbana lleva a una fractura y separación social en el espacio, que se refleja en el surgimiento de barrios cerrados o similares localizados transversalmente en la ciudad y específicamente allí donde se juntan estratos sociales diferentes, gracias a los nuevos patrones de urba-

3 Entendido a partir de un análisis morfológico y estructural de la ciudad principalmente, asociado al extraordinario crecimiento expandido y a la dispersión urbana, reflejado en suburbanización y periurbanización (Monclús, 1998; Dematteis, 1998), experimentadas por la mayoría de las ciudades latinoamericanas en los últimos cincuenta años.

4 De almacenamiento, control, servicio de posventa, diseño, gestión, entre otros.

nización. A grandes rasgos, se trata de “un concepto nuevo de ciudad rodeada de muros, vallas, portones y sistemas de seguridad para proteger a sus miembros de manera hermética y excluirlos del mundo exterior” (Borsdorff y otros, 2006: 324).

La microfragmentación urbana se puede entender también como una consecuencia de los procesos de exclusión territorial, asociados a la reestructuración productiva y los cambios en el mercado del trabajo. Se trata de la fragmentación, entendida como una estructura que propicia procesos de segregación o “tugurización”, a partir de una cierta “ecología del miedo” (Davis, 2001) que ordena la ciudad en función de un distanciamiento del otro. La fragmentación, a nivel micro, sería una consecuencia de las diferencias sociales clásicas acentuadas por la mercantilización de la vivienda y el suelo (Fani, 2006). La globalización, a través de sus diferentes dimensiones, contribuiría a aumentar las desigualdades socio-territoriales, impidiendo la integración de cada fragmento en la dinámica de la ciudad, por lo que este tipo de fragmentación (micro) correspondería más que nada a una fractura social reflejada en el espacio, que desata las luchas por el derecho a la centralidad.

Como vemos, la idea de microfragmentación urbana remite más que nada a un distanciamiento social reflejado en el espacio y asociado a una nueva estructura social que surge en esta etapa del desarrollo urbano.⁵

Por último, más allá de las múltiples referencias y dados los límites de este trabajo, basta señalar que la idea inicial de policentralidad ha derivado hacia un proceso con consecuencias sociales y urbanas de fragmentación, dejando personas y territorios excluidos de las posibilidades de integración y desarrollo que ofrece el nuevo modelo. De esta manera, la nueva policentralidad es discriminante, ya que conecta territorios y lugares según su grado de funcionalidad. Como señala Caravaca,

el modelo socio-territorial que ahora surge solo articula e integra aquellos grupos sociales y ámbitos territoriales que necesita por ser funcionales y rentables para la acu-

5 Otros autores como Marcuse (2004) o Scott (2002) han analizado las diferentes formas que asume la fragmentación de la ciudad, ya sea a partir del estudio de guetos o enclaves, o bien a partir del análisis de la relocalización de la producción.

mulación de capital (...) La exclusión tanto social como territorial parece convertirse así en uno de los principales atributos de la sociedad informacional (...) los nodos que conectan redes, entre las que discurren los principales flujos, son los que concentran una parte cada vez más importante de la riqueza y del poder, mientras que otros ámbitos no es que ya sean dependientes de los primeros sino que son excluidos del espacio de redes (1998: 8).

En el mismo sentido, Balbo señala que “la globalización excluye a las personas, a los territorios y a las actividades que no producen o no contienen algún valor de interés para la economía mundial” (2003: 307).

Consideraciones finales a partir del caso de Santiago de Chile

La estructura urbana actual de nuestras ciudades responde, según lo señalado hasta aquí, a un esquema mucho más complejo de localización y conectividad metropolitana. La idea de policentralidad, entendida como una simple consecuencia morfológica del crecimiento expandido de la ciudad, no permite comprender los fenómenos sociales y territoriales que implica el proceso de policentralización asociado a las nuevas dinámicas socioeconómicas y culturales. Así, además de viejos centros autónomos, anexados a la metrópolis por el proceso expansivo, se configuran también, bajo la característica de la fragmentación en sus dos dimensiones, espacios mucho más acotados de centralidad y funcionalidad metropolitana. Por lo tanto, un centro comercial, un pequeño distrito industrial, una “ciudad satélite” o una “ciudad empresarial”⁶

6 Ciudad satélite y ciudad empresarial se refieren al nombre dado a los distritos especializados en residencias y empresas, respectivamente. Generalmente, se trata de urbanizaciones ad hoc que concentran un tipo homogéneo de servicios y que se conectan a la ciudad a través de buenos sistemas de transporte e infraestructura. Para Santiago de Chile, los ejemplos más emblemáticos de ambos desarrollos son la “ciudad satélite de Maipú”, ubicada al sur-poniente de la capital en una de las comunas más populosas de la ciudad (Maipú) y la “ciudad empresarial de Huechuraba”, ubicada al nor-oriente de la ciudad (comuna de Huechuraba), y que implicó una gran inversión en urbanización y conectividad.

constituyen hoy día los nuevos centros especializados o nodos que, interconectados por infraestructura y tecnologías de información y comunicación, funcionan prácticamente de manera independiente del resto de la ciudad, que parece mirar, impotente, cómo va quedando degradada y abandonada por los circuitos de la producción y el consumo.

La nueva policentralidad, entonces, es muy diferente de la que prometía polos de desarrollo integral a sectores alejados del centro histórico. Más aún, la nueva red de nodos interconectados no tiene nada que ver con su entorno inmediato y solo conectará aquellos territorios que complementen el funcionamiento global de la red. En palabras de Graham y Marvin (2001), las redes de infraestructura proveen la distribución de las grillas y conexiones que vinculan sistemas y prácticas de producción con sistemas y prácticas de consumo, lo que contribuye a generar “geometrías socio-técnicas del poder”. Con esta estructura, la sociedad de red es eminentemente fragmentada y conecta selectivamente a personas y lugares. Estas redes comúnmente pasan de largo los lugares menos favorecidos, vinculan segmentos valorables y descartan otros por irrelevantes, con sus lugares y personas (Castells, en: Graham y Marvin, 2001). Este carácter fuertemente discriminatorio de la estructura de nodos interconectados no permite el desarrollo de una ciudad inclusiva basada en la diversidad de sus intercambios; al contrario, resulta cada vez más homogénea, poniendo en riesgo finalmente la cohesión social basada en la interdependencia.

Santiago de Chile responde bastante bien, en la medida en que avanza en los procesos de globalización y terciarización de su base económica, a las características señaladas anteriormente. Vemos que las “comunas pericentrales del Gran Santiago no evolucionan a la par con las comunas centrales o periféricas y mucho menos alcanzan a competir por capturar demandas de suelo”, es decir, no alcanzan a ser seleccionadas para integrar la red de nodos funcionales interconectados. En este proceso, los espacios pericentrales sufren despoblamiento, empobrecimiento e irrelevancia funcional; en otras palabras, son excluidos de la trama urbana relevante tanto para la base de producción como para la valo-

ración simbólica del territorio (López, 2005). Esto afecta principalmente a las comunas de San Joaquín, San Miguel, Pedro Aguirre Cerda, Estación Central, Lo Prado, Quinta Normal, Independencia y Recoleta (figura 3). Es decir, afecta a prácticamente todo el anillo que rodea el centro histórico de la capital, exceptuando el cono de alta renta de Santiago, que comprende las comunas de Providencia, Las Condes y Vitacura. Como se observa en la tabla 1, las comunas pericentrales albergan poca población relativa en la región metropolitana de Santiago, sufriendo además una variación intercensal 1992-2002 negativa (López, 2005).

El abandono y deterioro de dichas comunas, que dejan de ser consideradas en el circuito de la nueva economía, se refleja en una disminución de su población relativa que busca nuevos espacios de localización, tanto por mejores oportunidades laborales dadas por la conectividad hacia centros de atracción del mercado laboral (figuras 3, 4 y 5) como por la elección de un estilo de vida asociado a la clase media y alejado de antiguos sectores obreros tradicionales. Así, observamos que las comunas más desfavorecidas por este proceso son precisamente las antiguas comunas industriales que formaron un anillo pericentral de fábricas y barrios obreros hasta la década de los años setenta. Hoy, además de la pérdida de población señalada, existen graves problemas de desempleo, abandono y delincuencia en amplios sectores de estos municipios. Como se observa en la tabla 2, precisamente las comunas de Pedro Aguirre Cerda, San Miguel y San Joaquín, entre otras, presentan un desempleo mayor al 10% de la población activa, según la última encuesta de caracterización socioeconómica nacional de 2006 (CASEN). Otros indicadores socioeconómicos reflejan la misma situación general de abandono e irrelevancia funcional de estos fragmentos urbanos.

Estos procesos tienen consecuencias sociales importantes, ya que no solo dejan territorios fuera de juego sino también a sus habitantes. Así, la variación del Índice de Desarrollo Humano (IDH) entre 1994 y 2000 afecta negativamente a estas comunas que no logran integrar su territorio en una dinámica de desarrollo propia de la nueva estructura de la ciudad.

Como se observa en la tabla 3, algunas comunas pericentrales como Independencia, San Joaquín o Pedro Aguirre Cerda, caen más de 17 puestos en el *ranking* del IDH, mientras que prácticamente ninguna de las comunas señaladas, independientemente de su evolución, logra un puntaje mayor a 0,8 que es considerado bueno como desarrollo humano. Luego, en la figura 2, las comunas pericentrales se asemejan más a las zonas rurales de la región metropolitana en cuanto a su avance hacia la meta ideal de desa-

Tabla 1: Población comunal, total comunal

COMUNA	Participación	Ocupados	Desocupación
Santiago	68,2	63,7	6,6
Independencia	61,5	60,3	1,9
San Bernardo	62,1	60,7	4,2
El Bosque	64,4	61,4	4,6
Renca	65,2	62,1	4,7
Estación Central	58,9	55,7	4,9
Las Condes	57,7	54,5	5,5
Cerrillos	58,9	55,6	5,7
Conchalí	61,9	58,3	5,8
Nuñoa	61,5	56,9	7,6
Pudahuel	58,0	53,4	7,9
Quinta Normal	60,8	55,9	8,1
Vitacura	54,1	49,7	8,2
Providencia	57,0	52,0	8,8
La Cisterna	57,1	51,9	9,1
Lo Barnechea	55,6	50,5	9,2
La Pintana	61,9	56,1	9,3
La Granja	62,3	56,3	9,6
San Ramón	60,8	54,9	9,6
Puente Alto	62,1	56,1	9,7
Quilicura	56,8	51,1	10,0
Pedro Aguirre Cerda	63,5	57,0	10,3
Recoleta	64,3	57,4	10,7
La Florida	66,5	59,3	10,9
Huechuraba	61,3	54,6	11,0
San Miguel	59,8	53,2	11,0
Lo Espejo	60,7	53,9	11,1
Peñalolén	61,8	54,9	11,1
Lo Prado	62,2	55,1	11,5
La Reina	58,0	51,2	11,8
Macul	62,2	54,5	12,4
Cerro Navia	62,8	54,9	12,5
San Joaquín	60,2	52,3	13,1
Maipú	62,0	53,6	13,6
Región Metropolitana	61,6	55,8	9,3

Fuente: CISEN, 2006.

rrollo humano por comuna, lo que evidencia el retraso respecto de las comunas integradas recientemente a la dinámica del capital, como son, entre otras, Macul,⁷ Nuñoa, Huechuraba y Quilicura.

Por otro lado, no solo las residencias sino también las industrias se localizan en comunas nuevas, principalmente al norte del centro histórico, abandonando los antiguos cordones industriales de la segunda mitad del siglo pasado. Luego la localización de los principales servicios avanzados a la producción, así como prácticamente toda la infraestructura de servicios de lujo

7 Cabe señalar que la comuna de Macul, si bien es prácticamente pericentral, se diferencia del resto por una explosión inmobiliaria reciente que atrajo población joven de clase media, modificando el panorama general del municipio.

Tabla 2: Participación, ocupación y desocupación

Santiago	180.710
Vitacura	84.649
Las Condes	265.476
Providencia	116.196
La Reina	100.899
Nuñoa	162.518
Lo Barnechea	80.577
Quinta Normal	101.152
Conchalí	129.970
Huechuraba	79.843
Cerrillos	72.415
Estación Central	122.433
San Miguel	74.642
Pedro Aguirre Cerda	111.884
La Florida	388.035
Maipú	538.231
Macul	109.681
Recoleta	143.156
Independencia	61.439
Pudahuel	216.054
La Cisterna	86.882
San Ramón	93.505
San Joaquín	93.835
Cerro Navia	146.940
El Bosque	174.096
Puente Alto	571.957
La Granja	132.106
Peñalolén	232.623
Lo Espejo	111.220
San Bernardo	268.694
Renca	135.295
Quilicura	151.459
Lo Prado	103.030
La Pintana	193.371
Región Metropolitana	6.336.687

Fuente: CISEN, 2006.

también se sitúan en sectores acotados de la gran ciudad, reforzando los procesos de súper-especialización de nodos funcionales en un sistema en red, generando fragmentación urbana. Como observa en las siguientes figuras, los nuevos polos industriales se desplazan principalmente hacia el norte, junto al eje de la carretera panamericana, así como hacia el nor-poniente y sur-poniente, aprovechando tanto

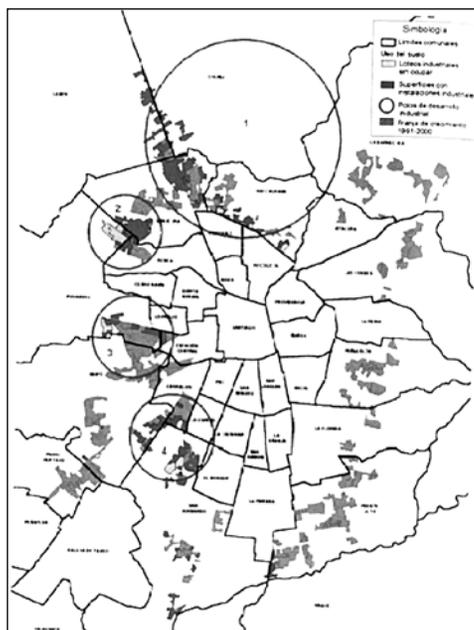
infraestructuras de transporte, como suelos menos regulados y más baratos.

En cuanto a la forma que asumen los nuevos desarrollos industriales, podemos señalar que se asemejan a distritos bastante autónomos que aglomeran servicios especiales y contiguos. Así, como se señaló en la primera parte de este trabajo, la empresa misma diversifica sus operaciones, generando distritos dedicados a cada una de las funciones propias del negocio. En este escenario surgen grandes sectores de almacenamiento y bodega, producción, servicios financieros y oficinas, entre otros. En Santiago existen varios proyectos característicos de este proceso; entre los más reconocidos se encuentra la ciudad empresarial de Huechuraba, instalada en una comuna eminentemente residencial y

Tabla 3: IDH comunal

ranking 2003	comuna	IDH	cambio ranking 1994-2000
104	San Bernardo	0.712	-73
226	Lo Espejo	0.657	-71
158	La Granja	0.689	-55
100	Lo Prado	0.715	-43
138	Recoleta	0.697	-40
118	Conchalí	0.707	-33
171	La Pintana	0.679	-33
106	El Bosque	0.711	-29
170	San Ramón	0.679	-29
54	Cerrillos	0.743	-27
111	Independencia	0.709	-24
114	P. Aguirre Cerda	0.708	-19
92	San Joaquín	0.719	-17
165	Cerro Navia	0.683	-17
20	Maipú	0.782	-8
26	Puente Alto	0.773	-8
27	La Florida	0.773	-4
52	Peñalolén	0.743	-3
5	La Reina	0.883	-2
1	Vitacura	0.949	0
2	Las Condes	0.933	0
4	Providencia	0.911	0
6	Nuñoa	0.86	2
3	Lo Barnechea	0.912	3
112	Renca	0.709	3
10	Macul	0.806	4
87	Quinta Normal	0.723	6
19	Quilicura	0.782	7
60	Estación Central	0.735	7
9	Santiago	0.807	8
24	La Cisterna	0.775	9
31	San Miguel	0.765	32
59	Pudahuel	0.735	44
56	Huechuraba	0.737	88

Fuente: PNUD, Chile.



Fuente: Ducchi, 2003.

Figura 3: Nuevos polos industriales en el Gran Santiago

Fuente: PNUD, Chile.

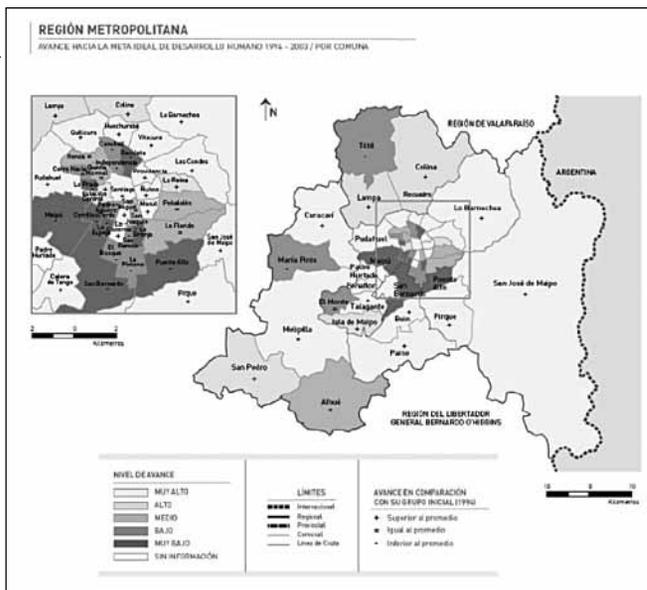


Figura 2: Avance hacia meta del IDH

mayoritariamente pobre, generando un impacto territorial importante, tanto a nivel económico como simbólico, dado su carácter relativamente autónomo e independiente de su entorno inmediato. El proyecto ha derivado, además, en la construcción de condominios y residencias de clase media alta, totalmente nuevas para el sector.

Como este, existen otros proyectos de gran envergadura en diferentes comunas del Gran Santiago, como ENEA o Valle Grande, este último ubicado en la comuna de Lampa, una zona tradicionalmente rural de la región metropolitana.

Con todo, a través de la relocalización industrial y la consolidación de mega proyectos inmobiliarios y productivos, se genera en Santiago una estructura urbana similar a las *edge cities* descritas por diferentes autores, lo que constituye un tipo de desarrollo que se independiza de la ciudad central, posibilitando múltiples centros funcionales, pero que

esconden el efecto secundario de su carácter discriminante.

Por último, también las residencias y los espacios de recreación y consumo han evolucionado en Santiago, desde una segregación a gran escala hacia una “segregación cercana pero cercada” (Hidalgo, 2003) en el caso de

Fuente: De Mattos y Riffo, 2005.



Figura 4: Localización de centros comerciales en el Gran Santiago

Fuente: De Mattos y Riffo, 2005.

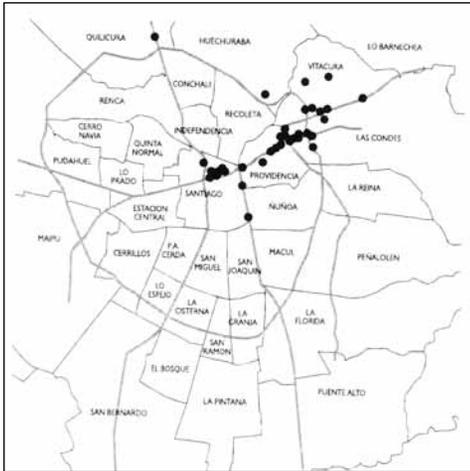


Figura 5: Localización de sedes corporativas de las empresas principales

los espacios residenciales, y desde el espacio público tradicional hacia el *shopping mall*, como espacios predominantes de recreación y consumo de la población. Estas transformaciones delimitan perímetros privados en diferentes puntos de la ciudad, asociados a los distritos empresariales, los barrios cerrados y los centros comerciales, también de acceso controlado. En este sentido, los espacios funcionales más importantes de la ciudad sufren un proceso de dispersión hacia nuevas localizaciones interconectadas entre sí, pero autónomas respecto de su entorno (ver figuras 3, 4 y 5). Esta forma que asume el proceso de dispersión funcional es

la que se puede entender como fragmentación urbana en sus dos dimensiones (micro y macro), y que le otorga un nuevo carácter al fenómeno de la policentralidad en la ciudad.

Finalmente, hablar hoy de Santiago de Chile remite a muchas de las premisas conceptuales desarrolladas a lo largo de este trabajo. La capital de Chile comparte con otras ciudades del continente como Ciudad de México, Río de Janeiro, Caracas o Lima⁸ un proceso de dispersión funcional, en ámbitos tan distintos como la producción, las residencias y el consumo, generando un tipo de estructura urbana de fragmentos autónomos que impide el contacto con el otro en la ciudad. Esta tendencia contribuye a segmentar aún más los espacios urbanos, diferenciando principalmente por situación socioeconómica y de clase, el acceso y el derecho a la ciudad en sentido amplio. Estas “consecuencias perversas” de la nueva modernidad urbana, son más evidentes para los perdedores del nuevo modelo que viven su cotidianidad en medio de la vulnerabilidad y el riesgo.

El Estado, por su parte, es incapaz, dado su rol pasivo, de revertir procesos donde el mercado, principalmente inmobiliario, desarrolla una ciudad policéntrica de nuevo tipo, más allá de la expansión metropolitana inicial, produciendo un contexto de fragmentación en la estructura, funcionamiento y relaciones sociales al interior de la ciudad. El cambio en la “condición urbana”, detectado por Mongin (2006), parece replicarse en cada una de las metrópolis de nuestro continente. Sin embargo, el mismo autor propone también una estrategia política de recuperación del lugar, señalando las condiciones de un imperativo democrático para hacer frente a los procesos de fragmentación y lograr recuperar la experiencia urbana en sentido amplio. Específicamente en el sentido del lugar como constituyente de lo social. En palabras del autor, la democracia

debe devolverle a la condición urbana su primer sentido, es decir, el del tipo ideal de la experiencia urbana, el de

8 Ver los trabajos de Ribeiro (1999 y 2003) para Río de Janeiro; Cruz Rodríguez (2005) para Ciudad de México; Cariola y Lacabana (2001 y 2003) para Caracas; y Ludeña (2002 y 2006) para Lima, entre otros, en revista *EURE*, IEU+T, Pontificia Universidad Católica de Chile.

las exigencias corporales, escénicas, estéticas y políticas que son su resorte y su matriz. Confrontados como nos vemos hoy a economías de una escala inédita, en forma de archipiélago, a desigualdades y disparidades nuevas que socavan y disuelven la ciudad de ayer, es necesario reconquistar sucesivamente el sentido de lo local en un imaginario del no lugar y de la ciudad virtual que lo anula, reconquistar lugares, pero también reconquistar un lugar que aliente la formación de una comunidad política y no sea un espacio de repliegue (Mongin, 2006: 272).

Esto es, en definitiva, recomponer los límites y reconquistar los lugares en contra de la segmentación y la fragmentación, que llevan fácil y directamente a los problemas de exclusión social y territorial. Más allá de un sentimiento nostálgico por condiciones urbanas pasadas, se trata de recomponer, en el contexto actual de policentralidad, la esencia de la vida urbana basada en la diversidad y el contacto con el otro. **h**

Bibliografía

- Ascher, Francois (2004). *Los nuevos principios del urbanismo*. Madrid: Alianza.
- Balbo, Marcelo; Jordán, Ricardo y Daniela Simioni (Comps.) (2003). *La ciudad inclusiva*. Santiago de Chile: Cuadernos de la CEPAL, número 88.
- Beck, Ulrich (2000). *Un nuevo mundo feliz, la precariedad del trabajo en la era de la globalización*. Barcelona: Paidós.
- Borsdorf, Axel (2003). "Hacia la ciudad fragmentada. Tempranas estructuras segregadas en la ciudad latinoamericana", en: *Scripta Nova*, volumen VII, número 146.
- Capel, Horacio y Rodrigo Hidalgo (2006). *Construyendo la ciudad del siglo XXI. Retos y perspectivas urbanas en España y Chile*. Santiago de Chile: Geolibros / Neocrítica.
- Caravaca, I. y R. Méndez (Eds.) (1998). *Globalización y territorio. Mercados de trabajo y nuevas formas de exclusión*. España: Publicaciones de la Universidad de Huelva.
- Davis, Mike (2002). *Más allá de Blade Runner. La ecología del miedo*. Barcelona: Virus.
- De Mattos, Carlos (1999). "Santiago de Chile, globalización y expansión metropolitana: lo que existía sigue existiendo", en: *EURE*, volumen 25, número 76.
- De Mattos, Carlos (2002a). "Redes, nodos y ciudades: transformaciones de la metrópoli latinoamericana". Cuba: Comunicación al VII Seminario Internacional de la Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio (RII).
- De Mattos, Carlos (2002b). "Mercado metropolitano de trabajo y desigualdades sociales en el gran Santiago. ¿Una ciudad dual?", en: *EURE*, volumen 28, número 85.
- De Mattos, Carlos (2004). "Santiago de Chile: metamorfosis bajo un nuevo impulso de modernización capitalista", en: De Mattos, Carlos; Ducci, M. y otros (Eds.) (2004). *Santiago en la globalización. ¿Una nueva ciudad?* Santiago de Chile: SUR-EURE Libros.
- De Mattos, Carlos (2005). "Reestructuración del mercado metropolitano de trabajo y cambios socioterritoriales en el gran Santiago". Santiago de Chile: Informe Final Proyecto Fondecyt 1040838.
- De Mattos, Carlos (2006). "Modernización capitalista y transformación metropolitana en América Latina: cinco tendencias constitutivas", en: Geraiges de Lemos, Amalia Inés y otros. *América Latina: cidade, campo e turismo*. San Pablo: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO).
- De Mattos, Carlos y Luis Riffo Pérez (2005). "Globalización, redes, nodos y dinámica metropolitana: el Gran Santiago en los noventa", en: De Mattos, Carlos; Figueroa, Óscar y otros (Eds.) *Gobernanza, competitividad y redes: la gestión en las ciudades del siglo XXI*. Santiago de Chile: Colección RIDEAL-EURE Libros.
- Graham, Steve y Simon Marvin (2001). "Splintering urbanism: networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition". Disponible en: www.lboro.ac.uk/gawc/rb/al3.pdf
- Greene, M. y F. Soler (2004). "Santiago: de un proceso acelerado de crecimiento a uno de transformaciones", en: De Mattos, Carlos y otros. (2004). *Santiago en la globalización*

- ¿Una nueva ciudad?* Santiago de Chile: SUR-EURE Libros.
- Harvey, David (2001). *Spaces of capital. Towards a critical geography*. Nueva York: Routledge.
- Hidalgo, Rodrigo (2003). “Los condominios y urbanizaciones cerradas como nuevo modelo de construcción del espacio residencial en Santiago de Chile (1992-2000)”, en: *Scripta Nova*, volumen VII, número 146, agosto de 2003.
- Link, Felipe (2008). “Fragmentación urbana y consecuencias sociales”, en: *Revista Ciudades*, número 77. México: Ediciones RNIU.
- López, Ernesto (2005). “Impacto del crecimiento del Gran Santiago en el deterioro funcional de sus espacios pericentrales”, en: *Scripta Nova*, volumen IX, número 194 (47), 1 de agosto de 2005.
- Marcuse, P. (2004). “Enclaves, sim; guetos, ñao: a segregacao e o Estado”, en: *Espaço & Debates, Revista de Estudos Regionais e Urbanos*, volumen 24, número 45, San Pablo.
- Mingione, Enzo (1998). “Fragmentacao e exclusao: a questao social na fase atual de transicao das cidades nas sociedades industriais avanzadas”, en: *DADOS*, volumen 41, número 4.
- Monclús, Javier (1998). *La ciudad dispersa*. Barcelona: Centro de Cultura Contemporánea.
- Mongin, Olivier (2006). *La condición urbana. La ciudad a la hora de la mundialización*. Buenos Aires: Paidós.
- Rodríguez, Alfredo y Lucy Winchester (2004). “Santiago de Chile: una ciudad fragmentada”, en: De Mattos, Carlos y otros. (Eds.) (2004). *Santiago en la globalización: ¿una nueva ciudad?* Santiago de Chile: SUR-EURE Libros.
- Salingaros, Nikos (2005). “Principios de estructura urbana. Conectando la ciudad fractal”. Disponible en: <http://math.utsa.edu/~salingar/fractalcity-spanish.pdf>
- Scott, Allen (2002). “Industrial urbanism in late twentieth century southern California”, en: Dear, Michel J. (Ed.) *From Chicago to LA*. Thousand Oaks: Sage.
- Vidal, Rodrigo (1999). “Fragmentos en tensión: elementos para una teoría de la fragmentación urbana”, en: *Revista Geográfica de Valparaíso*, números 29 y 30.

Río de Janeiro: una vocación histórica policéntrica

Rio de Janeiro: a historical vocation for policentricity

Roberto Segre¹

Fecha de recepción: julio de 2008

Fecha de aprobación y versión final: noviembre de 2008

Resumen

Por motivos geográficos y políticos, Río de Janeiro tuvo una vocación policéntrica a lo largo de sus casi cinco siglos de existencia. En primer lugar, fue la mudanza del sitio fundacional. Luego de la herencia medieval que motivó la ocupación de una colina, tuvo que someterse a la realidad económica y la presencia del puerto que requirió el desarrollo del asentamiento en terreno plano. La presencia del Rey de Portugal en el siglo XIX y la proclamación del Imperio crearon centralidades asociadas a las nuevas funciones urbanas, luego negadas por la República que estableció sus propios valores espaciales y simbólicos en el área central urbana. Con la modernización del país a partir de 1930, se inició un proceso ininterrumpido de creación de diversas centralidades distantes, como en el barrio de Copacabana, que culminan con la creación de la ciudad “analógica” en la Barra de Tijuca, fragmentando y dilatando las múltiples centralidades.

Palabras clave: Río de Janeiro, urbanismo, historia urbana, urbanismo en América Latina siglo XX, tipologías urbanas.

Abstract

Due to geographic and political factors Rio de Janeiro has exhibited a vocation for developing policentricities during nearly five centuries of existence. Firstly, the city experienced the transferring of its foundational site. Secondly, the city's medieval legacy, which led to the occupation of a hill, had to submit to the economic reality and presence of a harbor that required settlement at ground level. The presence of the king of Portugal in the 19th century and the proclamation of the Empire generated new centralities associated to novel urban functions, which were banished in the subsequent period. The Republic established its own spatial and symbolic values in the city's central area. During the country's modernization process in the early 1930s, the city underwent an uninterrupted process by which new diverse and distant centers were created, Copacabana is an example of such process. That progression culminates with the creation of an “analogical” city in Barra da Tijuca, further fragmenting and expanding the city's multiple centralities.

Keywords: Rio de Janeiro, Brazil, urban history, urbanism, Latin America, urban typologies.

¹ Doctor en Ciencias del Arte por la Universidad de La Habana. Doctor en Planeamiento Regional y Urbano por Universidad Federal de Río de Janeiro (IPPUR). Profesor titular de PROURB / DPA / FAU / UFRJ, Río de Janeiro. Profesor titular consultante, Facultad de Arquitectura, ISPJAE, La Habana, Cuba. Correo electrónico: bobsegre@uol.com.br

La movilidad del asentamiento colonial

La policentralidad urbana es una característica que identifica la dimensión territorial alcanzada en las grandes metrópolis de la segunda mitad del siglo XX, al desplazarse hacia los suburbios las funciones que caracterizan la centralidad histórica. Constituye un concepto que expresa el persistente antagonismo entre realidad y utopía. La dinámica de la vida social en su complejidad funcional difícilmente puede enclaustrarse en una estructura formal rígida: desde la antigüedad, las ciudades diseñadas o de desarrollo espontáneo tendían a esparcir los espacios públicos sobre la trama urbana como ocurrió en Mileto o en la Roma Imperial. Sin embargo, la imagen de la ciudad, identificada con una forma geométrica pura, representación de un sistema social equilibrado y homogéneo, estaba compuesta por un único centro que contenía las principales funciones de la vida social. Fue la propuesta de Vitruvio que perduró en los tratadistas del Renacimiento y culmina en la ciudad de tres millones de habitantes de Le Corbusier.

América Latina también participó de esta paradoja, vivenciada en la dinámica de la realidad concreta y la construcción de la utopía soñada, presente en las normativas de las Leyes de Indias. Primero, al inicio de la colonización, en algunos casos ocurrió una movilidad del asentamiento definida básicamente por factores geográficos: Buenos Aires, La Habana y Río de Janeiro desplazaron su sitio fundacional en varias ocasiones. Terremotos y volcanes obligaron la mudanza de Panamá y Ciudad Guatemala. Pero en la mayoría de las ciudades capitales, el centro, identificado con la Plaza Mayor, subsistió a lo largo de casi cuatro siglos, resumiendo no solo la vida social urbana sino los principales hechos históricos y políticos de cada país: entre las más significativas recordemos la Plaza del Zócalo en México D.F. y la Plaza de Mayo en Buenos Aires.

Circunstancias políticas y militares establecieron la policentralidad que identificó

básicamente dos ciudades latinoamericanas: La Habana y Río de Janeiro. La primera quizá sea la única cuya Plaza Mayor falló en su objetivo de concentrar las funciones cívicas, administrativas, comerciales, culturales y religiosas ante la invasora presencia de una fortaleza —el Castillo de la Real Fuerza— que la vació de los contenidos sociales inherentes al espacio público. Una sucesión de plazas especializadas albergaron las diferentes funciones: la Aduana en la plaza de San Francisco; la iglesia en la plaza de la Catedral; el mercado en la Plaza Vieja. Río de Janeiro tuvo su primer asentamiento portugués en un espacio reducido a los pies del Pan de Azúcar, en la entrada de la bahía de Guanabara, ya que en una isla interior de ella, frente a tierra firme, se había instalado una tropa francesa al mando de Nicolás Durand de Villegaignon, con la esperanza de apoderarse de estos territorios y crear la “Francia Antártica”. Expulsados en 1567 por los portugueses al mando de Estácio de Sá, éste optó por localizar la ciudad de *São Sebastião do Rio de Janeiro* en una colina fortificada, luego denominada *Morro do Castelo*.

Las concepciones urbanísticas lusitanas divergían de las hispánicas, al conservar la herencia medieval basada en la búsqueda de puntos altos estratégicos que condicionaban el trazado irregular del asentamiento, contraria a la trama regular cartesiana establecida en terrenos planos, según las normativas de las Leyes de Indias. A su vez, tampoco existía una representación simbólica coherente de las estructuras de poder, integradas en un espacio único, como acontecía en la Plaza Mayor. De allí que no se estructuró una significativa centralidad en el sitio urbano del *Morro do Castelo* en el que se construyeron la fortaleza de *São Sebastião*, la iglesia, el ayuntamiento, el almacén real, la prisión, la columna de la justicia y el colegio de los Jesuitas, primera orden religiosa radicada en la ciudad. Hasta el siglo XVII y dominada la escasa población indígena local, la Corona se limitó a mantener el precario núcleo como protección militar de la Colonia. En realidad, el contexto geográfico, definido por terrenos bajos anegadizos, pantanos y colinas (*morros*), no era particularmente propicio para la expansión urbana.

Fuente: Grabado de Leandro Joaquim, 1795. Museo de Arte Moderno (2000) *A paisagem carioca. Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio de Janeiro / Museo de Arte Moderno*, p. 23.

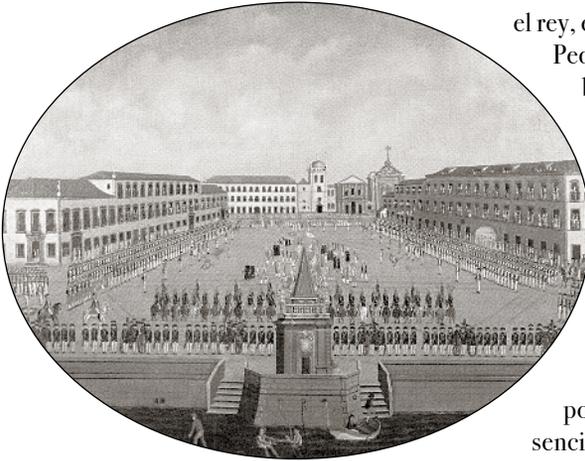


FIGURA 1 Plaza XV

Sin embargo, en 1763, su posición estratégica en la costa atlántica y la dimensión generosa de su bahía la convirtió en capital del sistema colonial portugués. La creación del puerto y la ocupación del espacio plano costero—denominado *Várzea*—, estableció una nueva centralidad definida por la construcción del palacio del gobernador y su plaza aledaña rectangular, situadas frente al puerto, que asumió una particular importancia al concentrar las exportaciones de oro y piedras preciosas provenientes de los yacimientos de Minas Gerais. El *Largo do Paço*, luego denominado *Praça XV*, se convirtió en el nuevo centro político-administrativo de la ciudad, sin alcanzar un valor simbólico prioritario, al expandirse la construcción de los edificios públicos, comerciales y religiosos a lo largo de la *Rua Direita* que unía las dos principales colinas del centro, el *Morro do Castelo* y el *Morro de São Bento*. Con la expulsión de los Jesuitas en 1759, la centralidad originaria perdió su significación al vaciarse el sistema religioso imperante en el *Morro do Castelo*.

Del Imperio a la República: las estructuras simbólicas de la centralidad

En 1808, ante el avance de las tropas de Napoleón sobre Portugal, el rey Dom João VI y su corte abandonaron la península y se desplazaron a Río de Janeiro, estableciendo el fenómeno inédito de un reino europeo asentado en un territorio colonial. Al regresar

el rey, en 1821, a la Madre Patria, su hijo Dom Pedro I se independizó de Portugal y estableció el Imperio del Brasil que perduró hasta la proclamación de la República en 1889. La nueva dimensión política de Río de Janeiro exigía la creación de un sistema urbano racional, monumental y simbólico que substituyese el trazado espontáneo e irregular de la provinciana ciudad colonial, cuyos cincuenta mil habitantes fueron incrementados por los diez mil recién llegados. La presencia del rey fortaleció la significación del *Paço Imperial* y la *Praça XV*, pero el sistema circundante de calles estrechas y la carencia de espacios públicos que acompañasen la creación de nuevas edificaciones, requirió la definición de una nueva centralidad. El núcleo establecido por la *Rua Direita*, que definía el eje norte-sur, fue expandido en la dirección este-oeste, que coincidía con el recorrido del Emperador, desde el palacio hasta su residencia suburbana en la *Quinta de Boa Vista*.

La iniciativa de Dom João VI de invitar en 1816 un grupo de artistas y arquitectos franceses, identificados con el estilo neoclásico para desarrollar las artes y definir una nueva imagen monumental de la ciudad, no tuvo continuidad con sus sucesores, Dom Pedro I y Dom Pedro II, quienes carecieron del coraje de concretar los proyectos urbanísticos propuestos por el arquitecto Henri Victor Grandjean de Montigny (1776-1850), ni de ejecutar transformaciones similares a la París hausmaniana. Ante el crecimiento urbano definido por el asentamiento de los miembros de la corte en la *Cidade Nova*, en dirección oeste, se proponía fortalecer la centralidad tradicional de la *Praça XV* con un diseño monumental, tanto del palacio como del espacio circundante, pero que al mismo tiempo se articulaba con una ancha avenida en dirección a la *Quinta de Boa Vista*, y la creación de un nuevo espacio público circundado de las renovadas funciones culturales, políticas y administrativas.

A la fallida centralidad del *Morro do Castelo* y la languideciente de la *Praça XV* se sumó el *Campo da Aclamação* luego denominado Campo de Santana. Alrededor de un dilatado parque

romántico diseñado por el paisajista francés Auguste Glaziou, Grandjean de Montigny había imaginado el desarrollo de una estructura residencial compacta con galerías para peatones, similar a la parisina *Place Royale*. Sin embargo, no se ejecutó y allí se localizaron la primera estación de ferrocarril D. Pedro II, el cuartel general del Ejército, la sede central del cuerpo de bomberos, la Casa de la Moneda, el Palacio Municipal y el Senado. Con una población que pasó de 200 mil habitantes en 1840, a 500 mil en 1890, las infraestructuras urbanas no se correspondían con las necesidades básicas de la población, a pesar de las sucesivas propuestas de planes directores elaborados por ingenieros y urbanistas. Hasta la llegada de la República, Río no poseía una forma urbana coherente debido a la irregularidad arquitectónica y la mezcla de ricos y pobres en su área central. El crecimiento espontáneo de los barrios suburbanos, acompañados de una diluida y débil policentralidad carente de una carga simbólica fuerte que identificase las funciones sociales pre-

dominantes, desvirtuaban la supuesta prestancia de la sede imperial.

Entre 1890 y 1910 ocurrieron profundas transformaciones en las ciudades capitales de América Latina. En este período se consolidaron las estructuras políticas del sistema republicano y se definió la importancia económica del continente y del Caribe para Europa y los Estados Unidos. Los mayores países alcanzaron un significativo desarrollo económico al exportar las materias primas: el cobre en Chile; la carne y los cereales en Argentina; el estaño en Bolivia; el café en Brasil; el azúcar en Cuba. Para ello, se necesitó la mano de obra proveniente del exterior y, al mismo tiempo, la creación de las infraestructuras modernas que permitieran el funcionamiento de ciudades que en pocas décadas duplicaban su población: Buenos Aires poseía un millón de habitantes en 1905; Río de Janeiro, más de 600 mil. Así los ingenieros se preocuparon por los serios problemas de salubridad y las epidemias persistentes en el siglo XIX, y definieron las redes

Fuente: Ermakoff, George (2006). *Río de Janeiro 1900-1930: uma crônica fotográfica*. Río de Janeiro: G. ERMAKOFF casa editorial, p. 35.



Figura 2: Avenida Central en época de Pereira Passos. Avenida Río Blanco, en frente de la Escuela Nacional de Bellas Artes

técnicas de abastecimiento de agua, electricidad, desagües, puertos, frigoríficos, silos, ferrocarriles y tranvías eléctricos.

Pero al mismo tiempo se deseaba abandonar la imagen “subdesarrollada” de la ciudad colonial, asumiendo la configuración estética paradigmática del París de Haussmann. En Río de Janeiro, el gobierno republicano no asumió los símbolos del poder imperial y substituyó y desplazó las centralidades heredadas. La nueva burguesía no se identificó con las áreas ocupadas por los cortesanos y comenzó a ocupar la faja costera de la bahía en dirección sur. Al inicio del siglo XX, el intendente Francisco Pereira Passos (1903-1906) realizó una drástica intervención a escala territorial y abrió el camino de la modernidad con la creación del puerto, un extendido sistema vial, generosas áreas verdes y la definición del nuevo centro simbólico. Aunque perduraron las funciones existentes en el Campo de Santana, se desvalorizó la *Praça XV* al ser abandonada como sede del gobierno, y el eje este-oeste fue substituido por el eje norte-sur. Este se inició en la plaza Mauá frente al desembarcadero de los transatlánticos provenientes del exterior, se extendió a lo largo de la avenida Central –homóloga a la avenida de Mayo de Buenos Aires– y culminó en la plaza Marechal Floriano, situada frente a la bahía y conectada con la avenida Beira Mar que comunicaba el área central con los nuevos barrios de la zona sur: Gloria, Catete, Flamengo y Botafogo. Allí se instalaron las lujosas residencias de políticos, administradores, comerciantes y empresarios.

Aunque en esa época no existe un plano director urbano ni se propone la creación de un centro cívico que contenga los símbolos del Estado, la propuesta consiste en forjar el marco escenográfico para el despliegue de las funciones y los rituales sociales de la burguesía carioca. El modelo arquitectónico historicista asumido proviene de los modelos europeos, al igual que ocurre en las restantes capitales de la región. En el sistema formado por la plaza Mauá, la avenida Central (hoy Río Branco) y la Plaza Marechal Floriano (hoy Cinelândia), se despliegan edificios gubernamentales, bancos, oficinas, tiendas de lujo, teatros, cinematógrafos, restaurantes, en palacetes de seis a siete pisos

de altura. El conjunto monumental alcanza su clímax en Cinelândia, al coincidir en esta plaza el Teatro Municipal, la Biblioteca Nacional, la Escuela Nacional de Bellas Artes, el Supremo Tribunal de Justicia, el Senado y la Cámara del Gobierno Provincial. Queda así establecida una nueva centralidad que no niega las preexistentes –*Praça XV* y Campo de Santana–, pero las margina en su significación simbólica al predominar un renovado discurso estético que identifica la imagen del Estado burgués. Para ello, fue necesario demoler 400 construcciones del período colonial y expulsar la población pobre del centro, lo que generó el fenómeno de los asentamientos precarios (favelas) en las colinas (*morros*) dispersas por la ciudad.

La centralidad académica persiste hasta la década de los años treinta. Con el crecimiento de la población –llega a un millón y medio de habitantes en 1930–, se requiere una dilatación de las funciones administrativas, políticas, económicas y culturales radicadas en el centro. Para ello, en una decisión inusitada en América Latina –ninguna ciudad de la región borró totalmente su núcleo histórico original–, el intendente Carlos Sampaio (1920-1922) decide arrasar el *Morro do Castelo* con la consecuente demolición de los edificios coloniales que allí subsistían, liberando un amplio espacio del centro, inicialmente utilizado para la Exposición del Centenario de la Independencia celebrada en 1922. Ante la expansión urbana, la instalación de industrias en la zona norte y el desarrollo del transporte automotor hicieron necesaria la formulación de un Plan Director que permitiese definir el futuro de la ciudad. El urbanista francés Donat-Alfred Agache (1875-1959) elabora una detallada propuesta (1926-1930) con una dimensión regional, no solo funcional y morfológica sino también basada en fundamentos económicos, sanitarios y sociológicos. En el proyecto, minimiza la importancia de las centralidades existentes y propone un sistema de espacios públicos especializados que se extienden en el área central: un centro gubernamental; un centro administrativo; un centro de negocios; un centro religioso-cultural. Sin embargo, con el fin de la *República Velha* ocurrido por la Revolución encabezada por Getúlio Vargas, no se concre-

taron la mayoría de las propuestas. Fragmentariamente fue aplicada su visión de la centralidad compacta, basada en la creación de manzanas bloqueadas con patios interiores y galerías porticadas a lo largo de las calles.

La imagen de la modernidad en el *Business Central District*

Fuente: Agache, Donat Alfred (1930). *A cidade do Rio de Janeiro, remodelação, extensão e embelezamento, 1926-1930*. Paris: Foyer Brésilien.

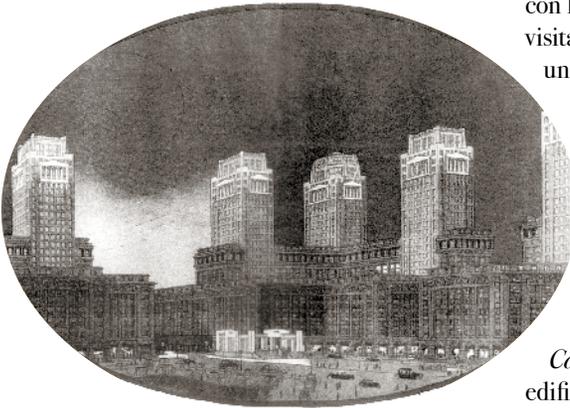


Figura 3: Plano Agache

Con la Revolución de 1930, fenece la estructura política basada en el poder de la oligarquía terrateniente, sustituida por la creciente importancia de las clases medias urbanas y de la incipiente clase trabajadora. Getúlio Vargas asume la dirección del gobierno y mantiene una estructura semidemocrática hasta la declaración del *Estado Novo* de corte fascista en 1937, que perdura hasta su derrocamiento en 1945. Regresa al poder en 1952 y se suicida en 1954. Su herencia es mantenida por los gobiernos posteriores, en particular por Juscelino Kubitschek (1956-1961), responsable de la mudanza de la Capital Federal para Brasilia (1960), hecho que cierra la etapa del florecimiento de la modernidad en Río de Janeiro.

El gobierno de Vargas fue responsable de la modernización definitiva del Brasil, con la creación de una eficiente maquinaria estatal, el apoyo a la industrialización, a las estructuras públicas de educación y salud pública, a las leyes que protegían los derechos de los obreros agrícolas e industriales. De allí el respaldo que obtuvo de la joven intelectualidad local y de los profesionales de vanguardia. En el campo de la

arquitectura y el urbanismo, estas tres décadas coinciden con la aplicación de los principios del Movimiento Moderno y los postulados del CIAM y la Carta de Atenas. La presencia en Río de Janeiro de un destacado grupo de arquitectos progresistas –Lúcio Costa, Oscar Niemeyer, Affonso Eduardo Reidy, Burle Marx, Jorge Machado Moreira, entre otros– define las perspectivas del desarrollo urbano, en coincidencia con los postulados de Le Corbusier. El Maestro visita la capital carioca en 1929 y 1936 y elabora una visión utópica de la ciudad basada en la imagen de cintas continuas de edificios en diálogo con las colinas, que deberían sustituir las manzanas bloqueadas del plano Agache. Luego participa del diseño del Ministerio de Educación y Salud Pública (1936), cuya innovación formal coincide con una implantación urbanística de trama abierta, situado en la *Explanada do Castelo*, espacio libre que sería ocupado por edificios de oficinas y sedes ministeriales.

Este período está definido por las tensiones urbanas existentes entre la dilatación de la *City* (la creación del *Business Central District*) y el surgimiento de nuevas centralidades especializadas funcionalmente. En primer lugar, a partir de 1925 se autoriza la construcción de edificios altos en el área central, cuyas dimensiones autorizadas por la Municipalidad irán creciendo progresivamente hasta la década de los años setenta. Este proceso de sustitución de las edificaciones historicistas comienza en Cinelândia con la construcción de un conjunto compacto semejante al *Wall Street* de Nueva York, formado por oficinas, hoteles y salas cinematográficas, convirtiendo esta plaza en un centro bohemio de la ciudad, relacionado con la población rica de la zona sur. A su vez, el primer “rascacielo” de 22 pisos surge en la plaza Mauá, estableciendo el contrapunto con Cinelândia, con un contenido más popular –debido a su contigüidad con el puerto–, asociada a los habitantes de menores recursos de la zona norte. Ya en la década de los años cincuenta, los códigos formales del Movimiento Moderno son utilizados en los altos edificios de oficinas que irán apareciendo en la avenida Río Branco, desplazando en su casi totalidad a los diseños eclécticos de inicios de



Fuente: <http://images.world66.com/rio/rio/cr/cr/copacabana_beach_galleryfull> Consulta: 29 de julio de 2008.

Figura 4: Copacabana

siglo y desvirtuando totalmente la imagen histórica de la avenida Central. Mayor suerte corrió la avenida de Mayo de Buenos Aires que logró conservar su personalidad originaria.

Ante la exigencia de terrenos para albergar las funciones públicas en el centro, con la liberación del espacio ocupado por el *Morro do Castelo*, quedó disponible un área que en parte fue ocupada por la tipología establecida por el plano Agache: a finales de la década de los años treinta, el proyecto del Ministerio de Educación y Salud Pública, basado en una lámina alta sobre pilotis, caracterizada por su estructura liviana de hormigón armado y las fachadas acristaladas, cuya plaza abierta en el lote de la manzana define la tipología de los edificios aislados sumergidos en el espacio verde, asumidos de la *Ville Radieuse* de Le Corbusier. Este paradigma urbano fue utilizado por el arquitecto y urbanista Alfonso Eduardo Reidy (1909-1964) en las propuestas elaboradas para la *Esplanada do Castelo* a finales de los años treinta; y luego de los cuarenta, en los terrenos liberados por la demolición del *Morro de Santo Antônio*. Constituían

dos áreas colocadas simétricamente a los lados del eje de la avenida Río Branco, que habrían creado la imagen “moderna” de la centralidad urbana, identificada con la alternancia de jardines, láminas y edificios altos sobre pilotis, y conjuntos arquitectónicos con un diseño específico, como iglesias, museos y centros culturales. Evidentemente no se concretaron al constituir propuestas ajenas a la dinámica de la especulación inmobiliaria y al aprovechamiento máximo del valor de los terrenos, que siempre definió la estructura económica de la centralidad urbana capitalista.

A esta dilatación del espacio central tradicional de Río de Janeiro se sumó la definición de nuevas centralidades especializadas. Aunque el crecimiento mayor de la ciudad fue orientado hacia la zona sur que albergaba los grupos sociales adinerados; también la zona norte, ocupada por la clase media baja y los trabajadores manuales, tuvo un fuerte desarrollo por la presencia de las líneas de ferrocarril y la expansión industrial. Entre 1930 y 1960, la ciudad pasó de 1,5 millones de habitantes a

3,3 millones. En este sentido, el gobierno de Getúlio Vargas se interesó en fomentar la ubicación de algunas funciones sociales en este sector urbano. Primero fue elaborado el proyecto de la Ciudad Universitaria en la *Quinta da Boa Vista*, asentada definitivamente en una zona más distante, en el mismo eje, en la *Ilha do Fundão*, cercana a las instalaciones del futuro aeropuerto internacional. Luego, en la década de los años cuarenta se trazó la avenida Presidente Vargas, monumental eje delimitado por edificios continuos de veintidós pisos, tanto de viviendas como de oficinas, perpendicular a la Avenida Río Branco, que valorizaría este sector de la ciudad –la *Cidade Nova*–, que había entrado en decadencia desde las primeras décadas del siglo XX. Finalmente, al término de la avenida se proyectaría el gigantesco estadio de fútbol de Maracanã (1949-1950), una de las glorias arquitectónicas de la ciudad.

Sin embargo, a los efectos de la identificación mundial de Río de Janeiro, la zona sur abriría el camino de las nuevas centralidades, asociadas a las actividades deportivas y recreativas, al uso de la playa y el desarrollo del turismo. Aunque el plano Agache preveía la existencia de viviendas en el área central con la aplicación rígida de los preceptos del CIAM, ello no fue permitido por la Municipalidad. Así, las áreas residenciales fueron expandiéndose a lo largo de la costa de la bahía en los barrios de Gloria, Flamengo, Botafogo; y una vez abiertos los túneles que permitían acceder a la costa atlántica, surgieron Copacabana, Ipanema y Leblon. Con la construcción en 1922 del hotel Copacabana Palace –el más lujoso de la ciudad– y el desarrollo de la cultura hedonista de los *Années folles*, el barrio de Copacabana se convirtió en el centro principal del turismo internacional y de la farándula nacional, alcanzando su clímax en los años cincuenta, en la euforia que precedió la fundación de Brasilia. Así quedó establecida una estructura policéntrica asociada al deporte y la recreación. Mientras en los días hábiles la intensidad de la vida social se explayaba en el centro tradicional, este quedaba vacío los fines de semana, concentrándose las actividades en el estadio de Maracanã en la zona norte y en la playa de Copacabana en la zona sur. Allí se consolidó la personalidad de

la ciudad, marcada por el inicio de los carnavales, el mundial de fútbol, la popularidad de Carmen Miranda, el Cadillac cola de pato y el estereotipo de *Zé Carioca* creado por Walt Disney.

La ciudad fragmentada y dispersa de la posmodernidad

La mudanza de la capital para Brasilia resultó un golpe mortal para Río de Janeiro. Ya desde los años treinta había perdido la primacía económica frente al desarrollo industrial y financiero de San Pablo. Pero mantenía la significación simbólica y política de la capitalidad del país, albergando la estructura administrativa del gobierno federal. Al vaciarse de este contenido tuvo que centrarse en la nueva vocación de representación cultural –identificada con la música, el carnaval y las manifestaciones artísticas, entre las que primó la arquitectura identificada con la mítica figura de Oscar Niemeyer (1907)– expresando su condición “panbrasileña”, según lo ha afirmado el sociólogo Gilberto Freire, ya que en ella se resumían las múltiples razas y culturas nacionales. Pero al mismo tiempo, reducidas las actividades productivas, se radicalizaron las contradicciones sociales y el incremento de la pobreza, que en la actualidad (2008), comprende más de millón y medio de habitantes, alojados en casi 600 favelas, con su secuela de violencia y tráfico de drogas.

Al perder el estatus de capital federal y convertirse en capital del Estado de Guanabara, el primer gobernador, Carlos Lacerda (1960-1965), intentó dinamizar el desarrollo de la ciudad para evitar su decadencia, con la concreción de múltiples obras públicas, mejoras en el sistema vial, en las infraestructuras técnicas y buscando reducir coercitivamente los conflictos sociales, con la expulsión de las favelas de los barrios nobles, localizando a sus habitantes en conjuntos habitacionales situados en la periferia. En contraposición al proyecto de Brasilia, realizado por Lúcio Costa, invitó al urbanista griego Constantinos Doxiadis (1913-1975) para elaborar el Plan Director de Río 1965-2000. Aunque el advenimiento de la dictadura militar en 1964, que perdurará

en el poder hasta 1984, impidió su concreción, algunas ideas básicas del plan fueron luego asimiladas: la propuesta de un sistema vial de tránsito rápido y la creación de nuevas centralidades, asociadas a las áreas de expansión suburbana, en particular en la zona sur.

Las dos décadas de la dictadura militar no fueron propicias para la dinámica de la vida social en los espacios públicos urbanos. La carencia de democracia limitó las actividades políticas en plazas y calles, y el “milagro” económico de los años setenta que enriqueció la clase media y alta, y facilitó la entrada del capital extranjero, solo se exteriorizó en la dinámica tecnocrática asociada a las infraestructuras urbanas y la construcción de altas torres de oficinas en el centro de la ciudad. Comenzó el proceso de privatización del espacio público urbano y se acentuó la segregación social y la introversión de las funciones sociales: en 1975 se construyó el primer gran centro comercial de Río de Janeiro –Río Sul– ubicado en el barrio de Botafogo. El incremento de la población del Municipio –que a finales del siglo XX alcanzaba los 5,5 millones de habitantes, mientras en el área metropolitana

habitan 11 millones– promovió la búsqueda de nuevas áreas de asentamiento poblacional. A inicios de la década de los años setenta se proyectó el puente sobre la bahía de Guanabara, que aproximó el municipio-dormitorio de Niteroi a Río con el transcurso del tiempo, generó una nueva centralidad urbana: hoy (2008), está identificada por el significado simbólico a nivel mundial del Museo de Arte Contemporáneo (1996), diseñado por Oscar Niemeyer.

El cambio de paradigma de la imagen urbana de Río de Janeiro se produce en 1969 al solicitar el gobernador del Estado de Guanabara a Lúcio Costa (1902-1998) la elaboración de un Plano Director en el espacio libre costero de la Barra de Tijuca, Portal de Sernambetiba y Jacarepaguá; con una extensión de 20 km de costa atlántica y en una superficie triangular de 120 km². Con parámetros similares a los establecidos en Brasilia, el Maestro insistió en mantener la estructura urbana identificada con el Movimiento Moderno: a lo largo de un eje vial paralelo a la costa, se alternan altas torres y viviendas bajas individuales, con el comercio menor situado a lo largo de la avenida principal.

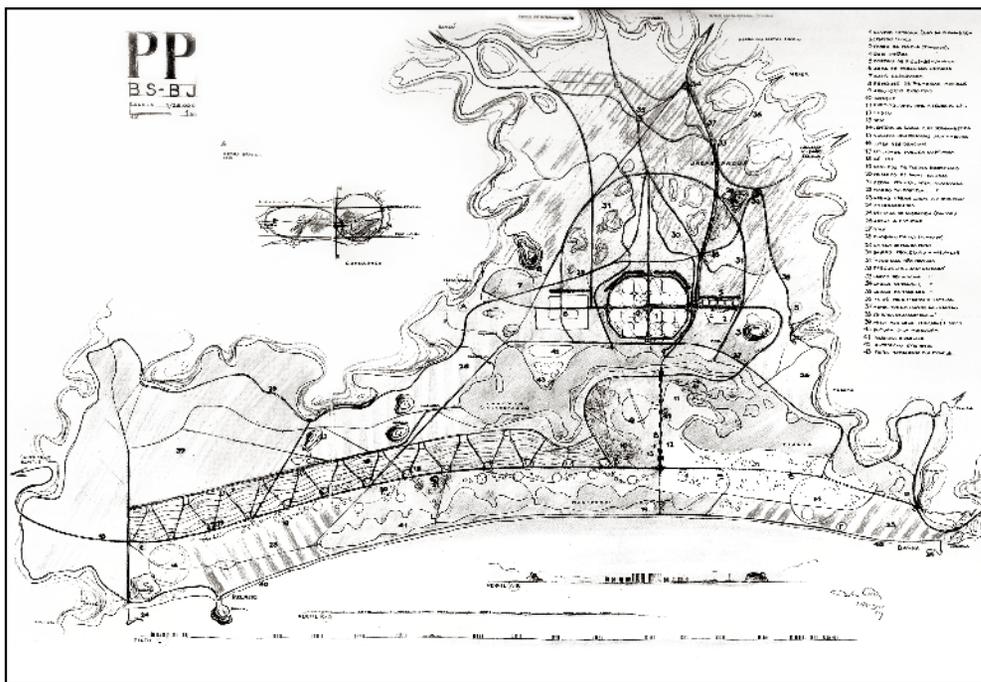


Figura 6: Plano de Lúcio Costa

Fuente: Costa, Lúcio (1995). Lúcio Costa: registro de una vivencia. San Pablo: Empresa de Artes.

Deja libre la zona marítima, mantiene generosas áreas verdes entre los núcleos habitacionales y define un gran centro metropolitano, que contendría las principales funciones sociales del conjunto. Nuevamente, la formulación de la utopía es rechazada por los intereses de la especulación inmobiliaria y los empresarios que llevaron a cabo la construcción de los edificios. El modelo asumido del modernista Le Corbusier fue sustituido por las propuestas posmodernas de Roberto Venturi y Rem Koolhaas. La pureza de la Carta de Atenas se transformó en el *kitsch* de los *shopping center* venturianos –identificados por la reproducción de la Estatua de la Libertad de Nueva York o la Torre Eiffel de París–; y la arbitrariedad de la “ciudad genérica” de Koolhaas en la imagen caótica de los conjuntos habitacionales. Ya que los cariocas no pudieron poseer una Brasilia, la recrearon en la Barra de Tijuca en la versión Miami.

Sin lugar a dudas, la Barra de Tijuca se ha convertido en una segunda Río de Janeiro, ocupada por 120 mil habitantes (2008), con la perspectiva de llegar a 250 mil en el año 2050, constituyendo el área de mayor crecimiento del territorio metropolitano. Pero su estructura es opuesta a la ciudad tradicional cuya vigencia se mantuvo durante casi cinco siglos. Carente de espacios públicos –con excepción de la playa–, la vida de sus habitantes transcurre entre los espacios internos de los condominios cerrados y los introvertidos y gigantescos *shopping centers*. Aunque todavía un sector considerable de la población trabaja en el centro de Río y pierde parte de su vida en el precario sistema vial que comunica ambos núcleos, desde la década de los años noventa comenzó el desplazamiento de empresas, oficinas, universidades privadas, hoteles, del centro de la ciudad hacia la Barra. Fenómeno que responde al apoyo de la clase media alta a esta iniciativa, en parte motivada por la inseguridad y la violencia existente en los barrios tradicionales de Río de Janeiro. La Municipalidad, que nunca intervino en la creación de una infraestructura técnica apropiada al crecimiento acelerado de la Barra, sin embargo, realizó un gasto desproporcionado en la creación de la Ciudad de la Música –que será inaugurada en 2008–, diseñada por el arquitecto francés

Christian de Portzamparc, monumento simbólico dedicado a la clase social emergente.

En la década de los años noventa, el Intendente Luiz Paulo Conde y el Secretario de la Vivienda Sergio Magalhães realizaron un ingente esfuerzo por dinamizar la policentralidad de Río de Janeiro. Los programas *Río-Cidade* y *Favela-Bairro* se propusieron revitalizar los centros de barrio en las diferentes áreas de la ciudad, recuperando su significación funcional, estética y social para la comunidad urbana. A su vez, las intervenciones de diseño urbano y arquitectónico en las favelas postulaban la integración a la ciudad formal de los asentamientos espontáneos y la creación en sus habitantes de una conciencia de ciudadanos urbanos, ajenos a la tradicional imagen de “parias” urbanos. No obstante, estas iniciativas no tuvieron continuidad en el siglo XXI, y hoy Río de Janeiro es una ciudad en decadencia, abandonada por las instituciones oficiales y dominada por los intereses especulativos y la demagogia política. Un momento de brillo, que podía haber sido generado por la celebración de los Juegos Panamericanos (2007), fue negado por la mediocridad y opacidad de las obras realizadas, que además no generaron intervenciones radicales en la deteriorada estructura urbana. Resulta triste verificar que a inicios del siglo XXI se apagaron las luces de candilejas de la *Cidade Maravilhosa*. **h**

Bibliografía

- Abreu, Maurício de A. (1997). *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Iplanrio.
- Agache, Donat Alfred (1930). *A cidade do Rio de Janeiro, remodelação, extensão e embelezamento, 1926-1930*. Paris: Foyer Brésilien.
- Andreatta, Verena (2006). *Cidades quadradas, paraísos circulares. Os planos urbanísticos do Rio de Janeiro no século XIX*. Rio de Janeiro: Mauad.
- Bastos Cezar, Paulo y Ana Rosa Viveiros de Castro (1989). *A Praça Mauá na memória do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: João Fortes Engenharia / Editora Ex Libris.
- Borelli, Ana (Ed.) (2002). *Porto do Rio*. Rio de Janeiro: Centro de Arquitetura e Urbanismo, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro.
- Canabrava Barreiros, Eduardo (1965). *Atlas da evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro.
- Cardeman, David y Rogério Golfeld Cardeman (2004). *O Rio de Janeiro nas alturas*. Rio de Janeiro: Mauad.
- Costa, Lúcio (1995). *Lúcio Costa: registro de uma vivência*. San Pablo: Empresa das Artes.
- Costa, Lúcio (1951). “Depoimento de um arquiteto carioca”, en: Alberto Xavier (Org.) (2007). *Lúcio Costa: sobre arquitetura*. Porto Alegre: Editora Uniritter, pp. 169-201.
- Czajkowski, Jorge (Cur.) (2000). *Do cosmógrafo ao satélite. Mapas da cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Centro de Arquitetura e Urbanismo do Rio de Janeiro.
- Da Silva Pereira, Margaretha (2002). “The time of the capitals: Rio de Janeiro and São Paulo. Words, actors and plans”, en: Arturo Almandoz (Ed.) (2002). *Planning Latin America's capital cities. 1850-1950*. Londres: Routledge, pp. 76-108.
- Dezouzar Cardoso, Elisabeth; Fessler Vaz, Lillian y otros (1987). *História dos bairros. Saúde, Lillian, Gamboa, Santo Cristo*. Rio de Janeiro: João Fortes Engenharia Editora Index.
- Do Rio, João (2007). *A alma encantadora das ruas. Crônicas*. San Pablo: Martin Claret.
- Ermakoff, George (2006). *Rio de Janeiro, 1900-1930. Uma crônica fotográfica*. Rio de Janeiro: G. Ermakoff Editor.
- Garcia, Sérgio (2000). *Rio de Janeiro. Passado e presente*. Rio de Janeiro: Conexão Cultural.
- Gerson, Brasil (2000). *História das ruas do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Lacerda.
- Gorberg, Samuel y Sergio A. Fridman (2003). *Mercados no Rio de Janeiro. 1834-1962*. Rio de Janeiro: S. Gorberg Editor.
- Gutiérrez, Ramón (1983). *Arquitectura y urbanismo em Iberoamérica*. Madrid: Ediciones Cátedra.
- Kawamoto, Ricardo; Condor, Elain y Márcio Leite (2004). *Concurso de idéias para projeto de tratamento acústico e paisagístico do Elevado da Perimetral*. San Pablo: Portal Vitruvius. Disponible en: http://www.vitruvius.com.br/institucional/inst100_01.asp
- Leitão, Jerônimo (1999). *A construção do Eldorado urbano. O plano piloto da barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá 1970-1988*. Niterói: Editora da Universidade Federal Fluminense.
- Needell, Jeffrey D. (1993). *Belle époque tropical*. San Pablo: Companhia das Letras.
- Nonato, José Antonio y Núbia Melhem Santos (2000). *Era uma vez o Morro do Castelo*. Rio de Janeiro: IPHAN.
- Petrik Magalhães, Ana Luiza (Coord.) (1996). *Rio Cidade: o urbanismo de volta às ruas*. Rio de Janeiro: Iplanrio / Mauad.
- Petrik Magalhães, Ana Luiza (Coord.) (2000). *Morro da conceição. Da memória o futuro*. Rio de Janeiro: Instituto Pereira Passos / Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro / Sextante.
- Pinheiro, Augusto Ivan de Freitas y Eliane Canedo (2001). *A construção do lugar. Barra da Tijuca*. Rio de Janeiro: Sextante.
- Rosso del Brenna, Giovanna (Org.) (1985). *O Rio de Janeiro de Pereira Passos. Uma cidade em Questão II*. Rio de Janeiro: Index.
- Santos, Cláudio Antonio y Carlos Lima (1994). “Zona Portuária da Cidade do Rio de Janeiro. Apogeu, Decadência e Revitalização”, en: *Cadernos do patrimônio cultural*, volumen 3, números 4 y 5. Rio de Janeiro: Secretaria

- Municipal de Cultura / Departamento Geral de Patrimônio Cultural, pp. 79-84.
- Segre, Roberto (2002). “El puerto de Río de Janeiro: titubeos, realismos y formalismos”, en: *Ciudad y territorio. Estudios territoriales*, volumen XXXIV, número 131. Madrid, pp. 45-55.
- Segre, Roberto (2003). “Río de Janeiro metropolitano: añoranzas de la Cidade Maravilhosa”, en: *Zarquitectura*, número 2. Zaragoza: Colégio Oficial de Arquitectos de Aragon, pp. 46-49.
- Segre, Roberto (Intr.) (2003). *Índio da Costa*. Río de Janeiro: Centro de Arquitetura e Urbanismo, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, Casa da Palavra.
- Segre, Roberto (2005). *Rio de Janeiro. Guia de Arquitetura contemporânea*. Río de Janeiro: Viana & Mosley Editora.
- Simões Junior, José Geraldo (2007). *O ideário dos engenheiros e os planos realizados para as capitais brasileiras ao longo da Primeira República*. San Pablo: Portal Vitruvius. Disponible en: http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq090/arq090_03.asp
- Sisson, Rachel (1983). “Os três centros do Rio”, en: *Revista Municipal de Engenharia*, volumen XXXIX, octubre-diciembre. Río de Janeiro, pp. 55-71.
- Vianna, Luiz Fernando (2001). *Rio de Janeiro. Imagens da aviação naval, 1916-1923*. Río de Janeiro: Argumento Editora.
- Vilas Boas, Naylor Barbosa (2007). *A esplanada do Castelo: fragmentos de uma história urbana*. Río de Janeiro: Tese de Doutorado, PROURB / FAU / UFRJ.
- Xavier, Alberto; Britto, Alfredo y Ana Luiza Nobre (1991). *Arquitetura moderna no Rio de Janeiro*. San Pablo: Pini / Río de Janeiro: Rioarte, p. 241.

La ciudad de Montevideo: ¿una metrópoli policéntrica?

The city of Montevideo: a policentric metropoli?

Salvador Schelotto¹

Fecha de recepción: agosto de 2008

Fecha de aprobación y versión final: noviembre de 2008

Resumen

Montevideo y su Región Metropolitana registran acelerados y profundos cambios, que vienen ocurriendo particularmente desde mediados de la década de los años ochenta del siglo pasado. La estructura urbana y territorial de la ciudad y su entorno regional se ha modificado visiblemente en los últimos veinticinco años. Los cambios, consecuencia principalmente de transformación de la matriz productiva metropolitana y de las formas de residencia tanto de sectores medios como de sectores populares, determinan formas nuevas de uso y ocupación del suelo. Los mismos se evidencian en la paradójica circunstancia de que mientras la población no se incrementa de manera significativa, el área urbanizada sí lo hace. En este nuevo contexto, el sistema de centralidades históricamente determinado registra fuertes alteraciones.

Palabras clave: Montevideo, áreas urbanas centrales, estructuras metropolitanas.

Abstract

Montevideo and its Metropolitan Region are registering profound and accelerated changes, particularly since the mid-1980's. During the last twenty five years, the city's urban structure, territoriality and regional surroundings have suffered dramatic changes. Such transformations are primarily a consequence of modifications in the metropolitan matrix of production and in patterns of residency among middle and lower-class sectors. They determine new forms of land use and occupation, reflected in the paradoxical fact that while the population does not increase significantly the urbanized area does. In this new context, the system of historically defined centralities undergoes major alterations.

Keywords: Montevideo, urban central areas, metropolitan structures.

¹ Universidad de la República, Uruguay. Correo electrónico: arquisur@farq.edu.uy

Las preocupaciones y los discursos acerca de las centralidades urbanas son relativamente recientes en la cultura arquitectónica y urbanística en Uruguay. La investigación en relación con estos temas tampoco ha alcanzado aún un gran desarrollo, en la medida en que el reconocimiento de las transformaciones de la centralidad urbana, su declinación y su reconversión es reciente y la particularidad local de las mismas no permite establecer paralelismos más o menos exactos con procesos similares registrados en otras latitudes.

Más débil aún es la reflexión que vincula la centralidad urbana con la estructuración territorial en sentido amplio. Si bien la tradición del Instituto de Teoría de la Arquitectura y Urbanismo de la Facultad de Arquitectura, bajo la orientación de Carlos Gómez Gavazzo, había sentado, desde la década de los años cincuenta del siglo pasado, la lectura, interpretación y programación de estructuras territoriales sobre la base de una categorización de los centros urbanos que se determinaba por rangos de servicios y áreas servidas por los mismos, esa modalidad de pensar y programar el territorio cayó en relativo desuso a partir de finales de la década de los años sesenta.

Diversas cuestiones relacionadas con el clima social, político y cultural del país y del mundo hicieron caer en una suerte de letargo a la ciudad de Montevideo, incluyendo en el mismo a su centro tradicional. Los años setenta fueron particularmente duros. Luego de una década de confrontaciones sociales se instaló en 1973 una dictadura militar que arrasó con las instituciones, avasalló toda forma de disidencia y restringió la gestión urbana a la administración más o menos “eficiente” de servicios e infraestructuras.

No obstante, en esos años los procesos de pauperización de importantes sectores de la población, de liberalización y apertura de la economía (entre ellos el del mercado de arrendamientos urbanos) y la especulación inmobiliaria despertaron nuevos procesos de cambio y, en algún caso, aceleraron otros ya iniciados.

A mediados de la década de los años ochenta, y despertada por una conciencia creciente acerca de la necesidad de proteger y conservar el patri-

monio edificado, se comenzó a situar el tema en el imaginario social.

Este posicionamiento predominantemente reactivo quizá respondió más a una actitud de resistencia y de conservación que de proyección estratégica, situación por demás explicable, dadas las circunstancias vividas en los años precedentes.

Entre otras cuestiones, la percepción y la conciencia acerca de la decadencia del centro tradicional comenzó a hacerse visible recién a mediados de la década de los ochenta en Montevideo, coincidiendo en la misma una diversidad de factores concluyentes en la aparición de ese fenómeno.

La centralidad histórica de la ciudad de Montevideo –la Ciudad Vieja– casco fundacional de origen colonial, ciudad amurallada primero, ciudad liberal en el siglo XIX y matriz genética de la ciudad expandida después, vio mutar, a lo largo del siglo XX, sus roles y su gravitación en el conjunto de la estructura urbana. El desplazamiento espacial de los valores de centralidad urbana a lo largo de la calle 18 de Julio en dirección al este, es una invariante que se verificó prácticamente a lo largo de todo el siglo XX.

Esa centralidad coexistió por décadas con centralidades secundarias (zonales, barriales), de gran arraigo y tradición, en una estructura relativamente estable. El esplendor del “Centro” de Montevideo se registró en los años cuarenta y cincuenta. El Centro no solo fue lugar de residencia de sectores sociales de altos ingresos, sino además uno de los paseos públicos destacados, lugar de celebración y ámbito de los festejos populares, y concentraba lo principal del comercio minorista y mayorista, instituciones, actividades de gobierno y equipamientos culturales de rango nacional.

La crisis estructural del país, vivida intensamente a partir de la década de los años sesenta, repercutió en todos los órdenes de la vida nacional, afectando, lógicamente, al Centro de la ciudad de Montevideo; esta situación se manifestó sobre todo en los cambios de pautas de residencia de sectores de ingresos altos y medios altos, los que buscaron localizaciones alternativas.

No obstante ello, la centralidad principal de la ciudad no registró alteraciones y competencia significativas hasta principios de los

años ochenta, momento en el cual se gestan los primeros “centros comerciales” en emplazamientos alejados de la centralidad histórica, proceso simultáneo a los de metropolización y fragmentación socio-espacial.

De la ciudad tradicional hacia la metrópoli reticular

Como se vio, el centro urbano tradicional de Montevideo se desplazó en dirección al este, en un proceso de larga duración que insumió buena parte de la historia urbana a lo largo del siglo XX, pero conservando siempre una clara hegemonía estructural y simbólica en la sociedad toda.

A mediados de la década de los años ochenta, este esquema estructural consolidado no solo comenzó a ser cuestionado y erosionado, sino además pasó a ser gradualmente sustituido. Nació una estructura urbana policéntrica y con proyección metropolitana, incluyendo en la categoría de “centros” urbanos no únicamente a aquellos tradicionales, policlasistas y multifuncionales, sino además a las “nuevas centralidades” especializadas, producto de formas de comercialización y de consumo nuevas y aquellas generadas por los desplazamientos de contingentes poblacionales hacia nuevas áreas residenciales.

Contradiendo las aspiraciones de un reequilibrio socio-urbano planteado como aspiración de claro contenido democrático en el Plan de Ordenamiento Territorial de Montevideo –Plan Montevideo– (aprobado en 1998)² tal tendencia no solo no se ha aminorado sino que parece haberse acentuado, acelerado y amplificado desde fines de los años noventa y en lo que va de la presente década.

Estas innovaciones no se restringieron al territorio administrativo de Montevideo, sino que además involucraron al conjunto de áreas urbanas, periurbanas y rurales del territorio metropolitano.³

2 Dicho Plan, elaborado entre 1996 y 1998, corresponde al territorio departamental de Montevideo. Ver: Intendencia Municipal de Montevideo (1998). Disponible en:

www.montevideo.gub.uy

3 En Uruguay, la división política del territorio es en departamentos, y se cuenta con diecinueve. Montevi-

Se gesta y se consolida la conciencia sobre el fenómeno metropolitano

Los primeros reconocimientos acerca de la incipiente metropolización de la ciudad de Montevideo tienen antigua data. Ya a finales de la década de los años cincuenta se comenzó a advertir, por una parte, la existencia y el crecimiento de los cinturones de pobreza en la ciudad, al tiempo que se comenzaron a registrar los primeros emprendimientos especulativos en el extrarradio departamental con el fin de ofrecer suelo asequible –con claro déficit de servicios y estándares urbanísticos e infraestructurales– para asentamiento de población residente en los departamentos vecinos (Canelones y San José).

A lo largo de las décadas de los años sesenta y setenta, este proceso se consolidó y acentuó, y motivó el estudio y la consideración de estas realidades tanto en espacios académicos como de gobierno. No obstante, las realidades y las dinámicas sociales superaron las previsiones y las capacidades de gobierno del territorio: mientras por un lado la ciudad de Montevideo sufría el vaciamiento poblacional de sus áreas centrales e intermedias, el crecimiento periférico se acentuaba, así como el de los asentamientos metropolitanos, fuera de los límites departamentales.

En los años ochenta, incluso algunos técnicos y académicos celebraron y saludaron las nuevas realidades metropolitanas interpretándolas como signo de modernización social y señal de cambio de los paradigmas urbanísticos frente a las visiones propias de un “urbanismo urbano” que se buscaba superar.

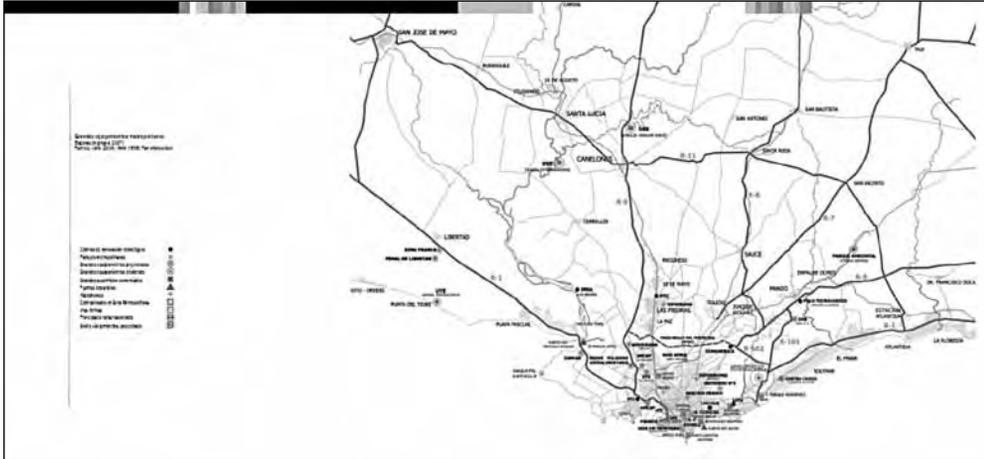
La moda intelectual determinaba cierta preferencia por la incertidumbre y los territorios vagos, la desregulación urbanística y la colonización de nuevos ámbitos territoriales con actividades hasta entonces propias del medio urbano o bien con la implantación de enclaves de alto poder adquisitivo o de usos de suelo especializados, con finalidades productivas, logísticas y de servicios.

deo es el menor de todos, con 532 km² de superficie; aproximadamente el 40% del mismo corresponde al suelo urbano y el restante es potencialmente urbanizable o rural. No obstante ello, la ciudad metropolitana sobrepasa los límites administrativos.

En las últimas décadas se realizaron reflexiones y estudios que procuraron centrar la visión en la cuestión metropolitana. Hacia mediados de los años noventa, el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente encomendó a la Facultad de

tevideo, Canelones y San José). Si bien está abierto a diversos actores públicos y privados, este Programa constituye una clara expresión de voluntad en el sentido de avanzar conjuntamente en la planificación y gestión del territorio metropolitano.

Fuente: W. AF., 2007b.



Mapa 1: Grandes equipamientos metropolitanos

Arquitectura que realizara estudios que describieran con precisión el alcance de los procesos de metropolización de Montevideo. En esa misma década, diversos organismos públicos (las compañías de agua y de energía eléctrica, entre ellos) encargaron estudios que realizaran proyecciones de demandas de servicios intentando responder a las nuevas formas de distribución de la población en el territorio.

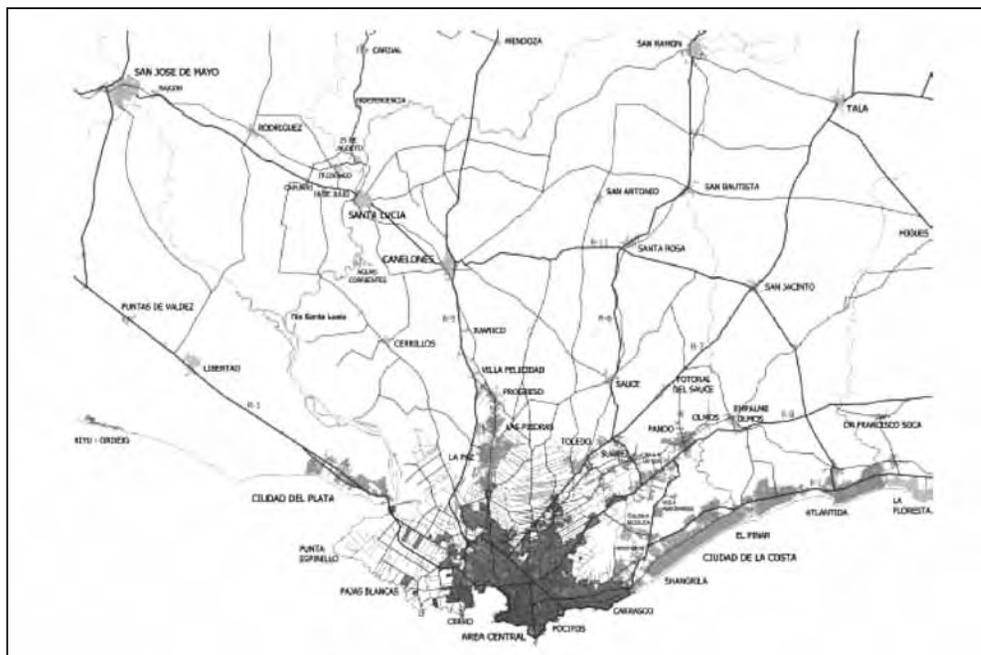
Otro antecedente significativo lo constituyeron los estudios de base realizados para la redacción del Plan Montevideo, entre los cuales se incluyeron consideraciones expresas sobre el escenario metropolitano.⁴

En el plano institucional, el avance más significativo fue la creación, en el año 2005, en el marco de la Presidencia de la República, del Programa Agenda Metropolitana, por convenio entre el gobierno central y las tres intendencias de la Región Metropolitana (Mon-

tevideo, Canelones y San José). En el espacio académico, la cuestión metropolitana estuvo presente en diversos momentos. A partir de 1998, la Facultad de Arquitectura y la Intendencia de Montevideo, con participación de otros organismos públicos (entre ellos los ministerios de Vivienda y de Obras Públicas y también la Intendencia de Canelones), organizaron conjuntamente, y con una frecuencia anual, los Seminarios Montevideo, Talleres de Proyecto Urbano; en los mismos se tomó cada año un tema-problema de la agenda territorial. En varias ediciones se abordó explícitamente la cuestión de lo metropolitano, situación significativa ya de por sí.⁵

4 Sin embargo, este ha sido considerado uno de los factores débiles del Plan Montevideo para algunos críticos. La ausencia de un contexto metropolitano de análisis y planificación habría condicionado negativamente las previsiones del Plan. Actualmente, el POT se encuentra en un proceso de revisión en el cual se procura enfatizar la dimensión metropolitana.

5 Enumeramos, a modo de ejemplo, los seminarios en los cuales se abordaron expresamente temas y problemas directamente relacionados con lo metropolitano: año 2000 –II Seminario Montevideo– “Las nuevas formas del tiempo libre. Los paisajes de la ciudad metropolitana”; año 2003 –V Seminario Montevideo– “Vaciamientos y extensiones”; año 2004 –VI Seminario Montevideo– “Accesibilidad metropolitana, centros y periferias”; año 2005 –VII Seminario Montevideo– “Escenarios del turismo metropolitano”; año 2006 –VIII Seminario Montevideo– “Espacio público metropolitano”; año 2008 –X Seminario Montevideo– “Anillo colector vial perimetral de Montevideo”. Existe una publicación en CD de los resultados de cada seminario, así como algunos artículos reunidos en W. AF. (2007a). Ver también Schelotto (2007).



Fuente: WAR., 2007b.

Mapa 2: Urbanizaciones metropolitanas

De entre las diferentes ediciones referidas, señalamos que en particular la del año 2004 abordó la cuestión de la accesibilidad metropolitana a partir del análisis de los centros y las periferias, en plural. En dicho seminario fue significativo el aporte del urbanista español Luis Felipe Alonso Teixidor, quien bautizó a su interpretación gráfica del Montevideo Metropolitano como la *Metrópoli Reticular*.

La dinámica de la metrópoli reticular centró la reflexión acerca de la cuestión de la centralidad en la ciudad informacional y de la pertinencia y vigencia del concepto tradicional de “centro urbano” en contextos de metropolización. Esta noción tradicional de “centro” entra en crisis y adquiere nuevas connotaciones en un marco de heterogeneidad territorial discontinua (coexistencia de piezas de ciudad compacta y de ciudad difusa que se alternan en un territorio dado), lo que es particularmente evidente en un territorio metropolitano.

Una reciente instancia académica, las “Jornadas sobre estructuras metropolitanas”, abordó, con el aporte entre otros del mismo experto español, la temática de la consolidación de una matriz productiva.⁶

6 “1 Jornadas sobre estructuras metropolitanas: hacia la consolidación de una matriz productiva”, 9

Sobre la Región Metropolitana: alternativas y conceptos

Se ha considerado adecuado manejar, a los efectos del presente trabajo, el concepto de Región Metropolitana dado su mayor amplitud, cobertura y alcance territorial, en detrimento del más restrictivo de área metropolitana, por cuanto la idea de región comprende e incluye en la misma áreas rurales más o menos extensas, con explotación primaria o sin ella y con diversos grados de naturalidad o de transformación, las que se suceden en un contexto definido por el sistema de centros urbanos más o menos compactos o dispersos.⁷

Si se toma el criterio de considerar como marco de referencia en el contexto nacional a la Región Metropolitana (que comprende al

y 10 de junio de 2008, organizadas por La Facultad de Arquitectura y la Intendencia de Montevideo con el apoyo de la Intendencia de Canelones y el Ministerio de Vivienda.

7 Entre otros, en la Consultoría realizada para las Directrices Estratégicas del Plan de Ordenamiento Urbano-Territorial de La Paz, Las Piedras y Progreso (2006) y en el ya citado Libro Blanco.

territorio del departamento de Montevideo y a partes importantes de los de Canelones, San José y en parte el sur del de Florida), éste supera claramente e incluye al tradicional de Área Metropolitana (concepto y delimitación que si bien es discutido, ha sido más tradicionalmente aceptado hasta hace poco) o al de Área Metropolitana Inmediata (AMI)⁸, concepto que alude a los centros poblados conurbados y áreas urbanas contiguas con la ciudad de Montevideo.

La Región Metropolitana es una de las piezas territoriales más significativas de Uruguay. En la perspectiva abierta por la reciente aprobación de la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible, que establece derechos y obligaciones territoriales y que determina la necesidad de instrumentar un amplio abanico de figuras de planificación y de gestión territorial, la necesidad de planificar y gestionar adecuadamente el territorio metropolitano ha sido puesta en consideración en un primer plano.⁹

Esto ha sido recientemente señalado por las autoridades, y ha adquirido recientemente una mayor visibilidad. Con fecha 14 de julio de 2008, las autoridades competentes resolvieron iniciar los trabajos para elaborar un Plan Territorial en forma conjunta.¹⁰

8 Ver para este concepto, entre otros: Musso (2003).

9 En abril de 2008, el Parlamento uruguayo tomó la trascendente decisión de aprobar una completa legislación en materia territorial, la primera en más de cincuenta años. La Ley n.º 18.308, llamada de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible, pretende promover la ocupación del suelo en forma ordenada, sustentable y justa. Partiendo de la base de que el territorio y las ciudades son una producción colectiva, establece como principio rector la redistribución de cargas y beneficios del proceso urbanizador de forma equitativa y solidaria.

10 "Acuerdan desarrollar Bases para el Plan Territorial del Área Metropolitana. El ministro de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, Carlos Colacce, promovió una reunión con los intendentes municipales de Canelones, Montevideo y San José, Marcos Carámbula, Ricardo Ehrlich y Juan Chiruchi, donde acordaron crear un Grupo de Trabajo para desarrollar el Plan Territorial del Área Metropolitana. A partir de la reciente aprobación de la Ley n.º 18.308 de Ordenamiento y Desarrollo Territorial Sostenible, que brinda un conjunto de instrumentos jurídicos para avanzar en Estrategias Regionales de Ordenamiento Territorial, y con base en la experiencia que ha ido consolidando el Programa Agenda Metropolitana, los jefes defi-

Apuntes sobre el modelo territorial de la Región Metropolitana

Conceptualmente, la condición metropolitana refiere más a procesos, a flujos y a relaciones que a límites y determinaciones territoriales definidas y admite, por lo tanto tantas definiciones espaciales como criterios o indicadores de densidad e intensidad de vínculos y de relaciones se puedan teóricamente identificar.

El "modelo territorial" de la región metropolitana que se identificó y se usó como herramienta de trabajo es el de "heterogeneidad discontinua", esto es la yuxtaposición de piezas de ciudad compacta y de ciudad difusa, de áreas de medias y de bajas densidades, alternadas con zonas rurales con diversas caracterizaciones y usos.¹¹ Situación común y compartida con otros territorios metropolitanos.¹²

Asumir la heterogeneidad discontinua como dato –tanto de diagnóstico como de proyecto– implica valorar la potencialidad de una estructura territorial que encierra fuertes contrastes en proximidades, grandes diversidades incluidas en escasas dimensiones espaciales, asumiendo crítica y propositivamente la realidad que se presenta, y estando de esa forma en condiciones de proponer alternativas para su razonable transformación.

Tal heterogeneidad discontinua es la genera y reproduce una estructura urbano-territorial policéntrica que procuraremos describir.

La Región Metropolitana y la demografía de un país en transición

La segunda transición demográfica, aseguran los especialistas, está en pleno desarrollo en Uruguay.¹³ Esta segunda transición, que sigue

nieron un calendario de trabajo conjunto y, a su vez, abierto a otras instituciones con intereses específicas en la iniciativa". Noticia de prensa.

11 Este concepto lo tomamos de Fernando de Terán.

12 Es interesante la comparación que se puede establecer con una situación tan diferente –y a la vez tan próxima– como lo es la del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA). Ver: Garay (2007).

13 Ver Valeria Petitto (Coord.) (2008).

a la primera y precoz transición demográfica de principios del siglo XX, se identifica con la posmodernidad y los procesos de globalización. Ello implica: cambios en la nupcialidad y en la fecundidad y natalidad (tasa de fecundidad que no permite llegar al reemplazo de las generaciones), modificaciones en los arreglos familiares y la transición a la vida adulta, envejecimiento de la población. Todo ello en un contexto de saldo migratorio negativo.

Esta “segunda transición”, ya iniciada en Uruguay, tiene un grado mayor de avance en el departamento de Montevideo y los departamentos vecinos. Este territorio metropolitano albergaba, para 2004, aproximadamente a dos tercios del total la población nacional (casi 1’900 mil personas), siendo la enorme mayoría de ellas residentes en ámbitos urbanos y unas 70 mil que residen en áreas rurales.¹⁴

Una de las modificaciones más recientes es la aparición en ciertas porciones del territorio uruguayo de una “ruralidad ampliada” que incluye a las tradicionales modalidades de uso y ocupación de suelo en el medio rural e incorpora otras nuevas. Esta ruralidad diferente está presente con mayor o menor intensidad en algunos ámbitos del país: claramente en los departamentos de Rocha, Maldonado y Colonia, en los ejidos o periurbanos de algunas ciudades intermedias como Paysandú y Melo y en la Región Metropolitana (particularmente en aquellas zonas de Canelones y San José próximas a Montevideo y en el Montevideo Rural).

Estudios recientes señalan que en ese contexto demográfico nacional tan particular se mantiene la concentración de población radicada en cuatro departamentos de la región sur: Montevideo, Canelones, San José y Maldonado, manteniéndose la primacía de Montevideo, si bien este decrece como polo de atracción y centro de las migraciones internas (Varela Petito, 2008: 9-11).¹⁵ El grupo de

departamentos Maldonado, Canelones y San José es la principal y única zona netamente receptora de migrantes y nuevo competidor para la capital.

Centralidades y ciudades de la Región Metropolitana

Como se vio, la ciudad de Montevideo propiamente dicha ya había consolidado hacia los años cuarenta su sistema de centralidades tradicional: la Ciudad Vieja y el “centro expandido”, el Cordón y las centralidades populares tradicionales (Paso Molino, Unión, General Flores, Colón), a lo que se agregó más adelante en el tiempo la zona de Pocitos-Punta Carretas, un esbozo de “nueva centralidad de los noventa” en el Puerto del Buceo, centralidades zonales en Carrasco-Arocena, Paso de la Arena, entre otros.

A esto se han incorporado las unidades territoriales más modernas: en Montevideo, con emplazamientos de tipo empresarial como el World Trade Center y Zonamérica; en Canelones y San José, los de “Ciudad de la Costa” y “Ciudad del Plata”.

Estos centros, sumados a las ciudades de La Paz, Las Piedras, Canelones, Santa Lucía, Pando, Sauce, entre otras, conforman una retícula diversa, semi densa, que incluye piezas urbanas, periurbanas y rurales como caracterizaciones disímiles del punto de vista social, espacial y productivo.¹⁶

A continuación, presentamos una aproximación a la posible catalogación de las mismas, sin pretender exhaustividad. Es posible identificar una tipología de cinco situaciones que ayuda a comprender esta estructura reticular:

1. Cambios en la centralidad principal tradicional. Decadencia relativa del Centro de Montevideo y del “centro expandido” (Cordón, entre otros). Reconversión funcional de la Ciudad Vieja (casco histórico). Emergencia de nuevos valores de centralidad en el área central: zona de Tres Cruces (terminal de ómnibus de media y larga distancia).

14 Estimaciones sobre la base de cuadros elaborados por el arquitecto Edgardo Martínez, a partir de datos del Instituto Nacional de Estadísticas.

15 En el recuento censal de 2004, se comprueba que Montevideo pierde población en términos absolutos en el período 1996-2004.

16 Ver W. Afi. (2007b). Capítulo del vértice urbano-territorial, en particular el apartado relativo a las Unidades de Paisaje.

2. Cambios operados y en curso en las centralidades montevidéanas de segundo orden.

Proceso de popularización de las antiguas centralidades zonales; amenaza de las mismas por el auge de las “nuevas superficies” (grandes hipermercados) General Flores, Paso Molino, La Unión, Curva de Maroñas, Sayago y Colón, Paso de la Arena, La Teja y el Cerro, entre otros. Posibilidad de dinamización de algunas de estas centralidades por la localización de nodos de intercambio modal en el nuevo Plan de Movilidad (Curva de Maroñas, Colón, Cerro, Paso de la Arena).

3. Las “nuevas” centralidades en el departamento de Montevideo. Nuevos roles para la Ciudad Vieja; auge de Pocitos y Punta Carretas, y de Carrasco y Portones de Carrasco, World Trade Center en el Puerto de Buceo, Zona América, entre otros.

4. Dinámica de los centros urbanos tradicionales alejados de Montevideo y su nueva funcionalidad. Centralidades urbanas tradicionales en ciudades aisladas y centros conurbados: Canelones, Santa Lucía, Sauce, Cerrillos, Pando y La Paz-Las Piedras-Progreso en el departamento de Canelones; ciudades de San José y Libertad en San José.

5. Realidades emergentes con diverso grado de especialización. Ciudad de la Costa y su centralidad proyectada, Ciudad del Plata y su centralidad difusa, Paso Carrasco, Barros Blancos.

Un caso singular en el escenario metropolitano: centralidades tradicionales y emergentes en la conurbación de Las Piedras, La Paz y Progreso

La metropolización de Montevideo se encauzó espacialmente a lo largo de “ejes” o “corredores” metropolitanos: los que corresponden a las rutas de penetración que desde el interior del territorio llegan a la ciudad capital y a su puerto. Estos son: los de las rutas 1, 5, 6, 7 y 8 (los más antiguos) y

las rutas 101-102 e Interbalnearia-Av. Giannattasio sobre la costa este.

Existen estudios que han establecido los patrones de generación y desarrollo de la urbanización a lo largo de estos corredores, estableciendo comparaciones entre los mismos.¹⁷

En el departamento de Canelones, la Región Metropolitana incluye ciudades de remota fundación. Estas localidades están caracterizadas por una insuficiente infraestructura y una débil planificación, que no han acompañado los relevantes cambios demográficos y económicos registrados las últimas décadas.

El corredor norte, estructurado por la traza de la ruta n.º 5, tiene como uno de sus componentes centrales la conurbación de las ciudades de La Paz, Las Piedras y Progreso, que en su conjunto alberga más de 115 mil habitantes y es la segunda “ciudad” del país (y obviamente, también de la Región Metropolitana) luego de la ciudad de Montevideo.

La estructuración de dicho territorio tiene una relación directa con el desarrollo, a lo largo de la historia, de los medios del transporte terrestre y de las vías de comunicación, lo cual le otorga una caracterización muy clara al mismo.

En primer lugar, cuenta con la fuerte presencia del trazado del Ferrocarril, que en el año 1869 llegó a Las Piedras desde Montevideo, en 1874 a Durazno y en 1891 a Rivera.

En segundo lugar y de forma mucho más tardía, se conforma la actualmente densa red de carreteras y caminos; en particular la Ruta nacional n.º 5, que en el año 1928 llega hasta la ciudad de Canelones; el sistema vial se fue completando con otras rutas nacionales y caminos departamentales.

Tardíamente, en los años ochenta del siglo XX, aparece la nueva traza de la ruta 5, generando un extenso *by-pass* territorial que elude la zona urbanizada por el oeste.

17 Vale destacar el aporte en este tema del arquitecto Edgardo Martínez, investigador del ITU de la Facultad de Arquitectura.

Las ciudades del conglomerado

Las Piedras, ciudad cuyo casco es de origen colonial, se remonta como primer asentamiento hacia el año 1780 y en 1795 se funda con la plaza en el centro y las “49 manzanas” originales (7 x 7) su trazado urbano fue posteriormente formalizado hacia 1838 por el arquitecto Carlo Zucchi Emiliano-Romañense de significativa actuación en el Río de la Plata y Brasil.

La Paz (fundada en 1872) y Progreso (en 1913) surgieron posteriormente como centros poblados relacionados con la aparición del ferrocarril, fueron primero estaciones ferroviarias y luego poblaciones fundadas formalmente. La aparición de un “cuarto” centro o componente urbano, en el entorno de la Estación 18 de Mayo, entre Las Piedras y Progreso, se genera a partir de la realidad emergente de las “villas”, cuyo origen se remonta a los años cincuenta del siglo XX.

Centralidades

En el conglomerado se identifican algunas potentes centralidades tradicionales y otras emergentes o potenciales que complementan a las anteriores. Las centralidades tradicionales de las ciudades de La Paz y Las Piedras son, desde hace ya largo tiempo, las más dinámicas y potentes, y están focalizadas en las respectivas plazas fundacionales en las que se localizan las instituciones y la esencia identitaria de las localidades, pero que, además, se han enriquecido con importantes desarrollos lineales, fundamentalmente comerciales. A diferencia de estas, la centralidad de la localidad de Progreso es más dispersa –aunque no menos real– y posee una influencia clara sobre la referida localidad y su área rural inmediata.

Sobre la traza de ruta 5 “vieja”, entre La Paz y Las Piedras, se está desarrollando potencialmente una centralidad continua que,



Foto 1: Centro de Las Piedras



Foto 2: Centro de Las Piedras

de manera tendencial, conectará a ambas ciudades. Finalmente, es posible identificar un cuarto componente como germen de valores de centralidad en una intersección notable en la zona de “las villas”, en la proximidad de la estación 18 de Mayo.¹⁸ Dicho enclave es bari-

18 En el momento actual, la Intendencia de Canelones estudia y considera la posible creación de la “ciudad 18 de Mayo”, reuniendo estas “villas” originadas en los años cincuenta y sesenta del siglo XX.

céntrico de una extensa área urbanizada compuesta por las llamadas “villas”.

Complementariamente, se detecta un conjunto diverso de centralidades barriales a nivel de centros de barrios o villas y otras potenciales o protocentralidades que pueden dar lugar a la localización preferente de equipamientos y mejoras.

Un problema que está planteado es el de la construcción de una identidad del conjunto. La administración municipal ha dado pasos para generar instancias comunes.

La gran interrogante que queda planteada es si el actual sistema de centralidades, vigente y de gran vitalidad, es capaz de absorber simbólicamente la representación del conjunto de la comunidad de los cuatro grandes componentes de esa estructura urbana e integrarlas en una estructura que las abarque y las potencie.

Conclusiones

En Montevideo y la región sur del Uruguay, el modelo territorial metropolitano se encuentra en proceso de dinámica evolución, lo que se acompaña con los procesos propios de la economía y la demografía de un país en transición.

En ese marco, las antiguas centralidades urbanas han adquirido resonancias diferentes. Algunas de ellas están declinando en términos relativos, otras se han reconvertido. Al mismo tiempo han emergido centralidades de nuevo tipo. En algún caso, resignificando y potenciando áreas urbanas ya existentes. En otros, con desarrollos absolutamente nuevos.

Una estructura urbano-territorial policéntrica comienza a dibujarse. En su conjunto, el panorama que se presenta muestra la gran diversidad de situaciones y el dinamismo de las mismas, que contrasta con el estático y homogéneo modelo anterior.

La gestión pública y la investigación en materia urbana y territorial deberán estar muy atentas a la evolución de este panorama en los próximos años. **h**

Bibliografía:

- Garay, Alfredo (Coord.) (2007). *Lineamientos estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires*. Buenos Aires: Gobierno de la Provincia, Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda.
- Intendencia Municipal de Canelones, Centro de Estudios Estratégicos Canario (CEEC) (2006). *Plan Estratégico Canario “Canelones 2015”*. Montevideo.
- Intendencia Municipal de Montevideo, Junta de Andalucía (1998). *Plan Montevideo, Plan de Ordenamiento Territorial 1998-2005*. Montevideo.
- Musso, Carlos (2003). *Las ciudades del Uruguay*. Montevideo: Facultad de Arquitectura.
- Varela Petito, Carmen (Coord.) (2008). *Demografía de una sociedad en transición. La población uruguaya a inicios del siglo XXI*. Montevideo: UNFPA.
- VV. AA. (2004). *Vaciamientos y extensiones*. CD Seminario Montevideo, Montevideo: Facultad de Arquitectura, Universidad de la República.
- VV. AA. (2007a). *Seminarios Montevideo*. Montevideo: Facultad de Arquitectura, Universidad de la República.
- VV. AA. (2007b). *Libro blanco del área metropolitana*. Montevideo: Ed. Agenda Metropolitana.
- Schelotto, Salvador (2007). “Los Seminarios Montevideo: una mirada al proyecto de arquitectura y urbanismo desde el Sur”, en: VV. AA. (2007). *Seminario Internacional Projetar 2005*. Río de Janeiro: Ed. Proar-UFRJ.

Quito: capitalidad y centralidades

Quito: capital status and centralities

René Vallejo

Fecha de recepción: agosto de 2008

Fecha de aprobación y versión final: noviembre de 2008

Resumen:

La ciudad de Quito ha sido el centro regional y sede de múltiples funciones desde sus inicios, por lo que fue declarada capital del país. En el presente artículo se analizan los múltiples procesos históricos que han transformado la estructura de Quito, adoptando variadas formas de encuentro, diferentes maneras de relaciones sociales, de cercanía entre individuos, que son factores que caracterizan el concepto de centralidad. El desarrollo económico y la diversidad funcional han procurado la expansión urbana, la constitución de múltiples centralidades y nuevas zonas de desarrollo urbano generando la desconcentración y provocando así la “macroespacialidad”, transformándose de una ciudad urbana a una ciudad metropolitana.

Palabras clave: ciudad, macrocentralidad, policentralidad, centro.

Abstract:

Since its creation the city of Quito has housed multiple functions and has been a regional center, for this reason it has been declared the country's capital. This article discusses diverse historical processes that have transformed the city's structure, adopting various forms of encounter, different types of social relations, of closeness between individuals, factors that characterize the concept of centrality. Economic development and functional diversity have sought to generate urban expansion, the creation of multiple centralities and new areas of urban development, generating de-concentration and causing “macrospaciality”. Thus, the city has transformed into a metropolitan city.

Key words: city, macrocentricity, policentricity, center.

El proceso de ocupación y poblamiento del espacio en el Ecuador, referenciado inicialmente en las determinaciones geopolíticas y urbanísticas de la conquista española en la que se conformó la primera red de ciudades que estructuran el espacio nacional, adquiere impulso y relevancia entre los finales del siglo XIX e inicios del siglo XX, cuando con la introducción de sustanciales modificaciones en la tecnología del transporte y de las comunicaciones¹ se modificó la estructura del espacio en el Ecuador: al integrar al país en el comercio tanto interno como internacional; al expandir la frontera de la producción agrícola; al potenciar la creación de nuevos subcentros urbanos productivos, especialmente en la Costa, y al estimular el conjunto de la economía nacional.

En este proceso, que consolida la preeminencia urbana a partir de la década de los años sesenta del siglo XX, es evidente una estructura bicentral que caracteriza a la organización del territorio nacional ecuatoriano, en la que Quito ha sido reconocida, a más de como una de las dos ciudades centrales del país, fundamentalmente por su rol político-administrativo que proviene de su condición de capital de la República, y Guayaquil ha sido considerada como la capital económica del país. Desde esta caracterización e imaginario se entendería que la organización funcional de la ciudad de Quito respondería principalmente a estas razones.

Sin embargo, si asumimos que la ciudad constituye la forma dominante del espacio social y la organización particular de interacciones entre individuos, grupos y actividades, que se estructura y organiza a partir del principio de "centralidad", entendida esta como "el elemento nodal del espacio social (...) del encuentro, la cercanía y la proximidad" (Lefebvre, 1981: 381-383), en cuya conformación existe una caracterización determinada en cada época por el modo de producción y sociedad que han producido centralidades de diverso tipo, la revisión

de la estructura de centralidades en Quito demanda del reconocimiento de las particularidades del proceso de constitución de la ciudad; del rol y caracterización políticos, administrativos, económicos y productivos; de los niveles de interacción entre ésta y el sistema urbano al cual pertenece; y como medio para comprender las funciones, el tamaño, la dinámica y el tipo de relaciones que la ciudad y la centralidad(es) establecen con el territorio metropolitano en los diferentes momentos de su consolidación.

La capitalidad, elemento constitutivo de la centralidad

Una breve revisión histórica plantea que, en la época preincaica, en la hoya de Quito, correspondiente al actual Distrito Metropolitano de Quito, se asentaban diversos señoríos étnicos semidispersos que, aunque no unificados políticamente, compartían afinidades culturales que habían creado en el núcleo del actual centro histórico "un poderoso centro de articulación e intercambio interregional"² muy bien ubicado respecto a los caminos regionales y en el centro de un anillo de señoríos circundantes, que desempeñaba un papel económico y de prestigio muy grande (Ramón G., 1992: 32).

Esta característica "originaria" de la ciudad fue modificada inicialmente, en perspectiva de la consolidación de la conquista incaica (1470-1534) que convirtió a Quito en un "punto de centralidad política, ritual y administrativa" (Ramón G., 1992: 58) para toda la región de la Sierra centro norte, y sentó las bases de la conformación urbana concentrada que será utilizada posteriormente por los españoles.

La colonización española constituyó y caracterizó a Quito como una ciudad administrativa tanto de lo público como de lo religioso, a partir de cuatro instancias fundamentales de la Colonia: el Cabildo, la Gobernación, el Obispado y la Audiencia de Quito, de todos los cuales la ciudad se constituyó en su sede. De esta manera, Quito, como primer y más extenso Cabildo (1534), adquirió valor estratégico, sig-

1 La máquina de vapor en la navegación fluvial, el ferrocarril, el telégrafo, el teléfono y la primera línea aérea comercial entre Quito y Guayaquil en 1929.

2 Conocido como Tianguéz, se ubicaba en lo que hoy es la plaza de San Francisco.

nificación política y fue medio esencial de la administración colonial. A partir de la Gobernación independiente de Quito (1541), se estructuró como centro y eje de la exploración y colonización; a partir de la constitución del Obispado (1546), que tuvo una área de influencia cercana a la del Tahuantinsuyo, se convirtió en centro de colonización y de evangelización; y a partir de la constitución de la Real Audiencia de Quito (1563), fue su capital, se constituyó en elemento fundamental del gobierno colonial y adquirió instancia de corte judicial.

Durante este período colonial, la característica de múltiple sede administrativa de la ciudad fue el germen de la capitalidad de Quito, característica que se consolidó cuando, en el período republicano, se otorgó a Quito la denominación y el rol definitivo de capital del país, con lo cual se afirmó la implantación de las funciones básicas administrativas y políticas del gobierno nacional que también caracteriza a la ciudad en la actualidad.

La estructura metropolitana y policéntrica de la capital

Si bien la capitalidad constituye una constante que ha acompañado el desarrollo de la ciudad definiendo su rol a nivel nacional y acondicionando su área matriz con la implantación de los elementos relevantes propios de esta caracterización hasta finales del siglo XIX, son las características del desarrollo económico, especialmente desde el siglo anterior, y las limitaciones geográficas del sitio de su implantación las que han determinado y direccionado el proceso de expansión urbana y de conformación de una estructura policéntrica que articula al territorio metropolitano.

La ciudad-centro

El escaso desarrollo económico y tecnológico de la ciudad en el período colonial, basado en la técnica “del uso del caballo y la mula, así como de la balsa, que no representaron una ruptura definitiva con el pasado precolombino” (Deler y otros, 1983: 187), se prolongó hasta inicios del siglo XX. En esta primera fase de su desa-

rrrollo, la ciudad tuvo como escenario al actual centro histórico y observaba una estructura definida por un núcleo central administrativo –la Plaza Grande–, en el que se concentraron las funciones de capitalidad, que se desarrollaba hacia la periferia inmediata, de manera notablemente jerarquizada en la cual en el primer anillo se ubicaban los españoles, un tanto más alejados del centro, los criollos, y alejándose cada vez más hacia la periferia, las clases populares. Esta estructura urbana se consolidó a principios del siglo XX con las funciones urbanas principales relativamente distribuidas y poseía condiciones internas de diversidad y heterogeneidad debido a que la escala y complejidad de la ciudad no demandaban una especialización, aunque fue significativa la concentración de iglesias y órdenes religiosas que sumadas al poder y la influencia que ejercieron en la sociedad de la época la convirtieron en “ciudad eclesiástica de América” (Gómez, 1997: 47). En esta época el centro en sí constituía la ciudad.

La conformación del “centro” histórico

El ingreso del ferrocarril a la ciudad (1908) representó un momento histórico fundamental en la vida y transformación de la ciudad, marcó la integración de la ciudad con el resto del país y especialmente con Guayaquil; activó una base económica de exportación de la economía local quiteña a partir del comercio de cueros de res hacia el mercado internacional y la provisión de productos agrícolas al mercado guayaquileño por parte de las haciendas de la región centro-norte del país; facilitó el ingreso de insumos y mercaderías necesarios para las actividades productivas y el consumo de la ciudad de Quito, provenientes tanto del exterior como de la región costera; e inició un proceso de expansión que se constituye y se desarrolla basándose en el dinamismo económico cuya interrelación de actividades económicas, tanto productivas como de servicios, paulatinamente se consolidaron y especializaron, reconfigurando la estructura urbana de la ciudad.

Durante el primer tercio del siglo XX, el dinamismo de la economía local, auspiciado

por la conectividad del ferrocarril, permite la constitución de un polo de desarrollo industrial que se convertiría en el principal del país,³ y el inicio de un significativo crecimiento y transformación urbano de la ciudad⁴ que se manifiesta por: el inicio del crecimiento longitudinal a través de la expansión tanto hacia el norte como hacia el sur, rompiendo las primeras barreras naturales de la ciudad que constituían el Panecillo al sur y al norte la Alameda; la movilidad de las clases altas que abandonan el centro hacia el norte de la ciudad y las clases populares que se desplazan hacia el sur; la construcción de obras de desarrollo urbano, sanidad pública y numerosas edificaciones que la convierten en una “ciudad grande” conformada por “la sede del poder Ejecutivo y Legislativo, siete ministerios, diez conventos religiosos, dieciocho iglesias, dieciocho colegios y escuelas, cinco bibliotecas, tres periódicos, cinco clínicas, cuatro hospitales, cinco cuarteles, siete hoteles, nueve teatros y una universidad” (Miño, 1999: 4), a las que se sumaban múltiples actividades artesanales que para esa época tenían importante participación en la economía y funcionamiento de la ciudad.

En estas circunstancias, la ciudad histórica –actual centro histórico– y la ciudad en expansión empiezan a diferenciarse, puesto que es creciente la heterogeneidad y diversidad funcional correspondiente con densificación y consolidación con nuevos usos en el actual centro histórico que contrasta con las áreas de la nueva ciudad que adquieren una configuración esencialmente residencial. De esta forma, en este período se estructura e identifica en la ciudad una “primera” centralidad urbana.

3 El centro textil que se conforma en Quito es el principal del Ecuador: de las quince empresas textiles de la Sierra, ocho se instalan en Quito y su área de influencia (Los Chilllos); el 60% del capital de inversión se localizaba en esas empresas (Deler y otros, 1983: 218).

4 En el que se produce también un importante crecimiento de la población de Quito, de 51.585 personas que se estimaba en 1906, ascendió en 1932 a 123 mil habitantes. A este crecimiento se sumó un proceso de densificación de la ciudad que alcanzó a 276 habitantes por hectárea en 1904, la más alta densidad registrada en la ciudad en su historia.

La “bicentralidad” y la ampliación del crecimiento longitudinal

Para la década de los años cincuenta del siglo XX, Quito, con una población de 211 mil habitantes,⁵ se había consolidado como una urbe con un desarrollo económico dinámico, autónoma y diversificada, sustentada en la consolidación de una base industrial propia y la constitución de una base de servicios para su entorno regional agrícola y pecuario

mediante el establecimiento de las más grandes industrias textiles del Ecuador, de nueve bancos privados y dos estatales, dos compañías de seguros, agencias de importación y exportación, casas de cambio, grandes almacenes, empresas metal-mecánicas, industrias químico-farmacéuticas, empresas de cigarrillos, licores, fósforos, constructoras, madera, telecomunicaciones, grandes panaderías, una planta para pasteurizar la leche... funcionan ya las Cámaras de Agricultura de la Primera Zona, la Cámara de Comercio de Quito y la Cámara de Industriales de Pichincha (Miño, 1999: 7).

Esta consolidación de la economía quiteña se vio favorecida por la importante inversión pública –efecto del auge bananero– que se centró en la construcción de la red vial, así como en obras de infraestructura llamadas a facilitar la inversión privada en la industria y los servicios, contexto en el cual el transporte terrestre comienza a desplazar al ferrocarril y el transporte aéreo de pasajeros posibilita una mejor integración del país.

En la década de los años sesenta, con el fin del auge bananero y su consecuente crisis económica, la expedición de la ley de Reforma Agraria y Colonización, y la implementación de un modelo de sustitución de importaciones tuvieron un gran impacto para la economía quiteña y delinearón una nueva etapa de expansión de la ciudad que se concretaron con los ingresos provenientes de las exportaciones petroleras de los años setenta que impulsaron la actividad económica nacional⁶

5 Primer censo de población en el que se evidencia una tasa de crecimiento mayor al 4% anual, que expresaba un alto componente migratorio intraurbano producido por el auge bananero que también dinamizó la inversión pública.

6 Producto de ocho años de intenso crecimiento, expresado en un elevado promedio del 7,8% anual

y aceleraron el proceso de urbanización que el país, en general, observaba, y el crecimiento económico y urbano que registraba Quito desde comienzos de siglo, en esta ocasión a través de la consolidación de la diversificación económica de la ciudad, con la generación de una dinámica urbana de autorreproducción autónoma y con la ampliación de actividades de servicios que proyectó, de manera plena, a Quito en el contexto del mercado interno. En estos años, el sector industrial se complementó con industrias de metal-mecánica y acero; de productos químicos; editoriales y artes gráficas; y el inicio de la agroindustria a través de plantaciones de flores; las procesadoras de aceite; de producción avícola y licores.

En este contexto y especialmente a partir de la década de los años sesenta, la ciudad experimenta un proceso especulativo de mayor crecimiento longitudinal hacia el norte y de desconcentración de las actividades comerciales, administrativas, de servicios y bancarias del centro histórico hacia el barrio Mariscal Sucre, que da paso al apareamiento de una nueva centralidad en este sector. De esta manera, en la estructuración urbana de la ciudad aparece por primera vez la distinción entre centro histórico y centro urbano, que se consolida para mediados de la década de los años setenta, cuando se generaliza el proceso de descentralización de funciones administrativas y de capitalidad hacia la Mariscal Sucre, con lo que el centro histórico entra en crisis y, en forma paralela, se empieza a manifestar un mayor crecimiento hacia las periferias de la ciudad de Quito.

De esta manera, la “bicentralidad” se manifiesta a través de un centro histórico que se convierte en centro comercial popular y de simbología del tradicional poder religioso y político, y el centro norte de la ciudad, desde la Mariscal hacia los ejes viales circundantes al parque La Carolina, en donde se expresan nuevas formas de representación e identidad a partir del asentamiento de las actividades bancarias, comerciales a la forma de supermercados y los primeros centros comerciales y edificaciones modernas especialmente de altura y en hormigón que mani-

fiestan la modernización de un Estado petrolero en el que Quito, por ser la capital de la República y asiento principal del Estado, es beneficiaria.

De la macrocentralidad a la policentralidad

La recesión económica y crisis económica nacional⁷ de la década de los años ochenta paralizó el ritmo de la actividad económica de los años setenta y se caracterizó por la subordinación de las políticas sociales al sector externo de la economía, por la restricción financiera y crediticia, por la contracción de la capacidad de respuesta estatal y la precarización del trabajo, lo que significó, para el caso de Quito, la disminución de la inversión estatal en los servicios de salud y educación y vivienda, y el inicio de un gran crecimiento de las distintas actividades de servicios⁸ y de la agro-producción de exportación que revelan una nueva tendencia de crecimiento de la economía quiteña que acentúa el perfil de la ciudad como un centro administrativo, de servicios y de producción agrícola con proyección regional y nacional en la que más del 74% de la población se encuentra ocupada en el sector servicios.

Para estos años, Quito observa un nuevo proceso de expansión del suelo a través de dos acciones: la especulación que dirige la ocupación hacia el norte y el sur de la ciudad, y, de manera incipiente, a los valles circundantes, y la ocupación espontánea e informal de las periferias especialmente occidentales de la ciudad. Este proceso de ocupación y extensión de la ciudad es correspondido por la acción municipal a través de intervenciones viales periféricas a la ciudad –occidental y oriental– hacia los valles que facilitaban las

7 Que tuvo como principales causas el crecimiento exorbitante de la deuda externa, la guerra en el sector de Paquisha con el Perú, el fenómeno de El Niño del año 1983, la fuerte caída de los precios del petróleo en 1986, el terremoto de 1987, la suspensión de las exportaciones petroleras y la incoherencia de la política económica y financiera.

8 Entre los años 1982 y 1990, el personal ocupado en servicios se disparó: el comercio creció el 106%; los establecimientos financieros, el 155%; el transporte aumentó el 155%; y los servicios comunales, sociales y personales, el 73%.

del Producto Interno Bruto que se reflejó en todas las ramas de la actividad económica.

conexiones con las nuevas áreas de expansión y de planteamientos urbanísticos de organización y conformación de un espacio de características metropolitanas en el objetivo de crear nuevas zonas de desarrollo urbano que tendrían un carácter desconcentrador de la ciudad.

En este contexto se empieza a configurar una estructura de características “policéntricas” más que como una lógica funcional de una ciudad desconcentrada, como respuesta a los requerimientos de operatividad del sector terciario predominante, especialmente de las lógicas mercantiles que especializan su oferta a través de la ubicación de centros comerciales y de la ampliación y desconcentración de los servicios personales y financieros, principalmente en la zona centro norte de la ciudad, donde se empieza a evidenciar una diversa espacialización con funciones de centralidad de servicios en la Mariscal, y de centro económico y financiero en los alrededores del parque La Carolina, las mismas que complementan las funciones de centralidad tradicional y comercial del centro histórico. Dada la continuidad geográfica y funcional de estas tres centralidades y su ubicación central respecto a la ciudad, especialmente desde las instancias e instrumentos de planificación de la ciudad,⁹ se identifica a este conjunto central como la “macrocentralidad”.

Para finales del siglo XX, en un contexto nacional de crisis financiera y regional de ampliación de la base productiva, fruto de las nuevas instalaciones y dinamismo de grandes empresas agroindustriales, industriales y de agro-exportación en la periferia de la ciudad que debilita las economías tradicionales campesinas generando el despoblamiento de las parroquias rurales y la mayor concentración y especialización de las actividades de servicios, Quito rompe con su forma tradicional de crecimiento, basado en el espacio ubicado en las faldas del volcán Pichincha, expandiendo la mancha urbana y un acelerado

crecimiento demográfico hacia la periferia que engloba a sus parroquias rurales ubicadas especialmente en el norte y oriente de la ciudad de Quito¹⁰ y de los cantones vecinos, especialmente Rumiñahui.

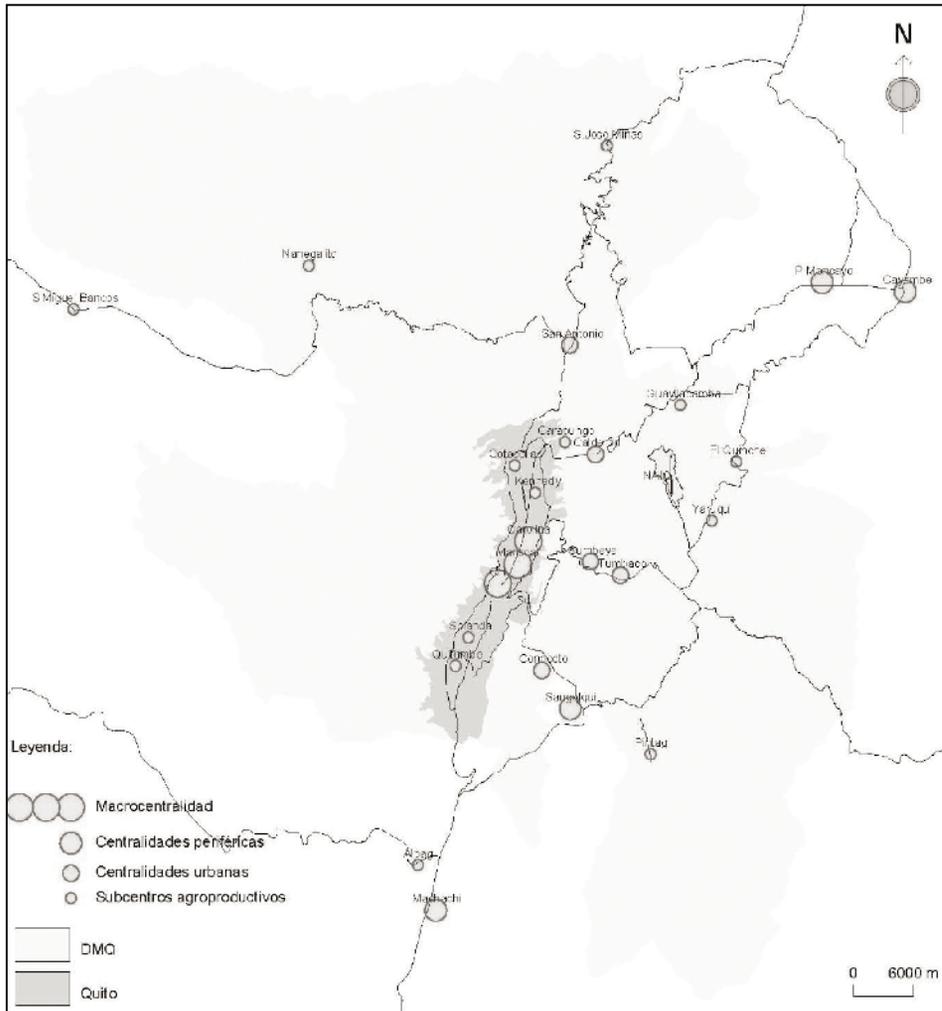
Este proceso de integración espacial, que absorbió algunas parroquias rurales del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ) a la mancha urbana, sobrepasó los límites político-administrativos tradicionales, articulando a las cuencas agrarias más dinámicas de la región Sierra centro-norte, como en el caso de Machachi y Lasso, por el sur, y Cayambe y Tabacundo, por el norte, convirtió a Quito en un “centro” de ciudades intermedias y poblaciones menores que a la vez que inaugura una nueva etapa histórica de su desarrollo económico y social posibilitando su integración al mercado internacional, marca también el cambio de la dimensión urbana a la metropolitana.¹¹ En esta perspectiva, el conglomerado del área de influencia inmediato de Quito, conformado adicionalmente por los cantones Rumiñahui, Mejía, Cayambe y Pedro Moncayo, comprende en la actualidad una población de alrededor de dos millones y medio de habitantes.

En esta transformación de lo urbano a lo metropolitano, la estructura “policéntrica” del Distrito se consolida y amplía como un sistema complementario sobre la base de las tres centralidades preexistentes: el centro histórico, el barrio de la Mariscal, el parque La Carolina –la macrocentralidad–, con la mayor especialización y consolidación del rol central de las cabeceras cantonales; con la estructuración de centralidades de escala sectorial en el área urbana y suburbana de la ciudad; y la persistencia de subcentros agro-productivos, en el área rural.

10 El crecimiento de estas parroquias está por encima de la tasa de incremento poblacional del área urbana de la ciudad Quito, encontrándose poblaciones con altos crecimientos, como en el caso de Calderón que creció el 35% anual y Cumbayá que creció el 16% anual.

11 Que se concretó legalmente con la creación del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ) en diciembre de 1993, con un territorio de 421.081 hectáreas, correspondiente al área urbana de la ciudad, 13 parroquias rurales y 20 suburbanas.

9 El Plan Quito de 1981, el Plan de Estructura Espacial de 1993 y el Plan General de Desarrollo Territorial de 2001 reconocen la existencia de la “macrocentralidad”.



Mapa 1: Quito, estructura policéntrica metropolitana

Entre estos componentes de la estructura de centralidades del ámbito metropolitano de Quito, sobresalen las siguientes centralidades con sus características especiales:

- El centro histórico, actualmente regenerado para el turismo, se constituye en la centralidad histórica de la ciudad y se distingue por la presencia de actividades relacionadas a la capitalidad tradicional –centro de gobierno nacional, local y religioso– y por contar con espacios patrimoniales, de cultura, educación y comercio popular.
- El sector la Mariscal ampliado, extendiéndose desde el norte del centro histórico hasta la Av. Francisco de Orellana, en el que se encuentra la mayor cantidad de actividades características de la centralidad tradicional y de complemento de las funciones de capitalidad, especialmente sedes gubernamentales, organismos internacionales, embajadas, equipamientos de ciudad, servicios especializados, y restaurantes y sitios de recreación nocturna.
- Los alrededores del parque La Carolina –continuidad norte de la Mariscal– que presenta características que lo identifican con funciones de *Central Business District* (CBD) especializado en actividades económicas y financieras y por la concentración de centros

comerciales –siete de los once existentes en el DMQ (2008)– con proyección a ampliarse hacia el norte de la ciudad a través de los ejes longitudinales y con amplia perspectiva de desarrollo en la colindante zona del actual aeropuerto.

- La conformación de una nueva centralidad entre las parroquias suburbanas de Cumbayá y Tumbaco, ubicadas en el sector oriental de la ciudad, en la conexión con uno de los ejes que conectarán la ciudad con el nuevo aeropuerto y en donde se han instalado importantes actividades comerciales, bancarias, oficinas, servicios y equipamientos de ciudad, y se han rehabilitado sus estructuras urbanas históricas, que pretenden consolidar una estructura urbana desconcentrada en un área de expansión residencial cualificada en la que se asientan alrededor de 100 mil personas.
- La consolidación de la centralidad de Sangolquí,¹² ubicada en la conurbación suroccidental del DMQ y del cantón Rumiñahui, que cuenta con una importante concentración de actividades administrativas, comerciales –incluido un nuevo centro comercial– y servicios y equipamientos para una población de alrededor de 200 mil habitantes pertenecientes a diez parroquiales rurales.
- Con menor protagonismo, las cabeceras cantonales Mejía, Cayambe y Pedro Moncayo se constituyen en centralidades de amplios territorios agro-productivos vinculados con el consumo y exportación de la región de Quito. Estas centralidades poseedoras de gobierno local, infraestructura, servicio y equipamientos correspondientes con su escala complementan el funcionamiento metropolitano de Quito.
- A nivel urbano, se manifiestan con elementos de centralidad sectorial algunos lugares como Carapungo, Cotocollao y la Kennedy al norte; y Solanda y Quitumbe al sur de la ciudad, en tanto que a nivel suburbano adquieren este carácter las cabeceras parroquiales San Antonio, Calderón y Conocoto, con cobertura para las áreas semiurbanizadas existentes en los respectivos valles.

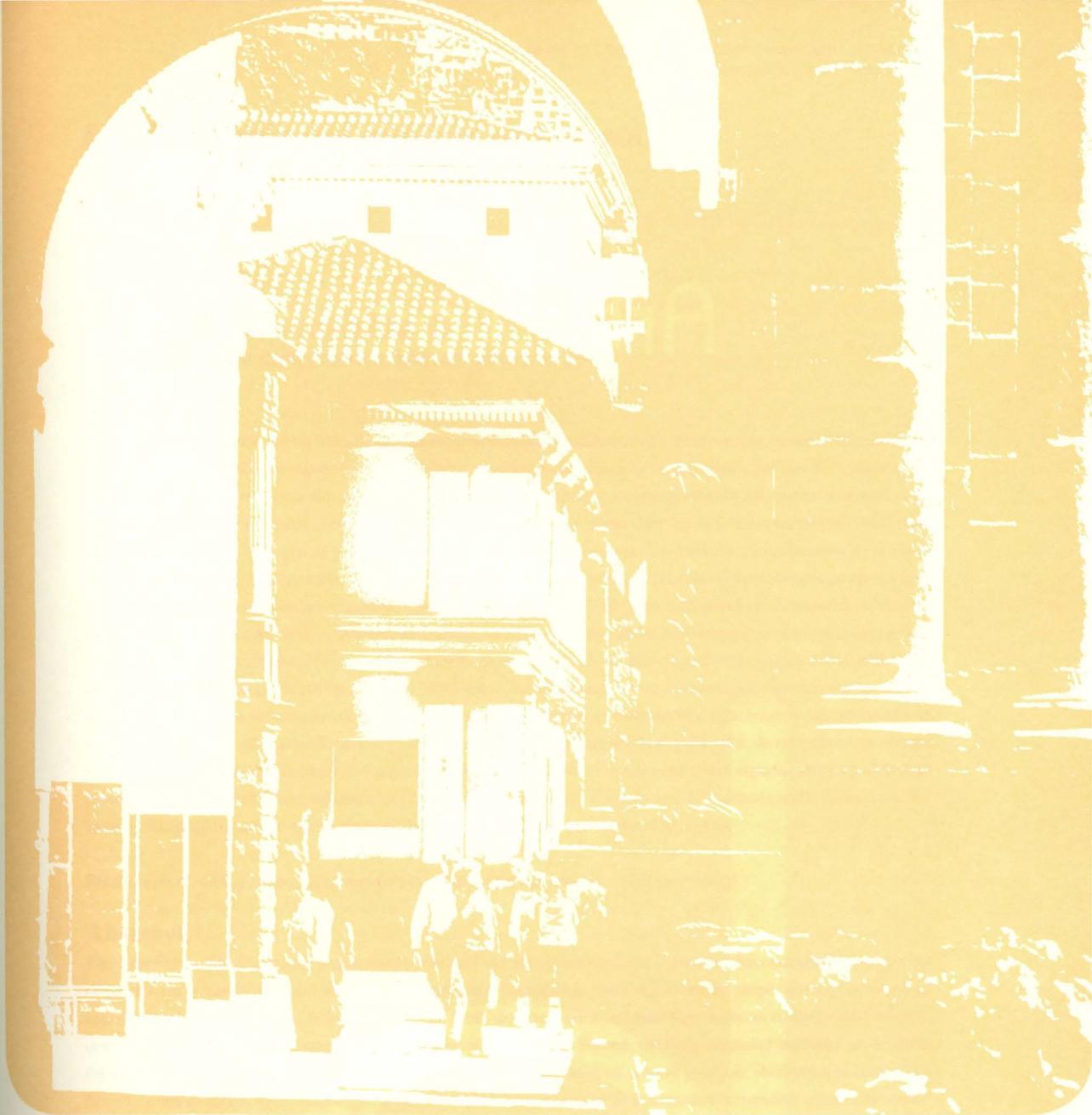
¹² Cabecera del cantón Rumiñahui, totalmente conurbado con el DMQ.

- En el nivel rural del Distrito, las cabeceras parroquiales de San José de Minas, Nanelalito, Guayllabamba, el Quinche, Yaruquí y Píntag complementan el sistema de centralidades con un rol de centro de servicios y abastos de las áreas agro-productivas.

Dos elementos complementan el sistema policéntrico del DMQ: uno de replanteamiento de la institucionalidad y organización de la municipalidad de Quito que, bajo el impulso de las políticas de descentralización, desconcentración y participación, ha estructurado una administración desconcentrada con ocho administraciones zonales y una gerencia sectorial, algunas de las cuales, como en el caso de Calderón, Conocoto, Tumbaco y Quitumbe, son soporte de la consolidación de centralidad; y otro que constituye la construcción del nuevo aeropuerto internacional de Quito que, concebido como zona franca, con parque tecnológico y polígono logístico, dinamizará la economía metropolitana y posibilitará la emergencia de una nueva y potente centralidad. **h**

Bibliografía

- Gómez, Nelson (1997). *Pasado y presente de la ciudad de Quito*. Quito: Ilustre Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (MDMQ).
- Deler, Jean Paul (1987). *Ecuador del espacio al Estado nacional*. Quito: Banco Central del Ecuador (BCE).
- Deler, J. P.; Gómez, N. y M. Portais (1983). *El manejo del espacio en el Ecuador*. Quito: CEDIG.
- Lefebvre, Henri (1981). *La producción del espacio*. París: Anthropos.
- Miño, Wilson (1999). *Macrotendencias del desarrollo económico de Quito*. Quito: MDMQ.
- MDMQ (2001-2006). Plan General de Desarrollo Territorial.
- Ramón, Galo (1992). “Quito aborigen: un balance de sus interpretaciones”, en: *Enfoques y estudios históricos Quito a través de la Historia*. Quito: Municipio de Quito, Serie Quito.



Artículos

Artículos



Fundamentos del análisis de centralidad espacial urbana¹

Fundamentals for the analysis of urban centralities

Rômulo Krafta²

Fecha de recepción: julio de 2008

Fecha de aprobación y versión final: noviembre de 2008

Resumen

Este artículo procura exponer las bases de análisis espacial para la centralidad urbana. Para eso conceptualiza la centralidad como una dimensión de jerarquía de la forma urbana y, a partir de ello, desenvuelve diferentes maneras de explicarla. En primer lugar, procura reunir medios descriptivos, adecuados para capturar los componentes y relaciones existentes en la forma urbana, fundamentalmente, como componentes, las unidades de espacio abierto y de formas construidas, como relaciones de proximidad y de distancia, y su síntesis en gráficos urbanos. A continuación, demuestra una obtención de medidas básicas de centralidad, basadas en la distancia relativa– accesibilidad y posición relativa– centralidad por interposición. Diversas medidas de accesibilidad –topológica, geométrica, gravitacional, así como centralidad por interposición– escolaridad, centralidad Freeman– Krafta, modelos industriales, son demostradas. Varias de estas medidas son aplicadas en caso de estudio de la Región Metropolitana de Porto Alegre, un conglomerado de más de veinte ciudades y cuatro millones y medio de habitantes en el extremo sur del Brasil. Esta región metropolitana fue representada por un sistema de aproximadamente treinta y cinco mil unidades espaciales, cada una representando una intersección vial al borde o una extremidad de vía pública existentes. El sistema fue así cargado con una distribución espacial de su población, de sus puestos de trabajo y de sus cargas escolares. Finalmente, el artículo especula sobre los roles que la centralidad espacial urbana podría desempeñar en la dinámica espacial urbana, desde la hipótesis de someterla a un solo uso, determinado por la posición de los factores atractivos hasta la de operar como un factor de desequilibrio que conduzca al cambio.

Palabras clave: análisis espacial, configuración urbana, sistemas urbanos, modelos urbanos.

Abstract

This paper's aim is to explore the fundamentals of urban centrality spatial analysis. It assumes that centrality is a dimension of urban form hierarchy and tries to develop different ways to explain it. First, it gathers the proper descriptive means to capture the elements and relationships of the urban form, the open space and built form units, as components, and adjacency as well as distance as relationships, both expressed by a graph. Second, the basic centrality measures are brought forward, those based on relative distance –accessibility– and those based on relative position –betweenness centrality–. Several forms of accessibility –topologic, geometric, gravitational, as well as betweenness centrality– choice, Freeman-Krafta centrality, factorial centrality, are described. Several of those measures are applied to a case-study on Porto Alegre's Metropolitan Region that encompasses more than twenty cities and four and a half million inhabitants of Southern Brazil. The Porto Alegre Metropolitan Region is represented by a thirty five thousand node graph, each node standing for an existing single corner or a road end of the area. The system was loaded with spatially distributed population, jobs and school places. Finally, the paper speculates on the role of spatial centrality in urban dynamics, exploring hypothesis from direct land use determination, when attractors would follow the already established spatial centrality, to the opposite, when centrality is taken as an expression of system's disequilibrium which drives the system to change.

Keywords: spatial analysis, urban configuration, urban systems, urban models.

1 Traducción del portugués a español por Nelma Martins.

2 Programa de Posgrado en Planificación Urbana y Regional, Universidad Federal do Rio Grande do Sul. Correo electrónico: krafta@ufrgs.br

Introducción

El fenómeno de centralidad urbana ha sido tratado, desde el inicio de la ciencia regional, de dos formas básicas: como “supuesto” a partir del cual otros aspectos del proceso urbano y regional se vuelven tratables, o como “consecuencia” de un proceso socio-espacial, y así un punto de tratamiento analítico por sí mismo. Von Thünen (1826-1990) inaugura en su clásico “estado aislado” la primera idea, considerando un punto en el centro de un territorio, donde las transacciones entre productores y consumidores están concentradas. A partir de esto, la ocupación productiva del suelo agrícola se organiza en función de costos de transporte. La adopción de este propósito parece responder a la intuición y a la inducción empírica, ya que puede fácilmente ser observado en cualquier lugar. La estabilidad del sistema de Von Thünen fue obtenida, en primer lugar, por el aislamiento, y en segundo, por la negligencia al crecimiento vegetativo y a la innovación. Christaller (1966), aún en el ámbito regional, sugiere que la estabilidad de un sistema regional podría ocurrir sin aislamiento, condición en que un conjunto de centros urbanos de diferentes escalas sustituye al centro único. La estabilidad sería alcanzada por la jerarquía espacial de los centros, suponiendo que funciones de servicios tendrían umbrales de alcance diferentes y naturalmente se distribuirían según una yuxtaposición de áreas de cobertura de un mismo servicio, combinada con una superposición de áreas de cobertura de diferentes servicios, los cuales refuerzan centros preexistentes.

Estudios intraurbanos igualmente presuponen la existencia de un centro, como Alonso (1964) y Wingo (1961), cuyos *central business districts* concentran el empleo, el consumo y organizan la distribución del uso del suelo residencial a su alrededor. Tal cual el modelo conceptual de Von Thünen, en que se reflejan, estos contemplan un sistema estable que admite apenas cambios cuantitativos.

Estudios más recientes (Allen, 1997; Fujita y Mori, 1997) sugieren que el crecimiento vegetativo, innovación y migración son factores relevantes en la dinámica regional y urbana, y que precisamente estos factores son decisivos para la emergencia de un sistema de centros. Ambos estudios sugieren una formación de centralidad urbana y regional inestable, sujeta a cambios cualitativos causados por fuerzas de concentración y de dispersión actuando simultáneamente sobre el sistema espacial. Estos estudios pueden ser considerados parte de aquellos que entienden la centralidad como resultado de un proceso, cuya dinámica aún no está suficientemente explicada. Sus hipótesis son: primero existirían ventajas en producir y consumir concentradamente, pero la concentración genera “deseconomías” que, a largo plazo, corroen la centralidad provocando dispersión y, según qué innovaciones redefinan el sistema, provocando nuevas centralidades.

Otros estudios, que ven la centralidad como un resultado, buscan explorar su especialidad. Hansen, en 1959, ya sugería que la accesibilidad sería un factor relevante en la formación de centralidad. Su estudio *How accessibility shapes land use* demuestra que centralidad urbana puede ocurrir a partir de ventajas de locación comparativas. Mejor accesibilidad confiere a algunos lugares mayor visibilidad, mayor exposición a un conjunto de consumidores y los convierte en preferenciales para la localización de actividades que justamente dependen de estos factores. La competencia por estas localizaciones crea una estructura de valores del suelo, selección de actividades y, luego, diferenciación socio-espacial. Hillier (1993) repite esta misma tesis al sugerir la existencia de un patrón de movimiento natural debido únicamente a la configuración espacial del sistema de espacios públicos urbanos. Esta configuración comprobaría a cada espacio una jerarquía dentro del sistema, en función de su accesibilidad (o integración, según su terminología). Esta accesibilidad relativa definiría un patrón de movimiento de personas, en que la jerarquía espacial y densidad de movimiento tendrían

correspondencia. El patrón de movimiento natural induciría a la localización de los puntos de atracción urbanos –puntos de provisión de servicios y puestos de trabajos– de forma convergente, resultando de allí una coincidencia entre configuración espacial y distribución de puntos de atracción. Así, configuración informa a la localización de actividades, que refuerza la jerarquía espacial.

Krafta (1994 y 1999) y Polidori y Krafta (2004) entienden la centralidad como una manifestación de desequilibrio espacial que conduce al cambio. Así, centralidad, vista como una distribución desigual de “materia urbana” sobre el territorio, generaría, a cada momento, un potencial de desarrollo correspondiente e inverso a esta distribución, según el cual localizaciones urbanas de baja centralidad alcanzarían algún potencial de desarrollo y viceversa. Por este camino, cada nuevo incremento de “materia urbana”, al alterar la distribución de la centralidad, redefine los potenciales relativos de cada localización en el sistema. Por otro lado, el crecimiento (expansión del sistema espacial en los bordes del sistema) eleva la centralidad de las localizaciones más internas y antiguas, confiriendo inercia al centro histórico. Aparentemente contraria a Hillier, esta teoría vincula la formación de centralidad a la probabilidad de desarrollo de lugares menos centrales del sistema, concediendo, sin embargo, algún peso al centro histórico.

Como se puede notar, los estudios que toman a la centralidad como un fenómeno de emergencia son justamente aquellos que consideran la flecha del tiempo, esto es, un proceso evolutivo e histórico, fundando sus sistemas en variables económicas y espaciales. En general, se entiende que la centralidad forma parte de la dinámica socio-espacial urbana y es en sí un proceso en constante modificación y depende de factores espaciales, como sociales. Este artículo tiene su enfoque en la cuestión espacial, específicamente en los problemas relativos a la descripción y mensuración de los estados de la centralidad, como paso indispensable para la representación de su proceso.

Dimensiones espaciales de la centralidad

Lefebvre (1970) se refiere a la centralidad como una propiedad esencial de los sistemas urbanos, pero de la cual la materialidad es al mismo tiempo trivial y elusivo: acúmulo de materia urbana en ciertos lugares, conexiones entre lugares, correspondencia entre lugares y prácticas sociales. La distribución desigual de la materia urbana sobre el territorio, así como las conexiones selectivas existentes entre los lugares de esos depósitos, configuran una jerarquía espacial cuya complejidad ciertamente supera aquella de las diferencias morfológicas visibles. Cualquier tentativa de describir con precisión esa jerarquía presupone la superación de dos barreras: descripciones que consigan ir más allá de la trivial clasificación tipológica, así como que fijen y condensen las características no visibles de la centralidad. El análisis espacial, de configuración o configuracional como también es nombrado, busca hacer eso, apostando por la representación sistemática del espacio urbano.

El sistema espacial urbano puede ser entendido, preliminarmente, como un conjunto de unidades espaciales discretas vinculadas entre sí por relaciones lo suficientemente fuertes como para transmitir al todo cualquier transformación local. Componentes y relaciones constituyen el sistema urbano.

Componentes y relaciones espaciales

La descomposición del espacio de las ciudades en unidades discretas puede ser obtenida por componentes geométricos elementales: puntos, líneas y áreas. La división del espacio en áreas resulta en una matriz de polígonos yuxtapuestos, cada uno aportando tanta irregularidad como deriva de la aplicación de uno o más criterios de repartición del territorio. Los criterios más comunes son homogeneidad y continuidad, que pueden conducir a una matriz de figuras diversificadas cuanto al área, perímetro y forma. Mapas de zonas tradicionalmente usados en planamiento urbano físico, así como mapas convexos, son ejemplos de

descripciones según polígonos irregulares. A pesar de la variada morfología de las ciudades, sugerir matrices muy variadas de las regulares es, paradójicamente, lo más utilizado. La creciente disponibilidad de fotografías orbitales, junto con la tecnología de procesamiento de imágenes ha privilegiado el uso de matrices celulares cuadradas. La nueva generación de modelos de simulación urbana, basados en la dinámica

autómata celular, igualmente contribuye al uso diseminado de matrices celulares regulares usualmente cuadradas.

Alternativamente se adopta una división en líneas, usándose para eso el sistema vial urbano y regional. Diversos criterios de individualización de líneas han sido usados, desde una definición más o menos simple de *rua*, pasando por definiciones más precisas como *líneas axiales* –extensiones rectilíneas de vías, “trechos”–, porciones de vías limitadas por dos intersecciones consecutivas, o una extremidad y una intersección. Además, hay la posibilidad de realizar una representación por puntos, caso en el que la definición más obvia para “punto” es la intersección de dos o más vías, así como una extremidad de vía pública.

Queda claro que líneas y puntos son expresiones reducidas de áreas urbanas, igualmente que los puntos, líneas y polígonos de aquí en adelante denominados *células* son expresiones reducidas de partes de ciudad, dotadas de una variedad de contenidos que incluyen, más allá del área territorial, la forma construida, las actividades, los significados, los valores, los símbolos, entre otros.

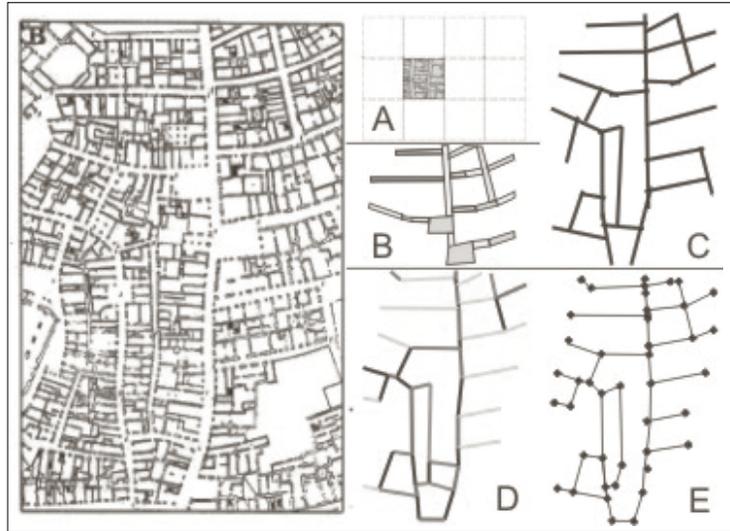


Figura 1: Fragmento de tejido urbano y diversas descomposiciones en unidades espaciales: a) matriz regular; b) matriz adaptada convexa; c) mapa de ejes; d) mapa de tramos; e) mapa de nudos

Fuente: Elaboración propia.

Hay dos relaciones espaciales posibles entre células: yuxtaposición y adyacencia. Yuxtaposición ocurre cuando dos células comparten por lo menos un punto de sus perímetros (en el caso de polígonos), o son consecutivos (en el caso de líneas y puntos); adyacencia ocurre cuando hay continuidad física entre ellas, como es el caso de dos calles que se cruzan, o dos esquinas consecutivas conectadas por un tramo de calle. Generalmente se asume que los sistemas espaciales son alcanzables, lo que quiere decir que todas sus células mantienen por lo menos una adyacencia y es posible alcanzar cualquiera de las dos a partir de cualquier otra.

Contenidos y relaciones cognitivas

Una tercera relación posible entre células ocurre como consecuencia de algún tipo de complementariedad entre sus contenidos, como son los casos de la célula que contiene un punto de oferta de servicio y las células que poseen usuarios de aquel servicio, o las células que no contienen estaciones de una misma línea de transporte público. Son relaciones remotas, ya que no se limitan a un vecindario inmediato. En general, las relaciones remotas más utilizadas en el análisis espacial son las

de complementariedad funcional, como los ejemplos anteriores. Sin embargo, otras relaciones pueden ser establecidas por los usuarios, a partir de la posición, información y estructura cognitiva de cada uno. De esta forma, se puede suponer la existencia de una jerarquía urbana para cada usuario. A partir de una realidad objetiva, sería posible derivar n órdenes simbólicas, correspondientes a n usuarios, bien como una imagen pública compuesta por los elementos más compartidos de estas ordenes simbólicas particulares.

Componentes, relaciones y evolución

Los cambios ocurren por la acción de los agentes sociales, como se espera, que desarrollan estrategias de uso y transformación de la ciudad. Tales estrategias pueden ser en general descritas como autómatas, especulativas o subjetivas. Por estrategia autómatas se entiende la situación en que, como señala Hillier, agentes leen correctamente la jerarquía espacial dada por el sistema vial y posicionan las edificaciones y actividades de acuerdo con ella, ubicando los puntos de atracción en las vías más accesibles y residencias en las de menos acceso. Por estrategia especulativa (Krafta, 1994) se entiende una situación en que promotores inmobiliarios, proveedores de servicios y residentes, buscando maximizar las utilidades y ganancias, juegan y corren riesgos. Promotores inmobiliarios producen edificaciones en locales diferentes de las más accesibles, con la expectativa de agregar ganancias adicionales, y así condicionan la localización de los demás agentes. Residentes, limitados por la oferta, escogen según sus necesidades y perspectivas de valoración inmobiliaria. Proveedores de servicios aislados compiten entre sí por las localizaciones disponibles, anticipando tendencias. Grandes proveedores de servicios definen sus localizaciones independientemente, generando innovaciones. Por estrategia subjetiva se entiende la situación en que agentes son guiados por sus mapas cognitivos particulares (Portugali, 1996). Eso significaría combinar aspectos objetivos (autómatas o especulativos), y subjetivos (valores y símbolos individuales).

Esas tres estratégicas genéricas no son necesariamente excluyentes. Para una convergencia entre ellas, basta suponer que la estructura espacial urbana sea fuerte o suficiente para limitar la variación de las órdenes simbólicas individuales, esclavizándolas a una base objetiva común y que el componente especulativo sea también limitado. Es conocido que el factor especulativo disminuye en situaciones de estancamiento o crecimiento urbano y económico bajos. Los mapas cognitivos pueden convergir para una base común dominante cuando la ciudad posee una identidad suficientemente fuerte, una buena legibilidad. La importancia de eso para la centralidad urbana es evidente, en la medida en que los que prevalecen conducirían a situaciones de concentración (autómata), descentralización (especulativa) y posiblemente dispersión (subjetiva) espacial, respectivamente.

Medidas de centralidad

Una vez definidos los componentes de la centralidad como porciones de espacios ocupando posiciones relativas, conexiones selectivas entre sí y aún contenidos diversos, se vuelve posible desarrollar formas de medirla, y para eso hay diferentes maneras.

Medidas simples con base en distancia relativa

Conocidas en el campo de la geografía por el nombre de accesibilidad, buscan identificar la centralidad de una célula perteneciente a un sistema espacial a través de la sumatoria de las distancias entre sí y las demás células. El procedimiento de medición consiste en considerar, a partir de cada célula, todos los caminos mínimos existentes a todas las demás células. La suma de sus distancias constituye el índice de accesibilidad de la célula en cuestión. Tal como ocurre con unidades espaciales, hay diferentes criterios para medir la distancia entre ellas: por topología, distancias geométricas simples, distancia ponderada, tiempo gastado en el recorrido, costo, o medidas compuestas. La distancia topológica entre dos células cualquiera i con j puede ser medida contando el número de células visitadas, por

el camino mínimo desde i hasta j , de tal forma que en el caso de dos células adyacentes la distancia es 1 (uno), de dos células separadas por una tercera la distancia es 2 (dos), y así sucesivamente. Las medidas sintácticas de *integración*, también conocidas como *asimetría relativa*, son calculadas de esta forma, considerando, en el caso de Hillier (1985) líneas axiales, y en el caso de Batty (2004) nudos o intercesiones, constituyendo así la forma más elemental de calcular centralidad.

Las distancias geométricas pueden ser polares (medidas en línea recta) y rectangulares (medidas por el sistema vial) (Ingram, 1971), igualmente medidas en términos de distancia, tiempo o costo consumidos en el recorrido. Considerando que toda célula perteneciente a un sistema espacial tiene un índice de accesibilidad particular, es posible comparar los índices de todas las células de un mismo sistema, estableciendo un *ranking*. También es posible, tomando los debidos cuidados, comparar los índices de accesibilidad de células pertenecientes a sistemas espaciales diferentes.

Medidas simples con base en posición relativa

Las medidas de centralidad basadas en posición relativa derivan del trabajo de Freeman (1977), que las desarrolla a partir del principio de que una célula k es central para un par de células ij , si está interpuesta en su camino mínimo. Freeman, investigando redes sociales, construyó un sistema topológico, empezando por considerar las conexiones directas entre dos individuos cualquiera, de manera simétrica y sin centralidad. Conexiones indirectas, o sea, las que dependen de un tercero, cuarto, etc., individuos para realizarse, desarrollan centralidad. Considerando un sistema de individuos, la centralidad es obtenida, primero, verificando cuáles individuos promueven la conexión entre cada par de otros, y segundo, sumando el número total de veces que cada individuo aparece interpuesto en los caminos mínimos entre todos los pares posibles. Hillier (1987) adoptó este procedimiento para el análisis espacial, considerando un sistema de líneas axiales interconectadas y computando

una medida de escoja (la denominación utilizada por él para esa medida es *choice*) usando el procedimiento desarrollado por Freeman.

Medidas compuestas de centralidad

Las distancias geométricas pueden aún ser relativizadas según un factor de decaimiento no lineal, como sugiere Ingram (1971), de forma que pequeñas diferencias en las distancias resultan en accesibilidades diferenciales proporcionalmente menores; mayores distancias implican accesibilidades proporcionalmente menores; y grandes distancias resultan en inaccesibilidades. Medidas temporales o económicas pueden ser utilizadas para medir distancias; en el primer caso, la medida geométrica es sustituida por el tiempo gastado en el recorrido, considerando un medio de transporte; en el segundo se utiliza una medida de costo, que puede ser exclusivamente monetaria (el valor de la tarifa) incluye factores de comodidad, elección modal, entre otros.

Todas las medidas de accesibilidad citadas consideran porciones de espacio y conectividades, contemplando diferentes desagregaciones espaciales y diferentes grados de elaboración en la medida de distancia, pero ignoran los contenidos de esas unidades espaciales. Echenique (1969) sugiere que aunque siempre sea posible medir la distancia entre dos puntos en el espacio, no siempre esa distancia tiene significado, ya que esos puntos pueden no mantener cualquier tipo de interacción. La noción de interacción espacial permite suponer un tipo de medida de accesibilidad en que los contenidos de las células son llevados en cuenta. En esta situación, la accesibilidad relativa de dos puntos será tanto mayor cuanto mayor fuera la real interacción entre ellos, y así se puede acrecentar la medida, una ponderación de magnitud y tipo de contenidos (actividades, *stocks*, entre otros.).

En Krafta (1994) hay un registro de desarrollo de la medida original de centralidad de Freeman para la aplicación en análisis espacial urbana, introduciendo las nociones de tensión y distancias. Por tensión se entiende la relación entre i y j expresada por el producto de sus contenidos; por distancia

se entiende la extensión del camino mínimo entre cada par de células, considerando que a la medida que esta aumenta, disminuye la centralidad de cada célula interpuesta en ese camino. A través de estos principios se obtiene que un par de células genera una tensión:

$$T(ij) = A(i) \times A(j)$$

Y esta es distribuida en parcelas iguales entre todas las células interpuestas en su camino:

$$C(k)ij = T(ij) / n$$

En las fórmulas, T es la tensión del par ij , A es el atributo de i con j , C es la centralidad de la célula k debido al par ij y n es la cantidad de células que componen el camino mínimo entre i con j . Se ve que la inclusión de los principios de tensión y de distancia aproxima la medida de centralidad, por imposición, a la noción general de gravedad, cuando los atributos de las células equivalen a las masas y la distancia es análoga a la suya, homónima en la expresión universal de gravitación. En situaciones en que una cantidad pequeña de células constituye el camino mínimo entre un par de células, la centralidad atribuida a cada una es relativamente mayor que si ese camino es compuesto por una gran cantidad de células interpuestas. Igualmente, la centralidad será tanto mayor cuanto mayor sea la tensión desarrollada por el par en cuestión.

Medidas factoriales de centralidad

Desarrollando la noción de interacción espacial implícita en los sistemas espaciales urbanos, Krafta (1996) propone tres nuevas medidas factoriales de centralidad: polarización, convergencia y oportunidad espacial. Todas ellas consideran, al contrario de las anteriormente expuestas, una selectividad en la consideración de los pares de células. Esa selectividad ocurre justamente a través de la observación de los papeles que los contenidos de las células pueden desempeñar en la formación de la centralidad urbana real.

Polarización es una medida factorial de centralidad que considera apenas los pares de células complementarias, o sea, residencia y servicio. Todos los pares residencia y servicio son ignorados. El cálculo es hecho por el procedimiento Freeman- Krafta descrito antes. Oportunidad espacial puede ser definida como una medida de privilegio de locación residencial, frente a un sistema de servicios. Se asume el sistema urbano polarizado por una cantidad de puntos de ofertas de un determinado servicio, en cantidades y localizaciones irregulares, contrapuesto a una distribución igualmente irregular de localizaciones residenciales, las cuales tienen acceso diferenciado a este servicio.

La medida de oportunidad espacial considera pares orientados, donde los orígenes son las localizaciones residenciales y los destinos son los puntos de oferta de servicio. La tensión compuesta entre cada par es dada por el valor del servicio (cantidad, tipo); la medida de oportunidad es, obviamente, atribuida apenas la localización residencial y sin depender de la cantidad de residentes en las existentes.

La medida de convergencia puede ser definida como el privilegio de ubicación de puntos de oferta de un determinado servicio, en función de la distribución de los consumidores potenciales y de los demás puntos de oferta de ese servicio. Su cálculo considera igualmente pares orientados con origen en el servicio y destino en las residencias, considera con tensión entre cada par el producto del servicio (cantidad, complejidad, tipo) por la residencia (cantidad de consumidores potenciales), el resultado puede ser leído como la probable repartición de los consumidores entre los diversos puntos de oferta, teniendo como base la variable espacio.

Grafos urbanos

Aunque conceptualmente simples, las medidas de centralidad demandan cálculos en volumen de manera que son imposibles de ser procesadas manualmente. El procesamiento computacional es realizado a partir de un grafo urbano. Grafo es una entidad matemática compuesta de nudos y líneas, representando respectivamente entidades y relaciones. Un

grafo urbano posee nudos representando células y líneas representando conexiones entre ellas. Algoritmos computacionales fueron desarrollados para investigar grafos y encontrar caminos mínimos entre cualquier par de nudos. Con eso es posible calcular medidas de centralidad en sistemas urbanos compuestos de una gran cantidad de unidades espaciales.

Siempre que la representación del espacio es realizada a través de entidades mono o bidimensionales (polígonos o líneas), su expresión en los respectivos grafos serán reducciones nodales de esas figuras (*centroïdes*); cuando esa representación es nodal (cuando la unidad espacial es una intersección o extremidad), el grafo coincide con el mapa. Esta última presenta la ventaja de permitir una visualización inteligible a partir del propio grafo, al no demandar, de esta manera, procedimientos de transposición de datos numéricos, derivados del procesamiento del grafo, para el mapa y su visualización.

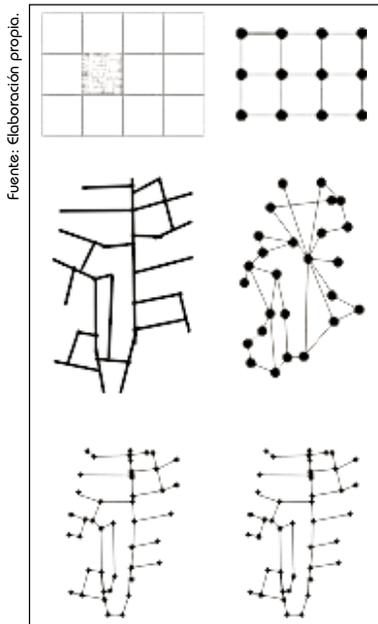


Figura 2: Tres matrices de unidades espaciales (izq.) y sus respectivos grafos (der.)



Figura 3: Un fragmento de tejido urbano (sup.), la identificación de una unidad espacial y sus unidades adyacentes (inf. izq.) y su respectivo grafo (inf. der.) con identificación de espacios públicos y edificaciones

Grafos urbanos para la representación de medidas complejas de centralidad podrán incluir nudos para representación del espacio público y del espacio construido, como son los casos de las medidas de centralidad ponderada, oportunidad espacial y convergencia.

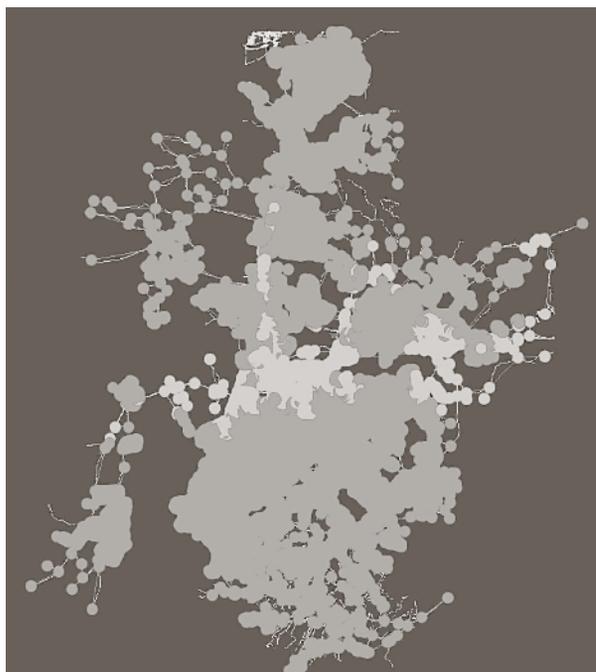
Aplicaciones de medidas de centralidad en la Región Metropolitana de Porto Alegre

Porto Alegre es la principal ciudad de una región metropolitana de aproximadamente cuatro millones de habitantes, localizada en el extremo sur del Brasil. Su formación urbana está asociada a la función de capital del Estado de Río Grande del Sur y sus vinculaciones con la región y el resto del país. De esos vínculos, la que conduce al Norte (carretera BR 116) ha sido el principal eje de desarrollo metropolitano, abarcando las principales aglomeraciones de la región. Recientemente, el eje Este-Oeste ha ganado importancia. Con la intención de realizar algunos estudios exploratorios, utilizamos su base espacial, asociada a informaciones socioeconómicas actualizadas



Fuente: Elaboración propia.

Figura 4: Base espacial del experimento y que indica los municipios (polígonos coloridos) y nudos que representan intersecciones y extremidades del sistema vial. En detalle, el centro histórico de Porto Alegre



Fuente: Elaboración propia.

Figura 5: Configuración de la accesibilidad de la Región Metropolitana de Porto Alegre. Los nudos destacados (en rojo) constituyen el 1% de los más accesibles del sistema de aproximadamente 34 mil nudos

disponibles. La RMPA está legalmente compuesta por 31 municipios; sin embargo, 10 de ellos constituyen la principal estructura de la región, estableciendo el gran eje Norte-Sur a lo largo de la BR 116 y la variante Este, a lo largo de la BR 290. A esos 10 municipios (Porto Alegre, Alvorada, Viamão, Cachoeirinha, Gravataí, Canoas, Esteio, Sapucaia do Sul, San Leopoldo y Novo Hamburgo) fueron añadidos tres (Guaíba, Eldorado do Sul y Nova Santa Rita), que constituyen el área de estudio del tren metropolitano y cuentan con información detallada y actualizada. La región está representada espacialmente por aproximadamente 34 mil nudos, cada uno registrando una intersección o extremidad de vía pública. Los atributos de cada nudo están registrados según la población, renta media, número de puestos de trabajo y número de matrículas escolares.

Las primeras medidas de centralidad tomadas son las que tienen base en distancia relativa (accesibilidad), en posición relativa planar (centralidad simple), y en posición relativa ponderada (centralidad ponderada). Para esta última, la ponderación fue hecha por la inclusión de atributos de población y puestos de trabajos asociados a cada nudo del sistema espacial. La figura 5 indica la medida de accesibilidad representada gráficamente por el mapa de nudos del sistema metropolitano, y la figura 6 los dibujos de los valores obtenidos para las medidas de centralidad calculadas por el método Freeman-Krafta, con y sin cargamentos. En el

gráfico se nota la influencia de la distribución irregular de la población y de los empleos, lo que hace el dibujo de la medida de centralidad ponderada divergir de la planar, pero también se nota el poder estabilizador que la base espacial posee en sí misma, ya que la jerarquía general convergente es observada en las dos medidas. En el mapa se ve el poder de síntesis espacial que las dos carreteras N-S y E-O poseen, al contener la mayoría de los nudos más accesibles del sistema. Muchos de esos nudos son los que aparecen como más centrales en las medidas expresadas por el gráfico, como se puede ver en el mapa de la figura 7.

Dos diferencias importantes pueden ser observadas si lo comparamos con el mapa de accesibilidad en la figura 5: a) en el eje N-S emerge como el más importante, al contrario de lo que ocurre en la figura 5, donde el más importante es E-O; b) un sin número de nudos pertenecientes al área central de Porto Alegre, densamente edificados y ocupados comercialmente, aparecen como más centrales. El conjunto de 350 nudos centrales fueron representados en tres colores, donde los rojos son más centrales, seguidos de los anaranjados y de los azules.

En seguida fue producida una medida de centralidad con rayo limitado. Ese tipo de medida impone un limitador a la consideración de pares de nudos de una red, y tiene como efecto develar un tipo de centralidad más local. En términos generales, se puede imaginar medir centralidad de una red con rayo uno (1), caso en que cada nudo tendría su centralidad explicada solamente

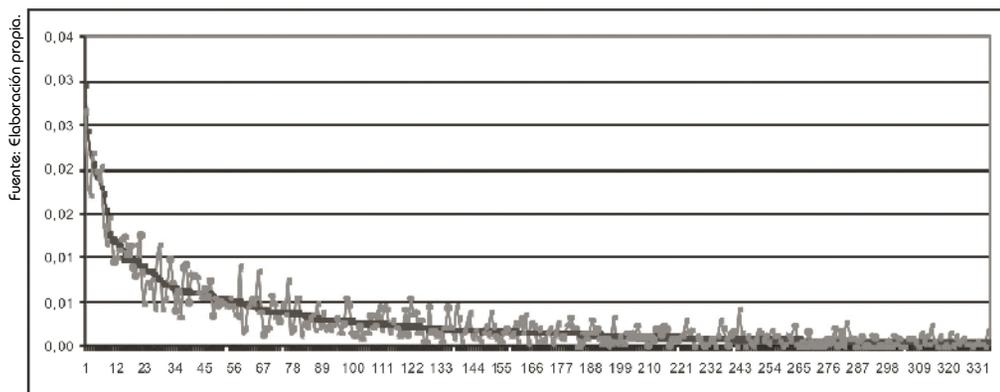
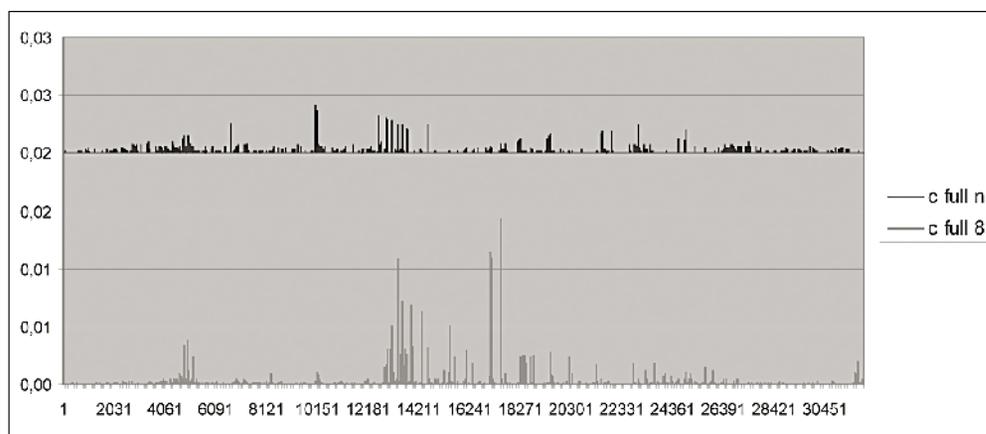


Figura 6: Dibujo comparativo de las medidas de centralidad calculada por el método Freeman-Krafta con y sin cargamentos. La línea más regular (café oscuro) representa el gradiente de centralidad planar y la línea irregular (café claro) muestra la medida de centralidad obtenida con población y puestos de trabajo



Fuente: Elaboración propia.

Figura 7: Medida de centralidad ponderada, calculada por el método Freeman-Krafta, que indica el conjunto de 0,5% de nudos más centrales del sistema



Fuente: Elaboración propia.

Figura 8: Dibujo de medida de centralidad con rayo de ocho pasos (gráfico superior), comparada con medida de centralidad global (gráfico inferior)

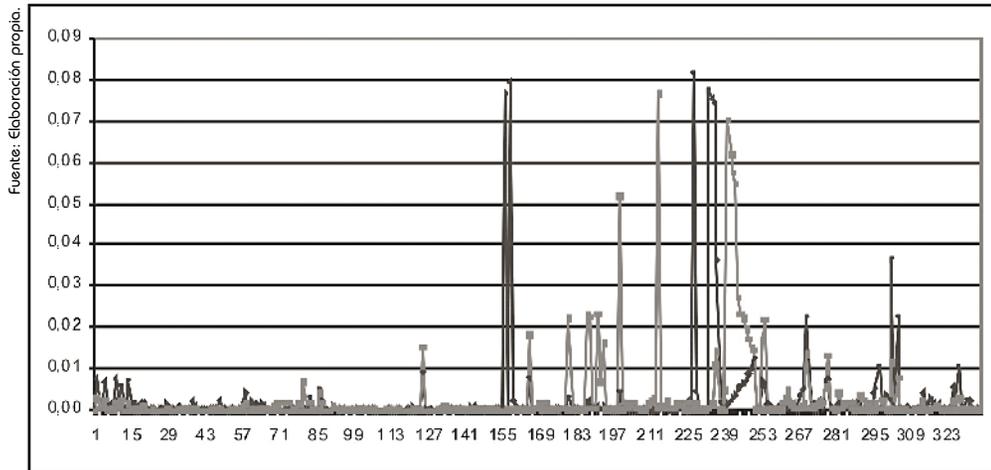


Figura 9: Centralidad de la Región Metropolitana tomada a partir de sus puntos extremos norte y sur

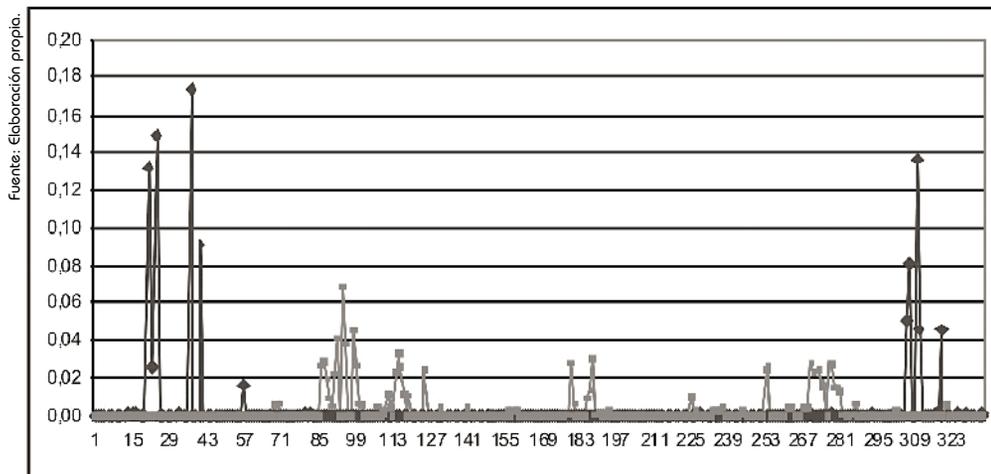
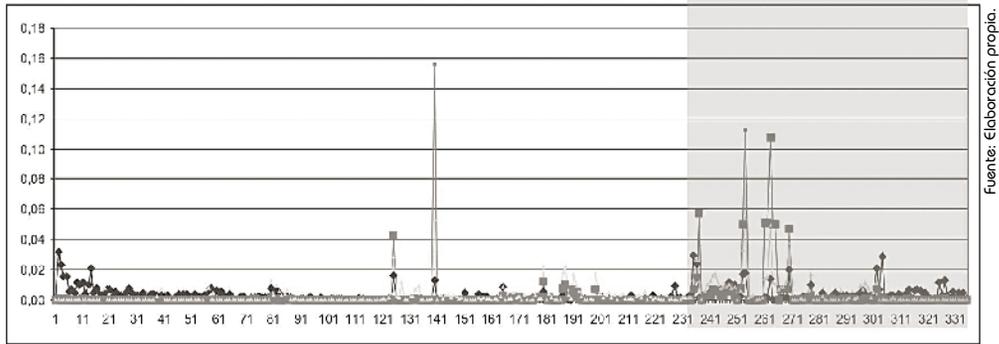


Figura 10: Dibujo de centralidades tomadas para poblaciones de más alta y más baja renta de la ciudad de Porto Alegre. La línea que alcanza los valores más altos del gráfico representa la alta renta

por su vecindario directo, o sea, en función de su adyacencia a otros nodos. En la medida en que el rayo aumenta, crece el vecindario de cada nodo, considerado en el cálculo de su centralidad, dando la oportunidad justamente a la identificación de nodos locales más importantes. En esa circunstancia, equipamientos relevantes de la Región Metropolitana aparecen como nuevos centros locales. En la figura 8 se compara un dibujo de medida de centralidad con rayo máximo con otra de rayo ocho (universo comprendido en una distancia topológica de ocho pasos), donde se puede observar, en la línea superior, diversos centros que no coinciden con los centros globales ubicados en el mapa en la línea inferior.

Finalmente, para ejemplificar la utilización de medidas de centralidad en que los atributos simbólicos son utilizados en vez de los tradicionales atributos funcionales, se presentan algunos experimentos de representación de la llamada orden simbólica urbana. En el primero, figura 9, los dibujos corresponden a representaciones de la Región Metropolitana a partir de sus extremos Norte y Sur. Para esto fue considerada la totalidad de los servicios localizados en el sistema y las poblaciones respectivas de las zonas urbanas localizadas en las extremidades Norte y Sur de la Región Metropolitana. Como se puede observar, las diferencias son muy grandes,



Fuente: Elaboración propia.

Figura 11: Dibujo de medidas de centralidad tomadas respectivamente con un marcador en el nudo 141, y cargamento de comercio y servicios en toda la Región Metropolitana (curva café oscuro). Además atributos simbólicos asignados en los nudos viales principales (curva café claro) y atributos de empleos industriales (línea café más clara)

cada extremo “mira” la región de forma diferente. Otro factor relevante es la alta centralidad que determinados tramos viales adquieren (nudos numerados de 235 en adelante, en el extremo derecho del gráfico), los mismos que no poseen cualquier atributo además de su posición relativa en el sistema.

Sigue un dibujo de centralidades tomadas a partir de las áreas de más alta y más baja renta. En la primera se considera solamente la población de más alta renta y los puntos de oferta de servicios correspondientes, en la segunda se lleva en cuenta la población de renta más baja y sus respectivos servicios. Las diferencias de jerarquía surgen nuevamente; es digno de comentario el hecho de nudos viales (extremo a la derecha del gráfico) y áreas más centrales de la ciudad (extremo a la izquierda del gráfico) son notadamente más importantes para la población de alta renta que para los de baja, figura 10.

A continuación, tres medidas de centralidad tomadas con diferentes atributos: la primera considera un marcador en un nudo próximo del extremo Este de la Región y todos los puntos de oferta de comercio y servicios de la RM; la segunda añade atributos a los principales nudos viales. Esos atributos, tanto marcador cuanto los de servicio y de orientación atribuidos a los nudos viales, pueden ser asumidos como de naturaleza cognitiva, o anclas de orientación. La tercera adiciona a los anteriormente referidos, los puntos de oferta de empleos industriales. En el gráfico 11 se puede ver que:

- El nudo 141, señalado como referencia de las medidas, aparece con importancia creciente en la medida en que referencias de orientación son adicionadas al sistema.
- La curva relativa a la primera medida (línea azul) muestra que el centro histórico de Porto Alegre, sede de la RM, es la principal referencia de orientación desde el punto de vista de los servicios. Igualmente importantes son algunos nudos viales (puntos en el área señalada en el extremo derecho del gráfico).
- La curva relativa a la segunda medida (línea roja), que considera atributos de orientación en los nudos viales sugiere que a la medida en que esos puntos ganan contenido simbólico, pasan a controlar todo el sistema.
- La curva relativa a la tercera medida (línea amarilla), que considera más los atributos de localización industrial, redistribuye valores relativos de jerarquía sin cambiar la estructura.

Finalmente, se obtiene una comparación entre dos medidas, esta vez manteniendo los atributos (marcador en el nudo 141 y cargamentos de comercio y servicios en toda la RM), pero utilizando procedimientos de medidas diferentes, figura 12. En la primera fue usada la centralidad, como en general ha sido utilizada con grafo no direccional. Esa direccionalidad fue establecida en función del nudo que contenía el marcador como origen y los nudos que contenían oferta de servicios como destino. Se nota un desplazamiento de

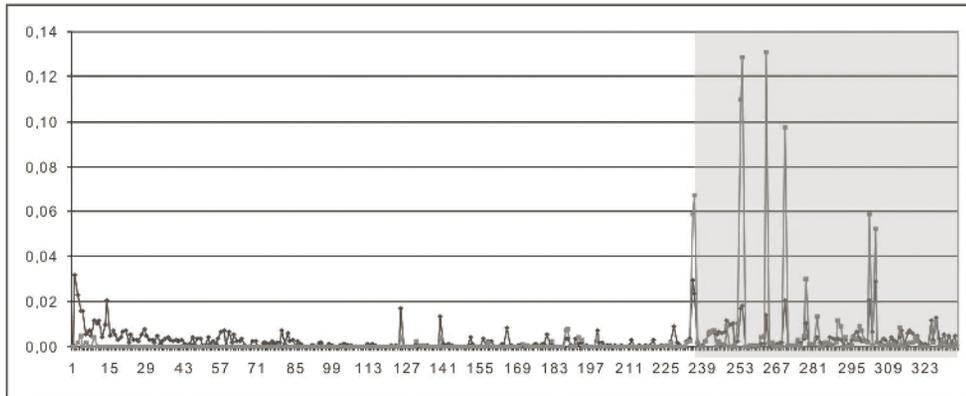


Figura 12: Comparación de dos medidas de centralidad usando grafos direccionales (línea café oscuro) y diferenciales (línea café claro), donde se ve un desplazamiento de la jerarquía para el sistema vial metropolitano en la segunda medida

la jerarquía que, en la medida de centralidad (línea azul) equilibra nudos que ofertan servicios (extremo izquierdo del gráfico) con nudos viales (extrema derecha); la medida de polaridad confiere mayor importancia a los nudos viales metropolitanos.

Comentarios finales

La centralidad ha sido crecientemente usada en análisis espacial como medio para enseñar la estructura interna de diferentes tipos de redes. Habiendo sido instrumento de la geografía física al principio, el análisis de redes capturó la atención de muchos otros científicos, ya que se muestra capaz de representar sintéticamente muchos fenómenos tanto del mundo natural como del social. Desde el trabajo inicial de Hagget y Chorley (1972), el análisis de redes ha crecido continuamente, como confirman los estudios de Rosvall y Sneppen (2006) sobre redes sociales, Buhl y otros (2006), Porta y otros (2004) sobre redes espaciales intraurbanas, Portugali (2004) sobre cognición y dinámica espaciales, Minnhagen y otros (2004) sobre redes aleatorias, y aún Mark Newman, Albert Lazlo Varabais y Duncan Watts (2006) sobre estructura y dinámica de redes libres de escala.

Muchos de esos estudios han utilizado algún tipo de medida de centralidad para proceder al análisis estructural. Centralidad es una medida de jerarquía que puede, alternativamente, estar enfocada en la importancia de ciertos nudos en

el sistema, o en la distribución de valores de centralidad. En el primer caso, la red es observada como un sistema asimétrico en el cual ciertos nudos (personas, lugares, etc.) detienen la jerarquía superior, y así papeles diferenciales. En el segundo caso, la centralidad es vista como un recurso del sistema, como información, riqueza, etc., distribuido irregularmente entre sus miembros.

Hay diferentes maneras de calcular centralidad de redes. Crucitti y otros (2006) sugieren que las principales son aquellas que tienen base en conectividad, proximidad, *entremeamiento*, dirección e información. Centralidad por conectividad sería la forma más simple, basada apenas en la suposición que los nudos más centrales son aquellos que detienen el mayor número de conexiones con otros nudos del sistema. Centralidad por proximidad es el caso de distancia relativa entre los nudos del sistema, asumiendo que los nudos más centrales son aquellos cuya suma de las distancias, desde sí a todos los demás nudos del sistema, es mínima. Centralidad por *entremeamiento* asume que los nudos más centrales son los que más veces aparecen en los caminos mínimos entre todos los pares de nudos del sistema. Centralidad por dirección asume que la eficiencia de comunicación entre cualquier par de nudos del sistema es el inverso de la longitud de su camino mínimo. Finalmente, centralidad por información es relativa a la capacidad de reacción del sistema a la supresión de un nudo.

Siendo representado comúnmente por nudos y líneas, como un grafo, las redes espaciales en general consideran nudos como localizaciones y líneas como distancias, cuando diferentes atributos pueden ser consignados tanto a nudos como a líneas. La red espacial más simple es aquella en que nudos representan porciones de espacio (zonas, líneas axiales, tramos, esquinas, etc.) y líneas son adyacencias o distancias. Redes más elaboradas pueden considerar ponderaciones tanto para nudos como para líneas, cargando los primeros con cantidades de usos del suelo, actividades, residentes, o puestos de trabajos, y las últimas con distancias métricas, tiempos de viaje, costos de desplazamiento, etc. Redes espaciales ponderadas han sido extremadamente útiles para explorar sistemas urbanos, como Ingram (1971), Krafta (1994, 1997) y Crucitti (2005), entre otros, sugieren. En adición a esos trabajos, este artículo sugiere nuevas formas de definir y categorizar variables de centralidad, así como relacionar medidas resultantes de ellas con la dinámica espacial. Respecto al primero, están las técnicas relacionadas para representar y mensurar la orden simbólica; en cuanto al segundo, las diferentes teorías que pretenden proyectar los efectos espaciales de la centralidad en el tiempo y con eso explicar la dinámica urbana.

El estado del arte en el análisis de redes urbanas incluye las relaciones entre redes escalares, propias de los sistemas espaciales y redes libres de escala, del tipo *small-world* (Watts, 2006). La expresión *small-world* se refiere a ciertos tipos de redes que concilian características de localidad (redes altamente conectadas internamente, pero aisladas) y globalidad (una única red totalmente conectada). Siendo físicas espaciales, las redes urbanas constituyen, al principio, redes globales conectadas; sin embargo, estudios de centralidad evolutiva (Krafta y Fattori, 2005), y particularmente los de orden simbólica, sugieren que subyacente a la red física existirían configuraciones más abstractas semejantes a las redes tipo *small-world*. Varios de esos estudios de centralidad urbana más recientes han sido desarrollados por investigadores de otras áreas, como física e informática, lo que demuestra el interés que los sistemas urbanos pueden despertar, así como sugieren que nuevos avances en la explicación del fenómeno urbano pueden estar en camino. **h**

Bibliografía

- Allen, P. (1997). *Cities and regions as self-organizing system*. Amsterdam: Gordon & Breach Science Publishers.
- Alonso, W. (1964). *Location and land use*. Cambridge: Harvard University Press.
- Batty, M. (2004). *A new theory on Space Syntax*. Londres: Centre for Advanced Spatial Analysis working paper. University College London.
- Buhl, J.; Gautrais, J., N. Reeves y otros (2006). "Topological patterns of street networks of self-organized urban settlements", en: *The european physical journal B.*, volumen 49, número 4
- Christaller, W. (1966). *Central places in southern Germany*. Prentice Hall.
- Crucitti, P.; Latora, Vito y S. Porta (2006). "Centrality measures in urban networks", documento electrónico. Disponible en: <http://arXiv:physics/0504163v1>
- Echenique, M. y otros (1969). "A spatial model of urban stock and activity", en: *Regional Studies*, volumen 3, número 3, pp. 281-312.
- Freeman, L.C. (1977). "A set of measures of centrality based on betweenness", en: *Sociometry*. Volumen 40, número 1, pp. 35-41.
- Fujita, M. y T. Mori (1997) "Structural stability and evolution of urban systems", en: *Regional Science and Urban Economics*, volumen 27, número 4, pp. 399-442.
- Hagget, P. y R. Chorley (1972). *Network analysis in Geography*. Londres: Edward Arnold.
- Haken, H. y J. Portugali (1996). "Synergetics, inter-representation networks and cognitive maps", en: Portugali, J. (Ed.) *The construction of cognitive maps*. Netherlands: Kluwer Academic Publishers.
- Hansen, W. G. (1959). "How accessibility shapes land use", en: *Journal of American Planning Association*, 25, pp. 73-76.
- Hillier, B. y otros (1987). "Creating life: or does architecture determine anything?", en: *Architecture and behavior*, número 3, pp. 233-250.

- Hillier, B. y otros (1993). "Natural movement, or configuration and attraction in urban pedestrian movement", en: *Environment & Planning B*, 20(1), pp. 29-66.
- Hillier, B. (1985). *The social logic of space*. Cambridge: University Press.
- Ingram, D. R. (1971). "The concept of accessibility, a search for an operational form", en: *Regional Studies*, volumen 5, número 2, pp. 101-107.
- Krafta, Rômulo (1994). "Modelling intra-urban configurational development", en: *Environment & Planning B: Planning and Design*, volumen 21(1), pp. 67-82.
- Krafta, Rômulo (1996). "Urban convergence: morphology and attraction", en: *Environment & Planning*, volumen 23(1), pp. 37-48.
- Krafta, Rômulo (1999). "Spatial self-organization and the production of the city", en: *Urbana*, volumen 24, pp. 49-62.
- Krafta, Rômulo; Fattori, R. y otros. (2005). "Syntactic Evolution of Cities, V International Symposium on Space Syntax", en: Van Nes, Akkelies. *Delft 2005. Space Syntax 5th International Symposium*. Amsterdam: Techne Press.
- Lefebvre, H. (1970). *La revolution urbaine*. París: Galimard.
- Minhagen, P.; M. Rosvall, K. Sneppen (2004). "Self-organization of structures and networks from merging and small scale fluctuations". Disponible en: *arXiv: cond-mat 0406752*
- Newman, Mark; Barabasi, Albert y Duncan J. Watts (Eds.) (2006). *The structure and dynamics of networks*. Princeton: Princeton University Press.
- Polidori, M. y R. Krafta (2005). *Simulando crescimento urbano com integração de fatores naturais, urbanos e institucionais*. Geofocus.
- Porta, S.; Crucitti, P. y V. Latora (2004). *The network analysis of urban streets: the dual approach*. Disponible en: *arXiv: Cond-mat 0411241*
- Portugali, J. (1996). *The construction of cognitive maps*. Dordrecht: Kluwer.
- Portugali, J. (2004). "Toward a cognitive approach to urban dynamics", en: *Environment and Planning B: Planning and Design*, volumen 31(4), pp. 589-613.
- Rosvall, M. y K. Sneppen (2006). "Modelling self-organization of communication and topology in social networks". Disponible en: *arXiv: Physics*
- Von Thunen, J. P. (1990)[1826]. *Der isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie*. Berlín: Verlag.
- Watts, D. J. (2006). "Collective dynamics of small-world networks", en: Newton, M. y otros (Ed.) *The structure and dynamics of networks*. Princeton: Princeton University Press.
- Wingo, L. (1961). *Transportation and urban land*. Baltimore: John Hopkins University Press.

La contribución de Puerto Madero a la centralidad metropolitana de Buenos Aires: proyecto urbano y sistema de lugares centrales

Puerto Madero's contribution to Buenos Aires' metropolitan centrality

Artemio Pedro Abba¹

Fecha de recepción: octubre de 2008

Fecha de aprobación y versión final: noviembre de 2008

Resumen

En los asentamientos humanos, la estructura de relaciones espaciales reconoce y modifica la calidad de los componentes cargando de mayor o menor centralidad a las unidades que la forman. Si bien una “pieza urbana” puede usualmente explicar por sí misma la contraparte urbana en la que se sitúa, solo se entiende cabalmente su dimensión de centralidad al ser resignificada por el sistema urbano en que se inserta. El fragmento urbano Puerto Madero sin duda no alcanzaría tal potencial polarizador sin la vecindad / pertenencia al Área Central Buenos Aires (ACBA) y, si por otro lado, no se uniera sinérgicamente al eje de nuevas centralidades emergentes del corredor norte de la ciudad. Tampoco alcanzaría su calidad intangible si no existiera un juego de tensiones de complementaridad / competencia con el nodo de mayor complejidad funcional metropolitana del país, interfase entre el sistema urbano nacional y el mundo global. El abordaje de la cuestión desde la dimensión metropolitana permite reconocer dos alternativas en las tendencias en curso: la consolidación de Puerto Madero como cabecera “central” de un eje norte exclusivo y montado en el selectivo segmento modal automotor, o la captación del potencial de centralidad desde la tradicional red de centros de acceso universal basado predominantemente en los segmentos públicos de la movilidad regional. Esta perspectiva, en la que se inscribe la presente reflexión sobre Puerto Madero, arroja pistas para orientar la adopción de políticas públicas urbanas activas en materia de centralidades.

Palabras clave: Puerto Madero, Buenos Aires, centralidad, renovación urbana, políticas públicas urbanas.

Abstract

In human settlements, the structure of spatial relations recognizes and modifies the quality of its components, loading the units that form it with more or less centrality.

Though an “urban piece” may usually explain for itself the urban counterpart where it is located, its dimension of centrality is only understood when it is re-signified by the urban system in which it is inserted. The urban fragment “Puerto Madero” undoubtedly would not reach such a potential for polarity without its proximity and belonging to the Buenos Aires Central Area (BACA), and without being united to the axis of new emergent centralities located at the city’s North corridor. Neither would it reach its intangible quality without a game of complementarity/competition tensions with the most functionally complex metropolitan node, which serves as interface between the urban national system and the global world. Tackling this problematic from a metropolitan perspective allows us to recognize two alternatives in current trends: the consolidation of Puerto Madero as “central” lead of a northern axis of exclusivity mounted on the selective modal automotor segment; or the capitalization of the potential centralism from the traditional network of centers universally accessible based predominantly on the public segments of regional mobility.

Keywords: Puerto Madero, Buenos Aires, centrality, urban renovation, urban public policy.

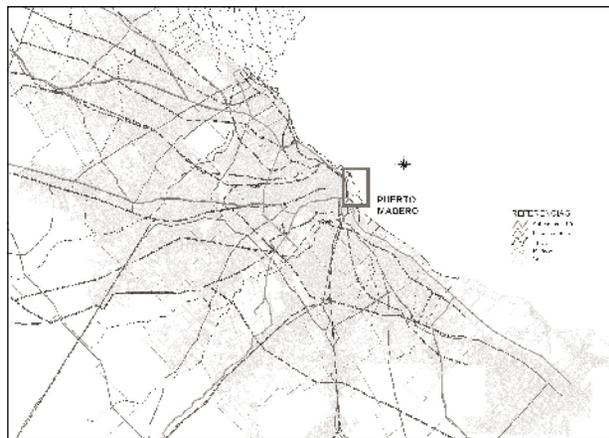
¹ Centro de Investigación Hábitat y Municipio, CIHaM, FADU, Universidad de Buenos Aires (UBA). Colaboró, además, en el procesamiento GIS Maximiliano Laborda.

Introducción

En los asentamientos humanos, la estructura de relaciones espaciales reconoce y modifica la calidad de los componentes cargando de mayor o menor centralidad a las unidades que la forman. Si bien una “pieza urbana”, como gustan llamar a estos componentes desde el urbanismo, puede explicar por sí misma la contraparte urbana en la que se sitúa, solo se entiende cabalmente su dimensión de centralidad al ser re-significada por el sistema urbano en que se inserta.

El fragmento urbano Puerto Madero sin duda no alcanzaría tal potencial polarizador sin la vecindad / pertenencia al Área Central de Buenos Aires (ACBA) y la presencia en su entorno de nodos de máxima accesibilidad multimodal, y, por otro lado, no se uniera sinérgicamente al eje de nuevas centralidades emergentes del corredor norte de la ciudad. Tampoco alcanzaría su calidad intangible si no existiera un ‘juego de tensiones de complementaridad (porque constituye con el ACBA una unidad en formación) / competencia’ (porque absorbe funciones terciarias de esa misma ACBA) con el nodo de mayor complejidad funcional metropolitano del país, interfase entre el sistema urbano nacional y el mundo global.

Ese nodo fulgurante, en formación, casi en medio del Río de La Plata, imagen que acuñó Le Corbusier como líder de un movimiento de renovación urbana moderna en su paso por el Cono Sur de América, fusiona hoy la antigua y posmoderna centralidad en el Área Metropolitana de Buenos Aires. Sin bien se despliega como estratos arqueológicos diferenciados que muestran los centros históricos decadentes del suburbio en el entorno de las estaciones ferroviarias y el fuego fatuo de las grandes superficies comerciales apoyadas en la híper red de autopistas urbanas hoy predominantes, constituye también una fusión que se intensifica con la aproximación al núcleo central metropolitano.



Mapa 1: Ubicación de Puerto Madero en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA)

Buenos Aires, metrópoli temprana de Sudamérica, por un lado constituyó una fuerte centralidad a fines del siglo XIX y principios del XX, retrasando, por ese motivo, el desembarco de las nuevas centralidades del mundo global que ya se habían instalado en otros países del Cono Sur. Esa particular configuración tempo-espacial de los espacios de mayor intensidad socio-productiva se corresponde y se explica al abordarlo desde el modelo teórico metropolitano desarrollado por Horacio Torres para Buenos Aires en la segunda mitad del siglo XX (Abba, 2006).

Fuente: Gobierno de la ciudad de Buenos Aires, Programa de Descentralización.



Foto 1: Un nuevo barrio en el corazón del AMBA, el antiguo Puerto Madero

La utilización de herramientas sistémicas permite descubrir la trama compleja de relaciones de los componentes del sistema urbano a la luz de la evolución posindustrial de las ciudades. Una actuación proactiva sobre los componentes estructurales del fenómeno de las centralidades puede contribuir a la atenuación de los procesos de segregación / fragmentación del espacio urbano que actualmente tiende a extenderse e intensificarse.

La centralidad urbana desde un abordaje sistémico

Muchas veces se atribuyen prodigiosos efectos a las intervenciones urbanas de escala edilicia no totalmente mensuradas en su real impacto. Es la visión desde la “pieza urbana”, o el fragmento, que no contempla la inserción de esa intervención en la complejidad urbana, y en el caso de Buenos Aires, metropolitana.

Los proyectos urbanos que no consideran la dimensión sistémica de actuación se transforman en acciones autistas que pueden tener éxito o fracasar, pero lo que no pueden es prever beneficios o aportes que surgen de interactuar en la escala macro. Si bien es muy difícil hacer este tipo de análisis, por falta de información sis-

temática o desarrollo metodológico, su omisión, en particular por las instituciones responsables del planeamiento urbano, no permite políticas de adaptación de estos proyectos a la totalidad metropolitana.

Los estudios de centralidad urbana, en el marco del análisis socio-territorial del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), que se desarrollan en el Centro de Investigación Hábitat y Municipio de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires (CIHaM), permiten abordar esta problemática. Como continuación de los estudios que sobre el AMBA llevó a cabo Horacio Torres durante décadas, desarrollando un modelo teórico de Buenos Aires (Abba, 2006), desde 2004 se vienen realizando estudios sistémicos sobre la evolución de las centralidades de la región.

El trabajo, que tiene un registro continuo que comienza en 1994, estudia el sistema de centros que permite el desarrollo de las actividades de consumo de bienes y servicios en su segmento más concentrado y especializado. En su evolución histórica y tipología, se han diferenciado dos capas de centralidades que compiten fuertemente por la captación de los flujos de consumidores metropolitanos:

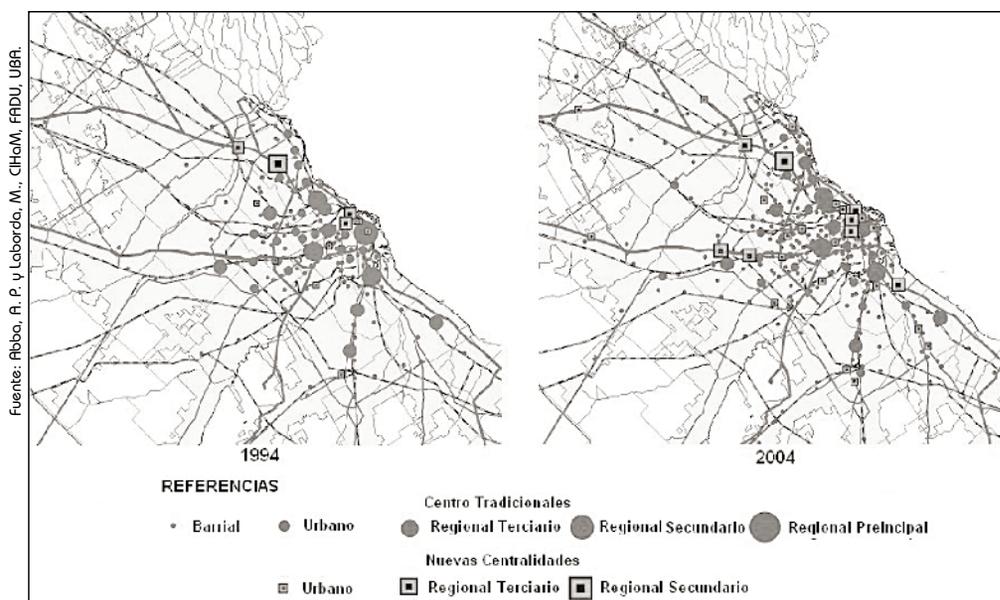


Figura 1: Evolución de las centralidades tradicionales y nuevas centralidades en el AMBA / Período 1994-2004

Fuente: Abbo, P. y Laborde, M., CHoM, FADU, UBA.

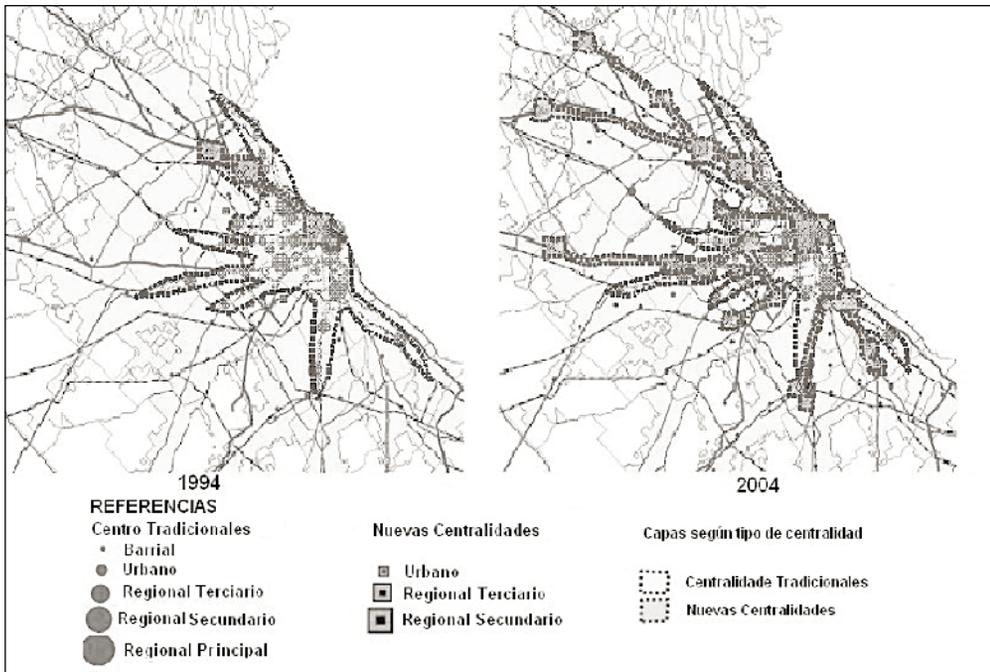


Figura 2: Capas de Centralidades Tradicionales y Nuevas Centralidades en el AMBA, período 1994-2004

- Las Centralidades Tradicionales (CT) que se generaron históricamente por la concentración de la oferta, a ciclo abierto, en las intersecciones (o corredores de alta densidad) de los flujos cotidianos más importantes de movimientos poblacionales en el AMBA, que coincidieron históricamente con estaciones ferroviarias o cruces de arterias principales.
- Las Nuevas Centralidades (NC), grandes superficies cubiertas de amplia oferta de bienes y servicios que se instalan en puntos estratégicos de la red vial principal, especialmente vinculadas a las redes de autopistas y la nueva suburbanización de barrios cerrados y clubes de campo.

La metodología desarrollada para el AMBA tiene que ver con la particular conformación de la estructura de movilidad urbana, su modalidad de oferta de bienes y servicios y la evolución histórica de dichos componentes de la estructura urbana. En el caso de Buenos Aires, su expansión temprana, vinculada al predominio de la modalidad de transporte guiado, imprimió una matriz de fuerte inercia

para el posterior desarrollo de las centralidades urbanas. La emergencia muy reciente de las NC, retardada históricamente por la expansión temprana sobre los ejes ferroviarios, generó esta capa de centros selectivos (por sus características endógenas y el tipo de vinculación con el entorno), que se superpuso competitivamente con las ofertas universales de los CT.

En el caso de los Estados Unidos, Berry observó este proceso en la segunda posguerra asociada a la expansión de las áreas urbanas intersticiales facilitada por la generalización de la posesión de automóviles y fomentada por los préstamos del gobierno para la construcción de viviendas familiares aisladas (Berry, 1971: 69). Observando la transformación de los procesos de distribución y consumo de bienes y servicios en la ciudad de Chicago, identificó dos tipos de centros: los “no planificados”,² que en

² “Los centros no planificados son agrupaciones de establecimientos que, tanto desde el punto de vista de la edificación como desde la propiedad, tienen carácter individual, compiten por los emplazamientos más céntricos derivando su localización efectiva de esta competencia, y se suceden escalonadamente a lo largo de la calle a partir de un cruce principal, con

Cuadro 1: Impacto urbano de los cambios en la movilidad y los procesos de distribución y consumo

PRIVATIZACIÓN DE LA MOVILIDAD		TRANSFORMACIÓN DE LOS PROCESOS DE DISTRIBUCIÓN Y CONSUMO	
Comercio Tradicional	Debilitamiento del frente de centralidades del AMBA por pérdida de mercado hacia arriba y hacia abajo. Formado por establecimientos proximidad, de formato pequeño, localizados sobre los nodos más densos de la red de calles, área central, y en el entorno de las estaciones ferroviarias, en el conurbano. Captan la demanda localizada en el territorio de influencia.	Congestionamiento de los centros tradicionales por el ingreso del transporte individual, contaminación del aire, ruido, degradación ambiental y falta de estacionamiento. Desaliento a la localización de ciertas actividades empresariales y profesionales.	
	Integración de grandes centros de oferta de bienes y servicios bajo un mismo techo pero en áreas centrales tradicionales sobrecargando el soporte físico urbano. Se apoyan en la red de transporte público a lo que suman captación de consumidores en auto. Nuevas centralidades informales formato de feria (no cumplen normas fiscales, bromatológicas, etc.) focalizadas en sectores pobres	Emergencia de recientes centralidades metropolitanas fuertemente selectivas, con nuevos formatos de ofertas de bienes y servicios agrupados bajo un mismo techo y localizados en los nodos de la red de movilidad basada en el automóvil particular y las autopistas. Captan demanda de los flujos de la red de movilidad de las nuevas urbanizaciones cerradas y corredores consolidados.	
Grandes superficies	Modo de transporte público	Modo de transporte individual	

Fuente: Abba, 2007.

este estudio se denominan tradicionales, y los “planificados”³, aquí llamados nuevas centralidades (Berry, 1971: 70-73).

Las CT, para su caracterización, se analizaron desde diferentes abordajes que consideran la “multidimensionalidad” de sus actividades y en los diferentes niveles de manifestación, definiendo tipologías de centros de tipo barrial, suburbano, urbano y regional. A los fines de

su análisis y jerarquización en la escala metropolitana, se utilizó un método univariado que mide la presencia y compacidad de actividades de servicios bancarios, que mostró una alta asociación con el abordaje multivariado. Para el dimensionamiento de las NC se consideró la superficie de atención al público de las grandes superficies cubiertas que contienen una mezcla de oferta de bienes y servicios cuyo prototipo más difundido y son los denominados Paseos de Compras (*shopping*).

El proceso de emergencia de las NC adquiere en Buenos Aires características temporal y espacialmente específicas, como ya fue adelantado, originado en los cambios en la movilidad de la población y en la tecnología de distribución y comercialización de bienes y servicios. Las tendencias dominantes en las dos últimas décadas, aceleradas en el período 1994-2004, fueron en dichas materias:

aparcamiento junto a las aceras y una circulación de peatones que entorpece el tránsito rodado” (Berry, 1971: 70).

3 “(...) los centros planificados son completas urbanizaciones junto a los principales cruces de carreteras, pero no en el mismo cruce. Los establecimientos comerciales están situados en una isla central rodeada de patios de aparcamiento, y están colocados de una manera estudiada a lo largo de los pasos de peatones y alrededor de los paseos de modo que todos los comercios queden expuestos lo mejor posible ante los consumidores” (Berry, 1971: 70).

- La transformación de la movilidad: de una mayor proporción de viajes en modo de transporte público se pasó al predominio de los viajes utilizando el automotor privado.
- La transformación de la oferta: del predominio absoluto del comercio y los servicios distribuidos en forma atomizada sobre las calles con mayor tránsito peatonal, llamado comercio tradicional, pasa al predominio de las ventas en los establecimientos de nuevo formato (grandes superficies minoristas, *shoppings*, cines múltiplex, etc.).

La conjunción de estos dos factores, de fuerte influencia territorial, incide en la transformación del tradicional patrón de centralidades metropolitanas de la Aglomeración Gran Buenos Aires. Se registra un debilitamiento del centro tradicional frente a los centros de consumo de bienes y servicios de alcance universal y el surgimiento de un nuevo frente de centralidades, vinculadas a los cambios en el sistema de movilidad y el proceso de distribución comercialización, que fue ganando un peso considerable en el nuevo mapa de centralidades de Buenos Aires.

El tratamiento combinado de las variables intervinientes permite observar la mutua inte-

racción de los factores analizados y su incidencia en el proceso de formación de centralidades. Esta evolución se sintetiza en un esquema de cuadrante bivariado con cuatro situaciones resultantes (ver cuadro 1).

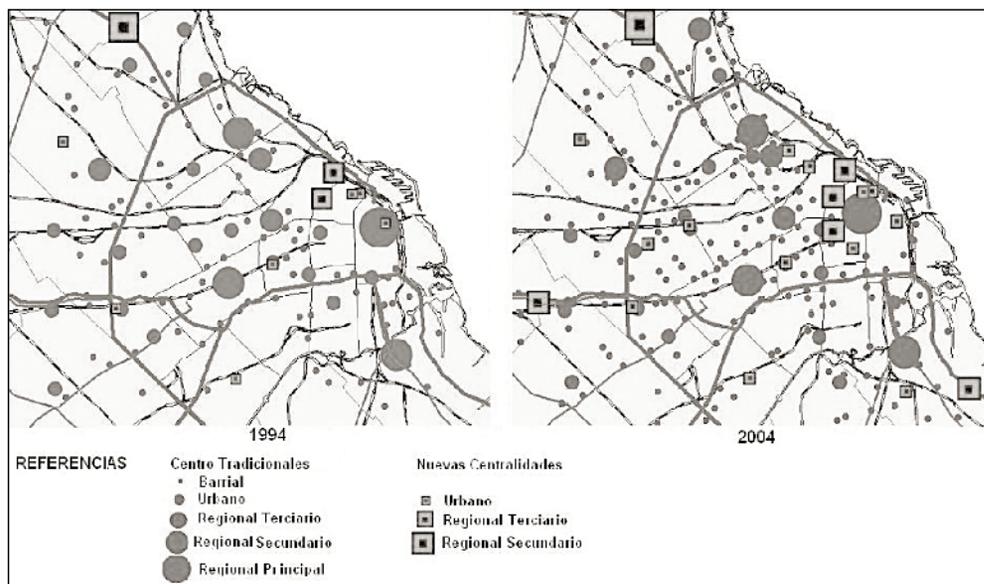
Se sintetizan a continuación los problemas derivados del proceso de cambio en la estructura de centralidades metropolitana en la última década:

- La tendencia a la segmentación del sistema de centros metropolitanos se manifiesta a través de la configuración de nuevas centralidades que se especializan en los consumos de bienes y servicios de los extremos de la escala social.
 - Efectores de nivel alto, fuertemente selectivos a través de una estructura de movilidad también segmentada.
 - Los efectores más informalizados que responden a los consumos de los sectores de menores recursos y nuevos pobres se basan en la inobservancia de normas (impositivas, bromatológicas, etc.).
 - Debilitamiento de los canales tradicionales de distribución que responden a pautas más universales de oferta de bienes y servicios.



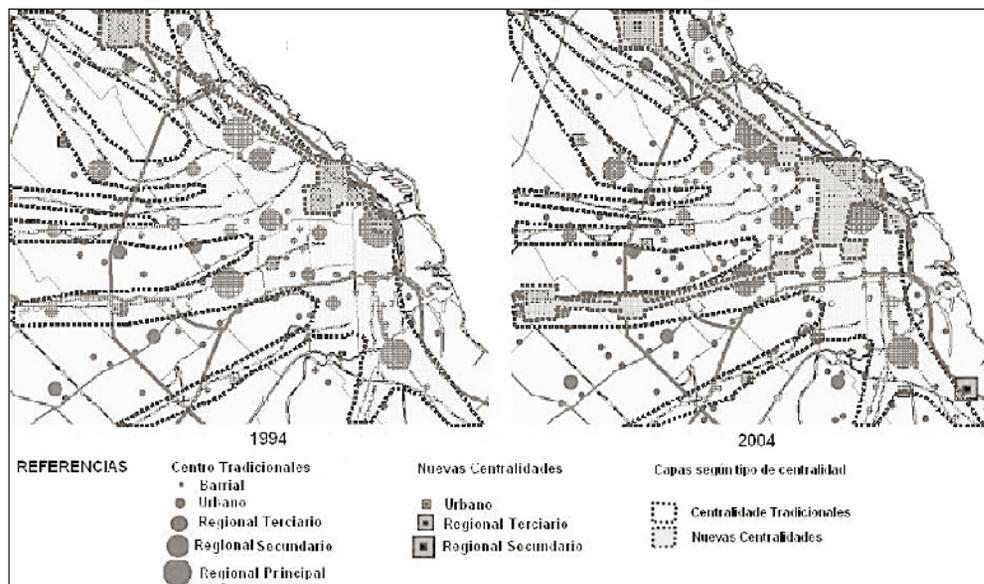
Figura 3: Escalas de análisis de las centralidades metropolitanas

- La emergencia de nuevos patrones de centralidad local o regional, con fuertes sesgos de selectividad, que responden al acceso mediante el automotor individual que se despeja de los centros tradicionales y sus lógicas de localización, y compite con ellos.
- Los centros tradicionales que pierden la demanda de los consumidores de más elevado nivel socioeconómico se debilitan y deterioran, cayendo la diversidad de la oferta. Esto incide sobre aspectos edilicios y el mantenimiento de la infraestructura y el



Fuentes: Abba, R. P. y Laborada, M., CHaM, FADU, UBA.

Figura 4: Evolución de las centralidades tradicionales y nuevas centralidades en el AMBA, escala intermedia, período 1994-2004



Fuente: Abba, R. P. y Laborada, M., CHaM, FADU, UBA.

Figura 5: Capas de centralidades tradicionales y nuevas centralidades en el AMBA, escala intermedia, período 1994-2004

equipamiento social en la vieja armazón de centralidades. Por otra parte, el aumento de la movilidad mediante medios privados presiona sobre el frágil ambiente de los centros históricos.

- La estructura de movilidad también se segmenta y se debilita la trama de los medios colectivos de transporte canalizándose las inversiones hacia las autopistas y medios individuales o selectivos de movilidad (chárter, diferenciales, etc.).
- El fenómeno de integración de nuevas y viejas centralidades que se produce en algunos emprendimientos que se localizan en las áreas del macrocentro y sus corredores permite visualizar alguna alternativa de compatibilización (Abba, 2000), aunque tienen un impacto considerable sobre el comercio de calle y el nivel de ocupación.

Aproximaciones sucesivas al Área Central de Buenos Aires (ACBA)

A los fines de evaluar la posible contribución de Puerto Madero a la centralidad metropolitana, se eligieron dos escalas submetropolitanas (figura 3). Una escala intermedia que permite recortar el subsistema de centros de la ciudad de Buenos Aires y sus inmediaciones y

otro, más focalizado, que permite observar el interior del ACBA y el interjuego de sus componentes con las centralidades emergentes en Puerto Madero.

En el período 1994-2004 se produce, en la escala urbana, un corrimiento del centro principal del AMBA hacia el noroeste. Especialmente se aleja del viejo centro histórico de Buenos Aires (CHBA), contiguo a Plaza de Mayo, y se acerca al extremo central del Corredor Norte que se alinea a lo largo de la Av. Santa Fe. Por otra parte, se va completando un anillo de NC rodeando el Centro Principal de la Región que también refuerza el alineamiento del Corredor Norte, antes mencionado, en la escala de la ciudad.

Esta tendencia hace pensar a algunos observadores en la alternativa de un paulatino debilitamiento del centro tradicional, el ACBA, que se explicaría por la vocación de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA), “orientada al turismo y la cultura, con una pirámide poblacional invertida, con servicios caros, pero sin industrias, sin polos creativos y cada vez menos productiva” (Fernández Protomastro, 2008). Esto lleva a postular al autor que la Zona Norte tiene que prepararse para ser el Nuevo Centro de poder del país, que reemplace a la tradicional centralidad del AMBA.

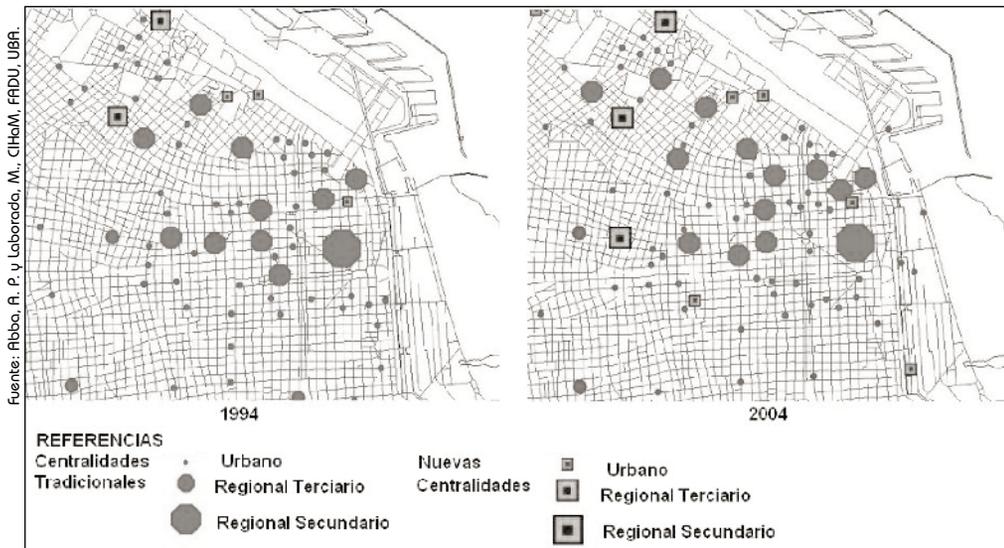


Figura 6: Evolución de las centralidades tradicionales y nuevas centralidades en el área central de Buenos Aires, período 1994-2004

Las razones, llamadas por el autor “ecotendencias”, son sintetizadas en tres: 1) la alta congestión de la ciudad de Buenos Aires; 2) la falta de espacio para desarrollos y el alto costo de la tierra; y 3) las nuevas tecnologías de comunicación que hacen innecesario el contacto cara a cara para la mayoría de las actividades. Frente a estas tendencias, postula a la Zona Norte como la que presenta las condiciones para captar las actividades centrales en el futuro.

Sin embargo, también en la última década, emerge otro fenómeno urbano incipiente esbozo de una centralidad en el Nuevo Barrio de Puerto Madero en línea con los diques, que podría contrapesar esa tendencia de tracción desde el norte metropolitano. Elementos correspondientes a las categorías de CT y NC se apoyan en el fuerte polo gastronómico desarrollado en los viejos edificios portuarios reciclados con vista a los espejos de agua del antiguo puerto.

Visto con un *zoom*, en el interior del Centro Regional aparece un sistema de centros y sub-centros que se potencian al interactuar fuertemente entre sí, pero también pueden observarse, contradictoriamente, movimientos centrífugos que tienden a disolver parte de la potencia originaria del núcleo central.

El viejo núcleo tradicional a principios de la década de los años noventa tiene como centro la City porteña contigua al sur con la Plaza de Mayo

y que se extiende al corredor de CT a lo largo de la Av. Corrientes hasta el Abasto. Se completa esta configuración con un eje transversal de CT que une Congreso con Plaza San Martín.

En tanto en 2004 se observó un corrimiento del núcleo central hacia el norte atraído por el fortalecimiento del eje norte que ahora privilegia la dirección sureste-noroeste, uniendo Plaza San Martín con Alto Palermo. Por otra parte, se verifica la formación ya observada en el análisis a escala urbana de un semianillo succionante de NC desde el Shopping Spineto hasta el Shopping Patio Bullrich.

Un nuevo barrio en el corazón del AMBA, el antiguo Puerto Madero

El emprendimiento Puerto Madero, que comienza a impactar tan fuertemente la estructura de la ciudad y el área metropolitana, registró una población que no alcanzó los 300 habitantes en el último Censo de Población realizado en el año 2001. Pero según la Corporación Antiguo Puerto Madero (CAPM), ya en 2006 vivían unos siete mil vecinos y, cuando se complete la construcción del barrio, residirán en forma permanente alrededor de 18 mil, debe pensarse por otra parte que según la misma fuente ingresaban como promedio 30 mil personas por día a trabajar o por activi-



Fuente: *Diario La Nación*, Buenos Aires, 20-12-07.

Foto 2: Madero Harbour, el emprendimiento más ambicioso de Puerto Madero que se desarrollará en el Dique 1, sector este

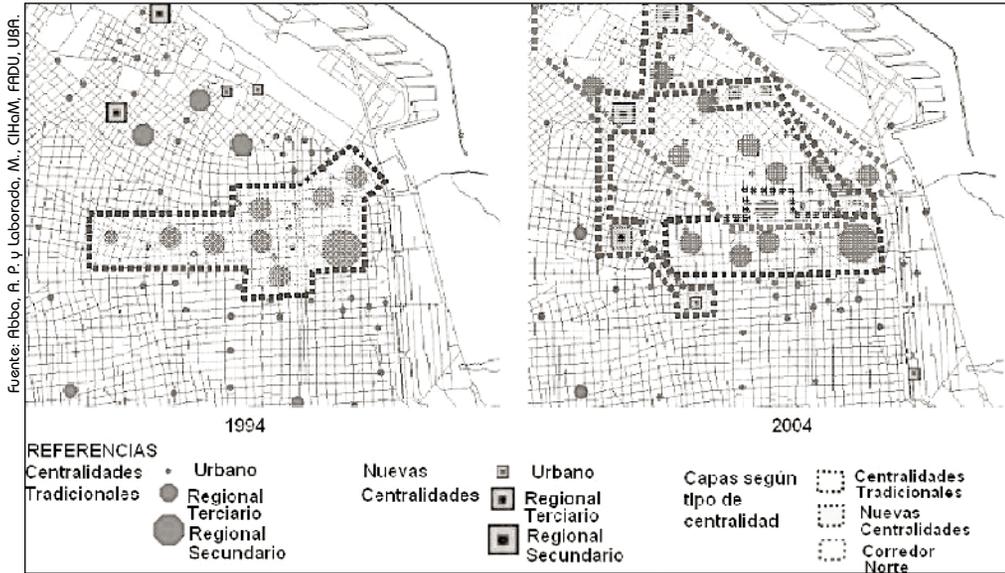


Figura 7: Capas de centralidades tradicionales y nuevas centralidades en el área central del AMBA Período 1994-2004

dades turísticas y recreativas. Para dimensionar esta tendencia, basta considerar que, hacia el año 2006, la CAPM estimaba que había 500 mil m² en construcción y quedaban otros 600 mil m² para construir (*Clarín*, 7 de agosto de 2006).

El cambio registrado por este nuevo barrio de la ciudad ha sido muy abrupto, nace cuando

a fines del siglo XIX, Buenos Aires necesitaba un puerto. Se presentaron dos proyectos: Luis Huergo propuso que tuviera dársenas abiertas; Eduardo Madero, diques cerrados e intercomunicados. Ganó el segundo, y las obras comenzaron en 1887. Tardaron diez años, y en 1911 el puerto ya había quedado obsoleto por el aumento del porte de los barcos. Se empezó entonces a construir el Puerto Nuevo, ahora sí con un diseño de dársenas abiertas. Inaugurado en 1925, empujó al antiguo puerto a un destino de abandono. Se lo rescató en 1989, cuando la Nación y la Municipalidad porteña crearon la Corporación Antiguo Puerto Madero para gestionar el desarrollo de 174 manzanas. Hoy es el barrio más caro de Buenos Aires (se llega a pagar hasta \$ 4 mil el m² ⁴) y el de mayor proyección. (Santagati A., 2006).

4 Los últimos lanzamientos, como en el caso *Alph Residences*, el quinto emprendimiento del Faena Group en el Faena Art District de Puerto Madero, el valor del m² alcanza valores de hasta \$ 6 mil, (Kozak, 2008)

Actualmente, Puerto Madero está empezando una tercera etapa de su desarrollo que tiene que ver con el vuelco hacia el rubro de comercio y servicios para la población de elevado nivel socioeconómico y de residencia permanente, pero también para los que afluyen a realizar actividades empresarias y turísticas. Las etapas las definía el desarrollador Alejandro Ginevra, presidente de *Newsid* y quien lidera el proyecto *Madero Harbour*, el principal emprendimiento dirigido a ese rubro:

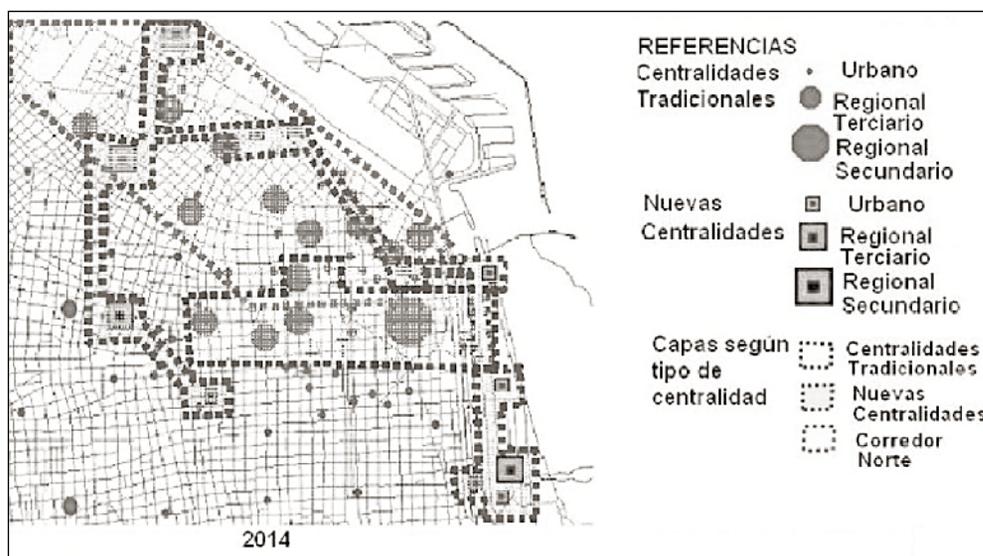
la primera fue cuando se perfilaba como centro empresarial con edificios de oficinas, después de la crisis cambió el rumbo hacia las viviendas, y ahora viene la etapa donde tienen que estar los servicios y los comercios que traigan vida a las calles. Aunque ya hay locales comerciales, la oferta todavía no es lo suficientemente interesante como para atraer al público (Hendler, 2007).

La lógica del mercado primó en la definición del perfil del emprendimiento en el marco normativo definido por el gobierno local. Los edificios inteligentes para oficinas y lujosos restaurantes, la etapa de desarrollo residencial clase ABC1 y, finalmente, el vuelco a la oferta de bienes y servicios de nivel Premium. El objetivo estuvo

Tabla 1: Nuevos emprendimientos comerciales y de servicios previstos en Puerto Madero

Emprendimientos	Localización	Desarrollador	Apertura	Espacio comercial y de servicio de atención al público / m ²	Observaciones
Madero Center Shops	Dique 4	Interurban	2008	3.849	Publicado
Madero Harbour	Dique 1	New Side	2010	61.306	Publicado
ArtMaria	Dique 1	Creaurban	2011	5.000	Estimado
Faena Hotel+Universe	Dique 2	Alan Faena	2012	8.766	Estimado
Total				78.921	

Fuente: Elaboración propia con base en datos publicados en medios gráficos.



Fuente: Abba, P. y Laborado, M., CHoM, FADU, UBA.

Figura 8: Capas de centralidades tradicionales y nuevas centralidades en el área central del AMBA, período 1994-2004

puesto en cada etapa en obtener el mejor precio de venta del m² construido, y el propio Estado que invirtió fuertemente en generar el soporte infraestructural del emprendimiento quedó también encerrado en esta lógica sin orientar el desarrollo hacia una mayor integración al resto de la ciudad.

Una de las políticas posibles –y que tiene que ver con este análisis– la de fomentar desde el planeamiento de la ciudad la contribución de Puerto Madero a la centralidad metropolitana, si bien fue considerada no tuvo un avance posterior. Queda aún la posibilidad, dado que existe una buena cantidad de decisiones que

pueden contribuir a orientar el fuerte proceso de inversión en el área para evitar el aislamiento del emprendimiento.

La nueva etapa enunciada, se “inscribe en una tendencia mundial: concentrar la satisfacción de las distintas necesidades de consumo en un mismo ámbito”, junto con otros emprendimientos conexos cambiará el perfil actual de Puerto Madero y el Área Central de Buenos Aires. Madero Harbour, con una inversión de \$ 180 millones, tendrá como eje el Harbour Shops, un *shopping* de 70 mil m² con 150 locales comerciales en tres plantas, una de ellas dedicada solo a marcas híper exclusivas.

Contará con cocheras para tres mil vehículos, dos tiendas departamentales de 8.500 m² cada una, un *shopping* para el hogar (del estilo de Easy, pero más glamoroso), un supermercado de 5 mil m² y diez salas de cine incluida una vip, con butacas tipo de avión y mesita para comer (Santiagati, 2006b).

El proceso viene siendo vertiginoso: en 1989 se creó la corporación destinada a recuperar las 174 manzanas abandonadas del Puerto de Buenos Aires y, un año más tarde, se comenzó a construir, y “16 años después es casi imposible recordar la zona sin asociarla al lujo que tiene hoy” (Kellmer, 2006). En esta última etapa, ya descrita la inversión, se focaliza en el Dique 1, en el sur de Puerto Madero, que es el área más amplia que quedaba sin desarrollar y limita con San Telmo, Barracas y La Boca. Recién se empezaron a abrir las primeras calles y los desarrolladores estiman que en 2009 se inaugurarán las primeras obras.

Esta velocidad que registra el crecimiento se combina con una exacerbación de los rasgos sofisticados y exclusivos de la oferta como herramienta de mercadotecnia que se acentúa en el Dique 1 (Madero Harbour, Artmaría, ZenCity, +5411, etc.) buscando reforzar el carácter vanguardista del nuevo barrio de la ciudad de Buenos Aires.

La Corporación Puerto Madero empezó con las obras de infraestructura iniciales en el dique –el único hasta hoy sin desarrollar– y que serán el primer paso para que, en unos tres años, el extremo sur del barrio empiece a inaugurar sus primeros e innovadores edificios (Santiagati, 2006b).

Este volumen y dinámica de desarrollo del emprendimiento desencadenó un impacto en Área Central Metropolitana en materia de centralidades que se acentuará fuertemente en la próxima década. Entre 2004 y 2014 se registrará un desarrollo sin precedentes de las NC en Puerto Madero, que pasarán de no registrar grandes superficies de oferta de bienes y servicios a totalizar cuatro establecimientos que suman alrededor de 80 mil m² de superficie de atención al público según la información de los desarrolladores que prevén inversiones

en el nuevo barrio de la ciudad (ver tabla 1). También se espera un fuerte aumento de las CT dado que entre 1994 y 2004 pasaron de no registrar ningún nivel de centralidad a cinco centros de dimensión barrial con un puntaje total de 23,5.

El acelerado crecimiento de la actividad ya genera reacciones de la población residente en el barrio que solicita que la inversión inmobiliaria llegue acompañada por obras de infraestructura, porque los accesos de Puerto Madero hoy estarán colapsados. Esta situación se agrava, según ellos, los fines de semana por la afluencia del turismo extranjero y local, situación que se agudizará con la afluencia de gente que visitará los centros comerciales previstos para los próximos años.

Una estimación de estos picos de demanda los verifica la directora del sitio en Internet *nuevomadero.com*, Vanesa Leibas, manifestando que los fines de semana circulan actualmente por el barrio alrededor de 150 mil personas, y se estima que en seis años, cuando los hoteles y *shopping* estén funcionando a pleno, serán cerca de 300 mil (*La Nación*, 2008).

Conclusiones

Este crecimiento se concentrará en Puerto Madero y, sobre todo, en el extremo sur del emprendimiento, Dique 1, con el 84% de la superficie prevista de NC. Y tal como se ha observado en el análisis espacial, el impacto de este cambio en la centralidad de Puerto Madero, situado en el cruce de las tensiones suscitadas al interior del Área Central, incidirá fuertemente en el sistema de centralidades metropolitanas.

Una alternativa es que Puerto Madero termine cerrando el círculo de NC que rodea el núcleo histórico del Área Central Metropolitana y fortalezca los procesos centrífugos que han atentado con la continuidad del esquema de centralidades metropolitanas originario. Una segunda posibilidad es que se complemente con el centro histórico y se potencie dicha centralidad histórica del AMBA que coincide con el fortalecimiento de la ciudad pública y la modalidad colectiva de transporte.

Fuente: Esquema elaborado por la Arq. Gabriela Cagnolino, con base en Cicco y Serrano (2001).

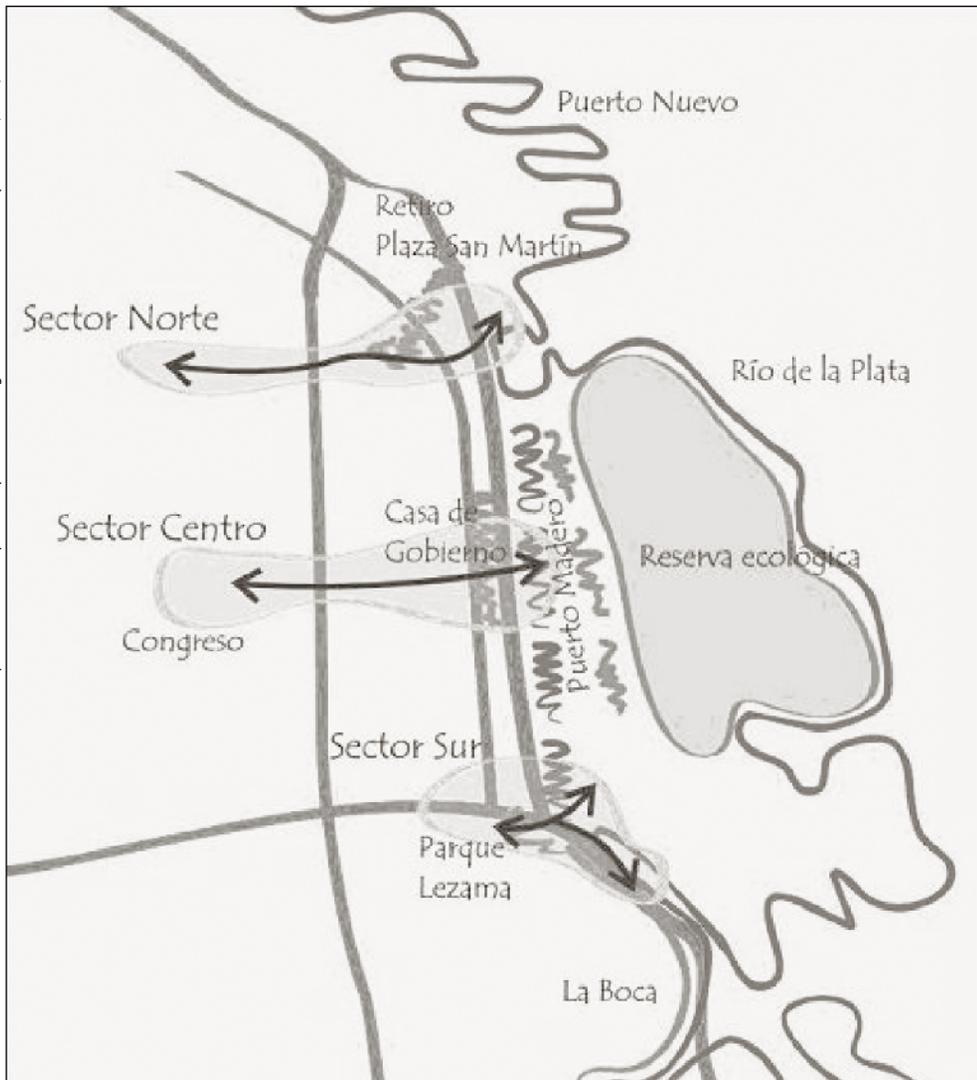


Figura 9: Propuesta de conexión del proyecto Área Centro del gobierno de la ciudad de Buenos Aires

que conforman el soporte de la vida social y las actividades económicas metropolitanas.

La situación observada en la red de lugares centrales del AMBA ha sufrido un cambio de gran importancia en la última década con el desarrollo de una segunda capa de centros que ya había comenzado a vislumbrarse en la década previa. Uno de los rasgos más salientes de este fenómeno es la segmentación de la oferta de bienes y servicios que responde a transformaciones que se evidencian en la distribución socio-territorial. Esta situación, que presenta tendencias de agudización producto de la segregación socio-espacial de la población, tiene

efectos negativos en la calidad de vida de los habitantes.

Sin embargo, el incipiente cambio de modelo de la estructura de centralidades manifiesta un tanteo en pos de la superación de las limitaciones que el sistema tradicional de centralidades presenta para contener las transformaciones metropolitanas. La mutación de un sistema radio-concéntrico y jerárquico a otro policéntrico y reticular puede agregar flexibilidad y capacidad de expansión.

La emergencia de nuevos modelos de organización, al transcurrir en un contexto de crisis nacional y regional, agudiza los fenómenos de

segmentación y segregación comentados en el diagnóstico. La situación actual muestra rasgos de fractura social y funcional del sistema de centralidades con una génesis policausal, y requiere respuestas integrales que, por otra parte, disfruten las potencialidades que afloran de la emergente centralidad de Puerto Madero.

Desde esa perspectiva, se deberían alentar políticas públicas urbanas que apunten a intervenir sobre la red de centros con el fin de fortalecer las funciones de cobertura universal que la misma debe sustentar. Esta intervención requiere un abordaje multidimensional, teniendo en cuenta, por otra parte, que si no se revierten los procesos de segregación y exclusión socioespacial no es posible modificar las tendencias observadas.

Los lineamientos centrales de la estrategia deben abordar, en forma combinada, las múltiples dimensiones del problema, que pueden ser sintetizadas en actuaciones sobre el soporte de las actividades centrales y actuaciones sobre el sistema de movibilidades. El esquema de interpretación bivariado, expuesto precedentemente (cuadro 1), permite ubicar las posibles acciones cubriendo las distintas dimensiones de la problemática presentada (cuadro 2).

Entre las múltiples líneas de acción que surgen del abordaje propuesto, debe destacarse el desarrollo de actuaciones que conecten a Puerto Madero y el ACBA aprovechando las sinergias potenciales que ya han comenzado a aparecer con fenómenos como el Nuevo Madero, área de transición entre el nuevo y antiguo centro que está recibiendo inversiones en oficinas, torres de viviendas, hoteles y cocheras (Gómez, 2008). El antecedente de estas ideas ya estaba presente en el Proyecto de Área Central (Serrano y Ciocca, 2004), una iniciativa retomada muy parcialmente por el actual del gobierno de la ciudad de Buenos Aires, que preveía tres conexiones entre ambos sectores urbanos que apuntaban a cambiar el paisaje del Área Central.

En el diagnóstico de Serrano y Ciocca se describe al ACBA dentro del perímetro delimitado por las terminales ferroviarias de Retiro, Once y Constitución y la Costa, destacando que en esa dimensión el núcleo histórico se muestra en toda su riqueza y complejidad (reuniendo

edificios significativos de la etapa fundacional y dando cabida a las principales instituciones de la ciudad), pero evaluando que la situación presenta peligros y potencialidades.

El peligro es que, tal como ha pasado en otras ciudades latinoamericanas y del resto del mundo, la aparición de un centro 'moderno' se convierte en un hecho tan atractivo que produce un 'trasvasamiento' hacia él de las actividades dinámicas del antiguo centro, desatando un proceso de deterioro creciente del núcleo tradicional. Este deterioro, una vez que se instala y toma cierto volumen, es muy difícil de revertir y genera un proceso que se acrecienta continuamente. La potencialidad es que la localización adyacente de ambos centros hace que, si se establecieran fluidas vinculaciones entre ellos, el fenómeno de competencia descrito pueda transformarse en uno de complementariedad, donde tanto las ventajas de la ciudad moderna como las de la ciudad tradicional estuvieran tan íntimamente fusionadas que se potenciaran, mezclando una oferta de situaciones, costos de localización, tamaños y calidad ambiental que serían fuertemente valorizadas por el típico usuario del sector (Serrano y Ciocca, 2004).

Existe también el peligro de no hacer nada y que esta dificultad de fusión entre ambos centros se vaya convirtiendo paulatinamente en una barrera profunda y constante que termine por consolidar dos mundos totalmente segregados. Analizando el área con el fin de seleccionar los puntos donde debiera desarrollarse esta propuesta de transversalidad, se definieron tres sectores que, de acuerdo con su localización se identifican como: Norte, Centro y Sur (Ciocca y Serrano, 2001).

A estas propuestas debería sumarse otra serie de acciones que contribuyeran a potenciar la posible complementariedad de Puerto Madero y el ACBA. La integración a través de la red de movilidad peatonal reconstituye un espacio público central que adquiere una máxima escala y una complejidad de oferta universal pero, por otra parte, se debe resolver convenientemente el soporte de redes de los diferentes modos de movilidad (transporte automotor público y privado y transporte guiado a nivel y subterráneo).

Por otra parte, a nivel de los espacios adaptados para las actividades de consumos de bienes y servicios de alta especialización se debería

intentar la fusión de las ofertas de la CT (especialmente en el centro histórico) y NC (especialmente en Puerto Madero). Para lo cual es necesario potenciar los espacios conectores que vinculan y atraviesan los espacios semipúblicos de las grandes superficies para que se privilegie la red de calles como el espacio unificador y democrático de la ciudad.

La puesta en valor de un área de la ciudad subutilizada en una localización estratégica de la región metropolitana concitó una oportunidad para la recuperación del ACBA y, con ello, la capa de la ciudad que soporta los consumos masivos de centralidad y movilidad de la mayor parte de la población. La captación, a través de algunas políticas urbanas proactivas de esas potencialidades, es una oportunidad de hacer emerger un círculo virtuoso que favorezca la calidad de vida metropolitana. **h**

Bibliografía

- Abba, Artemio Pedro (2000). "Las nuevas centralidades de Buenos Aires, un modelo multifocal fragmentado", en: *Revista Distrito 2*, número 41. Buenos Aires: Órgano Oficial del Colegio de Arquitectos de la Provincia de Buenos Aires. (Ver también versión actualizada *Revista Virtual La Esquina del Sur*, sexta edición, abril de 2004).
- Abba, Artemio Pedro (2006). "Región metropolitana de Buenos Aires: el legado de Horacio Torres", en: *Revista Summa+*, número 78. Buenos Aires.
- Abba, Artemio Pedro (2007). "Nuevas lógicas de centralidad urbana en el siglo XXI / Área Metropolitana de Buenos Aires", en: *Revista Virtual Mundo Urbano*. Quilmes, provincia de Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes. Documento de trabajo CIHaM / FADU / UBA.
- Berry, Brian J. (1971). *Geografía de los centros de mercado y distribución al por menor*. Barcelona: Editorial Vicens-Vives.
- Ciocca, Sara y Rafael Serrano (2001). *Estudio del área central de la ciudad de Buenos Aires / segunda etapa*. Buenos Aires: Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires / Secretaría de Planeamiento Urbano / Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.
- Serrano, Rafael y Sara Ciocca (2004). "Programa área central de la ciudad de Buenos Aires / El desafío de reinventar el centro", en: *Café de las Ciudades*, número 26, año 3, diciembre. Buenos Aires, p.1.

Fuentes periodísticas

- Fernández Protomastro, Gustavo (2008). "Por qué la Zona Norte será el nuevo centro de poder de Argentina". Disponible en: <http://168horas.com.ar/hoy/>, viernes 13 de junio de 2008.
- Gómez, Silvia (2008). "Nuevo Madero, el barrio que nace impulsado por Puerto Madero", en: *Diario Clarín*. Buenos Aires: 21 de agosto de 2008.
- Hendler, Ariel (2007). "De Aranalfé a Newside". Disponible en: ReporteInmobiliario.com, lunes 11 de junio de 2007.
- Kellmer, Guillermo (2006). "Tierra fértil", en: *Diario Clarín*. Buenos Aires: 27 de noviembre de 2006.
- Kozak, Daniela (2008). "Un célebre arquitecto inglés hará los departamentos más caros de Argentina", en: *Diario Clarín*. Buenos Aires: 19 de septiembre de 2008.
- s/a (2008). "Shoppings con hoteles, helipuerto y mucho lujo", en: *Diario La Nación*, Actualidad Inmobiliaria. Disponible en: <http://www.elinmobiliario.com/>, 19 de septiembre de 2008.
- Santagati, Adriana (2006a). "La historia y el futuro", en: *Diario Clarín*. Buenos Aires: 7 de agosto de 2006.
- Santagati, Adriana (2006b). "Desarrollo urbano: el Dique 1, el único que falta urbanizar, será el más vanguardista del barrio: arrancaron las obras en la zona más moderna de Puerto Madero", en: *Diario Clarín*. Buenos Aires: 27 de noviembre de 2006.

Centro histórico: la polisemia del espacio público

Historic center: public space's multiple meanings

Fernando Carrión M.¹

Fecha de recepción: julio de 2008

Fecha de aprobación y versión final: noviembre de 2008

Resumen

El centro histórico es concebido como un espacio que abarca fenómenos diversos y que, en la actualidad, constituye una forma de comunicación e intercambio de información. Opera como un espacio simbiótico en donde confluyen percepciones distintas a partir de símbolos construidos en varias etapas de la historia. En el presente artículo se analiza el centro histórico a partir del espacio público, del color, de la nomenclatura y del arte público urbano.

Palabras clave: centro histórico, símbolo, espacio público, color, arte.

Abstract

The historical center is conceived as a space that includes diverse phenomena and that at present constitutes a form of communication and information exchange. It operates as a *sympiotic space*, which converges different perceptions based on symbols constructed in several stages of history. This paper presents an analysis of the historic center focusing on its public spaces, colors, nomenclatures and public urban art.

Keywords: Historical center, symbol, public space, color, art.

¹ Presidente de Olacchi; coordinador del Programa de Estudios de la Ciudad de FLACSO, sede Ecuador; concejal del Municipio de Quito; editorialista *Diario Hoy*. Correo electrónico: fcarrión@flacso.org.ec

Introducción

Jesús Martín Barbero (1998) plantea la necesidad de pensar “comunicativamente los fenómenos”, porque “en el universo todo comunica”. Si el centro histórico concentra una gran diversidad de fenómenos, se puede concluir que se trata de un formidable sistema global de comunicación y de intercambio de información.

En ellos confluyen los medios y formas de comunicación más variados (telefonía, radio, televisión, correos, cine, teatro, escuelas); abarcan la mayor concentración de lugares de socialización (espacios públicos, cívicos); poseen el mayor cúmulo de información concentrada (bibliotecas, archivos, edificios); tienen la mayor cantidad de manifestaciones simbólicas (iglesias, monumentos, plazas); contienen a los medios de transporte más diversos (puertos, vías, vehículos) y, por esta razón, atraen a múltiples usuarios (Carrión, 1999).

En este contexto, la comunicación juega una función central; tanto que sus defectos pueden producir alteraciones en la funcionalidad y la calidad de vida de la población que habita en el conjunto de la ciudad; pero también permite construir imaginarios que van más allá de esta particularidad territorial de la urbe, por cuanto su condición de centro entraña una relación particular con la periferia. El centro histórico opera como un medio de comunicación que concentra información –del pasado y del presente– mientras la periferia la tiene dispersa y escasa.

Los centros históricos concentran y emiten testimonios y mensajes “atemporales”, en el sentido que su lectura se la hace a partir de símbolos construidos en un momento de la historia distinto del que se lee pero que, gracias al paso del tiempo, su percepción cambia; no porque se los construya nuevamente, sino porque el proceso de decodificación que se realiza debe permitir reconocer lo ocurrido a lo largo de las épocas de origen y desarrollo del conjunto

urbano.² En ello se sustenta el concepto de centro histórico como memoria o testimonio.

Por otro lado, los centros históricos son un núcleo informativo con alto *rating* de sintonía y fuertemente interactivos. Si en el centro histórico de Quito residen alrededor de cien mil personas, diariamente lo visitan más de trescientas mil.

La comunicación también importa porque el discurso desarrollado sobre los centros históricos está cargado de referentes culturales e imaginarios, que no llegan o no representan a buena parte de la población, lo cual obliga a reformar esos discursos y a orientarlos hacia y desde sus actores. En esa perspectiva, nos acercamos a la democratización de la información y, por tanto, del patrimonio.

En la relación centro-periferia se construyen imaginarios urbanos que pueden encarnar a toda la ciudad o a partes de ella. El centro histórico puede asumir esa doble condición, la periferia no. A lo sumo puede ocurrir que se busque la reproducción del uno en el otro; es decir que, por ejemplo, en la periferia se reproduzca el balcón, se simule el mármol con pintura o se diseñe una ventana arcada.

Esto significa que los centros históricos pueden ser analizados y vividos de distinta manera y que, por tanto, existen múltiples lecturas. La noción de palimpsesto³ es la que mejor se ajusta a esta condición, porque son las sumas de valor y de tiempo las que asignan la posibilidad de identificar varias lecturas e imaginarios superpuestos.

Partiendo de la condición de medio de comunicación particular, interesa analizar el centro histórico desde cuatro perspectivas distintas que llevan a construir imaginarios urbanos especiales: espacio público, color, nomenclatura y arte público urbano.

² Por ejemplo, una pileta de agua que en sus orígenes tenía una funcionalidad muy clara como fuente de abastecimiento del líquido vital y de lugar público de encuentro de la población; en la actualidad asume una función y simbología de orden estético, diametralmente distinta, porque ahora el agua se distribuye directamente a los domicilios.

³ Según el *Diccionario de la Real Academia de la Lengua (DRAE)*: “Manuscrito antiguo que conserva huellas de una escritura anterior borrada artificialmente”.

El centro histórico como espacio público y de lo público

El centro histórico se ha convertido en el lugar privilegiado de la tensión que se vive en la ciudad respecto a las relaciones entre Estado y sociedad, y entre lo público y lo privado. Lo es porque se trata del lugar que más cambia en la ciudad –es decir, el más sensible para adoptar mutaciones– y por que es, a escala urbana, el espacio público por excelencia.

Es el lugar que más cambia en la ciudad porque si se lo analiza en el tiempo, lo que en un momento fue la ciudad toda, posteriormente fue el centro de la ciudad, hoy es el centro histórico. Es decir que el cambio ha sido una característica de su proceso o, lo que es lo mismo, que el signo de los centros históricos es el cambio.

Se trata de un espacio público que es reconocido no a partir de sus partes aisladas –edificios, calles o plazas (visión monumentalista)–, sino por el todo. Esta es una primera condición como espacio público: se trata no del espacio residual o marginal de lo que queda después de producir vivienda, comercio, administración, sino de lo que le da sentido a la ciudad toda;⁴ es decir, por el significado público que tiene como un todo para la ciudadanía.

Se trata de un espacio público en el sentido de ser un “espacio de todos”. Esta condición le otorga identidad colectiva a la población que vive en el centro y, además, más allá del centro (espacio) y del presente (tiempo). Esto significa que su condición pública trasciende el tiempo (antiguo-moderno) y el espacio (centro-periferia), produciendo un legado transgeneracional y transterritorial, que produce una “ciudadanía derivada” (por herencia).⁵ Por ello, es un espacio público de condición simbólica. Sino cómo explicarse que los Zapatistas vayan desde Chiapas al Zócalo y los indígenas ecuatorianos a la Plaza de la Independencia; y lo hacen desde territorios distantes donde viven, con el fin de que sus reivindicaciones trasciendan hacia los niveles nacional y global.

Se trata de un espacio público por ser un ámbito de relación y de encuentro, donde la población se socializa, informa y expresa cívica y colectivamente. Ello es factible por su condición de centralidad y por la heterogeneidad de gente, funciones, tiempos y espacios que contiene. Su condición es la de un espacio simbiótico.

Se trata de un espacio público especial que no existe en otro lugar de la ciudad que tenga un orden público tan definido y desarrollado. Allí están las particularidades del marco legal compuesto por leyes, ordenanzas, códigos e inventarios particulares⁶ y las múltiples organizaciones públicas que conforman el marco institucional (nacional, local y autónomo). Esto significa que la gestión se la hace desde lo público, a través de una legitimidad de coacción, regulación y administración colectivas.

Vivimos la época de la privatización de la gestión pública en todos sus órdenes, y llega a los centros históricos para tomar partido en el espacio público –como un todo y sus partes– más grande e importante de cada ciudad. Con la entrada del sector empresarial privado (nacional e internacional) hay una tendencia de cambio en los marcos institucionales, modalidades de gestión y políticas de los centros históricos. Tenemos la profusión de patronatos (Lima), corporaciones (Santiago), fundaciones (México),

4 “(...) la de construir una plaza pública en torno a una ciudad cerrada al campo. Porque, en efecto, la definición más acertada de lo que es la urbe y la polis se parece mucho a la que cómicamente se da del cañón: toma usted un agujero, lo rodea usted de alambre muy apretado, y eso es un cañón. Pues lo mismo, la urbe o polis comienza por ser un hueco: el foro, el ágora; y todo lo demás es pretexto para asegurar ese hueco, para delimitar su dintorno. La polis no es primordialmente un conjunto de casas habitables, sino un lugar de ayuntamiento civil, un espacio acotado para funciones públicas” (Ortega y Gasset, 2004: 185).

5 Este es el caso del reconocimiento de la comunidad internacional, a través de las declaraciones que hace la UNESCO como Patrimonio de la Humanidad. De esta manera, se reconoce a esta parte de la ciudad como un espacio público que tiene –incluso– valoración mundial. En otras palabras, el valor patrimonial adquiere un reconocimiento mundial público.

6 “El espacio público es un concepto jurídico: es un espacio sometido a una regulación específica por parte de la administración pública, propietaria o que posee la facultad de dominio del suelo y que garantiza su accesibilidad a todos y fija las condiciones de su utilización y de instalación de actividades” (Borja, 1998: 45).

empresas (Quito) adosadas a los municipios; grandes empresas que invierten directamente en servicios urbanos (Cartagena, Bahía) o edificios (por ejemplo, American Express, McDonald's) y organismos multilaterales de crédito que impulsan una mayor participación del empresario privado (BID). Y, además, no se debe descartar la continua presencia del pequeño capital inmobiliario y comercial.

Estas nuevas modalidades de gestión conducen a nuevas formas de construcción de identidades e imaginarios que llevan a preguntas como las siguientes: ¿se pulveriza el sentido de lo nacional en lo local? ¿Se fragmenta la integración social por tipos de mercados? ¿La globalización homogeniza las políticas de renovación?

La desnacionalización que viven los Estados –desde lo glocal– hace perder el carácter nacional de las identidades que generan los centros históricos, puesto que sus referentes fundamentales empiezan a ser internacionales⁷ y locales a la vez.

Con esta tendencia, los centros históricos comienzan a ser víctimas del abandono de lo cívico y de la pérdida de su condición de espacio público. Así como también se observa la concentración de la propiedad, la penetración de capitales transnacionales en desmedro del pequeño capital nacional y la reducción del compromiso de la población con la zona; es decir, de erosión del sentido de la ciudadanía.

La presencia del tema de las privatizaciones plantea, por primera vez, la discusión entre lo público y lo privado dentro del centro histórico, lo cual puede llevar a fortalecer las tendencias públicas que tiene el centro histórico, a establecer nuevas relaciones de cooperación entre lo público y lo privado, a incentivar el significado que tiene el “pequeño patrimonio” para el capital y a definir una sostenibilidad económica y social de todo

7 Se pasa de los referentes españoles, italianos, portugueses o franceses hacia una “miamización” de la cultura local y, por tanto, de los centros históricos. “Lo que París, Madrid o Londres significaron en otra época para los latinoamericanos ahora lo representan para las élites Nueva York, para los sectores medios Miami o Los Ángeles” (García Canclini, 2000: 177).

emprendimiento, entre otros. Sin embargo, es justo señalarlo, esta temática trae un núcleo de preocupaciones y discusiones muy importantes, que vinculan a las relaciones de la sociedad con el Estado, en la perspectiva de reconstruir el espacio público que es el centro histórico. Todo esto en la medida en que no se formule el proceso de privatización como dogma ideológico.

Por otro lado, según García Canclini, se vive un cambio de la ciudad como espacio público porque es “en los medios masivos de comunicación donde se desenvuelve para la población el espacio público” (2000: 171). Los circuitos mediáticos ahora tienen más peso que los tradicionales lugares de encuentro al interior de las ciudades, donde se formaban las identidades y se construían los imaginarios sociales. En esa perspectiva, los centros históricos sufren un impacto significativo por la “competencia” que tienen por parte de las redes comunicacionales. Para superar esta anomalía deben actuar como uno de ellos; esto es, operar como un medio de comunicación que potencie su esencia y que, en la necesaria búsqueda de referentes que tiene la población, le lleve a acercarse a las centralidades urbanas e históricas.

En suma, el centro histórico es un espacio público amenazado porque el encuentro de voluntades que construyen identidades (simbólicas) y relaciones (simbiosis) puede pasar a ser un espacio de flujos y privado. O un “no lugar”, en la perspectiva de Augé (1998),⁸ o porque se desarrolla una “agorafobia” desde lo señalado por Borja y Castells (1998).⁹

8 “Si un lugar puede definirse como lugar de identidad, relacional e histórico, un espacio que no puede definirse ni como espacio de identidad ni como relacional ni como histórico, definirá un no lugar.” (Augé, 1998: 83).

9 “Hay un temor al espacio público. No es un espacio protector ni protegido. En unos casos no ha sido pensado para dar seguridad sino para ciertas funciones como circular o estacionar, o es simplemente un espacio residual entre edificios y vías. En otros casos ha sido ocupado por las “clases peligrosas” de la sociedad: inmigrantes, pobres o marginados. Porque la agorafobia es una enfermedad de clase de la que parecen exentos aquellos que viven la ciudad como una oportunidad de supervivencia. Aunque muchas veces sean las principales víctimas,

Aproximaciones a lo público desde el color, la nomenclatura y el arte

La transparencia del color

El color del centro histórico de Quito es un tema recurrente que periódicamente ha aparecido a lo largo de la historia de la ciudad; y lo ha hecho desde distintas perspectivas: desde el peso que tiene el color como expresión simbólica hasta motivaciones donde aparece en un lugar secundario (salubrisimo).

Así tenemos que unas veces se ha impuesto un color (el blanco) y otras, policromía, la que ha cobrado su existencia. Este ir y venir de la cromática ha estado cargado de gran polémica y debate que han conducido al alineamiento de la población a favor o en contra de la propuesta de innovación. La gran riqueza del color es más que un asunto meramente formal de la ciudad que encuentra solución en cada momento histórico. El color se presenta como un fenómeno aparential, entre otros, de la diferenciación social (grupos sociales), de la estructura de la sociedad (colonial, capitalista), de los modelos de sociedad en ciernes (modernidad, progreso) o de la construcción de los imaginarios (alegre, triste).¹⁰

Con ello se puede corroborar el consenso que tiene el color en la arquitectura y el urbanismo y mucho más en aquellos lugares donde el paso del tiempo ha sumado simbologías provenientes de momentos históricos distintos. La arquitectura y el urbanismo son sistemas de significados en los que la luz aporta mucho, siendo imposible separar la función de la forma, el material de su color. Por eso, históricamente

el uso del color ha estado vinculado a las formas de lectura de los símbolos sociales, culturales, políticos y económicos, claramente marcados por la sociedad.

En el proceso de desarrollo del centro histórico de la ciudad se pueden percibir varios momentos claramente diferenciados en el uso del color: el primero, bajo el predominio de la arquitectura de la Colonia, que se caracteriza por la sencillez y escasa ornamentación en sus fachadas, propios de una estructura social que vive hacia el interior: arquitectónicamente es rica hacia adentro y más bien pobre hacia fuera. Parte de una tipología arquitectónica que se define a partir del patio tradicional andaluz como eje del desarrollo posterior de las galerías y habitaciones. En este período existe un predominio del blanco en la fachadas, pero combinado con el color de la escasa pigmentación de las calciminas existentes y de los materiales de construcción de los cimientos y columnas de piedras, de la mampostería de adobe o de ladrillo, de la madera de los pisos, cubierta y estructura, de la teja de barro cocido, entre otros. Esto contrasta con los “pueblos de indios”, al extremo que el color permite diferenciar una ciudad de “blancos” y otra de indígenas.

Posteriormente, a partir del siglo XVIII se desarrolla la arquitectura con un segundo piso y con una mayor preocupación por la ornamentación exterior de las edificaciones, que se expresa en la construcción de los balcones, poyos, celosías y una mayor presencia del color. Esta situación no elimina la diferencia de la mayor calidad arquitectónica del interior sobre el exterior, sino que más bien añade un nuevo sentido a la distinción: individualización de los edificios como expresión de la nueva diferenciación social introducida por la modernidad. Para mediados del siglo XIX, el nuevo aspecto de las fachadas es notable por la introducción de pilastras, cornisas de coronación sobre puertas y ventanas, propios de la arquitectura europea no española.

Con el advenimiento de la independencia, se crean los gobiernos locales que deben asumir la gestión de la ciudad en las áreas de salubridad, obras públicas, instrucción, seguridad, etc. En este contexto, el Código de Policía aprobado en

no pueden prescindir del espacio público” (Borja y Castells, 1998: 43).

10 Armando Silva realiza una caracterización de los imaginarios urbanos de algunas ciudades latinoamericanas a partir de la policromía. “Las sensaciones llegan a constituirse en alta valoración emblemática, como lo podemos ver de sus escalas cromáticas: seis ciudades son grises, Bogotá, Ciudad de México, La Paz, Lima, Santiago de Chile y San Pablo; mientras cuatro son azules, Barcelona, Montevideo, Quito y Ciudad de Panamá, y dos verdes, Buenos Aires y Caracas. Si uno fuese por esta vía cromática y sensorial llegaría a una conclusión desconcertante: América Latina es gris” (Silva, 2005: 25).

1830 vela por el ornato y la solidez de los edificios, disponiendo que cada dos años se pinten las casas de blanco y de otros colores los balcones y zócalos, que no se vuelen las ventanas y balcones, reparen las edificaciones que amenazan ruina, no construyan poyos ni pretilas, mantengan la uniformidad, etc.

Recién en 1875 se menciona por primera vez la alternativa de introducir el color en las fachadas, en un contexto de una nueva inserción del país al mercado mundial y de nuevas formas de diferenciación socio-urbanas. Las clases altas buscan formas de ornamentación que rompan con la tradicional sencillez y blancura de la arquitectura de la Colonia, adoptando el neoclásico, el historicismo, el *art nouveau* y el funcionalismo, entre otros. Se incorpora el color de manera paulatina, desde la periferia hacia el centro, ya que allí el color no había sido reprimido.

La necesidad social de la ornamentación lleva a los sectores populares a incorporar el color –por ser la forma más barata–, en unos casos como una proyección de los símbolos dominantes del momento y en otros como parte de su propia cultura.

A principios de siglo entra la pintura al óleo, principalmente a partir de los edificios públicos como los mercados y el propio Palacio Municipal, donde se dan disposiciones para consolidar la tendencia policromática que, posteriormente, continuará con fuerza en la arquitectura civil. En las ordenanzas de aseo y salubridad existe especial atención en la utilización del color, pero no solo como elemento decorativo sino también por la necesidad de crear condiciones higiénicas en ciertos locales destinados a la venta de comida.

La reutilización del blanco se inicia nuevamente desde 1919, en contraposición a la caótica imagen urbana que produce el comercio al hacer un uso indiscriminado del color. Sin embargo, se observa un auge de la policromía a mediados del siglo que se inicia con el proceso de expansión urbana de comienzos de la centuria y de la relocalización residencial de los sectores económicos hacia el norte.

La expansión urbana plantea la distinción de la ciudad colonial con la ciudad moderna, dando lugar al nacimiento del llamado Centro

Histórico. En 1966 se delimita por primera vez el área y se definen políticas de preservación, siendo una de ellas la correspondiente a la uniformidad de la zona mediante el uso generalizado y combinado del color blanco con el azul añil, con el fin de “dar presentación decente y uniforme a la ciudad de Quito, especialmente en las zonas que conforma la vieja ciudad española”.

La introducción del blanco en este período estuvo cargada de una fuerte polémica, pero fue beneficiosa por cuanto permitió que triunfe el urbanismo por sobre la tendencia del monumento aislado. El valor del centro histórico consiguió reconocerse desde aquel momento por las características de la trama urbana, la homogeneidad de la arquitectura civil y el valor monumental de ciertos edificios. Es decir, triunfó la unidad y el todo sobre las partes; el urbanismo sobre la arquitectura.

Hoy la propuesta del blanco ya no tiene validez en vista de que el urbanismo es indiscutido y de que la arquitectura se encuentra subsumida. Si el color blanco permitió revalorizar el urbanismo, la policromía permite recuperar la arquitectura; pero a diferencia de la policromía de mediados del siglo pasado, la de ahora tendrá que ser con la tecnología actual y en la perspectiva de potenciar el urbanismo. Que no sea un factor que incremente la segregación urbana sino que permita la lectura de los símbolos que han sido acumulados a lo largo de la historia. Que no sea un mero historicismo de recuperar el pasado a través de los colores anteriores sino de utilizarlos para que el conjunto de las simbologías superpuestas puedan ser leídas en el contexto de la transición de la sociedad actual.

La nomenclatura de la ciudad

En Quito se inició la colocación de una nueva nomenclatura para avenidas y predios. Este hecho, aparentemente sin mucha importancia, tiene gran relevancia para la vida de la urbe y su gente. Esta propuesta marca el inicio de una nueva forma de nominación del espacio público y producirá un cambio en la percepción de los signos, significados e imaginarios urbanos; por lo tanto, modificará las relaciones comunicacionales de Quito.

La nomenclatura urbana cambia históricamente, tanto en la función-finalidad que cumple como en el origen y tipo de nombres. En Quito se inicia con una nomenclatura “costumbrista”, que surge de la vida cotidiana de sus habitantes y que expresa una ciudad integrada por la suma de visiones parciales y segmentadas: las partes de un barrio, de una cuadra, de una de calle o de una esquina.

Esta nomenclatura registra una actividad predominante en el inconsciente colectivo, un hecho, un hito o un personaje de la ciudad (las marcas urbanas); con lo cual esta caracterización asume la cualidad referencial de una parte de la ciudad; los nombres de las calles de las Siete Cruces, de las Carnicerías o de la Cuesta del Suspiro; de los monumentos como la Capilla del Robo, o de barrios como la Chilena o la Pradera son tributarios de esta lógica. El caso del parque de El Ejido, que luego se transformó oficialmente en 24 de Mayo, que nunca termina por ser reconocido por la población es emblemático. Hay nombres que se prolongan redundantemente desde un edificio (Plaza del Teatro), una función (la Ferroviaria) o una actividad (calle del Comercio).

Luego viene un segundo momento en que predomina un tipo de nomenclatura caracterizada como “conmemorativa”, en tanto busca recuperar la historia oficial local y nacional. Es el concepto de memoria urbana que se sustenta en la urbanización de la posteridad, a través de una ciudad que legitima y oficializa eventos históricos oficiales. Representa la imposición de un cierto orden surgido, no desde la sociedad como en el período costumbrista, sino desde el municipio como poder local por excelencia. Con la nomenclatura conmemorativa se legitima un orden social y una historia hegemónica, gracias a que la ciudad es la instancia de socialización fundamental.¹¹

Serán los hechos libertarios, las fechas, los países, los militares o los hombres públicos los motivos centrales. Pero también, últimamente, lo serán los empresarios o propietarios que trascienden el mundo de lo privado a lo público, a través de la transformación de su lógica de vida en la muerte. Así tenemos los cambios de los

nombres de la Plaza Grande al de Plaza de la Independencia; el del parque de El Ejido al de 24 de Mayo; la calle de las Siete Cruces a la de García Moreno.

En la actualidad, la nomenclatura es principalmente técnica y se inscribe en la era de la informatización; es una “nomenclatura funcional” que permite el manejo de catastros, la ubicación de las actividades, la lectura de un orden urbano, etc., lo cual evidencia que la funcionalidad del repertorio es mayor. Si antes cumplía solo la función de localización, hoy en día busca ser “multifuncional”. Sin duda que la nomenclatura propuesta debería permitir una mejor lectura de la ciudad, lo cual revelará el (des)orden urbano, pero también “integrará” barrios que antes eran inencontrables, pues no tenían nombres (huairapamushcas), como aquellos hijos naturales que hay que esconderlos.

Estas tres lógicas, correspondientes con tres momentos históricos, muestran formas de leer, ubicarse, recorrer, imaginarse, pagar impuestos y comunicar la ciudad. En los centros históricos ellas coexisten, porque las tres se mantienen y se superponen.

El arte urbano

Si partimos de la idea de Schiller que “el arte tiene que abandonar la realidad y elevarse con noble audacia por encima de la necesidad”, tendremos que en la ciudad se deben producir objetos de arte y, además, proyectos con respuestas funcionales que satisfagan las necesidades de transporte, de agua potable, etc., pero que sean estéticamente bien resueltos.

Por otro lado, hay que partir del hecho que el arte público y la ciudad deben ser entendidos como relaciones sociales, lo cual significa que la urbe y el arte, así como la relación que existe entre ellos, tienen una condición histórica.

Por ejemplo, en el período de la Ilustración, la construcción de los monumentos públicos buscaba no solo ornamentar la ciudad sino también presentar a los prohombres como paradigmas del comportamiento social.¹² Es decir que el arte

11 “Los nombres propios imponen al lugar un mandato venido del otro (una historia...)” (Augé, 1998: 90).

12 Algo parecido a lo que ocurre en la sociedad del consumo con los deportistas y los modelos de vida que encarnan.

público tenía una doble funcionalidad que surgía de una propuesta estética: embellecer la ciudad y transmitir un mensaje social. En la actualidad, esta realidad dista mucho de ser así. La funcionalidad que tenía el monumento o la estatua en el período de la ciudad ilustrada es reemplazado por la propaganda comercial. De allí que el pro hombre de aquel momento, que fue modelado a partir del sentido de patria (patriotismo), hoy sea redefinido por los símbolos del consumo.

Pero también la ciudad, como escenario social, cambia. Los espacios públicos que la ciudad ilustrada creaba para sus monumentos entran en crisis dentro de la urbe actual. La racionalidad económica que guía al actual desarrollo urbano hace que el espacio público pierda el sentido original. El espacio público que tenía contenido político, porque formaba a la gente en la tolerancia, la dignidad y la libertad, da paso a otro de carácter mercantil donde se le impone al cliente la opción por el consumo. Por eso se pasa de la plaza pública al centro comercial privado, como eje y símbolo del espacio “público”.

En el centro histórico de Quito, el arte público estuvo originalmente confinado en espacios privados: las iglesias y edificios ceremoniales. O, en su defecto, el propio edificio monumental visto como arte. Posteriormente es este mismo arte que sale al espacio público. La cruz, la fuente de agua o el pretil de la iglesia toman posesión del espacio público y al hacerlo lo delimitan.

La fase conmemorativa de la nomenclatura tiene su correlato en el arte urbano. La nomenclatura y el arte van de la mano en el sentido que tienden a usar la ciudad para legitimar una historia y una propuesta urbana; aunque, justo es decirlo, con el paso del tiempo la nomenclatura y el arte público terminan siendo menos una referencia histórica y más una espacial (un marca) o, en otras palabras, mientras más memoria suponemos que contiene un lugar, más se vacía del sentido histórico que se le quiere otorgar; de allí que sea válido preguntarse si lo que se delimita es un lugar o un no lugar (Augé, 1998).

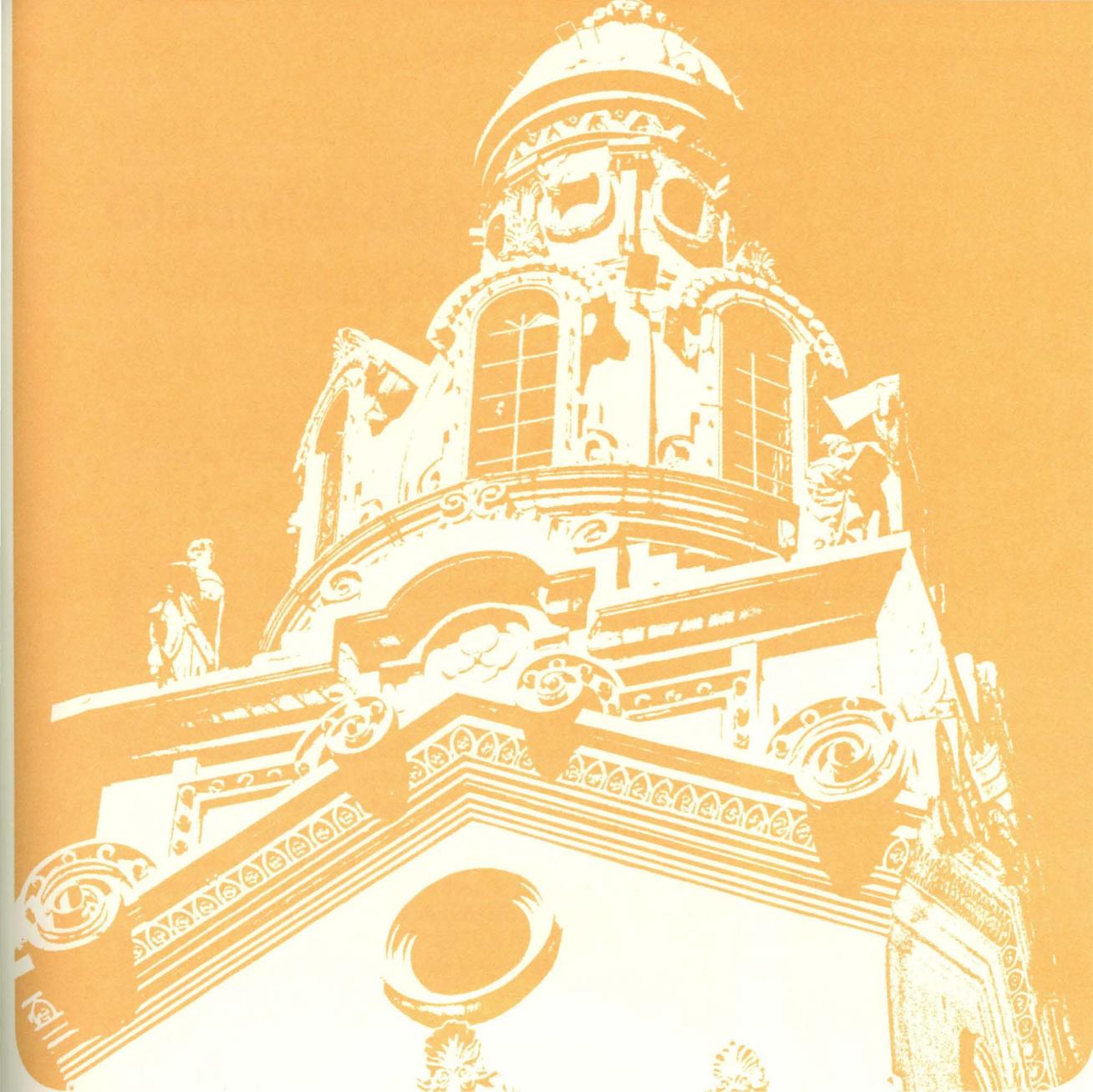
Al centro histórico se le impuso, incluso antes de ser tal, una dimensión histórica a través de la nomenclatura de sus espacios públicos (calles, plazas) y del arte (escultura) que rememoran la presencia de personajes notables, sean

cívicos, militares o religiosos. Esta vinculación hace, por ejemplo, que una escultura termine por definir el nombre del espacio en el que está enclavado. Un caso interesante es el del Parque Hermano Miguel, que lleva ese nombre porque allí se afincó la escultura del Hermano Miguel. Lo curioso está en que el nombre se mantiene luego de que la escultura fue reubicada en otro lugar.

Por eso, una de las funciones que tiene la obra pública en el desarrollo urbano es la de recuperar el espacio público. No se trata de construir un espacio público para ubicar una obra de arte, ni tampoco de “ubicar” un objeto artístico, sino todo lo contrario, que el arte público construya su continente y al hacerlo produzca espacio público. De esta manera, le da significación a la ciudad histórica y a cada una de sus partes, porque el arte público lo es en la medida en que su ubicación (pública) permite el disfrute del público sin restricción alguna. h

Bibliografía

- Augé, Marc (1998). *Los no lugares, espacios del anonimato*. Barcelona: Gedisa.
- Barbero, Jesús Martín (1998). “De los medios a las culturas”, en: Barbero y Armando Silva. *Proyectar la comunicación*. Bogotá: Tercer Mundo.
- Borja, Jordi y Manuel Castells (1998). *Local y global*. Madrid: Taurus.
- Carrión, Fernando (Ed.) (2001). *Centros históricos en América Latina*. Quito: UNESCO / BID / MCC.
- Carrión, Fernando (2007). “El espacio público, punto de partida para la alteridad”, en: Segovia, Olga. *Espacios públicos y construcción social*. Santiago de Chile: SUR.
- García Canclini, Néstor (1999). *La globalización imaginada*. Buenos Aires: Paidós.
- Silva, Armando (1998). *Imaginario urbanos*. Bogotá: Tercer Mundo.



Diálogo



Globalización y territorio

Globalization and territory

Carlos de Mattos¹ y Alfonso Iracheta²

Un eje central para entender las profundas transformaciones que vienen sucediendo en las urbes de América Latina es la relación que se produce entre globalización y territorio. Por estas razones, Centro-h convocó a dos especialistas en el tema, Carlos de Mattos (Chile) y Alfonso Iracheta (México), para que dialogaran sobre los procesos en marcha en la región a partir de tres ejes: globalización y territorio, gestión urbana y competitividad. Estos ejes de problematización se encuentran señalados, a manera de introducción, para cada una de las secciones.

1 Profesor titular asociado del Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales de la Pontificia Universidad Católica de Chile. Director de *EURE, Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*. Arquitecto por la Universidad de la República de Uruguay. Posgrado en Desarrollo Económico y Planificación por el Instituto Latinoamericano de Planificación Económica y Social (ILPES) de las Naciones Unidas.

2 Mexicano, PhD en Estudios Regionales, coordinador del Programa de Estudios Urbanos y Ambientales de El Colegio Mexiquense, coordinador nacional de la Red Mexicana de Ciudades hacia la Sustentabilidad, miembro del Consejo Mundial Asesor de ONU-HABITAT y de la Red Global de Investigación en Asentamientos Humanos, miembro del Sistema Nacional de Investigadores de México (nivel II). Ha publicado nueve libros y alrededor de cincuenta artículos/capítulos; ha dictado más de 300 conferencias en 20 países y es consultor internacional en temas de planeación y desarrollo urbano.

Globalización y territorio³

La globalización, entendida como un fenómeno económico, social, político y cultural es una condición que ha redefinido la noción de territorio, no solo de manera endógena respecto a las relaciones de producción en determinados contextos, sino sobre todo, en un sentido exógeno alrededor de una lógica de flujos y redes que articulan los distintos niveles del territorio. Desde esta perspectiva, y considerando las características propias de América Latina, cabe preguntarse ¿de qué manera se está manifestando el fenómeno de la globalización en la región?

Alfonso Iracheta (AI): En primer lugar, el fenómeno de la globalización es, por un lado, un fenómeno eminentemente económico al abrir las fronteras y permitir el libre flujo de mercancías (bienes y servicios), capitales, conocimiento e información principalmente, pero por otro lado, también tiene otros ingredientes centrales, como la generalización de cierto tipo de conocimiento que impacta formas de vida y las interacciones en tiempo real entre los actores sociales por la vía de la revolución de las telecomunicaciones.

Un tercer ingrediente de la globalización es la tendencia a generalizar, homogeneizar o globalizar formas de pensar o de hacer incluso políticas. En este sentido, desde la caída del Muro de Berlín al final de la década de los años ochenta, ocurre que se pretende imponer un

3 Las preguntas y moderación del diálogo fueron realizadas por Marco Córdova (FLACSO, sede Ecuador).

cierto modelo que incluye varios elementos: la democracia representativa, la visión occidental y cristiana y la apertura absoluta de los mercados. Solo aquellas naciones que cumplen con la receta acceden a las ventajas de las inversiones, los créditos y las relaciones de amigos o de socios con las naciones más poderosas.

Me parece que esto está generando cambios muy importantes que afectan los territorios. Con relación a la visión económica, hay una tendencia al aceleramiento y redireccionamiento de las migraciones, cuestión que plantea por lo menos dos interrogantes centrales: por un lado, la gente se está moviendo a donde se coloca el empleo. No estamos siendo capaces en América Latina de colocar el empleo en donde se encuentran las personas. Y por otro lado aparece un fenómeno de contra globalización por el cierre de fronteras o la limitación a la movilidad de las personas, desde los países de menor desarrollo relativo hacia los más desarrollados.

Los promotores de la globalización económica (gobiernos de las naciones más industrializadas, BM, FMI, OECD), apoyan fundamentalmente a las empresas transnacionales para que se ubiquen en todas partes, bajo el supuesto de que los países les quedan pequeños a las transnacionales; necesitan más territorios para alcanzar las escalas de producción y de ganancia requeridas. Pero al mismo tiempo, estos gobiernos y actores, sobre todo privados y multilaterales, están ahora cerrando las fronteras y esto genera nuevos problemas de orden territorial, como se puede ver en las fronteras de Europa y en las de América Latina, básicamente en la mexicana con los Estados Unidos al norte y con Centroamérica al sur. En todos los casos es la insuficiencia de oportunidades de desarrollo para muchas personas lo que las mueve a arriesgarlo todo y transformarse en migrantes –legales e ilegales–; es el caso ecuatoriano o norafricano hacia España o el mexicano y centroamericano en relación con los Estados Unidos de América.

Otra consecuencia territorial de la transformación global de las telecomunicaciones es la tendencia a cierta ubicuidad en la localización de muchas funciones. Ahora ya no es necesario estar en la ciudad para poder tener un alto nivel de productividad y para estar en comunicación

en el trabajo, la escuela e incluso para satisfacer necesidades de ocio y entretenimiento. Esto hace que muchas ciudades se expandan, conformando grandes regiones urbanizadas muy difíciles de planificar y gobernar. Ejemplos de este fenómeno son los *countries* o conjuntos residenciales o los equipamientos sociales e instalaciones productivas, que se localizan “en medio de nada” alejados de las ciudades consolidadas.

Igualmente, la revolución de la política tiene también impactos relevantes en el territorio; ya sea por la tendencia a la imposición del modelo político ya mencionado que tiene en América Latina ejemplos diversos, destacando países como México que han aplicado más ampliamente el modelo, hasta Venezuela que trata de alejarse del mismo. Entre sus consecuencias se destaca el impacto en el ciudadano que tiende a ser transformado en cliente y consumidor del propio gobierno, con lo que la oferta de servicios, de transportes, de suelo y de vivienda queda sujeta a capacidades de pago, con lo cual, muchos asentamientos de bajo ingreso se desarrollan cada vez más alejados de la ciudad formal. Esto deriva de la visión “mercantil” que asume el Estado y de su retiro de muchas funciones urbanas que pasan a ser atendidas por empresas; es decir, servicios urbanos tradicionalmente ofrecidos por los gobiernos se transforman en mercancías y hay muchos grupos sociales, sobre todo los de muy bajo ingreso, que no pueden acceder a estos bienes y servicios exacerbando procesos territoriales como los asentamientos informales.

Un ejemplo muy mexicano de lo anterior tiene que ver con la tierra ejidal. Conforme ha avanzado la globalización y la mercantilización de la ciudad, que van aparejadas, los más pobres ya no acceden a la tierra que estaba casi señalada para ellos, porque la tenencia ejidal de carácter colectivo no se puede vender, por lo que todo uso urbano legal se asentaba en tierra privada, quedando los ejidos como válvula de escape para que los más pobres accedieran a un terreno barato en el entorno de la ciudad.

Con las reformas constitucionales de 1992 propiciadas por las presiones por incorporar a México a la economía global, esa tierra ahora se puede vender reduciendo la oferta a los más pobres. Es decir, ahora estas familias tienen

que asentarse en lugares que no tienen atractivo para el mercado inmobiliario formal, pero esos lugares se inundan, son sitios escarpados con riesgos o derechos de vía federales.

El resultado territorial es la ampliación de la oferta de suelo en la periferia de las ciudades al mercado inmobiliario formal y la reducción al informal.

Carlos de Mattos (CM): Partiendo de uno de los aspectos planteados por Alfonso respecto a la globalización, quisiera destacar que dado que estos procesos tienen como uno de sus rasgos básicos un aumento en la conectividad y, consecuentemente, un aumento de la movilidad, es importante considerar, por un lado, cómo esto afecta a las personas y, por otro lado, cómo lo hace respecto al capital, donde ahora su movilidad prácticamente no tiene límites y parece cada día más difícil de controlar.

Recuerdo que, cuando a raíz de los efectos de propagación de la crisis mexicana se empezó a plantear la necesidad de volver a regular los movimientos del capital, Krugman señaló que en esta discusión sería importante considerar dos aspectos: en primer lugar, analizar si lo que teníamos antes era mejor o peor que lo que tenemos ahora. Si recordamos la situación de países con mercados negros monetarios, en los que regían múltiples tipos de cambio y donde muchas monedas nacionales carecían de valor en el exterior, esta observación parece importante. Pero el segundo aspecto mencionado por Krugman, que puede considerarse como más relevante que el primero, se refiere en lo fundamental, a que si quisiéramos regular la movilidad del capital, la que se ha intensificado en forma generalizada a escala mundial apoyada por las posibilidades que ofrecen las nuevas tecnologías de la información, resultaría extremadamente difícil encontrar mecanismos regulatorios en torno a los que se pudiese lograr el consenso de un número muy elevado de gobiernos de países donde ya se han impuesto los mecanismos hoy vigentes. Estos son puntos que habría que tener en cuenta en esta discusión, en la que es frecuente caer en voluntarismos utópicos.

Estos procesos tienen consecuencias funda-

mentales territoriales y, en particular, urbanas, dado que lo que ha ocurrido es que, al generarse un espacio mundial de acumulación, la competitividad se ha impuesto como un requisito absolutamente incluídible para la supervivencia de las empresas. Es así que nos encontramos frente al hecho de que, según un reciente informe de la UNCTAD, el número de empresas transnacionales (ETN) ha aumentado en este momento a más de 78 mil y sus filiales a más de 780 mil. Si bien obviamente no todas estas filiales se deslocalizan al ritmo de las estrategias de descomposición internacional de los procesos productivos, un número muy elevado de ellas se dispersan por distintas partes del mundo y, frente a ello, es un hecho que las ciudades compiten por atraerlas y, como consecuencia de esto, está cambiando la geografía mundial. Y, por lo tanto, lo que podemos afirmar es que el impacto de esta dinámica en la transformación urbana tiene una enorme importancia.

En cuanto a las personas, quiero mencionar que, como señala Alfonso, hay una creciente movilidad, pero ella está regida por fuertes discriminaciones. Así, por una parte es fácil comprobar que los sectores de mayores ingresos pueden moverse como lo desean, prácticamente sin limitaciones por todo el mundo; para decirlo de una manera un tanto brutal, para quien tiene buena presencia, anda bien vestido y sus recursos se lo permiten, las fronteras tienen una creciente porosidad, por lo que se desplazan sin problemas en las clases ejecutivas de las líneas aéreas internacionales, son acogidos en las salas vip de los aeropuertos, se alojan en grandes hoteles de cadenas internacionales de los lugares de destino, etc., sin afrontar mayores obstáculos. Sin embargo, para los pobres existen muros y barreras de las que pueden considerarse como su expresión extrema las que existen en la frontera entre los Estados Unidos y México, haciendo que para ellos las posibilidades de movilidad sean muy limitadas. En esta situación, no es un hecho aislado lo que ahora está intentando impulsar Berlusconi en Italia, llegando hasta poner en operación al ejército para tratar de expulsar a los migrantes.

Y, frente a esta situación, podemos comprobar que, como alternativa, un número creciente de grandes empresas, están moviendo sus

puestos de trabajo; esto es, en lugar de recibir a migrantes para que trabajen en sus fábricas localizadas en su país de origen, externalizan ciertos procesos hacia países donde los costos laborales son más bajos; esto también está teniendo una fuerte repercusión en la nueva geografía global y en la transformación urbana en distintas partes del planeta.

AI: Carlos está planteando algo que es sumamente importante y que yo apenas mencioné antes. Esta idea de la conectividad y la movilidad, particularmente de los capitales, y la competencia urbana por atraerlos en muchos casos a altos costos socio-ambientales.

Aprecio aquí dos cuestiones que vale la pena considerar: hay un impacto, en primer lugar, de tipo político en favor de los alcaldes y en contra de otros actores políticos nacionales, porque hay ciudades que están convirtiéndose en espacios mucho más importantes que regiones, provincias, e inclusive naciones completas. Creo que eso es un asunto muy relevante porque están cambiando los factores de proporcionalidad en la política, digamos en la *realpolitik* y esto hace que la región urbana, a través de los alcaldes, tienda a crecer políticamente frente a otros que tienen una percepción de la política que no parte de la cuestión urbana. La segunda es que estos espacios de competitividad que están buscando las empresas transnacionales y sus filiales y que se manifiestan en movilización de capital, instalaciones industriales y de servicios que requieren localizarse en ciudades, recuerda la confrontación que vemos claramente en América Latina entre las que podríamos denominar ciudades globales y las mega ciudades.

Las primeras son ciudades más ordenadas, seguras y productivas que tienen disciplina urbanística, un proyecto de conectividad interna, interurbana e internacional muy claro y grandes infraestructuras como aeropuertos, sistemas modernos y masivos de transporte público; corresponden a las grandes aglomeraciones de América del Norte, Europa y Asia. Las otras son ciudades que se hinchan más que desarrollarse, en las que la planeación urbana es relativa y donde predominan los asentamientos precarios e informales en sus periferias, porque

mantienen estructuras socioeconómicas con alta desigualdad; sin embargo, son las ciudades globales de sus países; es el caso de San Pablo, Quito, Caracas, Bogotá, Ciudad de México, entre muchas otras; tal vez un poco menos Santiago y Buenos Aires.

Estas ciudades se están caracterizando por casi que pagar para atraer inversiones; por ello, sus autoridades recorren los países avanzados en busca de nuevos recursos privados. La ciudad global, en contraste, atrae inversiones y algunas llegan a ser condicionadas porque no convienen al proyecto urbano. El resultado territorial de esto debe preocuparnos, porque estos procesos se van combinando y dan resultados que no son los requeridos o deseados.

Destaca la ocupación de nuevo suelo con usos terciarios y, en menor medida, industriales a costos muy altos en infraestructura y medioambiente que son aceptados por los gobiernos "con tal que generen empleo y actividad económica"; igualmente, buena parte de la expansión territorial de estas megaciudades corresponde a usos habitacionales de bajo ingreso, con muy poco control gubernamental y múltiples carencias. ¿Cómo atender la expansión de estas mega ciudades si crecen muy aceleradamente en sus periferias, conformando grandes regiones conurbadas en las que predomina el desorden y la insustentabilidad y, al mismo tiempo, son los espacios más atractivos para nuevas inversiones, especialmente terciarias?

El último punto que quisiera abordar es el impacto territorial del cambio en la cultura de las ciudades. Creo que hay varios trabajos que muestran que la cultura de los pobres emigrantes en todo el mundo es una cultura fuerte, que proviene del barrio o del medio rural. Al llegar a las grandes ciudades, como es el caso de los centroamericanos y mexicanos que se asientan en ciudades norteamericanas, o sudamericanos y nortáfricanos que llegan a ciudades españolas, es muy clara la tendencia al gueto. Este representa, por una parte, la tendencia a aislarse para mantener viva la esencia de sus culturas y, por la otra, el rechazo de los locales a los recién llegados.

Estas diferencias culturales, en algunos casos, se resuelven integrando a los inmigrantes, pero en muchos otros, por el contrario, mante-

niendo y en casos, profundizando las diferencias culturales; un ejemplo claro lo vimos hace un par de años en París; está acelerándose en diversas ciudades españolas y es un fenómeno siempre presente en ciudades norteamericanas. El control de fronteras con claros propósitos de reducir la inmigración, tanto en los Estados Unidos como en Europa, es una evidencia de esta tendencia contra-global en la que se fortalece el libre flujo del dinero y se debilita el de las personas.

CM: Un aspecto que me parece importante destacar en estos procesos de transformación urbana es la tendencia a la expansión prácticamente sin límites de la ciudad. Tengo la impresión de que se trata de un fenómeno muy difícil de controlar, y que es previsible que las ciudades van a continuar desbordándose, por lo menos mientras se mantenga el tipo de gestión urbana liberalizada, flexibilizada, empresaria y subsidiaria que se ha impuesto durante las últimas décadas. Porque más allá de los problemas que persisten en América Latina, es un hecho que el ingreso medio de las personas ha crecido en casi todos los países de esta región y una consecuencia casi inevitable del aumento del ingreso personal es que con ello también tiende a aumentar el consumo de tierra per cápita. Las encuestas que se han realizado en algunos de nuestros países muestran que, bajo igualdad de condiciones de seguridad y de habitabilidad, cuando sube su nivel de ingreso, las familias tienden normalmente a ampliar su espacio residencial y, en lo posible, si sus recursos lo permiten, tienden a optar por una vivienda unifamiliar.

Lo que lleva inevitablemente a la peri-urbanización. Los casos que mencionaba Alfonso, de las aglomeraciones principales, no se están dando solo en las muy grandes sino también en otras de menor tamaño relativo. Se puede comprobar, por ejemplo, en el caso de Quito, donde se ha intensificado el desborde de la ciudad hacia los valles bajos, donde la futura presencia del nuevo aeropuerto parece jugar un papel decisivo; de la misma forma, se puede observar en Montevideo con su prolongación en una suerte de ciudad lineal en lo que se denomina la Ciudad de la Costa, o en el caso de San José de

Costa Rica, que se ha expandido en forma continuada hacia lo que en el pasado fueron pueblos y ciudades separadas. Se trata de una tendencia que va más allá de la dimensión de la ciudad y que está llevando cada vez más hacia la formación de aglomeraciones marcadas por la peri-urbanización y la policentralización.

Gestión urbana

Las transformaciones socio-territoriales que América Latina experimenta durante las dos últimas décadas como consecuencia de este fenómeno de la globalización evidencia, con distinta intensidad, la emergencia de nuevas formas de gestión urbana desde donde los gobiernos locales, principalmente, han ido incorporando, a través de la planificación estratégica, nuevos instrumentos de gestión y así como también la ampliación de la participación de los distintos actores de la sociedad en la gestión. Por otra parte, en el contexto socio-político de la región, durante esta última década especialmente se ha caracterizado por lo que ha dado en llamarse el giro hacia la izquierda con la instauración de una serie de gobiernos de corte socialista, cuya política económica de alguna manera busca profundizar mecanismos de planificación centralizada. En este sentido, es importante analizar cómo se contraponen estos dos modelos de gestión en tanto, si bien responden a distintas escalas de gobierno, se articulan en términos de territorio como una unidad.

AI: Tengo la percepción mucho más clara de lo primero que de lo segundo. Pero bueno, voy a tratar de hacer una breve mención de cada uno y un intento de articulación en cuanto a la pregunta si se contraponen o no.

Se observa, en efecto, que están surgiendo nuevos procesos de gestión urbana. Tiende a predominar lo que se denomina planeación estratégica; una parte muy importante de esta deriva de enfoques empresariales e inclusive militares. Su incorporación en América Latina coincide con el cambio de modelo económico-político y la irrupción del mercado como cuasi único conductor de la economía global y nacional.

La orientación principal es que no se puede

hacer ciudad sino a través del mercado. Bajo este principio han surgido las contradicciones del mercado en los últimos veinticinco años generando serios problemas en las ciudades de América Latina; por ejemplo, Carlos mencionó la expansión sin límite de la ciudad que crece a salto de rana, de manera que las conurbaciones no siguen una lógica de extensión del tejido urbano, sino que, en cualquier lugar, aparecen instalaciones de toda naturaleza soportadas por la tendencia a la ubicuidad que proporciona el desarrollo de las telecomunicaciones y, también, por la necesidad de los estratos de menor ingreso de localizarse donde los costos de asentamiento sean menores.

Un ejemplo de este proceso es el gran corredor urbanizado que nace en la ciudad de Querétaro y que termina prácticamente en la ciudad de Guadalajara en México y que tiene una longitud de aproximadamente 350 km. Prácticamente uno no deja de ver urbanización y es sorprendente encontrar desde un conjunto habitacional de tres mil o más viviendas hasta instalaciones fabriles o de servicios, y si voltea uno a ambos lados de la autopista que le sirve de columna vertebral no ve ciudades o poblados que justifiquen estos asentamientos; no se explica dónde trabaja esa gente, dónde estudia, no es claro, se pierde el concepto de ciudad.

Asentamientos de esta naturaleza están generando serios problemas, porque implícitamente se reconoce desde los gobiernos que el mercado inmobiliario puede actuar con muy amplia libertad, prácticamente donde lo desee y, también, porque dejan claro que la ocupación territorial está fuera de control y que estos nuevos espacios no están siendo gobernados.

Lo que surge entonces es la pregunta sobre la gestión del territorio; ¿qué ámbito de gobierno debe afrontar estos nuevos territorios? Queda claro que los gobiernos nacionales, más allá del esfuerzo brasileño y tal vez chileno por promover un proyecto de ordenación territorial, los demás no alcanzan todavía a contar con una idea clara sobre estos fenómenos.

Lo que me parece que está surgiendo fuertemente es la visión local, lo que resulta positivo, por una parte, por las posibilidades de la gestión directa de la autoridad con la sociedad para

atender las necesidades urbanas y desventajoso, por la otra, por la incapacidad de los municipios para coordinarse con sus pares y asumir, de manera armónica, estas grandes conurbaciones, lo que deriva de dos grandes cuestiones: la primera, los límites políticos que imponen las jurisdicciones municipales a sus autoridades y, la segunda, las presiones sociales para que el gobierno local atienda las necesidades “hacia adentro”.

No obstante estas limitaciones, han aparecido esfuerzos más claros en el ámbito local, que se materializan en un proceso de planeación de más largo plazo, con planes más integrados y participativos, aunque limitados al territorio municipal, quedando en general fuera de consideración el tema de la región urbanizada que, conceptual y territorialmente, rebasa a la metrópoli.

Los problemas se presentan especialmente en las regiones hiperurbanizadas, como es la llamada megalópolis del centro de México, que se conforma por más de 400 municipios de seis entidades federativas, donde es prácticamente imposible que se pongan de acuerdo para definir un proyecto de desarrollo para la región.

La gestión del desarrollo urbano local enfrenta entonces esta paradoja; el impacto de la urbanización de estas grandes regiones es muy fuerte, pero la planeación se da apenas del límite de la jurisdicción municipal hacia adentro.

Han surgido, frente a estos retos, importantes esfuerzos, particularmente en Brasil con el Estatuto de la Ciudad y en Colombia con la Ley 388; ambos países han abierto la puerta a una gestión urbana compartida y más seria que permite avizorar mejoría en las condiciones de vida urbana.

Igualmente debemos reconocer que ha surgido en México un movimiento creativo de institutos municipales de planeación que se caracterizan por ir más allá de lo que tradicionalmente hace la autoridad local, porque son participativos, en general tienen una visión del desarrollo local más integrada y de más largo plazo; sus posibilidades son muy amplias porque los proyectos de desarrollo se pueden sostener más allá de las administraciones gubernamentales municipales de tres años.

Estos son ejemplos interesantes que

muestran que hay capacidad de gestión aunque, como afirmaba antes, lamentablemente esta se da solo hacia adentro, con pocas perspectivas todavía de atender las conurbaciones de manera coordinada. Desde otra perspectiva, estos esfuerzos son relevantes porque permiten retomar el papel del Estado en la urbanización, avanzar en la gestión compartida de los territorios y abren la posibilidad de orientar los mercados inmobiliarios que se han convertido en uno de los ejes de la acumulación de capital, por una parte, y de la expansión de las ciudades en buena parte de América Latina, por la otra.

Es necesario reiterar lo que decía Carlos: hay un descontrol generalizado del Estado para que las fuerzas de los mercados inmobiliarios (legales e ilegales) respeten las reglas fundamentales que permiten “hacer ciudad” con una calidad de vida y un respeto por el ambiente.

Estamos frente a la oportunidad de que el Estado retome su responsabilidad en la conducción del desarrollo urbano; sociedades más orientadas al centro-izquierda como Brasil están marcando un camino, como también otras orientadas al centro-derecha como Colombia. Otras denominadas de izquierda o derecha, como Venezuela o México, siguen sin acertar y carecen de un proyecto nacional para atender sus retos territoriales. De ahí que, cuando menos en principio, el asunto no es estrictamente ideológico, ya que ni izquierdas ni derechas tienen visiones claras para enfrentar los retos de las ciudades en América Latina.

Yo me pregunto si es de izquierda que un Estado asuma la obligación de retomar el control y la orientación de una ciudad, definiendo “dónde sí” y “dónde no” urbanizar; lo mismo en las grandes regiones, respetando la agricultura, el bosque y demás. Yo creo que eso no necesariamente surge cuando se es de izquierda, ya que corresponde al sentido común. Lo que tenemos que lamentar, por lo menos en el caso mexicano, entre otros, es la tendencia a dejar hacer y dejar pasar, a los mercados inmobiliarios, frente a otros países como Brasil que, si bien enfrenta graves problemas por los excesos de estos mercados, cuenta por lo pronto con una legislación y las instituciones para enfrentarlos. Al revisar diariamente el correo electrónico que me envían

del Ministerio de las Ciudades, veo los esfuerzos por ajustar estos mercados, veo la acción del Estado a nivel municipal, regional, federal, y aprecio que hay un cambio relevante.

CM: Con respecto al tema de la gestión, tengo la impresión que luego de lo que ocurrió con los fracasos de la experiencia de la planificación socialista y con los intentos de planificación centralizada, normativa y racionalista en Occidente, va a ser muy difícil que sea viable retornar a lo que constituyó uno de los rasgos dominantes durante parte del siglo XX: el ejercicio de una gestión basada en la convicción de que el ser humano podía manejar a su voluntad los procesos sociales.

Creo que, en el ámbito de las ciencias sociales, en general se ha impuesto la convicción de que no es viable volver a aquel tipo de planificación normativa y que es ineludible fortalecer ciertas funciones del mercado como encuadre de nuevas modalidades de gestión urbana. En un importante artículo publicado en 1989, David Harvey mostró cómo la gestión urbana evolucionó desde un enfoque de corte gerencialista hacia otro de tipo empresarialista, en el que se han impuesto los criterios de subsidiariedad estatal y, consecuentemente, de mínima intervención pública. Considerando las razones de este cambio de enfoque creo que será muy difícil revertir esta evolución.

En mi opinión, es esta situación la que nos conduce a lo que señala Alfonso, esto es, a una creciente influencia de los negocios inmobiliarios en el manejo y en la transformación de las ciudades. Creo que es en ese contexto que se está imponiendo la actual competencia de las ciudades por contar con artefactos arquitectónicos emblemáticos, en lo posible concebidos por alguno de los arquitectos-estrella de moda a escala internacional. Parecen ser estas tendencias las que van a marcar el futuro de las ciudades; todo ello, en el contexto de estrategias de competitividad con las que las ciudades buscan posicionarse en los *rankings* para atraer inversión extranjera, o eventos deportivos como el que se acaba de vivir en China, y/o visitantes globales, en el supuesto de que ello permite generar empleos, ingresos, calidad de vida, etc.

Por otro lado, lo que estamos viendo es que

eso está produciendo problemas sociales extremadamente graves y, además, como ha señalado el Premio Nobel mexicano, doctor Mario Molina, para el caso de Ciudad de México, ciudades que difícilmente van a ser ecológicamente sustentables en el futuro. Entonces, tengo la impresión de que nos estamos moviendo hacia una especie de callejón sin salida. Dado lo que pasó con las experiencias de planificación normativa, parece bastante difícil, tanto desde el punto de vista práctico como teórico, volver a un mucho mayor intervencionismo estatal, sobre todo si eso implica un aumento del gasto fiscal. Lo que significaría, por una parte, continuar fortaleciendo el papel del capital privado y de los negocios inmobiliarios en las ciudades y, por otra parte, la agudización de dos problemas que tienden a desembocar en una situación de muy difícil manejo: primero, el problema de la sustentabilidad ambiental urbana. Ciudades como México, Los Ángeles, Santiago, etc., evolucionan con problemas ambientales que transitoriamente parecen controlados, pero que una y otra vez vuelven a recrudecer; y, segundo, la cuestión social, marcada por nuevas desigualdades, nueva pobreza, nuevas formas de exclusión, creciente turgurización, etc., todo lo cual está incidiendo en una mayor inseguridad urbana. Justamente estaba mirando el *Newsweek* de esta semana que habla de la situación de México y de la importancia que está tomando la violencia urbana relacionada con cadenas organizadas globalmente por el crimen organizado, lo cual nos enfrenta a una ciudad cada día más difícil de manejar.

En este panorama general, cuando considero el caso de las nuevas orientaciones políticas que han aparecido en América Latina, me surge la duda sobre cómo van a actuar los gobiernos en los países en que este cambio se ha impuesto para manejarse en un escenario globalizado, en el que los capitales privados han logrado una creciente autonomía, que hace que hoy en día, a diferencia de lo que ocurría hace 30 ó 40 años atrás, puedan escoger su destino sectorial o territorial con considerable mayor libertad que la que tenían cuando las fronteras eran mucho menos permeables. No

hay duda de que hoy los capitales enfrentan una situación más favorable para escoger el lugar donde pueden realizar buenos negocios. En este escenario, donde hay muchos oferentes de condiciones propicias para hacer negocios en el mundo, parece previsible que los países que están tratando de imponer restricciones a los capitales móviles van a tender a ser discriminados negativamente por estos; si esto se confirma, es muy probable que los ritmos de acumulación tiendan a disminuir en estos países, con la consecuente agudización de los problemas de generación de empleo, de aumento del ingreso y de mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes. Esto podría colocar a estas experiencias, como ya ocurrió en el pasado, en una situación de muy difícil manejo económico y político.

AI: Con relación a este último punto, creo que hay un riesgo grande en países de América Latina pero no solo por ser de izquierda. En Venezuela, por ejemplo, este riesgo surge por la fuerte presencia ideológica del gobierno que no se aprecia en Brasil o Argentina que, según analistas, serían parte de una especie de “club de izquierda”. Sus relaciones con el exterior y sus políticas de gestión son muy diferentes y tienen efectos también diferentes; destaco lo que podríamos denominar “negociación digna”, esta idea de los gobiernos con capacidades reales y con políticas de Estado que no atentan contra los mercados sino que los orientan con políticas más adecuadas. Es decir, más que la dicotomía izquierda-derecha, un camino para reordenar las ciudades de América Latina ante las presiones de los mercados internacionales es la capacidad para construir un proyecto concensuado y para gestionar nuevos recursos del exterior bajo reglas que permitan avanzar en la construcción de ciudades menos precarias, desordenadas e insustentables.

Esto lo asocio a lo local y a la gestión que se requiere para alcanzar esa ciudad más ordenada. El resultado de la gestión urbana gerencial-empresarial ha sido poco positiva a nivel de ordenamiento territorial y desarrollo social. Aquí aparecen dos cuestiones:

- La primera es que el mercado no puede

poner orden en el territorio porque es promotor del desorden; este es producto de un sin fin de decisiones de localización de cada individuo sin ponerse de acuerdo con el resto y teniendo como propósito obtener la mayor ganancia o beneficio en dicha localización. El problema es que, llevado a niveles masivos (como ocurre en las grandes ciudades), se provocan “deseconomías” muy altas que no pueden ser pagadas por el propio mercado como por ejemplo el tránsito detenido por horas en la ciudad de México. El costo que está implicando para las empresas la inmovilidad en muchos corredores de la ciudad durante varias horas, al igual que otros problemas como la contaminación del agua o el costo creciente de cada pedazo de suelo, se está revirtiendo en contra de los propios mercados.

- La segunda es que requerimos de un Estado fuerte y una sociedad corresponsable que hagan contrapeso a los mercados. Lo que me parece claro es que el Estado debe ir por delante, conduciendo y orientando a los mercados y no atrás resolviendo de mala manera los problemas que provocan en los territorios.

¿Cómo resolver esta paradoja? De tiempo atrás, hemos estado promoviendo en México un pensamiento y unas políticas socio-espaciales más cercanas a la gobernanza democrática de base territorial, es decir, la búsqueda de acuerdos socio-políticos entre los actores sociales y los gobiernos, especialmente locales, para tratar de armar juntos un proyecto urbano que mínimamente responda a las exigencias del ambiente, reduzca los excesos provocados por los propios mercados y atienda las necesidades de los grupos sociales de menor ingreso. Yo creo que este es un camino más adecuado porque vincula el conocimiento con la gestión y la acción.

Son pocos los programas barriales de oferta de suelo y vivienda, de rescate ambiental y, en general, los programas sociales que se dirigen a mejorar estructuralmente la calidad de vida; más bien nos están mostrando un interés por reducir las consecuencias más agresivas del

modelo económico-político y por controlar procesos urbanos que se están saliendo de control, sobre todo en las grandes ciudades, como es la expansión del precarismo y la insustentabilidad.

La realidad en muchas ciudades de América Latina es que la soberbia de los mercados y el pasmo de los estados con relación a los territorios está produciendo una ciudad que tiende a desquiciarse. Aquí es donde el acuerdo entre actores sociales y gobiernos, la negociación en busca de un modelo socio-espacial menos agresivo, permite crear una oportunidad de desarrollo un poco más razonable; de momento no se aprecia otra posibilidad para avanzar en la construcción de espacios urbanos más adecuados.

Por último, destaco la preocupación en muchos países de América Latina sobre este tema que destaca Carlos de la economía delictiva. Es muy poco lo que se está estudiando con relación a este fenómeno, aunque algunas cifras presentadas por analistas son escalofriantes, ya que se estiman ingresos, en el caso de México, por arriba de 15 ó 20 mil millones de dólares por año, tan relevante como la renta petrolera, las remesas de emigrantes o el turismo. Se aprecia que en las grandes ciudades y, particularmente en sitios de playa, están creciendo los mercados inmobiliarios de manera muy acelerada, dando pie a la percepción de un creciente lavado de dinero asociado a esta economía delictiva. Se desarrollan de manera desproporcionada una gran cantidad de instalaciones: hoteles, centros nocturnos, centros comerciales, conjuntos residenciales con grandes impactos en el territorio y no se aprecia que exista autoridad local capaz de frenar u orientar estas inversiones.

Concluyo. Los grandes temas del desarrollo contemporáneo tienen fuertes impactos en los territorios, especialmente las ciudades. Frente a mercados inmobiliarios –legales e ilegales– descontrolados y gobiernos poco comprometidos, surge la gobernanza como una opción participativa para resolver juntos sociedad y gobierno los retos que agobian a las ciudades. Implica recuperar lo público y rescatar al Estado; implica también la búsqueda de nuevas estructuras y arreglos institucionales para hacer más efectiva la acción gubernamental y corresponsable la

acción social y privada; implica, finalmente, poner en su sitio a cada quien, los mercados respetando planes y políticas y los gobiernos emitiéndolas y guiando a estos mercados para que atiendan las prioridades de las comunidades urbanas.

CM: En general, estoy de acuerdo con lo que plantea Alfonso, en el sentido de considerar el camino de la gobernanza como una alternativa y, quizá, como la única alternativa que tenemos para enfrentar este dilema que se plantea tanto en el plano social como en el ecológico. Además, Alfonso aludió a un punto de gran importancia, que tengo la impresión que ha sido descuidado en la literatura urbana latinoamericana, el de la incidencia de las cadenas globales de valor articuladas por el crimen organizado en la generación de nuevas modalidades de reciclaje de capital, que muchas veces cristalizan en la configuración de nuevos artefactos de gran impacto urbano. Con frecuencia, se trata de circuitos globalizados que se posesionan de determinadas partes de las ciudades respectivas, como ocurre, por ejemplo, en numerosas ciudades mexicanas, en las favelas de Río de Janeiro o de San Pablo, en los conos de Lima, entre otras. Es un tema presente en la mayor parte de nuestras ciudades y, por lo general, no constituye tema prioritario en nuestras agendas de investigación. Creo que es un tema que debe ser incorporado explícitamente en los debates de nuestros encuentros en América Latina, de forma de poder empezar a evaluar sus alcances efectivos.

Competitividad

La desregulación económica ha determinado la configuración de un territorio reticulado cuyos nodos se potencializan en función de las opciones de valorización del capital que estos puntos de acumulación puedan ofrecer. La competitividad aparece en este sentido como una lógica inter-urbana que concentra, en determinados sectores de las ciudades, un conjunto de ventajas comparativas, como el caso de los grandes proyectos urbanos

por ejemplo, en detrimento del conjunto de la ciudad (y del resto del territorio). Es importante analizar, en este contexto, de qué manera un desarrollo urbano anclado a la competitividad puede profundizar los procesos de segregación y desigualdad urbana propios de la región de América Latina.

AI: Tomaré como ejemplo la política habitacional mexicana durante los últimos casi diez años, porque es muy relevante en sus magnitudes y difícilmente se encuentran ejemplos similares en otros países.

El gobierno federal generó las condiciones para hacer competitiva la producción habitacional con el objetivo de incrementar sustancialmente las metas de construcción de viviendas y ofrecer alternativas a los grupos de mediano y bajo ingreso en el país. ¿Cuál fue la fórmula?:

- Número uno, liberar los créditos y modernizar las finanzas de los organismos estatales de vivienda que dejaron de construir para convertirse en financiadores de los desarrolladores con los recursos de los “patrones” y los trabajadores.
- Número dos, elevar la escala de producción construyendo inmensos conjuntos bajo enfoques industriales en serie, unificando el diseño, los criterios de producción, entre otras.
- Número tres, desarrollando un enfoque estrictamente empresarial en el que no participa la autoridad local en cuanto a diseño e incluso localización, ni el usuario y mucho menos las organizaciones sociales y los ciudadanos.
- Número cuatro, acelerando la desregulación para reducir tiempos, costos y movimientos, por una parte, pero también una desregulación en el sentido político orientada a “dejar hacer, dejar pasar”, con tal de cumplir las metas de colocación de créditos y de producción de viviendas dictadas desde el gobierno federal. Es decir, para ser más competitivos se reduce el número de días que tarda una aprobación de licencias o permisos; igualmente, se reducen aranceles, impuestos y/o derechos; se integra

la normatividad para que sea más lógica, etcétera; en esto ha habido realmente poco avance. Desde la otra perspectiva, más que promover competitividad, se ha promovido mayor concentración de capital en el sector de la vivienda; varias empresas que en la década de los años noventa eran de tamaño medio, hoy cotizan en bolsas del país y el extranjero alcanzando cifras en miles de millones de dólares y se han ampliado a escala internacional; esto es el resultado de una política de gobierno dedicada a elevar la competitividad por medio de facilitar la acumulación de capital. Pero esto ha implicado una tendencia a la pérdida de competitividad de las ciudades, porque el éxito de la política de vivienda se basa también en la obtención de tierra barata, y la única que cumple el requisito es la que está lejos de la ciudad y carece de autorización de uso del suelo habitacional; por lo tanto, el gobierno deja que los desarrolladores compren donde les convenga (al margen de lo que establezca el plan de desarrollo urbano), independientemente de que saben que no se harán cargo del transporte ni del empleo o los equipamientos en el lugar, aunque quede a 4 ó 5 km del centro urbano; por lo tanto, las empresas se vuelven más competitivas pero no la ciudad ni su gente que pierden competitividad, porque los costos se elevan a las familias y a los empleadores de esas familias. El otro ingrediente de la competitividad es el consumo de los recursos naturales. Al consumir suelo para vivienda en predios aislados y lejanos al tejido urbano, no solo se deteriora el ambiente al arrasar la capa vegetal para “sembrar” las casas en línea y en serie, sino que se crea la expectativa de uso urbano en el entorno, con lo cual el cuidado ambiental se relaja y se concentran los esfuerzos de los propietarios (sean privados o ejidos) a especular con la tierra “valorizada por el conjunto habitacional”.

Termino con un punto que tiene que ver con una visión mucho más amplia de la competitividad que rebasa a la condición de empresas e inclusive de ciudad, y que tiene que ver con

la capacidad que poseen las grandes regiones y el país para atraer inversiones: México es el país que va a crecer menos en América Latina en 2009; de una estimación original cercana a 3%, ha ido cayendo hasta ubicarse en 0,5% como producto de la crisis mundial, mientras que el promedio de América Latina se ubicó en 4,5% y se ha reducido a cerca del 2%. Estas cifras reflejan el problema de la baja capacidad de las ciudades mexicanas para atraer más inversiones productivas, ya que buena parte de esta se localiza en las ciudades y sus costos crecientes derivados de la baja movilidad, la inseguridad, el deterioro ambiental y las limitaciones institucionales de sus gobiernos son causas para esta pérdida de competitividad.

Por lo anterior, creo que el tema de la competitividad debería ser analizado no solo desde la perspectiva económica. ¿Qué significa ser competitivo? A mí me parece que una sociedad que está bien alimentada, que está bien educada, que se puede mover bien en su ciudad, que puede tener una vivienda digna, es una sociedad que puede ser competitiva; una ciudad que respete los ordenamientos, que tiene disciplina urbanística, que actualiza su infraestructura y que tiene un proyecto social claro, sin duda que cuenta con los elementos centrales para ser competitiva. Hasta hoy, la política en América Latina en general y en México, en particular, se ha enfocado a elevar la competitividad de las empresas (las grandes en particular), suponiendo que difundirán sus beneficios al todo social; la realidad no ha sido así y hoy tenemos grandes empresas competitivas en ciudades “emblemáticas” y con ciudadanos poco competitivos.

CM: Creo que ahora el tema de la competitividad está adquiriendo mucha importancia en América Latina, sobre todo en el ámbito de ciertos gobiernos locales. A título de ejemplo, en Ecuador se puede destacar la experiencia de Guayaquil, donde una iniciativa como la del Malecón 2000 ha sido concebida como emblema de una estrategia de competitividad urbana. Creo que, como señala Alfonso, la competitividad de una ciudad está mucho más condicionada por la cohesión social de cada ciudad, que por la presencia de ciertos arte-

factos emblemáticos, como pueden ser los rascacielos o las réplicas de algunos museos prototípicos. Por ello, me preocupa el hecho de que muchos gobiernos urbanos definan sus estrategias de competitividad buscando imitar ciertas cosas que se hicieron, en forma supuesta o efectivamente exitosa, en otras ciudades, sobre todo de países desarrollados. Ejemplos como los de Barcelona o de Bilbao suelen ser tomados como base para proponer la realización de cierto tipo de inversiones muy llamativas, pero que luego terminan no teniendo mayor incidencia en la competitividad efectiva de nuestras ciudades.

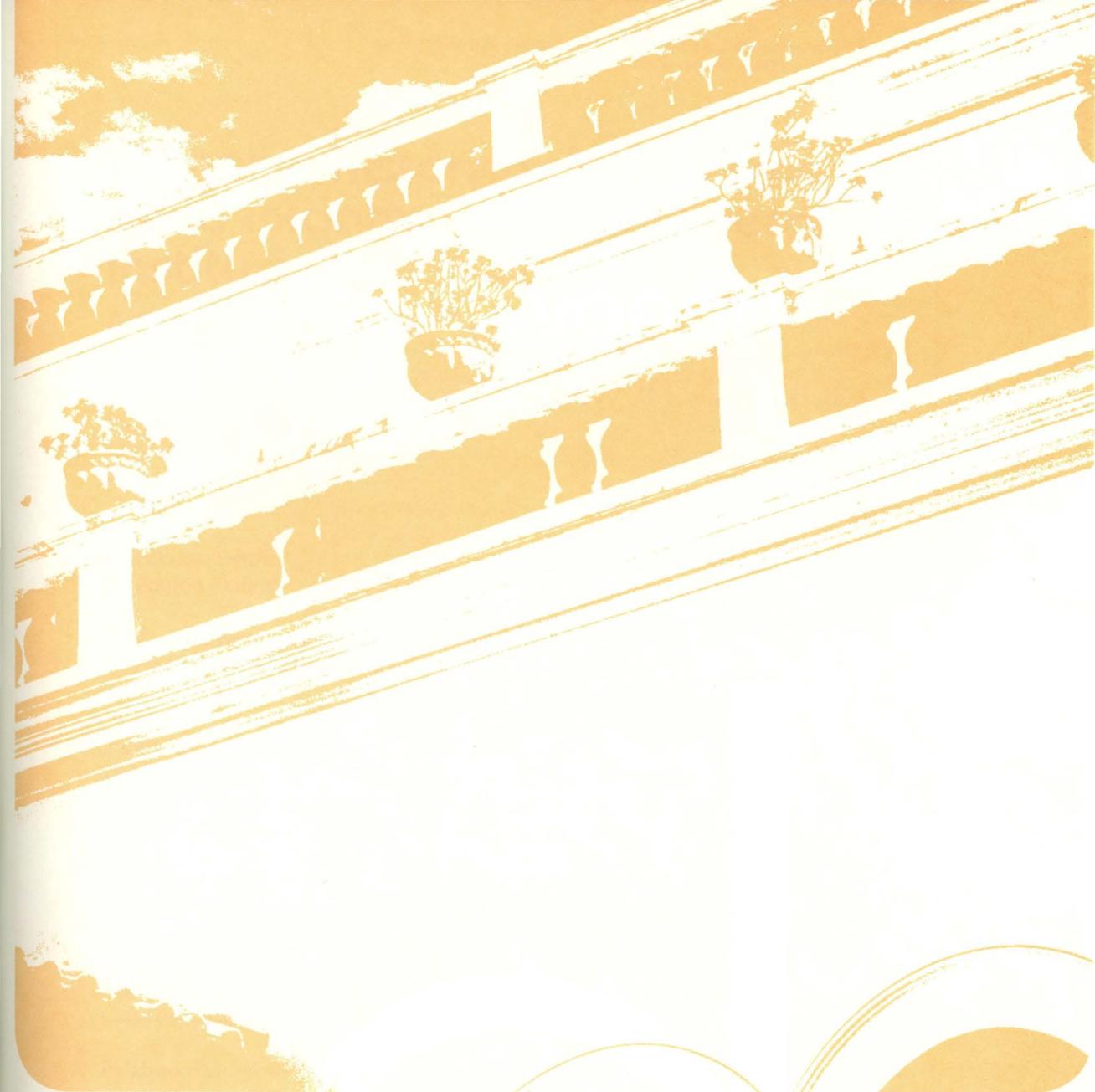
Sin embargo, la situación social sí puede tener una fuerte incidencia en su mayor o menor competitividad. Por ejemplo, en el caso de Chile podemos comprobar que si bien, en términos relativos, el país aparece bien ubicado en la mayor parte de los *rankings* nacionales de competitividad, con su principal ciudad, Santiago, no ocurre lo mismo. En mi opinión, el hecho de que Santiago no sea tan competitivo como Chile-país se debe, principalmente, a que la persistencia de las desigualdades sociales ha incidido en una falta de cohesión social que la afecta negativamente en las evaluaciones respectivas.

En consecuencia, creo que sería importante empezar a discutir en profundidad este tema, especialmente en el ámbito de los gobiernos urbanos. Esto, con el propósito de evitar que se continúen dilapidando recursos en la realización de artefactos relativamente fastuosos, que pueden ser muy funcionales para el respectivo *marketing* urbano, pero que al final de los finales inciden solo marginalmente en la competitividad de las ciudades que siguen este derrotero. De hecho, lo que tiene mayor influencia en evaluaciones de esta naturaleza no es tanto la presencia de esos artefactos, sino lo que hayamos sido capaces de lograr en términos de condiciones de vida y sustentabilidad, lo que está relacionado especialmente con la cohesión social de cada ciudad.

AI: Un último comentario sobre lo que señala Carlos. Es necesario confirmar la idea de que la competitividad es el resultado de toda una estructura capaz de generar las condiciones

para la acumulación y también para la redistribución de la riqueza y las oportunidades. Me pregunto si el gran proyecto Santa Fe en el poniente de la ciudad de México ha hecho más competitiva la ciudad. Creo que no si medimos los costos de movilidad que ha provocado, así como los de infraestructuras no consideradas en su origen. Lo que sí está claro, es que los desarrolladores de doscientos de torres ahí construidas, vendieron y se fueron a invertir a otro lado, y sí, ellos sí incrementaron sus competitividad económica.

Puedo afirmar, a partir de los estudios que hicimos en “Metrópoli 2025” hace cuatro años, que la competitividad de la ciudad de México a nivel mundial ha ido cayendo y no precisamente debido a los temas comunes como la inseguridad, sino que se la asocia con la reducción de sus “capacidades generales”, comparándola con las ciudades globales e incluso con otras megaciudades. Estas condiciones están por encima de grandes proyectos como la Torre Mayor, los corredores empresariales o Santa Fe. Es necesario considerar este punto porque sigue prevaleciendo, en el discurso gubernamental y empresarial, el concepto de competitividad asociado a la empresa y nunca se refieren a la competitividad de las ciudades. No puede ser que estas sean solo la “arena” para la acumulación de las empresas y que estas y, en general, las actividades económicas, no retribuyan a la ciudad lo que les ha ofrecido. El riesgo ya es claro, cuando menos en las grandes aglomeraciones de América Latina: o renuevan sus condiciones generales para el desarrollo o difícilmente contaremos con ciudades competitivas, complementarias y solidarias. **h**



Renovación

Renovación



El centro histórico de Montevideo: de la iniciativa social al liderazgo institucional

Montevideo's historic centre.
From social initiative to institutional
leadership

Adriana Berdía¹
Patricia Roland²

Fecha de recepción: septiembre de 2008

Fecha de aprobación y versión final: noviembre de 2008

Resumen

La Ciudad Vieja de Montevideo es el lugar de origen de la capital y ostenta la calidad de centralidad histórica. Frente a las acciones que atacaban el patrimonio existente, un grupo de estudiantes, profesionales y habitantes de la ciudad comenzó un movimiento de defensa y protección del área hace casi treinta años. Este movimiento sensibilizó al resto de la población y, luego de varias peripecias, generó un marco normativo y una sucesión de acciones de protección a la zona. Desde 1990, este proceso, que aún está en marcha, ha sido liderado por el gobierno de la ciudad de Montevideo y ha dado como resultado una fuerte revitalización del lugar con la participación de actores públicos y privados. Actualmente, la propuesta es profundizar y ampliar lo realizado desde la misma concepción que dio origen a la iniciativa, es decir, desde una visión integral de preservación y revitalización del área, con la participación activa de la población residente.

Palabras clave: centro histórico, Montevideo, gestión urbana, renovación.

¹ Asistente social del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, Montevideo, Uruguay. Correo electrónico: adriab@adinet.com.uy / adrianab@mvtma.gub.uy

² Arquitecta, labora en la Intendencia Municipal de Montevideo. Correo electrónico: paroland@adinet.com.uy / proland@piso8.imm.gub.uy

Introducción

La Ciudad Vieja es el lugar de fundación de Montevideo. Algún día fue toda la ciudad. En ella se reunían las funciones urbanas y convivían todas las clases sociales, su gran valor patrimonial estaba signado por la heterogeneidad y aún hoy ostenta el rol de centralidad.

La ubicación de las ciudades y sus nuevos roles y configuraciones en el contexto actual ha correspondido con dos fenómenos simultáneos: la redefinición del papel del Estado, en el sentido de disminuir su tamaño y protagonismo, y la descentralización política, o sea la delegación, cada vez mayor, de competencias a los gobiernos locales. Se suma a esto un fenómeno que se ha dado en las últimas décadas en ciudades de América Latina (como en el caso de Montevideo): el aumento de las experiencias de democracias participativas en los gobiernos locales, a partir de que dichas administraciones son asumidas por sectores de izquierda. Estos procesos se han realizado muchas veces como contra tendencias del sistema nacional, gobernado por partidos de otro cuño político.

Al interior de las administraciones locales se verifican tensiones entre diferentes modelos de gestión donde prevalecen, en el caso de la administración de la ciudad a cargo de la Intendencia Municipal de Montevideo (IMM), los postulados de ampliación de ciudadanía y disminución de las diferencias sociales.

Las primeras acciones. Una propuesta de sensibilización

Uruguay, país predominantemente urbano, desde temprana edad contó con una sociedad altamente integrada, sustentada en un sistema institucional que garantizaba la existencia de derechos y servicios sociales básicos para el conjunto de la población. A mediados del siglo pasado, se ingresó en un período de estancamiento económico, a partir de lo cual el Estado se ha visto crecientemente cuestionado por la emergencia de un nuevo discurso hegemónico que cuestiona su capacidad de gestión y que provocará, entre otras consecuencias, el quiebre de la institucionalidad democrática en el año 1973.

En el marco de un gobierno dictatorial en lo político y liberal en lo económico, y bajo una fuerte presión de la especulación inmobiliaria, basados en una lógica de renovación por procesos de sustitución, se asiste a la demolición indiscriminada de numerosos inmuebles de alto valor patrimonial, afectando al área e iniciando un proceso de deterioro. Así, el 12% de los padrones de la Ciudad Vieja –de acuerdo con un relevamiento realizado en marzo de 1982 y publicado en el libro *La Ciudad Vieja de Montevideo. Posibilidades de rehabilitación*– señala que:

el área de baldíos equivale a casi doce manzanas vacías en un total de ciento cuatro computadas. Esta cifra se establece aún sin considerar todos los padrones actualmente señalados con carteles de demolición, ni las construcciones tapiadas presumiblemente para ser destruidas (GEU, 1983: 67).



Foto 1: Construcciones sobre Rambla, 25 de agosto de 2008

Hacia finales de la década de los años setenta y a principios de la década de los ochenta, en pleno período autoritario, un grupo técnico de arquitectos y estudiantes encabezaron un movimiento de resistencia urbana que, a través de la denuncia y sensibilización de la población y de las autoridades por medio de

audiovisuales, afiches, discusiones y publicaciones, se proponían defender el patrimonio de la Ciudad Vieja por medio de la conservación de edificios y de áreas monumentales caracterizadas. Es así que el Grupo de Estudios Urbanos (GEU), liderado por el arquitecto Mariano Arana, busca sensibilizar para exigir que se establezcan los controles necesarios y acciones que garanticen la conservación del área.

En 1980, el GEU presentó el audiovisual *Una ciudad sin memoria*, cuya proyección –en tanto acto de resistencia cívica en un contexto de prohibiciones– ponía en riesgo incluso la integridad física de sus autores, logrando una gran repercusión. En él se muestra la degradación de la Ciudad Vieja con pérdidas irreparables, confirmando la destrucción de un área con valor simbólico para el conjunto de la sociedad nacional. El audiovisual luego fue ampliado y repuesto en circulación en 1983, en forma de libro.

El resultado de esta gesta fue, en una primera instancia, detener la destrucción de edificios de valor histórico, catalogados como monumentos históricos o como bienes culturales, para pasar a una segunda instancia de reflexión de mayor alcance sobre la problemática del área, identificando, ya en la década de los años ochenta, el rol fundamental que la población residente adquiere en cualquier acción o diseño de política que pretenda una visión integral de preservación y revitalización del área, poniendo así el énfasis en la importancia de promover procesos de recuperación urbana con la participación activa de sus históricos habitantes, en tanto sujetos capaces de apropiarse realmente del proceso y de amplificar los valores patrimoniales del área.

Como producto de todo ello, en enero de 1982, por decisión adoptada por la IMM, se suspendió toda acción en la Ciudad Vieja, deteniendo expresamente las demoliciones y los permisos de construcción, y se designó provisoriamente una comisión especial integrada por la Sociedad de Arquitectos del Uruguay (SAU), el GEU y la Comisión Nacional de Patrimonio (CNP) del Ministerio de Educación y Cultura, a los efectos de proponer una nueva normativa para el área. Luego, a finales de 1982, se creó la Comisión Especial Permanente de la Ciudad

Vieja (CEPCV), integrada por diferentes organismos públicos y privados con intereses y competencias en el área, y un Grupo Técnico de Trabajo de la Ciudad Vieja.

El GEU (1983) evidencia las potencialidades del área y aporta una primera idea, a modo de un plan especial, que comienza un proceso de ordenación proponiendo un conjunto de lineamientos de acción con base en una estrategia amplia y flexible, capaz de responder a las diferentes situaciones que se presenten, y proponiendo acciones de carácter inmediato y defensivo, en tanto se elaboran proyectos de obras de infraestructura en el espacio público y obras de calificación con intervenciones en el espacio privado.

Por otro lado, se advierte la condición sistémica de la ciudad cuando se afirma que “no es posible conceptualizar el problema desvinculándolo del resto de la ciudad y de los contextos económicos y sociales para encontrar las soluciones físicas y medioambientales adecuadas” (GEU, 1983: 53). En la misma publicación, se incorpora también un concepto inequívocamente contemporáneo del patrimonio, cuando afirma que:

No basta con la puesta en valor (necesaria y aún imprescindible) porque aún tratándose de una zona de valor monumental de algún modo consolidada en su tejido arquitectónico y urbano, es posible alentar la inserción de obra nueva, estimulando propuestas que planteen simultáneamente la respuesta a las exigencias contemporáneas y la afirmación del entorno preexistente (GEU, 1983: 53).

Si definimos el patrimonio como los bienes materiales e inmateriales que una sociedad posee como legado de sus antepasados, su reconocimiento nos lleva a la construcción de herramientas para su puesta en valor y su preservación. Si patrimonio es el edificio, el espacio público, la vida barrial, el tipo edilicio, los valores culturales, la trama urbana, las relaciones sociales, las fachadas, el parcelario, los valores de identidad, es decir, la ciudad, es imprescindible actuar con el suficiente equilibrio entre la conservación del patrimonio existente y la construcción de la

contemporaneidad en una elaboración que sea síntesis de ambas cosas.

Luego, en el año 1985, el GEU realizó un nuevo audiovisual denominado *¿A quién le importa la ciudad?*, continuando con la tarea de sensibilización y reflexión sobre los valores arquitectónicos y urbanísticos del área.

El proceso de intervención en la Ciudad Vieja. Una mirada a la evolución de la política de protección patrimonial

La Ciudad Vieja es, aún en la actualidad, un área donde se ubican la centralidad financiera y administrativa, vinculada al distrito financiero, y presenta un creciente desarrollo como centralidad cultural y turística. En esta zona también se encuentran ubicadas áreas dependientes directamente del gobierno nacional y, por fuera de la jurisdicción municipal, como el Puerto, que es administrado por la Administración Nacional de Puertos, o la Rambla Norte, gestionada por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y las sedes de varios ministerios; en un futuro próximo, luego de unos años de haber salido del área, se dará el retorno de la sede de la Presidencia de la República.

Todo ello plantea la necesidad de una estrecha coordinación y búsqueda de acuerdos y elaboración de políticas territoriales entre todos los actores. En tal sentido, se han dictado normas y desarrollado acciones, a escala nacional y departamental, en relación con la protección, ordenación y mejoramiento del área.

En el año 1971 se dictó la Ley Nacional n.º 14.040 que creó la comisión del patrimonio histórico, artístico y cultural de la nación, y la figura del Monumento Histórico Nacional. Como resultado de ello, en el año 1975, el Poder Ejecutivo Nacional, por Resolución n.º 1697, declaró Monumentos Históricos Nacionales a algunos edificios de Montevideo, que después fueron desafectados en el año 1979. Luego de esto y particularmente en los años 1984 y 1986, se decidió, por parte del Ejecutivo Nacional, la inclusión de un importante número de edificios desafectados en la lista de Monumentos Histó-

ricos. En el año 1986, también el Poder Ejecutivo Nacional, y por Resolución n.º 293/986, se declaró a la traza vial de la Ciudad Vieja de Montevideo como Monumento Histórico Nacional.

En el Decreto n.º 20.843 del año 1982 de la Junta de Vecinos de Montevideo, se encontró el origen legal de la caracterización patrimonial del área, donde se declaró de interés municipal mantener y valorizar el carácter testimonial que poseen las construcciones y entornos urbanos que conforman la Ciudad Vieja de Montevideo, bajo la figura cautelar del Área Testimonial. Se creó así la CEPCV, dotada de amplias competencias y el Grupo Técnico de Trabajo de Ciudad Vieja. En este marco se desarrolló el inventario básico en el año 1983, como respuesta a la destrucción del acervo histórico. Se inició un largo camino hacia la apropiación y conceptualización del patrimonio material e inmaterial y hacia la difusión de esos valores, la cual llegó hasta nuestros días. A su vez, el hecho que la CEPCV esté integrada por delegaciones de diferentes instituciones, la transformó en un lugar de síntesis de intereses y prioridad asignada al área por las autoridades municipales y nacionales, en particular en el período inmediato a la recuperación democrática del país en 1985.

En el período 1985-1990, la IMM y el Banco Hipotecario del Uruguay (BHU) suscribieron un convenio por el cual se declaró a la Ciudad Vieja "zona de interés prioritario". Para atender la problemática de acceso a la vivienda en el área, se crearon líneas de crédito para reciclajes de edificaciones existentes; se financiaron programas de viviendas de promoción privada; y se desarrollaron, con la iniciativa de ambos organismos, la construcción de conjuntos de viviendas en forma directa a través de obras nuevas y reciclajes. Un ejemplo de ello son los edificios Yacaré y Casa del Virrey.

Aprovechando la capacidad instalada y ante la necesidad de salir al rescate de otras áreas de la ciudad, en los años 1986 a 1990, se declararon Áreas Testimoniales el Barrio Reus Norte, el Barrio Reus Sur y el Barrio Sur, respectivamente. Todos bajo la jurisdicción de la CEPCV.

Se desarrollan también figuras normativas que procuraban estimular la iniciativa privada a



Foto 2: Casa del Virrey

emprender acciones en la zona. En tal sentido, en 1986 se promovió un decreto ante la Junta Departamental (JD), órgano legislativo del gobierno comunal que establecía la posibilidad de exoneración de la contribución inmobiliaria para fincas de grado de protección patrimonial medio y alto, sometidas a reforma o reciclaje. Por su lado, el Poder Ejecutivo Nacional, en el año 1990, determinó la posibilidad de acceder a la exoneración de Impuesto al Valor Agregado (IVA) de los materiales de construcción que se utilicen en obras de recuperación de edificaciones con alto grado de protección patrimonial, dentro de los límites de la Ciudad Vieja.

En 1990 y ya con una larga experiencia al haber creado otras tres comisiones especiales permanentes (Carrasco, Pocitos y Prado), la IMM creó la Unidad de Protección del Patrimonio con el cometido de identificar, designar y proteger los bienes de interés municipal, y coordinar acciones de las comisiones especiales permanentes, etc.

A partir de este año, la IMM comenzó un proceso de descentralización llevando a cabo programas y políticas de estímulo a la participación ciudadana, incorporando la participación política a escala local y diferentes formas de participación como presupuesto participativo o Planes Estratégicos de Desarrollo Zonal, y nuevas maneras de planificación territorial. Esto busca una mayor democratización a partir de nuevas formas participativas de la sociedad civil, optimizando los recursos disponibles y delegando responsabilidades por parte del gobierno central. A partir de este proceso de descentralización política y administrativa, se conformaron dieciocho zonas con su correspondiente gobierno a escala local. La Ciudad Vieja se encuentra ubicada dentro de la denominada Zona 1, que integra también otros barrios centrales.

En 1995, la IMM empezó una nueva etapa con la redacción de un Plan de Ordenamiento Territorial que se aprobó por Decreto Departamental n.º 28.242 en el año 1998: el Plan Montevideo 1998-2005 (POT) y que se convertiría en ley para todo el Departamento. Luego de su aprobación, se organizó la redacción del Plan Especial de Ciudad Vieja (PECV) en el marco de la planificación derivada de las zonas patrimoniales, que se estructuran sobre zonas donde ya previamente se realizan actuaciones a través de comisiones especiales designadas para la protección del patrimonio.

A partir de uno de los objetivos centrales del POT, que es “el equilibrio social y urbano y la recuperación de las áreas centrales, así como la valoración del patrimonio”, el PECV, denominado en realidad Plan Especial de Ordenación, Promoción y Mejora de Ciudad Vieja, tiene como misión “crear las bases técnicas e institucionales para un ciclo de gestión urbana capaz de ordenar, proteger y mejorar su área de actuación, permitiendo la regeneración del centro histórico” (IMM; MO: 3).

El Inventario Patrimonial es uno de los instrumentos centrales de ordenación. A través de un relevamiento de los padrones del área, se definen los grados de conservación de las construcciones y, por tanto, el tipo de actuación o modificación que se puede realizar sobre las

mismas, “trascendiendo la valoración de una época o un estilo determinado procurando proteger calidades, significaciones y singularidades” (IMM; MO: 18). El Plan propone como instrumento central de gestión la creación de una Unidad Ejecutora del Plan Especial, con amplia autonomía operativa y dependencia directa de la Unidad Central de Planificación. Se propone que maneje el suelo y los inmuebles públicos como recurso para su accionar, la responsabilidad de los recursos y el accionar sobre el espacio público y el rol de promoción urbana en el marco del Plan. El proceso de participación de los diferentes sectores sociales en la elaboración del Plan se realizó a partir de un proceso de consulta pública, que se condensa en la Memoria de Información (alegaciones) del Plan.

La elaboración del PECV se inicia en el año 1999 y culmina con la aprobación, por parte de JD, en diciembre de 2003 a través del Decreto n.º 30.565. Así se transforma en ley para el área cuya superficie está constituida por 1.852 padrones y que ocupa la península perteneciente a Bahía de Montevideo.

En el período 2001-2004, con el compromiso de llevar adelante un programa de acciones coordinadas, se suscribe un convenio marco entre la IMM, el BHU y el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento y Medio Ambiente.

El proceso de liderazgo institucional. Una acción colectiva

La iniciativa de carácter privado llevada a cabo por un grupo de profesionales y estudiantes preocupados por el destino de la Ciudad Vieja liderada por el GEU, ha obtenido, como vimos, diferentes logros que son jalones en el proceso de sensibilización y protección del área. Muestra de ello es la resolución de la IMM de detener las demoliciones en un momento que estaban arreciando. A ello, el GEU se refiere como: “La encomiable decisión adoptada por la IMM en enero de 1982 congelando, por un período de noventa días, la transformación física de esa Ciudad Vieja” (1983: 7). Esto nos muestra una actuación de la IMM más como respuesta o reacción a una demanda o

reclamo, que un proceso de liderazgo que la llevara a tomar acciones por iniciativa propia.

En tal sentido, son más que elocuentes las consideraciones preliminares que hace el GEU cuando asevera como elemento fundamental y de carácter prioritario: “Reafirmar para la IMM su papel protagónico en el contralor de la ciudad y, en particular, del área urbana de la Ciudad Vieja”. En consecuencia, reclama:

- La aprobación de una ordenanza específica para la zona.
- La creación de una comisión técnica permanente que atienda todo lo referente a su desarrollo.
- Realizar las gestiones pertinentes ante entidades que puedan llevar a cabo acciones de fomento.
- Gestionar líneas de crédito ante distintos organismos públicos y privados conducentes a la rehabilitación del área.
- Llevar a cabo una tarea de difusión que permita canalizar el apoyo de la opinión pública ante las acciones a emprender (1983: 3)

En los últimos años, se ha reafirmado y potenciado el liderazgo de la IMM (sobre todo a partir de 1990), fundamentalmente por su actuación en el ámbito de la generación habitacional, tanto con financiamiento directo como con tierra para vivienda o facilitando mecanismos de estímulo a partir de exoneraciones tributarias o préstamos blandos, y, sumado a ello, la acción directa de generación y recuperación del espacio público.

También se manifiesta ese liderazgo desde la voluntad de crear acuerdos con todos los actores a través de los convenios de cooperación, para pasar de impulsos individuales a la construcción de “una política de Estado”. En este sentido, se destaca la iniciativa de promover acciones de cooperación con asociaciones de comerciantes, vecinos y promotores culturales, fomentando actividades de carácter turístico cultural, coadyuvando al desarrollo y dinamismo del área.

Los procesos de actuación urbana, en especial los procesos de renovación, implican la actuación sobre un territorio que no está congelado. Hoy, luego de dieciocho años de



Foto 3: Cooperativas de Vivienda Ciudad Vieja I



Foto 4: Cooperativas de Vivienda Ciudad Vieja II

accionar continuado, se cuenta con instrumentos, planes y ordenanzas que permiten actuar; actores públicos y privados interesados en participar; y actuaciones que han generado sinergias importantes, en especial los procesos de peatonalización de sus calles más significativas, que propiciaron la apropiación de este espacio de una manera sumamente vital y heterogénea.



Foto 5: Peonato Bacacay

Sin embargo, debe señalarse que todavía quedan pendientes algunas tareas y que se visualiza la necesidad de dar un salto cualitativo que permita consolidar y ampliar la revitalización del área. La zona sigue teniendo dificultades con respecto a la población que la habita; a nivel edilicio, siguen existiendo áreas muy deterioradas y poca oferta de servicios de carácter comunitario. Se ha logrado recuperar una identidad que la hace atractiva para las inversiones de capital. Esto es una ventaja pero también un riesgo que desafía al gobierno a generar programas que permitan la permanencia de la población más vulnerable que habita la zona, manteniendo y recuperando el carácter pluriclasista que es uno de los valores históricos de nuestra sociedad.

Y esto solo se dará si se logra poner en marcha un modelo de gestión integral, que articule e integre las diferentes iniciativas que se puedan llevar a cabo. De esta manera, el liderazgo del gobierno comunal continúa siendo central, pero cada vez es más necesaria la participación e involucramiento de otros actores, políticos, sociales y económicos, de modo que se logre definitivamente la apropiación colectiva del proyecto iniciado por la denuncia y la visión de unos pocos, que hoy ya es apropiado por toda la ciudad.

Bibliografía

- Baráibar, X.; Bentura, P. y otros (2004). *Reflexiones y propuestas para la construcción de una agenda de ciudad*. Montevideo: PNUD.
- Grupo de Estudios Urbanos (GEU) (1983). *La Ciudad Vieja de Montevideo*. Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental.
- Intendencia Municipal de Montevideo (IMM); Memoria de Ordenación (MO). *Plan especial de Ciudad Vieja*.
- Intendencia Municipal de Montevideo (IMM). *Plan Montevideo (Plan de Ordenamiento Territorial 1998- 2005)*. Decreto n.º 28.242.





Reseñas

Iñaki, Esteban (2007).
El efecto Guggenheim.
Del espacio basura al
ornamento. Barcelona:
 Anagrama



“El Guggenheim se ideó como un ornamento para estetizar una ciudad brusca, feíta y en crisis” (p. 10) es la frase con la que el autor expresa al museo como un ornamento: no es solo una manifestación artística y creativa, también es la institución social que abarca la cultura.

Iñaki señala el concepto de Loos, quien manifiesta que el ornamento es un delito indecente que no debería ser usado en la modernidad, donde lo que se requiere es la practicidad. Sin embargo, cita también a Kra-cauer que, por el contrario, considera que el ornamento es el producto del sistema capitalista industrial. No obstante, la idea de ornamento en la obra se define como “lo contrario de lo indispensable” (p. 14) que actúa como “punto neurálgico” de una sociedad que no solo produce y aflora las fuerzas interiores del sistema sino que lo lleva en su interior. Por esto, el Guggenheim corresponde con el concepto de ornamento al cumplir dos funciones distintas: brinda arte a la vez que se desempeña como elemento urbanístico.

Este ornamento sobresale en aspectos de moda, novedad y lujo. Los ciudadanos experimentan el sentimiento de orgullo al considerar a este museo como un elemento que transformó el espacio basura en un espacio que decora la ciudad actual. Sin embargo, dicho ornamento también puede estar amenazado por cierto tipo de presiones del entorno; es así que el arte, la cultura dentro del Guggenheim, se mide en cuanto esta dinamice o catalice el crecimiento de la economía y la política, que resquebraja el concepto en sí mismo y más bien tiende a la representación publicista o

rentable, en el que incluso el director ya no es un experto en arte sino más bien en mercadotecnia.

El eje de ornamento sitúa los aspectos económicos, políticos y sociales como elementos que son instituidos conjuntamente; caso contrario, no actuaría como ornamento. Pero el museo no solo aspira producir sino ser un mecanismo “activo y dinamizador” (p. 32) dentro de estos aspectos. El sustento económico anterior a la edificación del Guggenheim en Bilbao consistía en construir barcos, agencias, supermercados; con la construcción del museo, la cultura también entró dentro de la dinámica vivencial de la ciudad que se relacionó con el turismo posteriormente. Y en este sentido, gracias a la aniquilación del “espacio basura” (p. 38), debido al efecto ornamental, la ciudad salió del estado nihilista a una nueva fase de lujo donde se replantearon nuevos factores en la constitución de la urbe. Los habitantes de Bilbao sintieron que, por el ornamento, la ciudad pasó a formar parte de la globalización y, de un modo importante, ingresó en la red de flujos que induce a la ciudad a una nueva imagen y estatus.

En esta dinámica, las telecomunicaciones han jugado un papel importante: cada lugar se ha vuelto conocido y se podría transformar en elemento cotidiano; asimismo, la población aumenta debido al número de turistas, resultado del fenómeno Guggenheim. Muchas veces, el turista visita el museo como un espacio destinado al ocio que se aleja de la cotidianidad y de las labores rutinarias; lo escoge para encontrarse con un lugar ornamental.

En el contexto del museo, la obra de arte ya no se valora por su aspecto netamente artístico, como en la antigüedad cuando el soporte interesaba poco. En la actualidad, las exposiciones son publicitadas para llamar la atención con “colores chillones” (p. 76) debido a lo que llaman economía de escala, pues mientras más países visiten la muestra, más dinero se invierte y, por ende, el patrocinador que exhibirá su sello resultará más beneficiado. En este sentido, el Guggenheim se puede convertir en espectáculo no solo por el orden en que se expongan las piezas sino por la misma dinámica social, económica y política, empezando por la arquitectura del museo que presenta una fachada que pretende envolver la mirada de quien lo visita.

Para quienes habitan Bilbao, el Guggenheim se ha convertido en un símbolo que representa su orgullo: “es bueno para el país” (p. 114), es la etiqueta con la que se identifican; sienten que el ornamento “obró el milagro y curó las graves enfermedades de la urbe” (p. 139), por lo cual cambió el estilo de vida de sus habitantes. Además, es considerado un centro de encuentros, espacio de sueños, de esperanza y fantasía, lo que para Kracauer es el significado de ornamento. Para la gente, el museo no es un centro que pretende educar y deleitar con la calidad artística, sino más bien una joya ornamental que se instituyó sobre un espacio basura. Y esto se manifiesta incluso en las exposiciones temporales que se realizan constantemente en su interior, ya que se han presentado muestras de todo tipo sin interés por alguna exposición permanente que caracterice el lado artístico del museo.

El autor critica al gobierno vasco y a la diputación de Vizcaya en cuanto estas instituciones tomaban decisiones privadas (actitudes que no les correspondía), ya que utilizaban recursos públicos para la gestión del museo, pretendiendo mantener el poder y medir el éxito del ornamento y, sin embargo, no tomaban actitudes de control y decisión.

En síntesis, Iñaki realiza un riguroso análisis del efecto que causó la construcción del museo de Guggenheim, que atrajo cambios y transformaciones en los modos de vida de los habitantes de Bilbao, instaurando nuevas experiencias alre-

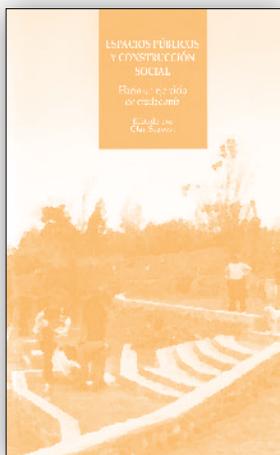
dedor de este “ornamento” que benefició, en cierta medida, el área de influencia que demarca el museo. La ciudad, asimismo, se incluyó dentro de la red global y experimentó nuevas circunstancias en relación con la función económica y el orgullo ciudadano; además, el museo constituyó una innovación en el espacio urbano, ya que se realizaron nuevas construcciones y nuevos elementos que cambiaron la fachada del espacio, lo que para el ciudadano constituye el desarrollo y la implantación de modernidad. La estructura urbana adoptó mecanismos que llaman la atención al turista y a los ciudadanos que se apropian del nuevo espacio que ya no pasa desapercibido ante los ojos del mundo.

No obstante, estos cambios desdibujaron del panorama tradicional el antiguo lugar de industrias –de negocios pequeños, de aquel espacio “basura”–, a un dispositivo brillante y metálico que denota poder económico y político en agentes privados y públicos, con novedosas configuraciones sociales que se traducen en nuevas disposiciones espaciales y que reestructuran el sistema de convivencia metropolitana, atrayendo, especialmente, los intereses políticos y económicos, dando como consecuencia una ciudad “máquina productora de relaciones públicas” (p. 23).

Isabel Ron Bazurto¹

¹ Estudiante de la Maestría en Centralidad Urbana y Áreas Históricas en FLACSO, sede Ecuador.

Segovia, Olga (Ed.)
(2007). **Espacios públicos
y construcción social:
hacia un ejercicio de
ciudadanía.** Santiago de
Chile: SUR, 152 pp



Esta publicación está conformada por varios artículos que reflexionan acerca del espacio público como categoría conceptual y su relación con la construcción social en las ciudades contemporáneas. Se complementa, además, con algunas experiencias sobre proyectos de intervención en el espacio público que aportan al debate teórico vinculando nociones como ciudadanía, democracia, identidad colectiva, etc.

En la primera sección, el libro propone algunas aproximaciones conceptuales sobre el espacio público en un contexto urbano con múltiples transformaciones que afectan la vida cotidiana. La segunda plantea una reflexión sobre la acción en los espacios públicos, tomando como eje central la importancia de la gestión participativa.

Para iniciar el acercamiento teórico sobre el espacio público, Olga Segovia señala en su trabajo cómo la transformación de las ciudades –resultado de una serie de fenómenos económicos, tecnológicos y culturales– ha incidido en la modificación del espacio social, lo cual implica la emergencia de pseudo espacios públicos, expresados en nuevas formas de reorganización real y simbólica de los espacios de la ciudad. El espacio público tiende a ser abandonado y a percibirse como una amenaza; el resultado de esto es una mayor tendencia al refugio en espacios privados (la casa o el barrio en un mundo privado), perdiéndose la solidaridad y la relación con los “otros”, además de configurarse cambios en la práctica ciudadana donde el capital social, como concepto impreciso para medir y formular políticas públicas, consiste en una “invitación” a

reconstruir formas de cooperación basadas en el espíritu cívico, como una forma de disminuir tendencias a la disgregación social y aumentar la eficiencia de la acción colectiva.

La reflexión de Hernán Neira, titulada “La naturaleza del espacio público: una visión desde la filosofía”, muestra la evolución del espacio público desde la filosofía clásica griega donde lo público supone ligarse a un destino común en un espacio de deliberación. Durante el segundo tercio del siglo XVI, Francisco de Vitoria vuelve a plantear el tema de los bienes públicos de la humanidad que abarcan ámbitos morales y materiales: libertad de las ideas, de comercio, protección de la vida y libertad de circulación, donde el planeta es un espacio común para la humanidad. Neira destaca la relación entre comunicación y espacio público de Habermas donde la acción comunicativa tiene, por motivación, un acuerdo simbólicamente mediado en el que los participantes generan expectativas de comportamiento respecto a los demás, gracias a un acuerdo racional. Por otro lado, se analiza el espacio público dependiente de intereses privados donde la doctrina liberal señala que el Estado debe proteger el espacio público para los intereses privados del individuo, aún si quiere realizar actividades comunes.

Guillermo Dascal, a partir de las reflexiones acerca de la relación entre los espacios públicos y el capital social, relaciona el espacio público con el capital social y se interesa por una aproximación de Isaac Joseph en la que el espacio público es un “escenario para la acción”, cuyos

elementos constitutivos son la interacción y la co-presencia; para esto, el diseñador debe entender el espacio público como escenario que activa procesos de inter-subjetividad y que produce el aprendizaje de la alteridad. Por otro lado, Jürgen Habermas caracteriza la esfera pública como el lugar donde se incluye tanto a espacios públicos como privados y se asocia a los espacios de libertad una promesa no cumplida de la modernidad. Michel Foucault, en cambio, distingue al espacio público como el lugar de expresión de los grupos de poder. En definitiva, el espacio público, en tanto espacio de aprendizaje, libertad y control puede en entrañar estos tres elementos o uno de ellos, en la práctica, funcionando sobre los otros en un contexto determinado.

“La ciudad, los miedos y la reinstauración de los espacios públicos”, texto elaborado por Claudia Laub, demuestra cómo la violencia es una construcción social y no un acto original ni sin sentido, pues entraña un acto de poder que existe desde pequeñas violencias domésticas hasta los macropoderes del Estado. El ciudadano percibe la violencia al transitar la ciudad, lo que le obliga a crear espacios que lo separen de los demás ahondando la segregación y la confrontación social, además de poner en cuestión el rol del Estado ante temas como la justicia y la inseguridad.

Daniela Vicherat Mattar se pregunta ¿qué tienen en común la identidad, el espacio público y la democracia?, para intentar entender cómo se asumen en la vida cotidiana. Para la autora, la identidad tiene dos perspectivas: la primera es entendida como disposición divina y la otra es una construcción moderna de dominio del individuo sobre sí. La relación con el espacio público es asumir que éste es un producto de relaciones sociales, donde las dinámicas –identidad y reconocimiento– ocurren en el espacio social. Además, se muestra que la democracia en la ciudad implica plantear el tema de los espacios públicos, pues allí se manifiesta la experiencia de lo común donde la democracia se materializa y donde el desafío que atraviesa la política en el siglo XXI es con las distintas formas que asume la privatización de la política y el cuestionamiento sobre la democracia que queremos y los espacios públicos que tenemos.

La discusión sobre la lucha por el espacio urbano, de Rodrigo Salcedo H., se concentra en el espacio como una realidad socialmente construida que siempre ha reflejado poder. Históricamente, los espacios han mutado según las necesidades de quienes han tenido el poder; así, en la modernidad el espacio público pasó a ser un espacio de vigilancia y de disciplinamiento social de los cuerpos, dejando de ser el espacio para el castigo real. El espacio también es el lugar para la resistencia ciudadana, donde se expresan las relaciones de poder en contraposición al determinismo de la globalización, cuya idea acoge la imposibilidad de oponerse. Michel de Certeau argumenta la existencia de prácticas alternativas limitadas igual que los diversos usos que tiene el espacio, donde las distintas apropiaciones son el resultado de interacciones sociales en el espacio vivido. Por otro lado, Antonio Gramsci sostiene que la hegemonía espacial significa la naturalización de la dominación imponiendo percepciones sobre cómo debe ser el espacio así como discursos que fragmentan a la ciudadanía.

Fernando Carrión argumenta en su ensayo “Espacio público: punto de partida para la alteridad” la discusión que se genera alrededor del espacio público bajo tres ejes: el carácter conceptual de espacio público; vinculaciones recíprocas entre espacio público y urbanización; y algunas directrices sobre la inclusión social desde el espacio público. A juicio del autor, el concepto de espacio público es difuso y no se agota en lo físico-espacial sino que contiene a la conflictividad social. Las corrientes del urbanismo moderno hacen alusión al sentido físico del espacio público que tiene una modalidad de gestión pública. Estas concepciones dominantes son: las teorías del urbanismo operacional y de la especulación inmobiliaria; el concepto de propiedad y apropiación del espacio; y una concepción filosófica que señala que los espacios públicos son un conjunto de nodos aislados donde se desvanece la individualidad coartándose la libertad. Por otra parte, la concepción alternativa del espacio público se interesa por entenderlo a partir de la interrelación de su condición urbana, de su relación con la ciudad y de su cambiante cualidad histórica, así como de su articulación funcional

con la ciudad. Carrión considera que el espacio público debe cuestionarse respecto a la función del nuevo urbanismo que se está constituyendo en América Latina, donde el espacio público tiene un sentido diferente (rechazo, asedio, agorafobia), inserto en una ciudad vinculada en red. Por último, se considera que la centralidad a escala urbana es el espacio público por excelencia, pues contiene la mayor población, funcionalidad y conflictividad, es decir, un sentido colectivo.

Las intervenciones participativas sobre el espacio público aluden al caso chileno donde hay una gran demanda en torno al espacio público, expresada en mayor seguridad y mejor sociabilidad en un entorno físico en el que existen intervenciones participativas. Se muestran tres casos realizados entre los años 2001 y 2003 en Calama, región de Antofagasta; en Marquesa, al interior del Valle de Elqui en la región de Coquimbo; y en Herminda de la Victoria, en Santiago. Las lecciones de estas intervenciones participativas fueron: un proceso colectivo de creación y propuesta del espacio físico; el fortalecimiento de la capacidad de acción de las organizaciones sociales; una mayor autonomía para la gestión de los problemas; y la participación comunitaria que produce mayor apropiación territorial, genera nuevas iniciativas, permite jerarquizar y negociar prioridades comunes donde es importante la gestión participativa y sustentable.

El principal aporte del libro *Espacios públicos y construcción social: hacia un ejercicio de ciudadanía* es proveer al lector distintas perspectivas sobre cómo entender el espacio público en ciudades cuyos contextos tienen dinámicas que afectan la construcción social. Estas distintas perspectivas teóricas invitan a continuar y profundizar el debate teórico en torno a la metamorfosis del espacio público y la importancia de vincularlo con procesos democráticos que apelan a la gestión ciudadana que intenta construir participación en torno a los espacios públicos.

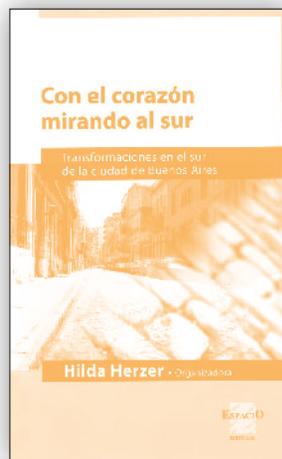
Diana Giomara Mejía¹

¹ Estudiante de Maestría en Desarrollo Urbano, del Programa Estudios de la Ciudad en FLACSO, sede Ecuador.

Herzer, Hilda
(Org.) (2008).

Con el corazón mirando al sur. Transformaciones en el sur de la ciudad de Buenos Aires.

Buenos Aires: Espacio Editorial, 367 pp



Las ciudades latinoamericanas se manifiestan como un cúmulo de heterogeneidades que las diferencian unas de otras, por lo que sus procesos de conformación y posterior revalorización se vuelven complejos. Conservar y destacar esas diferencias propias de cada espacio genera efectos complicados en la ciudad y en las personas que la habitan.

Con el corazón mirando al sur es una compilación de varios trabajos desarrollados en torno al estudio de la revalorización de la ciudad que se ha dado al sur de Buenos Aires, el cual incluye políticas urbanas, inversiones público-privadas, especulación inmobiliaria y la construcción de atractivos turísticos. La primera parte del texto plantea características generales y un acercamiento teórico y conceptual a la noción de “gen-

trificación”, y cómo este tipo de transformaciones genera desplazamientos de la población por efectos de cambios económico-sociales en la conformación del espacio. En los siguientes capítulos, el texto desarrolla varios estudios de caso que se articulan alrededor de las diferentes problemáticas de la ciudad y la situación del sur de Buenos Aires.

En los barrios de San Telmo, La Boca y Barracas se puede hacer una lectura de los diferentes elementos que se derivan de los fenómenos de gentrificación, precariedad, hacinamiento en el uso de vivienda, revalorización del patrimonio histórico, turismo y procesos de renovación. Sumado a estos elementos, se considera la intervención o no intervención del Estado (nacional o local), que actúa como habilitador de nuevas infraestructuras en los barrios populares, factor que genera nuevas dinámicas para el sector y para las personas que desarrollan su cotidianidad en esos lugares.

En estos barrios se desarrolla un proceso de “regeneración” de los espacios de vivienda y la dotación de mejores vías de movilidad para sus pobladores, dándose así un efecto de gentrificación en el cual los inquilinos se encuentran en mayor peligro de desalojo que los propietarios de las viviendas, ante la imposibilidad de pagar los nuevos costos de arrendamiento de los lugares remodelados y, en algunos casos, ante la incapacidad de reunir “las condiciones para adherirse a los programas de vivienda que el gobierno de la ciudad desarrolla en el barrio” (p. 148). El desplazamiento no solo se da por desalojos forzados sino también ante el hecho de que los residentes ven disminuidas sus posibilidades de desarrollar o ser parte de las nuevas dinámicas económicas en las que el barrio se ve inmerso.

El libro muestra una serie de datos estadísticos de censos locales y trabajos de investigación más particulares, donde se presenta información sobre el tipo de familias que habitan estos espacios y cómo se encuentran configuradas en su razón de dependencia económica, valor del uso del suelo y zonificación. En el caso de La Boca, se establece un análisis comparativo (capítulo 4) entre datos obtenidos en 1998 y 2000, permitiendo una visión del desarrollo que se ha dado respecto a la problemática de gentri-

ficación y cómo esta se ha generado en el espacio de la ciudad.

El sur de Buenos Aires había sido relegado de las inversiones económicas, por lo que, al promover el mejoramiento de los espacios, se dieron cambios profundos en las dinámicas urbanas, “ya que al elevar las ventajas comparativas de las zonas involucradas, se puede generar un cambio en los usos del suelo y actuar como un disparador para futuras iniciativas del sector público y privado” (p. 72). Esto provoca efectos en los que residentes ven al barrio como un espacio que ha cambiado, que es diferente al que habitaban.

Se procura, entonces, una revalorización de los espacios construidos, y a esto se suma el factor de la especulación inmobiliaria al ser determinante en razón de que la sola percepción de la posibilidad de desalojo es igual o más importante que el desalojo en sí, como se plantea en los períodos de 1983 a 1984 y de 1988 a 1990 donde, a pesar de no haber existido desalojos desde la aplicación de una política oficial, el simple hecho de que ese rumor se haya difundido provocó importantes desplazamientos.

Otros capítulos analizan cómo se construyen procesos que legitiman las intervenciones en la ciudad, en los que se incluye a la ciudadanía local en la elaboración de un “barrio como bien cultural” que permita contar con una generalizada aprobación de los cambios más allá de los desplazamientos que se producen.

La industria del turismo encuentra su desarrollo en este marco; las políticas de renovación urbana en Buenos Aires, al intervenir en el sur de la ciudad, muestran un sesgo hacia esta actividad, principalmente el de carácter histórico cultural donde el Plan Urbano Ambiental “impulsa la consolidación del rol internacional de Buenos Aires” (p. 53), promoviendo que se cuente con infraestructuras completas y servicios adecuados, y mejorando elementos como lo paisajístico, la seguridad y lo cultural para que la ciudad se integre a espacios que se conviertan en referentes no solo locales sino también regionales.

La cultura se torna objeto que se debe promocionar, vender, consumir. Este capital simbólico, que era característico de élites intelectuales,

tuales o económicas, pasa a ser sociabilizado a las masas en razón de encontrar una forma en la cual poder obtener réditos mercantiles, siendo esta el turismo. Por eso se da mayor énfasis al mejoramiento de los espacios que podrían entrar en la lógica del turismo en el sur de Buenos Aires: en la década de los años noventa, se dio una serie de intervenciones de tipo público-privadas en este sentido. Así, en los barrios estudiados en el libro se verá “la promoción de áreas turísticas como Caminito (La Boca), Pasaje Lanín (Barracas) y Casco Histórico (San Telmo)” (p. 200).

Los distintos trabajos que se desarrollan presentan conceptualizaciones y análisis teóricos de las diferentes nociones de las problemáticas estudiadas para dar un marco referencial sobre el cual los estudios de cada barrio diferencian su construcción histórica y las dinámicas que en ellos se desarrollan, y de cómo el proceso de cambio y su duración es percibido de diferente manera por cada sector analizado.

El estudio de los fenómenos que se producen por la intervención en el espacio urbano dentro de la problemática de la gentrificación, así como la revalorización de la ciudad construida, deben ser abordados desde su particularidad específica en el caso de centralidades en Latinoamérica. El estudio sobre el caso de Buenos Aires es una interesante fuente para la reflexión sobre el tema, al brindar elementos que permiten acercar el debate hacia una realidad más local.

Víctor Uugsha¹

Vélez Pliego, Francisco Manuel (1997). **Planeación, crecimiento urbano y cambio social en el centro histórico de la ciudad de Puebla**. México: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla / Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades
Alfonso Vélez Pliego, 248 pp

La forma de producción de la ciudad de Puebla y cómo esta afecta a su centro histórico parece ser la idea medular que organiza el libro de Francisco Manuel Vélez Pliego, arquitecto, sociólogo y catedrático en la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. La manera en que la ciudad crece, en cómo crea nuevas centralidades, en cómo vislumbra su futuro a través de la urbanística y qué efectos provoca la metropolización sobre el centro histórico son los diversos asuntos tratados en esta monografía. La misma surge de la experiencia del autor en cuestiones relativas a la planificación urbana en Puebla (participó en el año 2000 en la redacción del Plan para la recuperación de la zona de monumentos de la ciudad de Puebla, encargado por el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos) e, intelectualmente, de la aplicación de la perspectiva de la sociología francesa de sesgo marxista (p. 37).

El trabajo, según el autor, busca responder a dos preguntas: “¿Cuáles son los procesos sociales vinculados a la segregación urbana de las áreas centrales de las ciudades?; ¿de qué manera los gobiernos han buscado modificar esos procesos, a través de qué mecanismos, y cuál es la eficacia de sus acciones?” (p. 17). Para ello, Vélez Pliego, a manera de estudio de caso, analiza la ciudad donde vive (Puebla) y trabaja y organiza una monografía dividida en cuatro capítulos. Esta sigue, básicamente, los presupuestos de Raymond Ledrut, pues el autor retoma de él la idea de que la ciudad es una forma histórica de

¹ Estudiante de Maestría en Ciudad en FLACSO, sede Ecuador.

la vida colectiva que depende de las estructuras y de los modos de producción que contiene, así como de los sistemas políticos que la rigen. Se trata, sin embargo, de una relación intelectual con la sociología urbana francesa, un tanto parcial pues retoma poco de Henry Lefebvre y su visión holística de la urbano y de los trabajos de Paul-Henry Chombart de Lauwe que consideraban las necesidades y las aspiraciones de las personas junto con las de autoridades y técnicos, aproximándose a la realidad, a las necesidades específicas de los grupos sociales y a las configuraciones materiales del espacio.

Vélez Pliego es un técnico urbanista y un docente que no indagará esas cuestiones, pues, sin duda, superan con mucho los límites de su trabajo. Además, conoce la propuesta de análisis en esa línea de Patrice Mele *Los procesos de producción del espacio urbano en la ciudad de Puebla*, editada en 1984 por la Universidad Autónoma de Puebla.

Uno de los méritos de este trabajo es que sistematiza la evidencia relativa al crecimiento urbano de Puebla a través del texto. Hay que recordar que él también es autor, junto con Ambrosio Álvarez Guzmán, de *Cartografía histórica de la ciudad de Puebla*, editada en 1995 por la Universidad Autónoma de Puebla y por el gobierno del Estado de Puebla, un hecho que, sin duda, ha ayudado a ese análisis del crecimiento urbano poblano. Además, el autor se centrará en explicar los efectos que la metropolización (iniciada en Puebla en la década de los años ochenta) y sus efectos en el centro histórico, reconocido como patrimonio de la humanidad en 1987. Unos efectos que le llevan a preguntarse sobre el papel y los mecanismos de los estamentos públicos de corrección de esos efectos; el papel del capital privado y los inversores en la inducción de esos mecanismos; y el protagonismo de los pobladores y las dinámicas subyacentes a los espacios urbanos. Unas preguntas que encontrarán respuestas a través del análisis pormenorizado de uno de esos mecanismos de corrección con respecto al centro histórico implementados en Puebla: el proyecto urbano Paseo del Río de San Francisco.

A lo largo de libro, el autor establece la serie de etapas que han modulado el crecimiento de

la ciudad, considerando el centro histórico como el corazón y motor de esos cambios. Estas –recogidas en los capítulos segundo y tercero de la monografía– se inician en el período virreinal, momento de génesis de la ciudad, para continuar con los efectos que en la geografía urbana deja la independencia mexicana, la desamortización de la iglesia, el proyecto modernizador de Porfirio Díaz, la expansión posrevolucionaria que el autor prolonga de 1915 a 1940 y, finalmente, el desarrollo de fraccionamientos. A partir de este momento, en el capítulo cuarto que lleva por título “La metropolización de la ciudad”, el autor analiza los últimos treinta años de crecimiento urbano en Puebla, a través de la serie de proyectos y estudios emanados desde la ciencia urbanística. Este hecho está plenamente justificado ya que, a partir de 1976, con la redacción de la Ley de Asentamientos Humanos, se da “pistoletazo de salida” a la emisión de planes y leyes para el desarrollo urbano en México. Para el caso poblano, el primer plan de desarrollo urbano para la ciudad fue en ese mismo año. La serie de todos los relativos a Puebla a partir de ese año son objeto de análisis exhaustivo en el trabajo de Vélez Pliego, mostrando que la creación de un área metropolitana en esta ciudad y la aparente desestructuración y desorden de la misma se da en las décadas de los años ochenta y noventa.

El autor también señala la clara transición entre las formas de producción y los agentes urbanos: de los dueños de suelo que lotifican y crean fraccionamientos en las décadas centrales del siglo XX, se pasa a los promotores inmobiliarios ligados a sistemas de financiamiento de vivienda pública y, posteriormente, a la consolidación de los propios estamentos públicos como promotores urbanos y a la aparición de macroproyectos de carácter comercial apoyados por inversionistas privados; esto último ha hecho que Puebla sea una de las ciudades de México con un destacado radio de centros comerciales en su mancha urbana.

Ahora bien, tras ese análisis retoma la pre-ocupación medular del libro por el devenir del centro histórico y sus dinámicas: cada vez mayor presencia del comercio formal e informal –este último sigue siendo uno de los serios problemas del centro histórico poblano–; una potente

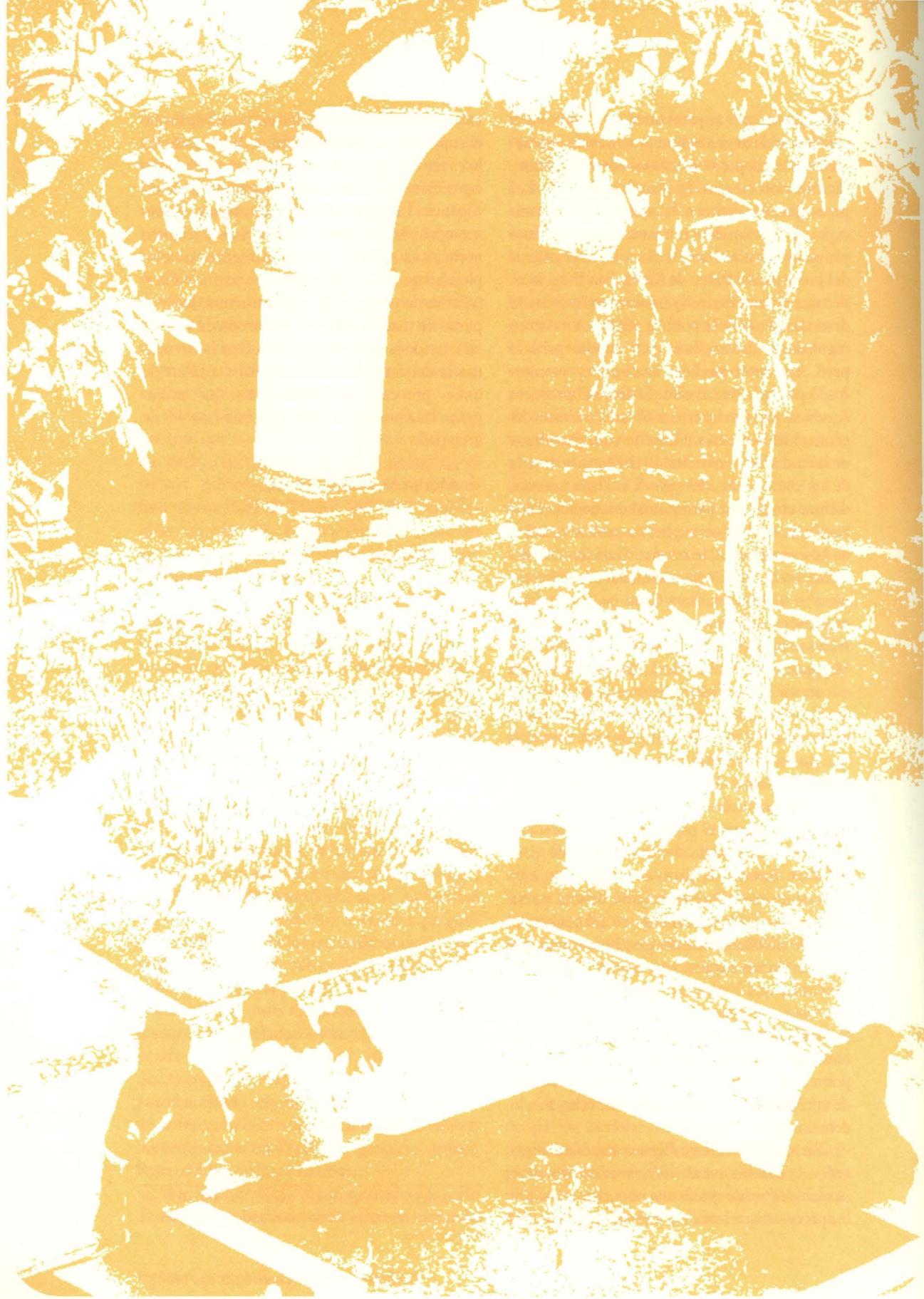
estratigrafía de arquitecturas que esconden problemas de degradación; procesos de regeneración no siempre respetuosos con el conjunto; turistización en vías de planificación, etc. Esa preocupación provoca la aplicación del concepto de metropolización para el caso poblano y la ejemplificación de sus efectos con el análisis del proyecto del Paseo de Río de San Francisco. Se trata de un desarrollo urbano implementado desde la acción de la política pública, en cuanto reguladora, desarrollado por capital privado pero, en cierta medida, analizado y monitoreado por la sociedad civil. El área del proyecto se ubica precisamente en el lado sudeste del centro histórico, en un área de usos ganaderos de la ciudad virreinal e industrial hasta la década de los años setenta del siglo XX. Dada esa condición, el sustrato patrimonial era de alto valor histórico, hecho que implicó la presencia activa de la sociedad civil, la normativización de cómo actuar en la zona y qué desarrollos arquitectónicos se debían realizar. Cabe mencionar que el proyecto se enmarcaba en un macro desarrollo urbano (Desarrollo Urbano Angelópolis, Megaproyecto Puebla Plus), que afectó a todo ese sector de la ciudad, ligado a la creación de un área de exposiciones y ferias, y a la generación de un distrito de servicios para la ciudad que pretendía generar una serie de sinergias al centro histórico. El resultado, tal como señala Vélez Pliego, no ha sido el deseado: la inversión privada no asumió el papel que se esperaba y el proyecto –interesante desde el punto de vista de cómo insertar el patrimonio histórico edilicio en un contexto de creación de una nueva área que aspira a ser central– se podría considerar desarrollado a medio gas. El autor parece entrever en sus explicaciones, por lo fallido del proyecto, que existe un imaginario colectivo que hace socialmente a ciertos espacios más fáciles de comercializar que otros, y que en las ciudades hay segregación de lugares en que los pobres se distinguen de los ricos con procesos de apropiación y reapropiación que rebasan a lo económico.

En resumen, el libro *Planeación, crecimiento urbano y cambio social en el centro histórico de la ciudad de Puebla* aporta una nueva lectura sobre los procesos que han caracterizado a esta ciudad

mexicana en los últimos cien años. Advierte que el supuesto crecimiento caótico de la misma no lo es tanto, y que más responde una producción específica de la ciudad que es segmentada y heterogénea. Una producción que, además, ha ido acompañada de intenciones jurídicas y técnicas normativas que han intentado regular la complejidad que representan las operaciones inmobiliarias de creación de infraestructura desde el punto de vista económico y de propiedad. Todo ello, desde la perspectiva de explicar la circunstancia del centro histórico poblano a la luz de todos procesos contemporáneos que acompañan las transformaciones y los nuevos roles de la ciudad.

Martín M. Checa-Artasu¹

1 Colegio de Michoacán, Centro de Estudios en Geografía Humana. Correo electrónico: checa@colmich.edu.mx





Resumen Summary

Resumen Summary



De la policentralidad a la fragmentación en Santiago de Chile pp. 13-24

Felipe Link

Resumen

El siguiente artículo plantea un posible cambio en el carácter de los procesos de reestructuración territorial de las principales ciudades latinoamericanas, ocurridos en el contexto actual de globalización y modernización avanzada. Se propone que esta transformación tiene que ver, por un lado, con el paso desde un crecimiento metropolitano expandido y policéntrico a una estructura reticular de nodos interconectados, que fragmenta la trama urbana dejando territorios excluidos de las redes funcionales de la ciudad. Por otro lado, dicha estructura se constituye en causa y consecuencia de procesos de fragmentación social, que aíslan y separan a los diferentes grupos sociales en territorios segregados con pocas posibilidades de integración y desarrollo de una vida urbana basada en la diversidad. Se analiza el caso de Santiago de Chile, entendido como un buen ejemplo del contexto de globalización señalado, así como de los procesos de fragmentación social y urbana en curso.

Palabras clave: policentralidad, fragmentación social y urbana, globalización, Santiago de Chile.

Río de Janeiro: una vocación histórica policéntrica pp. 25-36

Roberto Segre

Resumen

Por motivos geográficos y políticos, Río de Janeiro tuvo una vocación policéntrica a lo largo de sus casi cinco siglos de existencia. En primer lugar, fue la mudanza del sitio fundacional. Luego de la herencia medieval que motivó la ocupación de una colina, tuvo que someterse a la realidad económica y la presencia del puerto que requirió el desarrollo del asentamiento en terreno plano. La presencia del Rey de Portugal en el siglo XIX y la proclamación del Imperio crearon centralidades asociadas a las nuevas funciones urbanas, luego negadas por la República que estableció sus propios valores espaciales y simbólicos en el área central urbana. Con la modernización del país a partir de 1930, se inició un proceso ininterrumpido de creación de diversas centralidades distantes, como en el barrio de Copacabana, que culminan con la creación de la ciudad “análoga” en la Barra de Tijuca, fragmentando y dilatando las múltiples centralidades.

Palabras clave: Río de Janeiro, urbanismo, historia urbana, urbanismo en América Latina siglo XX, tipologías urbanas.

La ciudad de Montevideo: ¿una metrópolis policéntrica? pp. 37-46

Salvador Schelotto

Resumen

Montevideo y su Región Metropolitana registran acelerados y profundos cambios, que vienen ocurriendo particularmente desde mediados de la década de los años ochenta del siglo pasado. La estructura urbana y territorial de la ciudad y su entorno regional se ha modificado visiblemente en los últimos veinticinco años. Los cambios, consecuencia principalmente de transformación de la matriz productiva metropolitana y de las formas de residencia tanto de sectores medios como de sectores populares, determinan formas nuevas de uso y ocupación del suelo. Los mismos se evidencian en la paradójica circunstancia de que mientras la población no se incrementa de manera significativa, el área urbanizada sí lo hace. En este nuevo contexto, el sistema de centralidades históricamente determinado registra fuertes alteraciones.

Palabras clave: Montevideo, áreas urbanas centrales, estructuras metropolitanas.

Quito: capitalidad y centralidades pp. 47-54

René Vallejo

Resumen

La ciudad de Quito ha sido el centro regional y sede de múltiples funciones desde sus inicios, por lo que fue declarada capital del país. En el presente artículo se analizan los múltiples procesos históricos que han transformado la estructura de Quito, adoptando variadas formas de encuentro, diferentes maneras de relaciones sociales, de cercanía entre individuos, que son factores que caracterizan el concepto de centralidad. El desarrollo económico y la diversidad funcional han procurado la expansión urbana, la constitución de múltiples centralidades y nuevas zonas de desarrollo urbano generando la desconcentración y provocando así la “macroespacialidad”, transformándose de una ciudad urbana a una ciudad metropolitana.

Palabras clave: ciudad, macrocentralidad, policentralidad, centro.

Fundamentos del análisis de centralidad espacial urbana pp. 57-72

Rômulo Krafta

Resumen

Este artículo procura exponer las bases de análisis espacial para la centralidad urbana. Para eso conceptualiza la centralidad como una dimensión de jerarquía de la forma urbana y, a partir de ello, desenvuelve diferentes maneras de explicarla. En primer lugar, procura reunir medios descriptivos, adecuados para capturar los componentes y relaciones existentes en la forma urbana, fundamentalmente, como componentes, las unidades de espacio abierto y de formas construidas, como relaciones de proximidad y de distancia, y su síntesis en gráficos urbanos. A continuación, demuestra una obtención de medidas básicas de centralidad, basadas en la distancia relativa– accesibilidad y posición relativa– centralidad por interposición. Diversas medidas de accesibilidad –topológica, geométrica, gravitacional, así como centralidad por interposición– escolaridad, centralidad Freeman– Krafta, modelos industriales, son demostradas. Varias de estas medidas son aplicadas en caso de estudio de la Región Metropolitana de Porto Alegre, un conglomerado de más de veinte ciudades y cuatro millones y medio de habitantes en el extremo sur del Brasil. Esta región metropolitana fue representada por un sistema de aproximadamente treinta y cinco mil unidades espaciales, cada una representando una intersección vial al borde o una extremidad de vía pública existentes. El sistema fue así cargado con una distribución espacial de su población, de sus puestos de trabajo y de sus cargas escolares. Finalmente, el artículo especula sobre los roles que la centralidad espacial urbana podría desempeñar en la dinámica espacial urbana, desde la hipótesis de someterla a un solo uso, determinado por la posición de los factores atractivos hasta la de operar como un factor de desequilibrio que conduzca al cambio.

Palabras clave: análisis espacial, configuración urbana, sistemas urbanos, modelos urbanos.

La contribución de Puerto Madero a la centralidad metropolitana de Buenos Aires pp. 73-88

Artemio Pedro Abba

Resumen

En los asentamientos humanos, la estructura de relaciones espaciales reconoce y modifica la calidad de los componentes cargando de mayor o menor centralidad a las unidades que la forman. Si bien una “pieza urbana” puede usualmente explicar por sí misma la contraparte urbana en la que se sitúa, solo se entiende cabalmente su dimensión de centralidad al ser resignificada por el sistema urbano en que se inserta. El fragmento urbano Puerto Madero sin duda no alcanzaría tal potencial polarizador sin la vecindad / pertenencia al Área Central Buenos Aires (ACBA) y, si por otro lado, no se uniera sinérgicamente al eje de nuevas centralidades emergentes del corredor norte de la ciudad. Tampoco alcanzaría su calidad intangible si no existiera un juego de tensiones de complementaridad / competencia con el nodo de mayor complejidad funcional metropolitano del país, interfase entre el sistema urbano nacional y el mundo global. El abordaje de la cuestión desde la dimensión metropolitana permite reconocer dos alternativas en las tendencias en curso: la consolidación de Puerto Madero como cabecera “central” de un eje norte exclusivo y montado en el selectivo segmento modal automotor, o la captación del potencial de centralidad desde la tradicional red de centros de acceso universal basado predominantemente en los segmentos públicos de la movilidad regional. Esta perspectiva, en la que se inscribe la presente reflexión sobre Puerto Madero, arroja pistas para orientar la adopción de políticas públicas urbanas activas en materia de centralidades.

Palabras clave: Puerto Madero, Buenos Aires, centralidad, renovación urbana, políticas públicas urbanas.

Centro histórico: la polisemia del espacio público pp. 89-96

Fernando Carrión M.

Resumen

El centro histórico es concebido como un espacio que abarca fenómenos diversos y que, en la actualidad, constituye una forma de comunicación e intercambio de información. Opera como un espacio simbiótico en donde confluyen percepciones distintas a partir de símbolos construidos en varias etapas de la historia. En el presente artículo se analiza el centro histórico a partir del espacio público, del color, de la nomenclatura y del arte público urbano.

Palabras clave: centro histórico, símbolo, espacio público, color, arte.

From polycentrality to fragmentation in Santiago de Chile pp. 13-45

Felipe Link

Abstract

The following paper discusses a possible change in the nature of territorial restructuring in major Latin American cities in the context of globalization and advanced modernization. We propose that such transformation is related, on one hand, to a transition from a metropolitan growth characterized by being expanded and polycentric, to a reticular structure of interconnected nodes that fragment the urban landscape, leaving territories outside of the city's functional networks. On the other hand, this new structure constitutes the cause and consequence of social fragmentation processes, which isolate and separate different social groups into segregated areas with limited opportunities to integrate into and develop an urban life based on diversity. We analyze the case of Santiago de Chile, which provides a good example of this context of globalization, as well as of urban fragmentation processes currently under way.

Keywords: polycentricity, social and urban fragmentation, globalization, Santiago de Chile.

Rio de Janeiro: a historical vocation for policentricity pp. 25-36

Roberto Segre

Abstract

Due to geographic and political factors Rio de Janeiro has exhibited a vocation for developing policentricities during nearly five centuries of existence. Firstly, the city experienced the transferring of its foundational site. Secondly, the city's medieval legacy, which led to the occupation of a hill, had to submit to the economic reality and presence of a harbor that required settlement at ground level. The presence of the king of Portugal in the 19th century and the proclamation of the Empire generated new centralities associated to novel urban functions, which were banished in the subsequent period. The Republic established its own spatial and symbolic values in the city's central area. During the country's modernization process in the early 1930s, the city underwent an uninterrupted process by which new diverse and distant centers were created, Copacabana is an example of such process. That progression culminates with the creation of an "analogical" city in Barra da Tijuca, further fragmenting and expanding the city's multiple centralities.

Keywords: Rio de Janeiro, Brazil, urban history, urbanism, Latin America, urban typologies.

The city of Montevideo: a policentric metropoli? pp. 37-46

Salvador Schelotto

Abstract

Montevideo and its Metropolitan Region are registering profound and accelerated changes, particularly since the mid-1980's. During the last twenty five years, the city's urban structure, territoriality and regional surroundings have suffered dramatic changes. Such transformations are primarily a consequence of modifications in the metropolitan matrix of production and in patterns of residency among middle and lower-class sectors. They determine new forms of land use and occupation, reflected in the paradoxical fact that while the population does not increase significantly the urbanized area does. In this new context, the system of historically defined centralities undergoes major alterations.

Keywords: Montevideo, urban central areas, metropolitan structures.

Quito: capital status and centralities pp. 47-54

René Vallejo

Abstract

Since its creation the city of Quito has housed multiple functions and has been a regional center, for this reason it has been declared the country's capital. This article discusses diverse historical processes that have transformed the city's structure, adopting various forms of encounter, different types of social relations, of closeness between individuals, factors that characterize the concept of centrality. Economic development and functional diversity have sought to generate urban expansion, the creation of multiple centralities and new areas of urban development, generating de-concentration and causing "macrospaciality". Thus, the city has transformed into a metropolitan city.

Key words: city, macrocentricity, policentricity, center.

Fundamentals for the analysis of urban centralities pp. 57-72

Rômulo Krafta

Abstract

This paper's aim is to explore the fundamentals of urban centrality spatial analysis. It assumes that centrality is a dimension of urban form hierarchy and tries to develop different ways to explain it. First, it gathers the proper descriptive means to capture the elements and relationships of the urban form, the open space and built form units, as components, and adjacency as well as distance as relationships, both expressed by a graph. Second, the basic centrality measures are brought forward, those based on relative distance –accessibility– and those based on relative position –betweenness centrality–. Several forms of accessibility –topologic, geometric, gravitational, as well as betweenness centrality– choice, Freeman-Krafta centrality, factorial centrality, are described. Several of those measures are applied to a case-study on Porto Alegre's Metropolitan Region that encompasses more than twenty cities and four and a half million inhabitants of Southern Brazil. The Porto Alegre Metropolitan Region is represented by a thirty five thousand node graph, each node standing for an existing single corner or a road end of the area. The system was loaded with spatially distributed population, jobs and school places. Finally, the paper speculates on the role of spatial centrality in urban dynamics, exploring hypothesis from direct land use determination, when attractors would follow the already established spatial centrality, to the opposite, when centrality is taken as an expression of system's disequilibrium which drives the system to change.

Keywords: spatial analysis, urban configuration, urban systems, urban models.

Puerto Madero's contribution to Buenos Aires' metropolitan centrality pp. 73-88

Artemio Pedro Abba

Abstract

In human settlements, the structure of spatial relations recognizes and modifies the quality of its components, loading the units that form it with more or less centrality.

Though an "urban piece" may usually explain for itself the urban counterpart where it is located, its dimension of centrality is only understood when it is re-signified by the urban system in which it is inserted. The urban fragment "Puerto Madero" undoubtedly would not reach such a potential for polarity without its proximity and belonging to the Buenos Aires Central Area (BACA), and without being united to the axis of new emergent centralities located at the city's North corridor. Neither would it reach its intangible quality without a game of complementarity/competition tensions with the most functionally complex metropolitan node, which serves as interface between the urban national system and the global world. Tackling this problematic from a metropolitan perspective allows us to recognize two alternatives in current trends: the consolidation of Puerto Madero as "central" lead of a northern axis of exclusivity mounted on the selective modal automotor segment; or the capitalization of the potential centralism from the traditional network of centers universally accessible based predominantly on the public segments of regional mobility.

Keywords: Puerto Madero, Buenos Aires, centrality, urban renovation, urban public policy.

Historic center: public space's multiple meanings pp. 89-96

Fernando Carrión M.

Abstract

The historical center is conceived as a space that includes diverse phenomena and that at present constitutes a form of communication and information exchange. It operates as a symbiotic space, which converges different perceptions based on symbols constructed in several stages of history. This paper presents an analysis of the historic center focusing on its public spaces, colors, nomenclatures and public urban art.

Keywords: historical center, symbol, public space, color, art.

Política editorial

Centro-h es una revista arbitrada y de publicación cuatrimestral. Los artículos propuestos para su publicación deben ser textos originales y no publicados o propuestos para tal fin en otra revista. Además, deben ajustarse a los contenidos y a la política editorial de la *Centro-h*.

La Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos – OLACCHI invita a profesionales, estudiantes, gestores públicos y miembros de la comunidad académica a participar en la revista *Centro-h*. Esta revista busca ser un espacio de debate, actualización, investigación y consulta para académicos, formuladores de políticas y opinión pública sobre las ciudades latinoamericanas.

Todos los artículos propuestos para su publicación en *Centro-h* serán sometidos al siguiente proceso editorial. En el caso de las reseñas y los artículos para la sección renovación, el comité editorial tendrá la decisión final sobre su publicación. Para el resto de secciones, los artículos serán revisados por el equipo editorial, quienes podrán decidir aceptar o rechazar los artículos de acuerdo con la política editorial de *Centro-h* y el cumplimiento de las normas editoriales. En caso de que el artículo cumpla con todos los requisitos, el equipo editorial enviará el texto a dos árbitros del comité externo o académicos reconocidos en la temática abordada en cada uno, quienes podrán determinar lo siguiente: 1) publicar el artículo sin modificaciones; 2) publicar el artículo sólo cuando se hayan incluido las recomendaciones realizadas por los evaluadores; 3) rechazar la publicación del artículo. En caso de discrepancia en los resultados, se enviará el artículo a un tercer evaluador. Todo el proceso se realizará de forma anónima, bajo el sistema de doble ciego (*peer review*). En todos los casos, las decisiones serán inapelables.

Los contenidos de la revista se organizan de la siguiente manera:

- **Editorial**
- **Tema central:** para cada número, el consejo editorial definirá una problemática específica, para lo cual se invitará a expertos de distintos países.
- **Artículos:** recoge análisis, ensayos y resultados de investigaciones sobre diversos temas urbanos, sin que tengan que ver con el tema central de la revista. Convocamos a enviar artículos, de acuerdo con la política editorial de *Centro-h*.
- **Diálogo:** consiste en un diálogo (entrevista) con un personaje representativo del urbanismo, la investigación urbana o de la ciudadanía, sobre un tema de interés.
- **Renovación:** descripción metodológica y de resultados de intervenciones en centralidades de las ciudades de los países de la Organización.
- **Reseñas:** es la sección de crítica bibliográfica que incluye tanto comentarios a obras de urbanismo académicas o de intervenciones en centralidades o centros históricos. Invitamos a enviar publicaciones –que formarán parte de la Biblioteca de OLACCHI– y comentarios de las mismas para ser consideradas por el comité editorial.

Las opiniones y comentarios expuestos en los trabajos son de responsabilidad estricta de los autores y no reflejan la línea de pensamiento de OLACCHI.

Normas de publicación de la revista *Centro-h*

La revista *Centro-h* recibe artículos de forma permanente para todas sus secciones. Para el caso de la sección central, el comité editorial definirá la temática a abordar, para lo cual se invitará a especialistas de diversos países de la región, así como se comunicará, por medio de convocatorias, a participar al público en general. La fecha de cierre de recepción de artículos para la sección central es la primera semana de los meses de enero, marzo y julio, respectivamente. Los artículos deben enviarse por correo electrónico en formato MS Word a la dirección: centro-h@olacchi.org. En una hoja aparte, se deben incluir los datos generales del autor, autora o autores: nombre completo, afiliación institucional, dirección de trabajo o domicilio y dirección de correo electrónico. Los artículos considerados para su publicación darán derecho a su autor o autora a recibir una suscripción anual de la revista. Todos los artículos propuestos para su publicación deben respetar las siguientes normas:

1. Los artículos deben ser originales e inéditos en español.
2. El comité editorial se reserva el derecho a decidir sobre la publicación de los trabajos, así como el número y la sección en la que aparecerán.
3. Todos los artículos deben respetar el siguiente formato: letra Times New Roman, tamaño 12 e interlineado 1 (espacio simple).
4. Todos los artículos (con excepción de las reseñas) deben incluir un resumen en castellano e inglés, que no exceda las 150 palabras, y un listado de cinco (5) a siete (7) palabras clave en los dos idiomas.
5. El título del artículo no debe superar las 10 palabras.
6. La página inicial de cada artículo deberá contener: título, autor, autora o autores, grado académico, adscripción institucional, dirección postal, correo electrónico y teléfono.
7. La extensión de los artículos para cada una de las secciones es la siguiente:
 Central: 25 mil a 35 mil caracteres con espacio (cce)
 Artículos: 22 mil a 28 mil cce
 Diálogo: 10 mil a 20 mil cce
 Renovación: 15 mil a 20 mil cce
 Reseñas: 6 mil a 8 mil cce
8. La primera vez que se emplee una sigla en el texto se especificará primero su equivalencia completa y después la sigla.
9. Las citas bibliográficas en el texto deben ir entre paréntesis, indicando el apellido del autor, la fecha de publicación y el número de página. Por ejemplo: (Quiolodrán, 2001: 33).
10. Los cuadros, gráficas e ilustraciones se presentarán en originales y en hoja aparte (también en diferente archivo electrónico); cada uno con su respectiva fuente al pie. Su colocación en el texto se deberá indicar con claridad (emplear expresiones del tipo: /Entra cuadro 1/).
11. La bibliografía se pondrá al final del texto en orden alfabético de los autores y deberá presentarse de la siguiente manera:

Libro de un autor:

Apellido, Nombre (año de publicación). *Título del libro en cursiva*. Lugar: Editorial.

Ejemplo: Lefebvre, Henri (1970). *La revolución urbana*. Madrid: Alianza Editorial.

Libro de más de un autor:

Apellido, Nombre y Nombre y Apellido (año de publicación). *Título del libro en cursiva*. Lugar: Editorial.

Ejemplo: Rodríguez, Alfredo y Ana Sugranyes (Eds.) (2005). *Los con techo. Un desafío para la política de vivienda social*. Santiago: SUR.

Artículo en libro de editor(es), coordinador(es) o compilador(es):

Apellido, Nombre (año de publicación). "Título del artículo entre comillas", en: Apellido, Nombre, palabra que corresponda editor(es), coordinador(es) o compilador(es), etc. *Título del libro en cursiva*. Lugar: Editorial.

Ejemplo: Hiernaux, Daniel (2006). "Los centros históricos: ¿espacios posmodernos? (de choques de imaginarios y otros conflictos)", en: Aguilar, Miguel Ángel; Hiernaux, Daniel y Alicia Lindón (Coords.) (2006). *Lugares e imaginarios en la metrópolis*. Barcelona y México: Anthropos / Universidad Autónoma Metropolitana Iztapalapa.

Artículo en revista:

Apellido, Nombre (año de publicación). "Título del artículo entre comillas", en: *Nombre de la revista en cursiva*, número de la revista. Lugar, páginas que comprende.

Ejemplo: Gorelik, Adrián (2002). "Imaginarios urbanos e imaginación urbana. Para un recorrido por los lugares comunes de los estudios culturales urbanos", *revista EURE*, número 83. Santiago de Chile, pp. 125-136.

centro-h

www.revistacentro-h.org

Editorial

Policentralidad: esencia de la ciudad plural
Fernando Carrión M.

Tema central: Policentralidad en la ciudad actual

De la policentralidad a la fragmentación en Santiago de Chile
Felipe Link

Río de Janeiro: una vocación histórica policéntrica
Roberto Segre

La ciudad de Montevideo: ¿una metrópoli policéntrica?
Salvador Schelotto

Quito: capitalidad y centralidades
René Vallejo

Artículos

Fundamentos para el análisis de la centralidad urbana
Rómulo Krafta

La contribución de Puerto Madero a la centralidad metropolitana de Buenos Aires.
Proyecto urbano y sistema de lugares centrales

Artemio Pedro Abba
Centro histórico: la polisemia del espacio público

Fernando Carrión M.

Diálogo

Globalización y territorio
Carlos de Mattos y Alfonso Iracheta

Renovación

El centro histórico de Montevideo. De la iniciativa social al liderazgo institucional
Patricia Roland y Adriana Berdía



OLACCHI
Organización Latinoamericana
y del Caribe de Centros Históricos