

## **Capítulo IV**

### **De la ciudad Antigua a la ciudad sistémica: un acercamiento a las ciudades complejas contemporáneas.**

El presente capítulo abordará la ciudad, su concepto, evolución, su uso y construcción histórica desde las primeras urbanizaciones consideradas como ciudad hasta la actualidad. Esto se desarrollará por una parte, a partir de una perspectiva histórica y por otra, desde el punto de vista de las teorías de la complejidad y de sistemas anteriormente planteadas.

There is a myth, sometimes widespread, that a person needs only do inner work, in order to be alive like this; that a man is entirely responsible for his own problems: and that to cure himself, he need only to change himself... The fact is, a person is so far formed by his surroundings that his state of harmony depends entirely on his harmony with his surroundings.

Christopher Alexander, The Timeless Way of Building.

#### IV.1. ¿Qué es la ciudad en la actualidad?

La ciudad moderna,<sup>123</sup> es decir, la ciudad como la conocemos ahora es un fenómeno relativamente reciente “La primer ciudad tendrá aproximadamente 10,000 años de antigüedad, la ciudad moderna aproximadamente 150 años y las megalópolis como Buenos Aires 5 décadas” (García 9). Pero, ¿Qué entendemos por ciudad?, ¿Cómo ha evolucionado desde sus inicios hasta nuestros días? Y ¿cómo podemos abordar los fenómenos que en ella ocurren, en nuestra búsqueda para la construcción de una ciudad más segura, incluyente y equitativa?

Según Aura Burn, existen muchas maneras de aproximarse a la definición de ciudad. “The complex phenomenon of the city is often defined by architects as a depository of building styles and influences, by economics as a site of regularization of retailing practices, and by planners as a transportation node and mosaic of municipal bylaws” (2002: 83). Sin embargo, ninguna de ellas, por sí misma, es suficiente para enmarcar la totalidad de las formas, procesos y relaciones que se dan en el espacio urbano.

En principio es fácil caer en el reduccionismo de pensar la ciudad únicamente como lo construido, lo material, es decir, una entidad geográfica que alberga una comunidad y sus actividades, en la que encontramos plazas, calles y edificios. Pero también debemos pensar que la ciudad es el lugar en el que habitamos los seres humanos, al menos la mayoría. En 2006 las Naciones Unidas anunciaban que dentro de pocos días un nuevo niño nacería en un ambiente urbano o un nuevo inmigrante llegaría a una ciudad con lo que, a partir de ese momento más de la mitad de la población del mundo viviría en las ciudades y para el año 2030, casi 5000 millones de personas seríamos urbanitas (Montgomery 5). Por ello, la ciudad debe entenderse como “un lugar con mucha gente” (Borja, 2009) en el que se generan innumerables relaciones a través de acciones individuales y colectivas realizadas por los individuos que la habitan y hacen uso de ella. Estas acciones se entrelazan unas con otras durante el desarrollo de sus actividades diarias conformando imaginarios<sup>124</sup> y otorgando un significado al *lugar* en que viven. Por ello, “no podemos entender la ciudad simplemente como el resultado de una construcción física, calles y espacios abiertos, ni pensar que la gente que la habita y las actividades que en ella se desarrollan son el resultado mecánico de esa construcción, sino que la ciudad es el reflejo de la sociedad que la construye y habita” (García 14).

Jordi Borja, plantea la ciudad como:

El producto físico, político y cultural complejo, europeo y mediterráneo y también americano y asiático, que hemos caracterizado en nuestra cultura, en nuestro imaginario y en nuestros valores como concentración de población y de actividades, mezcla social y funcional, capacidad de autogobierno y ámbito de identificación simbólica y de participación cívica. Ciudad como lugar de encuentro, de intercambio, ciudad como cultura y comercio (2009: 24).

Borja agrega, citando a Habermas, que la ciudad es “donde el poder se hace visible, donde la sociedad se fotografía, donde el simbolismo colectivo se materializa. La ciudad es

un escenario, un espacio público que cuanto más abierto esté a todos, más expresará la democratización política y social” (18). De lo anterior, podemos entender que la ciudad es al mismo tiempo una concentración de población [*urbe*], cohesión de culturas y comunidades [*civitas*] y lugar de organización política en donde se expresan los grupos de poder y los dominados [*polis*] (20).

Edward Soja a su vez nos señala, que “las ciudades son las madres del desarrollo económico, no porque la gente de las ciudades sea más inteligente, sino debido a las condiciones de densidad. En las ciudades hay una concentración mucho mayor de las necesidades, y un mayor incentivo a lidiar con los problemas de un modo en que antes no se había hecho” (44).

Así, desde nuestra perspectiva, podemos considerar a la ciudad como un metasisistema<sup>125</sup> auto-organizado. Es decir, un conjunto de sistemas [transporte, tráfico, drenaje, escolar, lúdico, comercial, vivienda, solo por nombrar algunos] que se interrelacionan formando redes que se entrelazan de diversas maneras y en diversos grados de complejidad, con el fin de albergar una sociedad humana aún más compleja que los sistemas que la albergan, generando una simbiosis altamente compleja en la que a menudo se generan fenómenos emergentes, muchos de los cuales, aunque se suceden en un sitio en particular, afectan a otros sistemas del conjunto urbano [teoría del caos].

#### IV.2. Transformación y problemática de las ciudades: de la ciudad antigua a la ciudad moderna contemporánea

Hemos diseñado capullos [nuestras casas y autos], objetos personales [ropa y celulares], y barreras [muros y vallas] para ayudarnos a administrar la distancia física, social y cultural entre nosotros y otros humanos y entre nosotros y la naturaleza (Boradkar 3).

Entender la transición y complejización de los sistemas urbanos puede hacerse a través de tres momentos clave o revoluciones urbanas, planteados por Edward Soja en Postmetrópolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones (31-33).

La Primera Revolución Urbana planteada por Soja es, en su opinión, la más controvertida dado que desafía una gran cantidad de supuestos muy arraigados sobre el temprano desarrollo histórico de las sociedades humanas. Soja plantea que ver el urbanismo desde esta perspectiva hace retroceder al menos diez milenios los comienzos de la urbanización, y por lo tanto lo que tradicionalmente hemos denominado civilización. Dicha aproximación se hace más evidente en dos lugares representativos: el primero de ellos es la ciudad de Jericó, asentada en el Valle de Jordania alrededor del año 8000 a. C. Jericó fue una comunidad bien organizada, de casi 3.000 personas, muy distinta a los poblados anteriores que no alcanzaban más de unos cientos de personas. En ella nace la especialización y así, junto al campesinado, aparecen los constructores, los artesanos del

metal y la piedra además de mercaderes y sacerdotes, entre otros. Su tamaño era ocho veces mayor que el de los primeros asentamientos natufienses, y se cree que fue uno de los primeros núcleos provistos de murallas. Las excavaciones arqueológicas han sacado a la luz un buen número de casas circulares, muchas de más de una habitación, a las que se añaden espacios abiertos para las actividades domésticas como cocinar o lavar.<sup>126</sup> Por otra parte, Çatal Hüyük [que significa doble colina], situada a unos 250 kilómetros al sur de Ankara en Anatolia, fue un establecimiento neolítico asentado alrededor del año 7000 a.C. que abarcaba una superficie de 13 hectáreas en las que se alzaban santuarios y barrios especializados en ciertas manufacturas y que contaba con una planeación residencial y una producción considerable de pinturas murales, textiles, cobre y artículos en hueso, lo que hace que merezca, sin duda, ser llamada una ciudad. Esta ciudad de casi 10,000 personas basó su economía en el comercio de obsidiana. A cambio, obtuvieron bienes lujosos de mármol, calcita, alabastro y pedernal entre otros. El asentamiento no era fortificado como en Jericó, pero los edificios estaban agrupados en apretados barrios de manera que solo un muro continuo y blanco enfrentaba el campo circundante. Ni puertas ni ventanas eran permitidas a las casas en ese lado. Las calles eran desconocidas. Cada barrio, al parecer, contaba con solo un patio el cual servía de baño y para depósito de basura y la entrada a las casas era a través de un hoyo en el techo plano en el que se encontraba una escalera de madera<sup>127</sup> (Hamblin, 1979). Según Soja, tanto Jericó como Çatal Hüyük comenzaron como asentamientos urbanos pre-agrícolas de cazadores, recolectores y comerciantes:

[...] las primeras ciudades incubaron el desarrollo de la agricultura a gran escala y organizaron la cría de animales, invirtiendo lo que había sido concebido convencionalmente como una secuencia histórica en la cual la así denominada Revolución Agrícola precedía al desarrollo de las primeras ciudades verdaderas (31).

Estas primeras ciudades se encontraban constituidas por una serie de sistemas estructurales básicos, fácilmente identificables como vivienda, seguridad y comercio. Además, no contaban aún con muchos de los sistemas urbanos que conocemos hoy día como las calles, el transporte, alumbrado, drenaje, entre otros. Las relaciones que se generaban entre éstos eran pocas y los nodos de interacción social, cultural y económica, se encontraban ubicados a partir de centros bien identificados como el templo y el mercado. Asimismo, si bien se desarrollaban relaciones de comercio con otras poblaciones –sistemas externos– gran parte de las actividades comerciales se desarrollaban internamente. Por su parte, los sistemas humanos también eran simples y se encontraban cimentados en creencias y costumbres comunes, “no parecen haber señales sobre diferencias de clases sociales o de género, por lo que las relaciones entre sus pobladores eran considerablemente igualitarias” (Fromm 163). De la misma manera, el Liderazgo y el control de la ciudad se ejercían de manera equitativa a partir de las “creencias comunes conformadas por la experiencia comunal” (164).

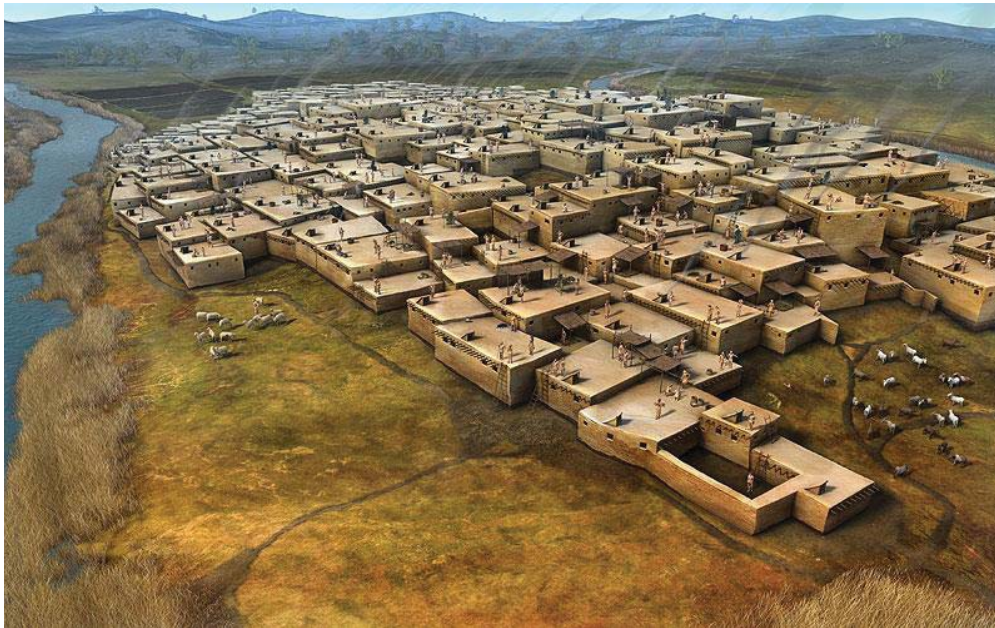


Fig. 10.- Representación de Çatal Hüyük. 15 de julio 2014 en <http://prehistorialesocess.blogspot.mx/2012/03/catal-huyuk.html>

La Segunda Revolución Urbana expuesta por Soja comenzó a modificar los principales espacios geográficos utilizados por las primeras ciudades, desplazándose de la región de las tierras altas del suroeste de Asia a las planicies aluviales de los ríos Tigris y Éufrates. Se trata de aquello que los textos arqueológicos suelen proclamar como la primera y única Revolución Urbana y que asocian directamente a dos eventos interrelacionados:

[...] la invención de la escritura –y por lo tanto, el comienzo de la *historia* documentada– y el desarrollo de una forma particular de gubernamentalidad urbana denominada ciudad-estado o *polis*, en su posterior elaboración griega. Representada a través de la arquetípica ciudad sumeria de *Ur*, esta Segunda Revolución Urbana extiende el complejo de la producción social y la escala de la organización social centrada en la ciudad, más allá de la simple sociedad agraria, hacia nuevas formas de control y regulación social y espacial territorialmente definidas, basadas en la realeza, el poder militar, la burocracia, las clases, la propiedad, la esclavitud, el patriarcado y el imperio (32).

Las ciudades fundadas durante este periodo estaban constituidas por sistemas claramente más complejos y numerosos que sus antecesoras. Además de los sistemas mencionados anteriormente, las nuevas ciudades contaban con centros urbanos claramente identificables y nodos de interacción importantes como edificios de gobierno, templos, puertos y espacios para el comercio. Asimismo, contaban con sistemas viales para el transporte de bienes y personas, así como sistemas de defensa como las murallas internas y externas y la milicia. Asimismo, en estas ciudades surgieron nuevos sistemas políticos y de control que comenzaron a manifestar una clara división entre gobernantes y gobernados. Empero, las creencias y las costumbres de la mayoría de los habitantes de estas ciudades seguían siendo en buena medida homogéneas.

Cabe agregar que debido al crecimiento de las ciudades, el surgimiento de nuevos sistemas y a una mayor interacción generada entre éstos, se incrementó la complejidad y con ello, a partir de esta época comenzaron a hacerse presentes algunos fenómenos



emergentes como la migración, la violencia, la pobreza e incluso algunos que podríamos pensar como exclusivos de nuestra era como los problemas de tráfico.<sup>128</sup>



Fig. 11.- Representación virtual de la ciudad sumeria de Ur. 15 de julio 2014 en

<http://elpajaricofriolero.wordpress.com/2013/06/12/sumer-antes-del-diluvio/>

La Tercera Revolución Urbana desarrollada alrededor del siglo XIX, no supuso un aumento del tamaño de las ciudades, sino más bien una recomposición expansiva de la población urbana, de la urbanización y de los sistemas que la componen. Por ejemplo, en Gran Bretaña la población pasó de ser un 80 por ciento rural en 1750, a ser más de un 80 por ciento urbana en 1900. Dicha reconfiguración urbana y social sin precedentes fue provocada por la migración en masa que comenzó a llegar a las ciudades a partir de la Revolución Industrial y que empezó a conformar las dos nuevas clases que definirían el capitalismo industrial urbano: la clase obrera y la clase burguesa capitalista (Soja 125). Soja lo explica de la siguiente manera:

Esta extraordinaria migración de masas reestructuró radicalmente las antiguas distinciones entre la ciudad y el campo, lo urbano y lo rural, *polites* e *idiotes*, lo sagrado y lo profano, para inscribir un nuevo orden urbano en el cual la producción de un excedente social no solo estaba coordinado y controlado por la ciudad sino que también, por primera vez en la historia, tenía lugar en la propia ciudad, dentro y alrededor del denso centro del espacio urbano (125).

La ciudad de Manchester, al Sur de Lancashire, se convirtió para la Tercera Revolución en lo que la ciudad de Ur fue para la segunda. En 1750, Manchester era considerada una pequeña población mercado, un punto de intersección dentro de un sistema de pueblos, aldeas y granjas dedicadas al tejido, principalmente a las telas de algodón. Sin embargo, su localización geográfica y la búsqueda por remplazar los ingresos agrícolas cada vez menores la llevaron a convertirse en la primera ciudad producida, casi en su totalidad, por las prácticas socio-espaciales del capitalismo industrial (127). Entre 1770 y 1850, Manchester se transformó en la primera metrópolis capitalista completamente industrial, una conurbación regional de 400.000 habitantes, la segunda en tamaño después de Londres (128). Según Soja, la historia de esta notable transformación es bastante compleja, pero puede localizarse alrededor de un conjunto de nuevos procesos de urbanización que ayudan a describir la Tercera Revolución Urbana:

Inicialmente, tuvo lugar la implantación del sistema de producción industrial dentro de la ciudad. Hacia 1830 ya había en Manchester cerca de 100 fábricas textiles a vapor [...] Con las nuevas fábricas cerca, la densa ciudad interior se transformó en el hogar de la clase trabajadora y en otro componente vital del capitalismo industrial, lo que Marx y Engels denominarían el *ejército de reserva* de trabajadores temporales o sin empleo [...] Otros dos nuevos procesos de urbanización se concentrarían y expresarían espacialmente dentro de dicho anillo: la *pauperización*<sup>129</sup> y la formación de lo que puede ser denominado como barrios urbanos pobres inducidos. Estos dos procesos [...] están vinculados a una de las estrategias disciplinarias más poderosas del capitalismo industrial, la creación de una subclase de extrema pobreza y miseria que podía ser utilizada material y simbólicamente (128).

La pauperización se inscribió en la ciudad a través de la formación de barrios urbanos pobres, áreas de miseria que fueron creadas activamente por la propia naturaleza del desarrollo capitalista urbano-industrial. [Esto llevó a] “las peores condiciones de vida urbana que se hubieran experimentado hasta ese momento. En la década de 1840, la mitad de los niños nacidos en las áreas más pobres de Manchester fallecían antes de cumplir seis

años, y el promedio de vida era de diecisiete” (130). Desde principios de la conformación de la ciudad industrial capitalista, las nuevas clases se conformaron en zonas concéntricas segregadas espacialmente; los trabajadores y el ejército de reserva en la zona interior, la nueva burguesía [de clase media] se estableció en el segundo anillo organizado según una cuadrícula más regular y la alta burguesía en una zona suburbana periférica compuesta por villas con jardines y fincas rurales (130).

Podemos decir desde nuestra perspectiva, que aunque en la ciudad industrial ocurrió una gran transformación de los sistemas de producción y transporte –motorización e industrialización– muchos de los sistemas estructurales urbanos que habían surgido en las épocas anteriores se mantuvieron sin grandes cambios. Aunque cabe mencionar que éstos se extendieron fuera del espacio de la ciudad interior, lo que puede considerarse como el surgimiento de sistemas estructurales urbanos cada vez más complejos. Empero, a raíz de la industrialización y la implementación del sistema capitalista, fueron los sistemas sociales los que comenzaron a transformarse y complejizarse en formas nunca antes vistas. El sistema de clases se desarrolló a partir de sistemas esencialmente opuestos [opresores y oprimidos], con ideas y costumbres que ya no perseguían intereses comunes y que, sin embargo, se encontraban destinados a interactuar uno con el otro a través de la dinámica capitalista industrial. Las interacciones entre dichos sistemas no ocurrían de forma equitativa, en equilibrio, sino que se desarrollaban principalmente en favor de la nueva clase burguesa capitalista y en detrimento de la clase trabajadora. Esto tuvo como resultado el surgimiento de fenómenos emergentes, como el crecimiento exponencial de la desigualdad social, el surgimiento de una brecha cultural entre las diversas clases sociales, el crecimiento de la pobreza, el hambre y la violencia en la zona interior de la ciudad, donde dicho sea de paso, los sistemas estructurales, destinados anteriormente a mantener un

nivel de bienestar en la población –comercio, seguridad, educación, vivienda, etc. – comenzaron a deteriorarse.

Soja cita a Friedrich Engels, quién migró a Manchester en 1842 para trabajar para la empresa industrial textil de su padre, y describe de manera brillante los cambios ocurridos a partir de la introducción del capitalismo industrial al decir que:

La separación entre las diferentes clases y la consecuente ignorancia acerca de los hábitos y condiciones de las demás, son mucho más profundas en este lugar que en ningún otro país [...] [h]ay mucha menos comunicación entre el hilador de algodón [...] y su trabajador [...] que la que hay entre el Duque de Wellington y el trabajador más humilde de su estado (Engels 14).<sup>130</sup>

Y continúa:

Los barrios de la gente trabajadora están [...] separados de las secciones de la ciudad reservadas a la clase media [...] [c]asi todo el distrito [central] es abandonado por sus habitantes, y se vuelve solitario y desértico de noche [A su alrededor] hay barrios de gente trabajadora [...] más allá vive la alta y media burguesía[...] Y la mejor parte del asunto es que los miembros de esta aristocracia pueden pasar a través de todos los distritos obreros [...] alineados, a ambos lados, con una serie casi perfecta de tiendas [que] son suficientes para ocultar de los ojos de los ricos [...] la miseria y la suciedad que forman el complemento de su riqueza. (Engels 79-80 en Soja 132)

En esta nueva configuración del entorno urbano, el lugar de los espacios residenciales en relación con la distancia al centro de la urbe se encontraba virtualmente invertido. Lo que llevó, no solo una nueva fuerza centrífuga que empujaba hacia fuera las fronteras de la ciudad, sino también una nueva dinámica de circulación interna que comenzó a girar alrededor del viaje cotidiano al trabajo. Esto creó nuevas demandas de importancia a la planificación urbana y además “proporcionó otra tecnología disciplinaria a fin de mantener las divisiones sociales y espaciales entre clases, dado que el viaje hacia el trabajo implicaba un costo que podía ser manipulado a través de instituciones cívicas y obras públicas en provecho del máximo beneficio para la clase dominante”. Estas situaciones “crearon una

matriz de toma de decisiones que se transformaría en una de las principales características organizadoras del espacio urbano del capitalismo industrial en todos los lugares del mundo” (130). La ciudad misma comenzó a transformarse en mercancía y el alquiler y el transporte diario al trabajo fueron los primeros ejemplos de la manera creciente en que el espacio urbano se convertía en una herramienta capitalista.

Los nuevos procesos de urbanización que transformaron Manchester y a otros espacios urbanos, se conformaron en una estructura espacial relativamente simple: “existía entonces una intensa centralización de la población, del trabajo y de la producción, y una zonificación concéntrica bien definida de las clases y de la calidad residencial, interrumpida solo por unas pocas rutas de tránsito protegido (131). Al menos así fue hasta finales del siglo XIX, cuando la era del capital llegó a un periodo de crisis provocado por acontecimientos como la Comuna de París y el pánico financiero de la década de 1870.

Así pues –a raíz de los nuevos fenómenos sociales emergentes– no resulta sorprendente que haya sido en Manchester donde tuviera lugar el desarrollo de la primera escuela de estudios urbanos y que ésta estuviera inmediatamente involucrada en la búsqueda de explicaciones y soluciones políticas progresistas para los problemas excesivamente evidentes de la ciudad. El enfoque dominante de la economía política aplicada a la urbanización en Manchester explicaba los problemas de la ciudad como resultado de causas externas y accidentales:

Las causas externas estaban frecuentemente focalizadas en el fluctuante flujo de inmigrantes, especialmente irlandeses, que no estaban acostumbrados a la vida en la gran ciudad; mientras que las causas accidentales tendían a culpar a los especuladores rapaces, a los prestamistas y comerciantes, en una estrategia de dos caras a fin de convertir a ambos en chivos expiatorios, algo que continúa influyendo en las políticas y en la planificación urbana pública de la actualidad (133).

La visión de la escuela de Manchester a inicios de la era industrial no contemplaba en absoluto la existencia de los numerosos sistemas que integraban la ciudad ni la manera en que estos se interrelacionaban. Así, lo que estaba sucediendo en la ciudad capitalista industrial era visto únicamente desde la imposición y el poder de las relaciones de producción capitalistas industriales que eran expresadas a través del sistema de producción industrial y de una visión limitada del contexto urbano (Soja 134).



Fig. 12.- Imagen de los *slums* obreros, al fondo las fábricas. 19 de febrero 2014 en <http://ciudadesimportantes.com/ciudad-industrial-cambios-morfologia-urbana/>

Chicago fue a la segunda mitad del siglo XIX lo que Manchester fue a la primera: un laboratorio urbano para el examen de la formación de la ciudad capitalista industrial moderna. Chicago creció aún más rápido que Manchester y alcanzó la cifra de más de un millón de habitantes antes del fin de siglo, lo que implicó un crecimiento de los sistemas y

sus relaciones tanto a nivel estructural como humano. La Escuela de Sociología de Chicago buscó influir en la enredada realidad social de la ciudad. Con sus aportes teóricos pretendió dar solución a los numerosos problemas que emergían en la naciente urbe moderna, ahora heterogénea e industrializada (136).

En 1871 la ciudad de Chicago, especialmente la zona en que se ubicaba el centro de negocios, fue destruida por un incendio. La ciudad se encontraba en ese momento en un importante crecimiento económico que, contra lo que podría pensarse, no terminó con el desastre, sino que por el contrario, tomó un nuevo impulso. La burguesía industrial se avocó a reconstruir de nueva cuenta las oficinas, viviendas, almacenes, edificios comerciales y hoteles de manera rápida y sobre el mismo plano reticular existente. La demanda de ocupación fue tan grande en los años posteriores –su población se multiplicó por diez en los veinte años siguientes– que la especulación disparó el precio del suelo y los arquitectos tuvieron que ingeniárselas para levantar los nuevos edificios a bajo costo y aprovechar al máximo el espacio. La solución a ese problema fue edificar en altura dado que no existían limitaciones urbanísticas en este sentido y que la revolución industrial proporcionaba nuevos materiales y técnicas constructivas (Camarasa s/p).

Años más tarde, el desarrollo de la *World's Columbian Exposition en Chicago*<sup>131</sup> en 1893, tuvo una gran influencia en el desarrollo local de la Escuela de Estudios Urbanos de esa ciudad. Su resplandeciente modelo de la *Ciudad Blanca* cristalizó las posibilidades utópicas de una modernización capitalista industrial como una fuerza progresista<sup>132</sup>, y colocó al pragmático e idealista planificador urbano como una figura heroica del modernismo norteamericano (Soja, 2008: 136). David Burnham, diseñador responsable de la exposición, proclamaba “that beauty itself could reform society and conjure new virtue for citizens”. “His showpiece was a model city of gleaming white Beaux Arts monuments

scoured clean of any signs of poverty” (Montgomery 25). Esta idea ha sido hasta el día de hoy una práctica bastante común de las ciudades, de tal modo que los grandes eventos y los lugares para el turismo se desarrollan generalmente en entornos urbanos privilegiados, alejados de las zonas de pobreza y miseria de las ciudades.

Unas semanas después de la majestuosa feria de Chicago, miles de personas quedaron desempleadas y los hoteles construidos para la feria quedaron vacíos (26). Esta visión de la ciudad utópica y sin pobres se constituyó como una práctica común en la planeación y construcción de las ciudades y contribuyó a la ceguera disciplinaria. Al igual que los científicos de la época excluían lo caótico, el desorden y lo complejo de la ciencia, los urbanistas lo hicieron con la parte de la ciudad que se relacionaba con el desorden, es decir la zona industrial y los barrios pobres. Los planificadores urbanos de la escuela de Chicago decidieron abstraer instrumentalmente el espacio urbano de la geo-historia y de la crítica del capitalismo industrial, y lo recontextualizaron como un organismo pseudobiológico y universalizaron su morfología produciendo una interpretación esencialmente orgánica de la ciudad, una visión denominada *ecología urbana*. De este modo, el organismo de la ciudad, con la cultura urbana como su expresión contextual, “era esencialmente aislado de su medioambiente físico más amplio y estudiado socio-bióticamente, desde el punto de vista de su anatomía interna y de su sistema circulatorio, de sus síntomas de enfermedad y salud, y de sus ciclos de juventud, madurez y vejez” (Soja 137). De la misma manera que la escuela de Manchester, la visión de la escuela de Chicago perdía de vista los diversos sistemas que integraban la ciudad, así como sus relaciones al englobar todos los fenómenos urbanos en un sistema único, un sistema orgánico.

Según plantea Soja, en Chicago se desarrollaron tres modelos para representar la organización urbana durante la primera mitad del siglo XX. Por una parte, el diseño de



zonas concéntricas desarrollado por Ernest Burgess alrededor de 1929, que con su prolija descripción de anillos anulares que emanaban de las concentraciones nodales en el Distrito Central de Negocios [CBD], brindó las bases para la creación del nuevo *témenos* de la ciudad capitalista industrial (138):

De forma inmediata, rodeando dicha aglomeración dominante con sus rascacielos-zigurats, se encontraba la Zona de Transición, repleta de los nuevos inmigrantes que aterrizaron en la ciudad, pensiones, enclaves étnicos, barrios humildes, vicios y otros submundos; luego, la Zona de Casas de Trabajadores [más estable e independiente], frecuentemente habitada por segundas generaciones de familias inmigrantes; seguida por la Zona de las Mejores Residencias, el área principal de la clase media [con complejos de apartamentos, áreas muy luminosas, y unas pocas viviendas que albergaran a tan solo una familia] y, finalmente, la Zona Periférica, donde vivía la clase más alta [el término burguesía había sido virtualmente eliminado en Norteamérica] (138).

Diez años más tarde, Homer Hoyt, un economista del suelo, representó la geografía de la clase residencial de un modo diferente. Su modelo de sectores observó que el espacio urbano era modelado a través de una serie de cuñas que se ensanchaban, extendiéndose hacia el exterior desde el centro de la ciudad a través de las operaciones del mercado de suelo y de vivienda urbana y los ejes lineales del sistema de transportes. Lo que en la ciudad de Manchester de Engels no era más que un angosto pasillo que conectaba las villas suburbanas con el centro de la ciudad, se había desarrollado ahora como una zona sectorial continua y homogénea perteneciente a la gente adinerada, que cruzaba todos los anillos concéntricos para establecer la presencia de los ricos en todas las zonas, desde el centro hasta la periferia. Más tarde, en 1945, el modelo poli-nuclear propuesto por Chauncy Harris y Edward Ullman, en su ensayo, “The Nature of Cities”, reconocía la existencia de múltiples núcleos y procesos de desarrollo urbano más complejos. Con ello, lograron romper en cierto modo con el modelo de espacio urbano mono-céntrico. Sin embargo, aunque en su modelo cada centro seguía siendo considerado como capaz de dar forma a los

espacios urbanos ordenados regularmente alrededor de sí mismos, estos eran simplemente versiones en miniatura, en cierto modo truncadas, del modelo original (141). Esta nueva ecología urbana fractal, sumada al crecimiento de nuevas disciplinas híbridas como la economía urbana y la ciencia regional, se presentaba a sí misma como un nuevo y riguroso enfoque con el fin de estudiar la especificidad del espacio urbano (142). Cabe mencionar que dichos modelos no son excluyentes uno de otro, sino que se superponen simultáneamente en la actualidad.



Fig. 13.- El modelo concéntrico de Burgess (1929) en contraste con el modelo sectorial de Hoyt (1939) y el modelo polinuclear de Harris y Ullmann (1945). 25 de julio 2014 en <http://pavsargonauta.wordpress.com/tag/estructura-urbana/>

Sobre estos modelos, Soja plantea que existía [y probablemente aún existe] cierto punto en el cual todos los espacios urbanos se encontraban organizados alrededor de un centro dominante en una serie de zonas concéntricas, sectores radiales y enclaves especializados. Pero, lo que está específicamente contenido en dichas zonas, cuñas y enclaves, su cantidad, y la claridad con la cual puede ser definido, difiere apreciablemente según el tiempo y el

espacio, aunque cabe hacer notar, que “el diseño de superficie general ha sido un aspecto llamativamente regular de la espacialidad de la vida urbana, desde la antigua Ur hasta la ciudad contemporánea de Los Ángeles” (140). En pocas palabras, lo que Soja plantea aquí es que desde la creación de las primeras ciudades, hasta hace relativamente muy poco, todas nuestras urbes se encontraban en mayor o menor medida organizadas ya sea con base en uno o con una combinación de estos modelos.

La Escuela de Chicago representó el intento más serio para hacer de la especificidad espacial de la planeación urbana tanto un foco para la construcción teórica, como un rico espacio para la investigación, digno de ser aplicado de forma empírica y práctica en las ciencias sociales. Sin embargo, en la década de 1940, la sociología desarrollada fuera de la Escuela de Chicago comenzó a atacar seriamente su ecologismo, por considerarlo simplista y por su excesivo énfasis en la percepción de los fenómenos urbanos como procesos naturales u orgánicos, dejando fuera las dimensiones sociales y culturales más importantes de la vida urbana. No obstante, a la escuela de Chicago debe de reconocérsele por su intento de desarrollar y sostener una teorización explícitamente espacial de la ciudad. Al mismo tiempo, según plantea Soja, “debemos señalar que se trató también de una confusa desviación de un modo más crítico de comprender la espacialidad y las reveladoras especificidades espaciales de la vida urbana. La Escuela de Chicago y sus seguidores se encerraron en un punto de vista miope de la geohistoria de las ciudades y crearon una ilusión despolitizada de la especificidad urbana que concentró la interpretación en las apariencias y en los comportamientos superficiales” (147). Así, la escuela de Chicago recluyó el espacio urbano y las prácticas espaciales materiales en una única geografía *real* a ser estudiada y atendida por las políticas públicas, los planificadores urbanos y las ciencias sociales, dejando fuera de su mirada particular un conjunto de fenómenos, más

significativos para el desarrollo de las ciudades, tal vez por considerarlos demasiado complejos.

Manuel Castells fue uno de los primeros que consideró otros aspectos del espacio urbano, que no eran abordados por la lente de la ecología urbana:

[...] las formas espaciales, al menos en nuestro planeta, son producidas, como todos los otros objetos, por la acción del hombre. Ellas expresarán e implementarán los intereses de la clase dominante de acuerdo con un modo de producción dado y un modo específico de desarrollo. Ellas expresarán y pondrán en práctica las relaciones de poder del Estado en una sociedad históricamente definida [o definida históricamente]. Ellas serán concebidas y moldeadas por el proceso de dominación de género y por la vida de familia impuesta por el Estado. Al mismo tiempo, las formas espaciales serán condicionadas por la resistencia de las clases explotadas, por sujetos oprimidos y por mujeres explotadas. El trabajo de tan contradictorio proceso histórico en el espacio será consumado en una forma espacial ya heredada, producto de la historia anterior y soporte de nuevos intereses, proyectos, protestas y sueños. Finalmente, surgirán movimientos sociales para desafiar el significado de la estructura espacial e intentar nuevas funciones y nuevas formas (1983: xviii).

La crisis urbana que estalló en todas partes del mundo en la década de 1960, constituyó una de tantas señales de que el prolongado auge económico que tuvo lugar en los países industriales avanzados durante el periodo posterior a la guerra estaba llegando a su fin. Diversas reafirmaciones del poder de los países menos industrializados, como la Guerra de Vietnam y el surgimiento de la OPEP,<sup>133</sup> comenzaron a desafiar el viejo orden global que había ayudado a sostener el específico orden urbano de las grandes metrópolis capitalistas, que constituían los centros de control nacional y regional de la economía global. Hacia 1974, la economía mundial había alcanzado su punto de mayor decadencia desde la Gran Depresión lo que llevó a replantearse estrategias económicas y organizativas que pudieran conducir a la recuperación de la economía y a lidiar eficazmente con el malestar generalizado (Soja 150). La crisis urbana de la década de 1960 puso en evidencia la

profunda debilidad y las serias lagunas de las teorías y las prácticas urbanas que se habían desarrollado durante el siglo anterior.

En Estados Unidos las antiguas ciudades industriales se vieron enfrentadas al deterioro físico de los *downtowns* y la diseminación de la ruina a través de millas de barrios alrededor del núcleo central. Los proyectos masivos de *limpieza* financiados por la renovación urbana fracasaron en la producción de un renacimiento urbano, y todas las mejoras introducidas por los programas federales de concesiones fueron ensombrecidas por el crimen, las revueltas y los disturbios sociales. Los candidatos republicanos y los medios de comunicación retrataban a las ciudades como líneas de fuego de la violencia y los problemas raciales, de modo que términos como *gueto*, asistencia social, *infraclass*, crimen e *innercity* constituyeron un todo de imágenes intercambiables (Judd 54).

La gran mayoría de las teorías acerca de la ciudad y de su especificidad espacial, desarrolladas anteriormente, se encontraban orientadas a la búsqueda de la regularidad y el orden (Soja 151), por lo que resultaron insuficientes para abordar los *nuevos* fenómenos [ahora percibidos] caracterizados por el desorden, la discontinuidad y el caos. Así que cuando el orden urbano comenzó a descomponerse en muchas de las metrópolis modernas, como Los Ángeles, Nueva York, París y la Ciudad de México, entre otras, el material desarrollado anteriormente que pudiera ayudar a entender y abordar el tema era escaso. Esto llevó a la búsqueda de nuevos enfoques que sirvieran para comprender las nuevas dinámicas emergentes que se suscitaban en el espacio urbano capitalista. La mayoría de ellos se centraron en los escritos de Marx y Engels que si bien no se ajustaban estrictamente a las ciudades, se encontraban más orientados en las cuestiones de desorden, discontinuidad, revueltas sociales y crisis económicas que las corrientes dominantes de los estudios urbanos. En este sentido apareció una variante neo-marxista de los estudios urbanos con la intención de interpretar tanto la crisis urbana como los procesos de urbanización y producción social del espacio público. Esta Escuela Neo-Marxista influiría y politizaría profundamente el saber urbano hasta la actualidad mediante un centrado interés

en la metrópolis fordista-keynesiana, las aglomeraciones de producción a gran escala, el consumo de masas, las prácticas de bienestar social y el poder gubernamental (152). Una consecuencia de esta manera de estudiar la planificación urbana y las políticas urbanas asociadas a ella, fue el surgimiento de un interés generalizado en el consumo colectivo, en lugar del énfasis en los procesos de producción conformadores de la ciudad capitalista. Los estudios desde esta perspectiva buscaban comprender el consumo de masas y el consumismo, la consolidación del estado de bienestar centralizado, la suburbanización masiva, el rápido crecimiento de la clase media y la cada vez mayor fuerza política de los nuevos movimientos sociales organizados en torno al género, la raza y la etnicidad, así como también la de aquellos vinculados a la ubicación geográfica dentro de la fábrica urbana que crecía de forma descontrolada (153). En este periodo, los asuntos relacionados con el medioambiente permanecieron en un segundo plano.<sup>134</sup>

Así, en la medida en que el espacio urbano era concebido de forma cada vez más generalizada como el contexto especializado para el consumo colectivo, las políticas públicas orientadas al desarrollo urbano comenzaron a ser definidas principalmente en función de la lucha por los bienes y servicios de consumo colectivo que enfrentaba al Estado local y regional, contra las estrategias de empoderamiento de los nuevos movimientos sociales urbanos. De este modo, se generaba una constante tensión en el espacio urbano, que giraba en torno a las diferencias de poder entre clases sociales, entre hombres y mujeres, entre Estado y sociedad civil; una tensión que se manifiesta y se lleva a cabo en y alrededor de la especificidad espacial del desarrollo urbano (154).

Para Soja, al analizar la segunda mitad del siglo XX de forma retrospectiva, resulta difícil encontrar un libro que haya tenido una influencia tan importante sobre la agenda de disciplinas tan diferentes como el libro Social Justice and the City de David Harvey (1973).

En él, Harvey describió la ciudad capitalista como “una máquina generadora de desigualdades por su propia naturaleza, que crea un terreno fértil para el empeoramiento acumulativo de las injusticias, en el contexto de las geografías urbanas y de las interrelaciones de los procesos sociales y la forma espacial (en Soja 165). Harvey especificó esta dinámica redistributiva a partir de las operaciones normales del mercado libre en relación con la tierra, el trabajo, el comercio minorista y las finanzas. Y agregó que “[e]stos mercados-libres-generadores de desigualdad, no surgen a través de la corrupción o de la conspiración sino, fundamentalmente, como producto de las convenciones habituales del mercado y de la competencia, de cómo funciona la economía del espacio urbano libre de restricciones a fin de lograr la máxima eficiencia organizativa para el desarrollo capitalista” (165). Según Soja, Harvey llegó al final de sus formulaciones liberales universales con la enorme frustración de que la organización de poderes que conforman la ciudad difícilmente cambiaría, debido al persistente dominio de los modos de *funcionamiento normal* de la ciudad capitalista (166).

Por otra parte, Soja, siguiendo a Chambers (1990), plantea un cambio en las ciudades que se sucede a partir de la década de 1960 a la que denomina *postmetropolis*, la cual no puede ser abordada y estudiada como una extensión geohistórica de las anteriores (208).

[...] ya no podemos cartografiar la metrópolis moderna, debido a que ya no podemos asumir que conocemos sus extremos, sus fronteras, sus confines, sus límites. Representar la ciudad como una unidad geográfica, económica, política y social discreta enraizada en su entorno y en su *hinterland* resulta más difícil que nunca. Los límites de la ciudad se están volviendo más porosos, entorpeciendo nuestra habilidad para trazar líneas claras entre lo que se encuentra dentro de la misma en tanto opuesto a lo que se ubica fuera, entre la ciudad y el campo, las zonas residenciales de las afueras y lo que no es ciudad; [...] entre la ciudad real y la ciudad imaginaria intercede una confusión cada vez mayor, que convierte a la ciudad tanto en una realidad imaginaria o simulada como en un lugar real. (222).

La postmetropolis actual se caracteriza por poseer una amplia periferia urbana compuesta por una interminable cantidad de suburbios. Algunos de los lugares de esta red expansiva son abandonados en la medida en que son considerados monumentos obsoletos que pertenecen a una era previa de la modernidad formando las nuevas ruinas de la ciudad. Otros lugares son reconstituidos como paisajes urbanos simulados y *estetizados*, *museificados* y *gentrificados*. Otros se vuelven poco más que puntos de intersección, estaciones, cruces, no lugares<sup>135</sup> de una red mundial. Aquellos que no juegan ningún papel en la nueva metrópolis se vuelven virtualmente invisibles al ser insertados en otros discursos; algunos de ellos son demonizados adjudicándoles la figura del enemigo interno, constituyendo de este modo poblaciones flotantes de nómadas urbanos, portadoras de pobreza, decadencia, enfermedad, drogas, crimen y violencia (223).

A una velocidad acelerada, cada centro urbano individual, desde el más grande hasta el más pequeño, parece contener de forma creciente, el mundo entero dentro de sí, creando los espacios urbanos más culturalmente heterogéneos que jamás se hayan visto, haciendo del discurso sobre la *globalización* una de las aproximaciones más reveladoras a fin de comprender los nuevos procesos de urbanización. “La postmetrópolis puede ser representada como un producto de la intensificación de los procesos de globalización, a través de los cuales y de forma simultánea, lo global se está volviendo local y lo local se está volviendo global” (224). Una combinación similar de descentralización y recentralización está teniendo lugar a escala global en el marco de lo que es denominado como Nueva División Internacional del Trabajo, por la que unas pocas regiones del Tercer Mundo, que antes eran pobres, se transforman en Países de Reciente Industrialización y, por la que el Segundo Mundo se desintegra en un nuevo tipo de periferia y muchas regiones del Primer Mundo sufren una desindustrialización y decadencia generalizadas (225). Como



ha sido posible observar hasta aquí, la cantidad de sistemas y la interrelación generada entre sus partes ha sufrido –independientemente de si en su época fueron estudiadas o no– variaciones muy diversas y presentan, en la actualidad, diversos fenómenos emergentes de alta complejidad, con un alcance más allá de lo local o regional, de trascendencia global.

Evolución de la Ciudad Sistémica Compleja			
	Periodo	Ciudad representativa	Características
Ciudad Antigua	Alrededor del año 8000 a.C.	Jericó y Çatal Hüyük	Sistemas estructurales simples, pocas relaciones y usualmente locales, sistemas humanos simples basados en creencias comunes y organización estable basada en la igualdad.
Ciudad Estado	Alrededor del año 3000 a.C.	Ciudad sumeria de Ur	Sistemas estructurales medianamente complejos, crecimiento de las relaciones locales y externas, sistemas humanos medianamente complejos y liderazgo y control estable basado en las creencias comunes.
Ciudad Moderna	Inicios del Siglo XIX	Manchester	Sistemas estructurales complejos, crecimiento de las relaciones externas y locales, sistemas humanos más complejos debido a la nueva reestructuración del trabajo y de clases, cambios en la identidad individual, multiculturalidad, liderazgo complejo derivado de los sistemas sociales y políticos emergentes, surgimiento de instituciones específicas para el control de los sistemas.
Postmetrópolis	A partir del año 1960	Londres y Nueva York	Sistemas estructurales altamente complejos, relaciones comerciales y sociales globales, interculturalidad, sistemas humanos altamente complejos basados en la diversidad de ideas y creencias, centros emergentes, identidades complejas desarrolladas a través del consumo y las relaciones virtuales, liderazgo altamente complejo y surgimiento de gran cantidad de instituciones para el control de los sistemas.

Fig. 14.- Tabla que resume las etapas de evolución de la ciudad sistémica aquí planteada. (Moreno, 2014)

### IV.3. Evolución de la ciudad en América Latina

América Latina es la región del mundo con mayor porcentaje de población urbana. Según señala Alicia Bárcena, “en el año 2000, la población urbana de América Latina y el Caribe ascendió a 390 millones de habitantes, en tanto que la población rural era de 127 millones. La urbanización pasó de un 71% de la población en 1990 a un 75% en el año 2000” (2001: 52).

Como ya hemos visto, los miembros de la Escuela de Chicago utilizaron diversos modelos para representar los principios de reestructuración de las ciudades estadounidenses. Sin embargo, las ciudades latinoamericanas en particular, no atravesaron el proceso de urbanización de la misma manera que lo hicieron las primeras ciudades industriales de Europa y Estados Unidos. En los últimos 30 años se han desarrollado diversos modelos sobre las tendencias de estructuración urbana en las ciudades latinoamericanas: Meyer y Bähr (2001) esbozaron el caso de Santiago de Chile, Michael Janoschka (2002) lo hizo en la ciudad de Buenos Aires y Axel Borsdorf (2002) desarrolló el suyo basado en estudios realizados en Santiago, Lima, Quito y Ciudad de México. Estudiando los diferentes modelos y como resultado de sus investigaciones, Bähr, Janoschka y Borsdorf llegaron a un modelo común (2002) que representa los cambios generales por los que pasaron la mayoría de las ciudades de la región (Borsdorf 38). A partir de ello, Axel Borsdorf en “Como Modelar el Desarrollo y la Dinámica de la Ciudad Latinoamericana” (2003) publicado en la revista EURE plantea cuatro épocas en la que se pueden observar cambios importantes en la estructuración de las ciudades latinoamericanas.

La primera de ellas, señalada por Borsdorf, es la época colonial, que se plantea a partir del descubrimiento y colonización de la región y la subsecuente fundación y planificación de ciudades en los territorios prehispánicos. Estas primeras ciudades fueron ubicadas en el centro de sus regiones administrativas, en valles y cuencas con condiciones de clima sano (40).

La plaza mayor, denominada originalmente plaza de armas, constituía tanto el centro de cada ciudad como la estructura clave para la red de calles urbanas. Además, la plaza actuaba como el núcleo de la vida social. La posición social de cada uno de los ciudadanos estaba determinada por la distancia de su casa respecto de la plaza principal. La pendiente social y funcional desde el centro a la periferia se reflejaba en la estructura social circular de los barrios. Cerca de la plaza estaba instalada la aristocracia, formada por las familias de los conquistadores, los funcionarios de la corona y los encomenderos o grandes hacendados. El círculo siguiente era ocupado por la clase media, formada por comerciantes y artesanos. En este barrio se ubicaba por lo general el mercado municipal. En el último círculo, el más periférico, vivían los blancos pobres, los indios y los mestizos. De esta manera, una fuerte centralización, un gradiente social centro-periferia y el principio de una estructuración socio-espacial en círculos son las características de la ciudad colonial en Hispanoamérica (40).

La segunda época de la que habla Borsdorf, la ciudad sectorial, se encuentra establecida entre los años 1820 a 1920. En las primeras décadas del siglo XIX, muchas de las colonias españolas en el Nuevo Mundo lograron su independencia y los cambios políticos y económicos surgidos de ello causaron una reestructuración de lo urbano, sobretodo en la estructura social y económica. A muchos de los recién formados Estados comenzaron a llegar diversos inmigrantes europeos, en su mayoría comerciantes, industriales, artesanos y agricultores. Asimismo, algunas modas urbanísticas como el *boulevard* francés denominado *alameda* llegaron a los nuevos Estados (41).

El principio de estructuración espacial más típico de esta época es la diferenciación sectorial orientada a estructuras lineales. En el modelo, este principio se evidencia claramente en el crecimiento de los sectores de la clase alta, que se orientó al *boulevard* principal, y en el desarrollo de las primeras zonas industriales, establecidas cerca de las líneas ferroviarias que conectaban la ciudad con el resto de

cada país. Hasta 1920 la industrialización no estaba muy desarrollada, [...] [n]o obstante, los primeros barrios obreros se desarrollaron en las casas abandonadas por la clase alta, bajo la forma de conventillos, tugurios o vecindades. El desarrollo sectorial rompe la estructura circular de la ciudad colonial (42).

Según plantea Ricardo Pérez Montfort, en México y más particularmente en el Distrito Federal<sup>136</sup>, el principal polo de atracción era sin duda la Ciudad de México. Recorrer sus calles, un tanto pueblerinas y otro tanto afrancesadas, implicaba tarde o temprano entrar en contacto con sus fuentes de recreación. Adalberto de Cardona, en su guía México y sus capitales del año 1895, dedicó un apartado especial a la ciudad, en la que se observaba el afán por quererse comparar con otros lugares del mundo que ya tenían una fama probada en la cultura occidental:

En México, así como en la mayoría de las poblaciones latinas, sobre todo, en París, el gusto y la comodidad, la iluminación con la luz solar, la ventilación y la alegría, el arte y el lujo en los detalles y la variedad indefinida en los órdenes clásicos, uniformados o modificados por la inspiración de la época, presiden las grandes construcciones. Abundan los establecimientos de beneficencia e instrucción, centros científicos, tribunales, sitios históricos, templos, monumentos, paseos, panteones, edificios notables de propiedad particular, teatros, hipódromos, y demás lugares de *sport* y recreo (Pérez 58).

Sin embargo, estos elementos de identificación con lo europeo refinado contrastaban con un panorama no tan halagador como la descripción que hiciera Artemio del Valle Arizpe de ciertos lugares cantinescos y de farándula, visitados cotidianamente por parroquianos nacionales:

Mesillas corrientes de pinotea llenas de pringue y con quemaduras abundantes [...] taburetes de duro asiento y también de palo blanco sin pintar [...] velas de sebo en chorreados candeleros de barro o bien de hojalata, vasos toscos de vidrio texcocano; copas desiguales, despostilladas, botellones grasosos [...] piso sucio regado de colillas apestosas, de papeles despedazados [...] solo estiércol faltaba para que fuese completa la inmundicia; en las telarañosas paredes, viejas litografías ya decoloradas, y en todas partes las exhalaciones fétidas de la letrina (Del Valle Arizpe, 1988: 215 en Pérez 58).

El Porfiriato se empeñó en mejorar la imagen de la ciudad, lo que se veía reflejado en las descripciones patrocinadas por el gobierno, que se referían a una ciudad moderna con calles anchas y rectas, con aceras empedradas y casas de apariencia magnífica así como palacios y establecimientos de fachadas majestuosas. Una ciudad que contaba con diversos establecimientos públicos, científicos y literarios, como el jardín botánico anexo al Palacio Nacional, varias bibliotecas, paseos y jardines. Estas descripciones aludían a una zona delimitada en las que se encontraban ciertos espacios como: La Alameda, el Zócalo, el Paseo de la Reforma, Chapultepec y los jardines de San Francisco, Bucareli, el Tivoli de San Cosme, el de Ferrocarril y el Eliseo, el de Petit Versalles, Chateau de Fleurs, la Retama, Jaimaica, Quintas del Carmen y el Jordán. Sin embargo, por más que se pretendiera bautizar los parques y jardines con nombres franceses, éstos no dejaban de mostrar su condición tradicional y local (58) reflejada en los sones, pregones y letanías que reflejan la cultura popular de diversos personajes que nos son familiares y que han subsistido en el tiempo como lo son los comerciantes ambulantes, el tamalero, el merengero y hasta el ropavejero, entre otros (Reyes 317). Ir a la Alameda o a Chapultepec los días de asueto hacía escribir a los visitantes extranjeros pasajes como el siguiente:

En la Alameda hay concierto público los domingos y los jueves. Muy buenas bandas militares o la de la Policía ejecutan trozos selectos, casi siempre de música italiana. En las calzadas más inmediatas sombreadas por grandes telas, la concurrencia encuentra asientos de alquiler y los que gustan de hacer ejercicio van y vuelven escuchando música gratuitamente... De mil ojos negros se desprenden miradas incendiarias, y mil labios rojos nos hacen pensar en el Paraíso de Mahoma (Dollero, 1911: 90 en Pérez 58).

Asimismo, deambular por las calles y callejones adoquinados cercanos al centro, era toda una invitación al regocijo. Empezando por la famosa calle de Plateros, cruzar el Zócalo hasta dar con el Paseo de la Cadena, de ahí seguirse hasta la Plaza de Loreto y

regresarse por un costado de San Ildefonso a Donceles hasta dar con la Plazuela de Santo Domingo. Las calles y parques parecían territorio de todos. Armando de María y Campos describió estas diversiones un tanto aristocráticas de ir a ver a los demás, y a dejarse ver por ellos: “El rico *leit-motiv* de esta nota elegante son las mujeres guapas cruzando el bulevar [...] En todo el medio día la procesión flamante de mujeres y de autos parece no acabar [...] Las mujeres en auto, los tobillos cruzados en una blanca equis de erotismos calados bajo sus rizos blondos parecen no pensar” (1921: 23-24 en Pérez 59). Dar la vuelta por aquellos lugares resultaba, pues, un llamado al recreo de la pupila y el alma. Sin embargo, la cosa cambiaba cuando las caminatas se alejaban de las primeras cinco calles aledañas al Zócalo. Donde se hacía evidente la otra ciudad, que contrastaba con el modelo de ciudad blanca representado en las ciudades occidentales. Según expone Pérez, un viajero español que visitó la ciudad en los primeros años del siglo XX contaba que al traspasar la Avenida Poniente 4, también conocida como la Calzada del Calvario: “El cuadro se había modificado. Ya no había pavimentación de asfalto sino empedrado un poco perfecto en el cual los pesados carros formaban grandes hoyos que se volvían baches; ya no había banquetas de cemento sino lajas de piedra mal unidas la una a la otra, que nos salpicaban lodo a cada momento, cuando pisábamos alguna que se movía” (Dollero, 1911: 18 en Pérez 59). Ese mismo viajero español se encontró con: “[...] pobres casuchas de adobe, bajas, amenazando ruina, y llenas a más no poder, de familias, si es que se puede conceder ese sagrado nombre al conjunto de amasios, concubinas, meretrices de las últimas capas sociales y frutos de uniones ilegítimas [...] reunidos en un ambiente, malsano e inmundado por la suciedad y por el vicio” (59).

En esa época, lo que se entendía entonces como diversiones públicas eran más bien aquellos acontecimientos que podían romper con la cotidianidad de los ciudadanos de clase

media, proporcionándoles algún tipo de goce estético o esparcimiento. Rara vez la connotación de diversión pública –al igual que en las ciudades occidentales– incorporaba a los marginados, a la plebe, al llamado populacho, que no era considerado de estar dentro de los estrechos márgenes que entonces limitaban la idea de pueblo mexicano. Éste se encontraba formado principalmente por hombres y mujeres que contaban con posesiones, sabían leer y escribir, y se consideraban herederos de una cultura mestiza o criolla más identificada con el mundo occidental que con las raíces indias. Así, para el disfrute [además de pasear en el centro], la ciudad contaba con establecimientos especiales como “el circo, los teatros, las carpas, los toros, los primeros cines, una que otra sala de conciertos, el frontón, los hipódromos de Peralvillo y de Indianilla, cantinas, restaurantes, cafés y desde luego para aquel populacho: las pulquerías” (60).

Volviendo a la caracterización de Borsdorf, la tercera época que señala, la ciudad polarizada, se sitúa entre los años 1920 a 1970. Durante ésta época se desarrolló una política hacia adentro, que apuntaba a la sustitución de las importaciones mediante industrias en control del Estado. La industrialización creció rápidamente alrededor de las vías ferroviarias y las carreteras lo que fortaleció algunos sectores (42).

En las primeras décadas de esa época, los barrios de la clase baja y de grupos marginales se expandieron en el centro a través de estructuras en forma de pasaje, llamadas *cité* o casita en Chile y vecindad en México. Poco tiempo después nacieron los barrios marginales periféricos: callampas, barriadas, villas miserias, localizados tanto en nichos no edificados dentro del perímetro urbano como en lotes aislados fuera de la ciudad. [...] Al otro lado de la ciudad, los ricos se alejaban cada vez más del centro. Hacia el final de esta época nacen los primeros centros comerciales, como réplicas de los *shopping centers* estadounidenses, y rápidamente devinieron en focos del crecimiento de nuevos barrios de lujo. [...] fueron construidas torres de departamentos bien protegidas por servicios de seguridad, y se comenzaron a cerrar las primeras calles mediante barreras y cercos. En esa época, la polarización resultó el principio de estructuración espacial más importante (43).



Si bien los cambios generados en esta época modificaron algunas de las costumbres de la clase media y alta en las ciudades latinoamericanas –por ejemplo, de pasear en la alameda a ir al Mall–, éstos no supusieron un cambio considerable en el orden social que se desarrolló en la época anterior sino, más bien, una extrapolación de los barrios de clase baja hacia los sectores periféricos de la ciudad.

Finalmente, la época más reciente señalada por Borsdorf, la ciudad fragmentada, se sitúa desde el año 1970 hasta el día de hoy. En esta época, aunque los principios estructurales del pasado como la sectorial lineal y el crecimiento celular continúan vigentes, lo hacen de una forma marcadamente distinta a las épocas anteriores. En este periodo tanto el ferrocarril –considerado como el motor del crecimiento lineal en el siglo XIX– como las autopistas centrifugas perdieron importancia. En su lugar creció la construcción de autopistas interurbanas con el fin de facilitar el tráfico, por lo que las zonas periféricas y periurbanas volvieron a ser atractivas para las clases medias y altas. Por una parte, estas extensiones de autopistas acentuaron las estructuras lineales y por otra, constituyeron un antecedente para la formación de estructuras fragmentadas de nodos que hoy son los más notables en el perímetro urbano:

[...] Se puede denominar a este principio como fragmentación, una nueva forma de separación de funciones y elementos socio-espaciales, ya no –como antes– en una dimensión grande (ciudad rica-ciudad pobre, zona habitacional-zona industrial), sino en una dimensión pequeña. Elementos económicos y barrios habitacionales se dispersan y mezclan en espacios pequeños: urbanizaciones de lujo se localizan en barrios muy pobres; centros de comercio se emplazan en todas partes de la ciudad; barrios marginales entran en los sectores de la clase alta. Este desarrollo se hace posible solamente a través de muros y cercos, barreras con que se separan y aseguran contra la pobreza las islas de riqueza y exclusividad (44).

En algunas ciudades, en lo que se podría señalar como el extremo de la segmentación urbana, se han desarrollado proyectos urbanísticos cerrados de grandes dimensiones [más de 1600 hectáreas], específicamente diseñados como ciudad-pueblo para las clase altas, en

los que se integran en un solo espacio cerrado todos los servicios urbanos necesarios en un solo lugar, vivienda, comercio, escuelas, hospitales, centros comerciales y recreativos. El más grande de estos proyectos, El Nordelta, se encuentra en Buenos Aires, Argentina y está planificado como ciudad-pueblo para aproximadamente 80.000 habitantes de clase alta<sup>137</sup> (Janoschka, 2002). Mientras que en São Paulo, es proyectada Alphaville, un área gigante, amurallada y asegurada por sofisticadas instalaciones de seguridad, que ofrece a sus habitantes centros de comercio, espacios de entretenimiento y puestos de trabajo en los sectores de comercio, servicios y también en el sector secundario (Coy & Pöhler, 2002).

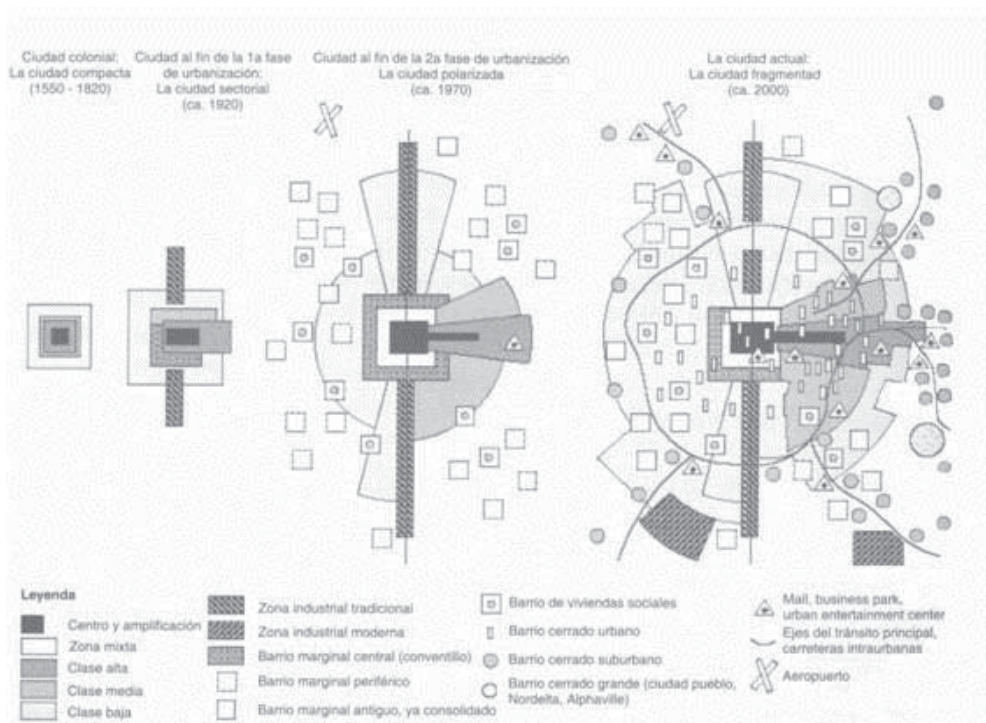


Fig. 15.- Modelo de transformación de la ciudad latinoamericana adaptado por Borsdorf, Bähr y Janoschka (Borsdorf, 2002: 39).

En su ensayo “El Nuevo Modelo de la Ciudad Latinoamericana: fragmentación y privatización” publicado en 2002 en la revista EURE, Michael Janoschka pone en evidencia el carácter marcadamente insular de las nuevas formas urbanas de las ciudades latinoamericanas, en las que se observa la tendencia cada vez mayor a la segregación y la

división, lo que denomina *la ciudad de las islas*. Janoschka explica una serie de factores que dominaron el crecimiento y construcción urbana en el contexto latinoamericano, ellos son:

[...] la difusión de complejos habitacionales vigilados para las clases acomodadas [de la clase media en adelante] en el espacio metropolitano, cercanos a vías de acceso vehicular preferenciales [autopistas y avenidas]; la distribución de hipermercados, *Shopping Malls* y *Urban Entertainment Centers* en forma dispersa por toda la región urbana, creando una nueva división espacial de cultura y consumo, que conduce a una descentralización de las funciones urbanas; la instalación de escuelas y universidades privadas en cercanía a las nuevas áreas residenciales privadas; la tendencia a construir complejos habitacionales vigilados cada vez más grandes; la modificación del significado de la infraestructura de transporte; la suburbanización de la producción industrial o el nuevo asentamiento de empresas industriales y logísticas en la periferia; y finalmente, el creciente aislamiento y accesibilidad de los barrios de la clase baja. En la práctica esto representa una pérdida territorial *de facto* para el Estado, que en los últimos años se ha agudizado (23).

Como bien hemos mencionado, los movimientos sociales surgidos en diferentes partes del mundo en la década de los setenta del siglo pasado, tales como la globalización capitalista, las nuevas tecnologías y un nuevo sentido de otredad e identidad generado a partir del consumo, promovieron en la vida cotidiana de esta época una serie de fenómenos complejos. De éstos, apenas comenzamos a entender tanto sus características como sus procesos, mas no así sus consecuencias en las sociedades y las ciudades futuras. Esther Díaz expone en Postmodernidad y Vida Cotidiana (s.f.) que entre dichas consecuencias se encuentran: la multiplicidad espacial, temporal y relacional, la intensificación del pasado reflejado en la aparición de lo *retro* y lo *vintage*, la multiplicación y obsolescencia de las relaciones reflejada en el incremento de los contactos virtuales más que reales y la demanda cada vez mayor de contar con objetos que funcionen como mediadores entre nosotros y nuestras realidades, el cambio de la noción de niñez que deja atrás la idea moderna del adulto pequeño o de alguien que debe madurar, de principios de siglo XX, y cambia a un

ser que descubre rápidamente la vulnerabilidad de los adultos y deambula por una multiplicidad de figuras identificadoras [personajes de TV, abuelos, líderes de la música popular, etc.], la inmediatez derivada de la enorme cantidad de experiencias a las que nos encontramos expuestos en diversos niveles, lo que nos lleva a aburrirnos rápidamente de lo nuevo y exigir experiencias aún más nuevas —ejemplo de ellos son los celulares, que la gente desecha después de usar por un corto tiempo debido a que salió al mercado algo más nuevo, así sea insignificante como el color, pantallas un poco más grandes o una ligera diferencia en la resolución de la cámara— y el tránsito de ciudades globales a células globales: casas con dispositivos conectados a la red en cada habitación e individuos con dispositivos móviles con capacidad de conectarse a la red en cualquier parte.<sup>138</sup>

Ante lo visto hasta aquí, podemos sostener que el concepto principal mediante el cual podemos describir lo que sucede en las ciudades actuales, en particular en las urbes latinoamericanas, es el de segregación, entendida desde Matilde Malizia, como “el proceso de concentración colectiva de grupos sociales o demográficos en determinadas partes de la ciudad” y agrega que “la segregación es la tendencia de organizar el espacio en zonas con fuerte homogeneidad social interna y fuerte disparidad social entre ellas en términos de diferencia y jerarquía” (2011: 7). Según Malizia, podemos reconocer diversos tipos de segregación: social, económica, cultural, residencial y urbana por mencionar algunas, que se relacionan entre sí:

[...] la segregación urbana es el resultado de un proceso sociohistórico que reúne a personas que comparten características sociales, económicas, políticas, culturales y/o étnicas en un determinado territorio de baja valoración económica y reducida dotación de infraestructura y servicios. Sus causas pueden ser estructurales o relativas a los actores sociales. Entre las primeras se encuentran la polarización social, el aumento de la pobreza y los hechos delictivos, y cierta tendencia impulsada por los desarrolladores urbanos. Por otra parte las causas relativas a las personas se refieren al escaso o nulo contacto entre los residentes de distintos

barrios, tal como es el caso de la relación entre los residentes de las urbanizaciones cerradas y sus vecinos próximos (8).

Podemos plantear hasta aquí que, estructuralmente hablando, los sistemas materiales de las ciudades tanto en Occidente como en Latinoamérica se han desarrollado de maneras relativamente similares, a partir de elementos comunes como el centro, la plaza, el mercado y el templo, entre otros. Sin embargo, los sistemas humanos –sociales, culturales, políticos y económicos– albergados por éstos generan diversos fenómenos emergentes, que en conjunto han transformado la manera de vivir la ciudad, de maneras muy diversas.

Entender los cambios urbanos desde el estudio de los sistemas humanos puede hacerse desde diversas ópticas, entre las que destacan, como hemos visto en el presente documento: la sociológica, la capitalista y la antropológica.

#### IV.4. Complejidad urbana y sistemas de movilidad

Si queremos comprender realmente la manera en que se construye y vive una ciudad, no podemos hacerlo desde una visión única, ya sea esta material, social, capitalista o antropológica; sino que debe verse a partir del conjunto de sistemas que confluyen en ella, en relación a todos los actores sociales que en ella se desarrollan, que le dan vida y que de alguna manera, la transforman. Siguiendo esta idea creemos necesario destacar un elemento urbano común en el que se interrelacionan de diversas maneras las visiones anteriores y ha sido responsable en buena medida de la transformación de la ciudad contemporánea, por lo que consideramos merece una mención propia: nos referimos al automóvil y al conjunto de sistemas generados por éste.

Si bien, tendemos a pensar que los problemas de tráfico que aquejan a las grandes ciudades de nuestra época son resultado de la proliferación de automotores a partir de la era industrial, la verdad es que varios problemas derivados del tráfico ya estaban presentes en la antigüedad.<sup>139</sup> Sin embargo, como otras características vistas anteriormente, los problemas de tráfico nunca habían estado presentes en la escala en que los encontramos actualmente en nuestras ciudades. Ya en eras modernas, la vida cotidiana anterior a la producción industrial del automóvil, era muy distinta; las personas se encontraban a pocos minutos de la estación de ferrocarril, a unos pasos de las tiendas y a unos minutos del campo. Cuando el automóvil apareció alrededor del año 1900, estaba limitado a pequeñas minorías, y no fue sino hasta 1913, cuando Henry Ford introdujo el trabajo en cadena en su fábrica de *Highland Park*, que el automóvil se hizo asequible para las masas. Hall explica, que los pioneros en el *boom* que supuso la producción en masa del automóvil fueron los norteamericanos: “En 1927, construían el 85% de los autos en el mundo y podían alardear de tener un auto por cada cinco personas, uno por cada dos familias” (Hall, 1996, 287). A partir de mediados de los años veinte, la motorización había incidido en las ciudades estadounidenses de una manera que el resto del mundo no viviría sino hasta los años cincuenta y sesenta del siglo pasado.<sup>140</sup> Ya para 1923 los colapsos de circulación eran tan grandes, que en algunas ciudades se había comenzado a pensar en prohibir su circulación en los centros urbanos. Por otra parte, para finales de la década de 1920, gracias a un estudio sociológico realizado por el matrimonio Robert y Hellen Lynd, Middletown: A Study in Modern American Culture (1929), se constató que la posesión del automóvil permitía al trabajador común vivir más lejos de su lugar de trabajo. Este hecho influyó profundamente en el surgimiento y desarrollo de los sistemas asociados al automóvil –estaciones de servicio, calles y autopistas– y con ello al futuro de las ciudades. Gracias al

automóvil, los barrios residenciales de las afueras comenzaron a crecer a una mayor velocidad que los centros urbanos, cosa que los urbanistas acogieron con gran entusiasmo. Por ejemplo, los barrios suburbanos de Nueva York crecieron un 67% mientras que el centro solo lo hizo 29%. El volumen de tráfico que circulaba por las calles de la ciudad iba en aumento, lo que requirió que en determinado momento éstas tuvieran que ser ensanchadas y mejoradas para facilitar dicha invasión (288). A finales de la década de 1920, no existían aún las autopistas, siendo la excepción más sobresaliente la ciudad de Nueva York, en donde Frederick Law Olmsted utilizó el sistema de vía arbolada dentro del parque [*parkway*] de una manera totalmente original (Hall 119) al aplicarlas como carreteras de acceso limitado pensadas para el tráfico de coches privados, diseñadas para ser una experiencia creativa (120). Este tipo de vía fue adoptada entonces por diversos arquitectos de paisaje en la planificación de parques y nueva áreas residenciales.<sup>141</sup>

Por otra parte, Hall explica que un personaje importante que influyó en la transformación de las ciudades fue Robert Moses –el gran constructor de Nueva York– quién [aprovechando la *State act.* de 1924, que él mismo había redactado para tener poderes sin precedentes para apropiarse de tierras] “consiguió que sus autopistas cruzaran las estimadas tierras de los millonarios de Long Island con la idea de que los ciudadanos de Nueva York tuvieran acceso a las playas del océano”, y agrega que, “sin importar cuales fueron las razones iniciales una vez que quedaron conectadas por el puente Triborough, formaron una amplia red de vías urbanas que hicieron posible que las personas que trabajaban en Manhattan pudieran trasladarse diariamente a sus casas que se hallaban a 20 o incluso 30 millas de distancia: tres o cuatro veces más del radio que cubría el sistema de metros” (289). Esto supuso, como habíamos comentado, la extensión centrífuga de los sistemas urbanos en relación al modelo urbano hasta entonces vigente.

Por su parte, Charles Montgomery en Happy City: Transforming Our Lives Through Urban Design (2013) plantea que otro personaje que influyó en el crecimiento de la ciudad motorizada fue Miller McClintock [primer americano en obtener un doctorado en tráfico de Harvard en 1924]. La idea inicial de McClintock era que debía restringirse el movimiento de los autos a partir de estrictas reglas como los límites de velocidad (72). Sin embargo, como lo expone Montgomery:

McClintock fue puesto a la cabeza de una nueva fundación manejada por la compañía de autos *Studebaker*, y se convirtió en la autoridad nacional en cuanto a tráfico y formación de nuevos expertos. Esto lo llevó a sufrir un cambio filosófico, cuando en la Sociedad de Ingenieros Automotrices en 1928 planteaba: “This country was founded on the principle of freedom. Now the automobile has brought something which is an integral part of the American spirit, freedom of movement” (72).

En la Conferencia Nacional de Planeación, celebrada en Detroit en 1937, McClintock revelaba una ciudad futurista con un paisaje en el que sobresalían plateados rascacielos de entre líneas entrelazadas de carreteras, sin lugar para los paseantes, los comerciantes y el tránsito urbano. Estas imágenes, producidas en colaboración con el diseñador de escenarios Norman Bel Geddes fueron pagadas por *Shell Oil*. A partir de entonces billones de dólares se gastaron en la creación de nuevas vías rápidas, todas ellas bajo la influencia de grandes compañías automotrices como General Motors, de llantas como Firestone y de aceites como Phillips Petroleum y Standard Oil, lo que llevó incluso a algunos a pensar en teorías de conspiración para hacer a las personas comprar autos y eliminar el tránsito peatonal urbano. Pero sin importar si la teoría de la conspiración tenía algo de cierto o no, el nuevo sistema sería acogido y se extendería rápidamente por todas las ciudades del globo (74).



Un gran simpatizante de los nuevos cambios que planteaba la vida en los suburbios fue el arquitecto Frank Lloyd Wright, quién a partir de las nuevas técnicas y materiales de construcción creó lo que él llamaba visión usoniana:

Imaginaos ahora, grandes y bien diseñadas autopistas circulando por zonas de cultivo y viviendas, los cruces han quedado eliminados por un nuevo tipo de circunvalaciones integradas o por medio de pasos elevados o subterráneos [...] Carreteras gigantes que serán también arquitectura, estaciones de servicio que no serán como una mancha sino que se construirán en buena arquitectura e incluirán todo tipo de servicios para el viajero, todo bello y confortable. [...] E imaginaos que cada ciudadano pueda elegir entre todo tipo de formas de producción, distribución, mejora personal, recreo, todo dentro de un radio de diez o veinte millas de su hogar. Y que pueda acceder a ellas con facilidad por medio de su automóvil o de un transporte público (Hall 300).

La idea de Frank Lloyd Wright no fue bien aceptada y recibió muchas críticas “por su ingenuidad, su determinismo arquitectónico, la estimulación de los barrios suburbanos, el mal uso de los recursos, su falta de urbanidad y principalmente por tener una filosofía poco colectiva” (301). Pero sin importar lo correcto o no de la idea de Lloyd Wright, en ella podemos apreciar la importancia que se continuaba dando al automóvil en esa época y su notable influencia en los proyectos de transformación urbana, así como en el estilo de vida de las personas. Si bien la visión de Wright no pudo realizarse en el momento que se propuso, la idea captó el futuro de Estados Unidos. Después de la Segunda Guerra Mundial el *boom* de la construcción creó algo muy parecido a la visión de Wright;<sup>142</sup> sin embargo, ésta no contaba ni con la base económica ni el orden social que él había previsto (302).

En 1956 la Ley de Ayuda Federal a las autopistas señaló el verdadero comienzo de la era del automóvil y la dependencia de los barrios residenciales a estas vías en Estados Unidos. Hasta este momento las autopistas se habían mantenido fuera de las ciudades, pero en junio de 1956 después de aprobarse por el Congreso, se dio comienzo al mayor programa de obras públicas del mundo, 41 billones de dólares para 41,000 millas de nuevas

carreteras<sup>143</sup>. Los nuevos residenciales suburbanos que se construyeron en esa época se encontraban rígidamente segregados, ya sea por la edad, los ingresos y la raza. En la mayoría de ellos habitaban matrimonios jóvenes de clase media y casi sin excepción blancos. Levitt dijo “podemos solucionar el problema de vivienda o podemos solucionar el problema racial. Pero no podemos mezclarlos” (308). Como se puede apreciar aquí, la segregación como característica de las ciudades de fin de siglo, no fue algo exclusivo de las ciudades del nuevo milenio y la polarización entre ricos y pobres creció como un fenómeno emergente, fruto del crecimiento acelerado de las ciudades modernas, asimismo, esto generó una nueva serie de fenómenos emergentes, como la violencia.

En Europa también se dio la revolución automotriz, aunque más tarde que en Estados Unidos. Entre los años comprendidos entre el fin de la guerra a 1975, Europa fabricó más automóviles que Estados Unidos, así que aunque dicha revolución llegó cuarenta años más tarde, de igual manera afectó el modo de vida y las estructuras urbanas tradicionales. En Europa, el automóvil se convirtió como en Estados Unidos, en un agente de suburbanización (326).

Alrededor de los años sesenta en Estados Unidos, la planificación urbana se encontraba dominada por una nueva generación de analistas, quienes plantearon la necesidad de construir grandes tramas de autopistas urbanas para así poder absorber el creciente aumento de automóviles en las ciudades (326). Según Montgomery, el nuevo sistema se extendió rápidamente alrededor del globo (incluyendo las ciudades latinoamericanas), replicado no necesariamente porque fuera el mejor plan sino siguiendo un proceso de replicación derivado de diversos fenómenos, como la falta de recursos presupuestales que llevan a ciudades pequeñas a adoptar lo que se produce en urbes más grandes (75).

Así, desde 1926 hasta la fecha:

La rápida, uniforme y aparentemente interminable replicación del sistema fue, para muchas personas y por muchos años, algo maravilloso. Ayudó a crear una era de riqueza imprevista, creó una sostenida demanda de autos, línea blanca y muebles, que potenció la economía de manufactura en Norteamérica. Generó millones de empleos y dio a mucha gente, como nunca antes, la oportunidad de comprar su casa propia, lejos del ruido y la contaminación del centro (75).

Sin embargo, es difícil para la mayoría de las personas el observar la devastación económica y social que han causado tanto la industrialización capitalista como la geometría de la distancia. Es decir, la manera en que estos sistemas corroen la vida en ciertas partes de la ciudad, lacerando y escondiendo los barrios, la desigualdad y la pobreza y poniendo al turista de paso por sobre los intereses de los que habitan la ciudad. La ciudad autopista, logró vencer de este modo a la ciudad tradicional, es decir, la gente con automóvil, las clases privilegiadas, habían decidido el destino de la ciudad, en detrimento de su función social y parece ser, al menos hasta el momento, que no se presentará pronto una transformación radical en otro sentido.<sup>144</sup>