

Borthagaray, Juan Manuel. (2010). *Metrópolis de la era urbana*. En: Encrucijadas, no. 49. Universidad de Buenos Aires. Disponible en el Repositorio Digital Institucional de la Universidad de Buenos Aires: <http://repositorioubba.sisbi.uba.ar>

Crecimiento de la población en las grandes ciudades

Metrópolis de la era urbana

Por Juan Manuel Borthagaray

Profesor Titular por Concurso de la Universidad Nacional del Litoral y de la Universidad de Buenos Aires. Profesor Titular Emérito de la UBA. Director del Instituto Superior de Urbanismo, territorio y el Ambiente de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. Director y Fundador del Centro de Creación Asistida por Ordenador (C.A.O.) UBA - Doctor Honoris Causa de la UBA

El incremento exponencial de las poblaciones urbanas ha llevado a cambiar el modo de ver a las ciudades. Ya no es posible percibirlas como islas discretas, independientes, rodeadas por extensiones territoriales no urbanas sino como redes de sistemas urbanos interconectados que cubren todo el planeta. El autor reflexiona sobre las ventajas que aporta a un país tan periférico como la Argentina contar con una metrópolis de talla mundial como la Ciudad de Buenos Aires.

A la centuria que comenzó en 1750 se la llamó era Industrial. A la nuestra se la ha querido denominar de distintas maneras. Con justicia, podría llamarse era digital, por las profundas consecuencias de todo tipo con que la globalización de las tecnologías de la información y la comunicación han impactado en el trabajo, en la manera de establecernos sobre el territorio, y en cómo interactuamos como personas.

Sin embargo, es creciente la tendencia a caracterizar nuestra época como era urbana. Esta tesis se ve reforzada por la reciente publicación de un estudio, patrocinado por London School of Economics y una Fundación del Deutsche Bank, sobre seis grandes metrópolis, que lleva el impresionante título: “La Ciudad Interminable [1]”.

Basta echar un vistazo al gráfico, cuyos datos provienen de la mencionada publicación, para conocer datos sobre la población mundial y la proporción que habitaba en ciudades en 1900, en 2007, y la estimada para 2050.

Este incremento exponencial de las poblaciones urbanas ha llevado a cambiar el modo de ver a las ciudades. Ya no es posible percibirlas como islas discretas, independientes, rodeadas por extensiones territoriales no urbanas sino como redes de sistemas urbanos interconectados que cubren todas las masas continentales del planeta. En este sentido, es muy inspirador contemplar imágenes satelitales nocturnas, en las que los puntos, las áreas y las líneas luminosas revelan, con total claridad, urbes, metrópolis y redes urbanas.

Allí, se destacan París, Londres, Frankfurt, la conurbación de la costa atlántica de los EE.UU., Boston, Nueva York, Filadelfia, pero también el sistema San Pablo, Santos, Río y nuestra megalópolis rioplatense. Un caso opuesto al de las metrópolis son los tejidos urbanos muy densificados y equilibrados de Europa Occidental y del Este y Medio Oeste norteamericanos.

A esta visión satelital nocturna estática resulta muy interesante contrastarla con una visión dinámica que intenta representar con líneas los flujos planetarios [2]. Se percibe la intensa convergencia de líneas en algunos puntos estratégicos que se corresponden con las grandes metrópolis, centros de concentración de negocios y, por lo tanto, de servicios, de comunicaciones y de viajes de personas.

Esto ha llevado a la reconocida académica Saskia Sassen a proponer su tesis de las “Ciudades Mundiales [3]” en las que, de acuerdo con sus hipótesis, tienden a asentarse en un proceso dialéctico las sedes de las grandes corporaciones, y por lo tanto aparecen los servicios de alta complejidad que requieren, lo que a su vez conforma un entorno cada vez más propicio para que acudan otras.

Son observables, a su vez, una serie de otros fenómenos. Por largo tiempo, las grandes ciudades han tenido una imagen negativa: Sodoma, Gomorra y Babilonia, calificadas desde tiempos bíblicos como antros de perdición de la pureza y la inocencia, y más modernamente “las luces malas del centro te hicieron meter la pata”.

Hoy se tiende a apreciar más sus ventajas, por ejemplo, tener una oferta a la carta, donde cada uno pueda seleccionar, excavar su propio nicho. Se aprecia en la metrópolis la posibilidad, tanto de alcanzar gran notoriedad, como de pasar totalmente desapercibido. Y de tener un encuentro no esperado ni buscado -la serendipity-, algo que no podría ocurrir en un villorrio ni aún en una ciudad intermedia. Esto hace de las metrópolis un lugar propicio para las universidades, y pone en cuestión el modelo del campus bucólico.

El monumental libro “La Ciudad Interminable” recoge además muchas reflexiones interesantes. Para citar sólo una, Apogeo y Decadencia de la Oficina, que pone en cuestión la separación entre vivienda y lugar de trabajo, lo que origina el conmuting, uno de los mayores problemas metropolitanos.

Y, ¿por casa cómo andamos?

Desde la publicación de La Cabeza de Goliath, de Ezequiel Martínez Estrada, resulta de buen tono intelectual despotricar contra nuestra metrópolis que ha sido pintada como asesina del federalismo, y monstruo macro cefálico que desequilibra un cuerpo que apenas puede sostenerse sobre sus piernas raquíticas.

Tiendo a identificarme cada vez más con su posición. La profesora Odilia Suárez, durante muchos años líder del pensamiento urbanístico en la FADU-UBA, sostenía la tesis contraria. Vale decir que Buenos Aires había jugado un rol histórico relevante en mantener la integridad del territorio argentino.

En su estado embrionario, la ciudad se define como una plaza de mercado situada estratégicamente en la intersección de dos rutas. Esta intersección y la plaza hacen a la primera célula madre de un embrión que, con el tiempo, devendrá en el punto neurálgico de la ciudad, y también del territorio al que se proyecta la vigencia de ese núcleo.

Cada núcleo urbano genera un latir, una pulsación con su territorio, con reverberaciones proporcionales a su importancia. Un territorio tan extenso y complejo como el argentino no se explica sino a partir de una fuerza extremadamente poderosa, de proyección y

atracción.

Si pensamos en nuestra historia junto a la foto nocturna del planeta, vemos que la pulsación porteña llega hasta donde rebota con la de Asunción, desde donde Belgrano fue amablemente invitado a regresar. Hasta la Cordillera, donde al macizo andino se le suma la pulsación de Santiago, y hasta donde rebota en Montevideo, ésta última junto con la de Asunción, explicables por el respaldo equilibrante de San Pablo, la potencia urbana formidable del sur del continente. Para dejar para el final la de la virreinal Lima, mucho más fuerte entonces, camino a la cual nuestros modestos y queridos primeros ejércitos patrios sufrieron tantos revolcones.

Históricamente, se ha contemplado a la metrópolis rioplatense como un pasivo, como un error de planificación que ha impedido un desarrollo más equilibrado del territorio.

Hubo épocas en que urbanistas y geógrafos franceses compartieron una visión semejante. El título de un libro publicado por ese entonces "Paris y el desierto Francés", resulta tan elocuente que nos exime de mayores comentarios. Hoy en día, ni a los franceses ni a nosotros se nos ocurriría anotar a nuestras metrópolis en el pasivo.

Si bien el de París, en tantos aspectos capital del mundo moderno, es harto más obvio que el nuestro, resulta indispensable reflexionar acerca de las ventajas que aporta a un país tan periférico como la Argentina contar con una metrópolis de talla mundial, o cuasi. No vamos a negar lo bueno que hubiese sido contar con un sistema urbano más equilibrado, como el de Brasil o el de Alemania. El hecho es que, por razones históricas, no lo tuvimos, y nos conviene más pensar en las ventajas de nuestra realidad, que llorar por lo que no fue.

Muchas veces se ha atribuido la hipertrofia de Buenos Aires a la falta de planificación, como si hubiese sido posible rechazar la instalación de muchas industrias y oficinas de multinacionales en Buenos Aires, y desviar la radicación de esos puestos de trabajo a ciudades intermedias.

Conviene sacarse la venda de los ojos. Recientemente, fue noticia que en Gran Bretaña había oposición a agregar una nueva pista a los aeropuertos de Londres, para no acentuar un desequilibrio parecido al nuestro. Los partidarios de la ampliación argumentaron que si la pista se agregaba a Manchester o Liverpool, las nuevas empresas no se radicarían allí sino en Frankfurt.

Lo mismo ocurre con quienes desean venir a Buenos Aires porque la ven con algunas de las ventajas propias de una ciudad mundial. No los podremos derivar graciosamente a Río Cuarto o Bahía Blanca porque se irían a San Pablo.

Querrá decir esto que todos deberíamos amontonarnos en estas áreas metropolitanas.

Ni por asomo. La curva de aumento de productividad por las economías de escala y ventajas de la aglomeración llega a un punto en que se ameseta, pero mucho antes de ello, el sistema colapsa por razones ambientales.

Por una parte, el alejamiento creciente de tierras de cultivo y las áreas de recreación naturales, las dificultades en la provisión de agua potable y evacuación de aguas servidas, y la extracción y disposición de residuos como nos demostró el reciente caso de Nápoles. Y, por otra, las limitaciones a las que pronto se llega en el movimiento en

general -sin el cual el derecho a la ciudad es ilusorio-, ponen o pondrán un límite a ese proceso vertiginoso de urbanización que hoy en día parece imparable.

En China, han crecido de modo fantástico las tradicionales Beijing y Shanghai, al tiempo que han surgido vertiginosamente enormes ciudades sobre su costa sudeste. Esta gigantesca potencia no se distingue por su respeto por los derechos civiles: circular libremente por el territorio y elegir lugar de residencia no parecen ser la excepción. Por lo tanto, es posible que, de haberlo querido el todopoderoso PC Chino, el proceso de urbanización hubiese sido más controlable.

En el caso del subcontinente indio, el fenómeno es aún más dramático pues se trata de una población casi igual que la china (entre 1.150 y 1.330 millones de habitantes, respectivamente), establecida en un territorio mucho menos extenso (3.287.590 Km² contra 9.600.000 Km²). En India muchas ciudades han crecido tanto que se han encadenado y fundido unas con otras, formando enormes ciudades lineales que cruzan el subcontinente.

Si fuese verdad que estamos frente a una era histórica como la industrial, proponer intentar oponerse a ella, aún cuando la considerásemos perversa, sería tan estéril como el gesto nostálgico de los ludditas, que destruyeron los primeros telares mecánicos de Manchester para defender así las tradiciones de los tejedores.

Pero, por otra parte, el imperativo moral del pensador y del técnico nos impide apoltronarnos en lo meramente contemplativo, tomar la actitud del naturalista y ser derrotistas ante lo inevitable. Por lo tanto, esto termina con una pregunta abierta a la reflexión acerca de cuál será la mejor manera de aprovechar lo positivo que la era pueda dejarnos así como tratar de evitar sus efectos dañinos.

Referencias

[1]“The Endless City”, the Urban Age Project by the London School of Economics and Deutsche Bank’s Alfred Herrhausen Society. Edited by Burdett and Deysan Sudjic. Phaidon Press Ltd., London, 2007.

[2]Global Connections, gráficos págs. 30, 31, en “The Endless City”, the Urban Age Project by the London School of Economics and Deutsche Bank’s Alfred Herrhausen Society. Edited by Burdett and Deysan Sudjic. Phaidon Press Ltd., London, 2007

[3]Pag. 276 , 289, in “The Endless City”, the Urban Age Project by the London School of Economics and Deutsche Bank’s Alfred Herrhausen Society. Edited by Burdett and Deysan Sudjic. Phaidon Press Ltd., London, 2007.