



Densidades y Teorías.

La ZMG, como las metrópolis contemporáneas, se ha desarrollado de manera conjunta dentro de un sistema mundial, influenciada por corrientes, tendencias y situaciones económicas y sociales que se diseñaron en otras partes y fueron adaptadas a la realidad de la ciudad de una manera u otra. Es por esto, que tener una panorámica del desarrollo de las etapas que han configurado al situación actual de las ciudades, puede sernos útil para explicar y asimilar lo que está sucediendo en Guadalajara. En esta primera parte, se hará un repaso breve en el desarrollo y utilización de diferentes densidades urbanas, que con el contexto no se convierten mas que en referentes relativos.

La globalización, el contacto con el gigante económico de Estados Unidos, nuestra posición en América Latina y la estructura económica que predominaba en la ciudad, fueron aprovechadas por los dirigentes económicos en el primer sexenio de cambio de gobierno en el estado de Jalisco, e intentaron transformar la dinámica económica / productiva de la ciudad, logrando ciertos éxitos, pero desestimando los riesgos que esto implicaba.

La concentración del desarrollo en aspectos económicos dejando el crecimiento de la ciudad en manos de los intereses de especuladores, ha provocado que se la ciudad se extendiera de manera vertiginosa, en consecuencia de la inserción de las grandes transnacionales de la electrónica, y ha encausado el crecimiento urbano de manera prácticamente espontánea, ignorando las consecuencias de esto. En la segunda parte se abordará este tema y con mayor amplitud se explorarán sus posibilidades.

La transformación de la forma de la ciudad, tiene que tener implicaciones en la forma en la que se relacionan sus habitantes. Cuando las distancias se imponen ya no es factible pensar en la permanencia de la estructura establecida. La base cambia, por lo tanto el desarrollo de las relaciones tiene que transformarse, buscar nuevas opciones para satisfacer necesidades de contacto social, para poder suplir las carencias que la antigua estructura ha dejado.

Todo esta nueva forma de posibilitar el contacto social cambiará la percepción de los habitantes ante sus ciudades, lo que a la vez propiciará que se acentúe o que se matice la transformación que ésta continuará teniendo. En la tercera parte se propone un esquema que ayuda a comprender qué es lo que esta pasando con la forma de relacionarse de las personas .

Página anterior. Modelo de ciudad que se encuentra al mismo tiempo en un entorno rural y urbano. Frank Loyd Wrigth. Peter Hall, *Cities of tomorrow*, Black Well, Oxford, 1996, p.36. Manipulación digital. Jorge López de Obeso. 2001.

DENSIDADES RELATIVAS

La ciudad preindustrial.

La ciudad antes de la que se industrializara estaba organizada como un conglomerado de gente y actividades que estaban contenidos dentro de sus márgenes imaginables y predecibles. Las actividades estaban atadas a ciertos lugares específicos, la visión del tiempo estaba relacionada por completo con la de la distancia, la movilidad era aprehendida en términos espacio- temporales. La introducción de las máquinas rompió con este fino equilibrio y aceleró las dinámicas urbanas convirtiendo a las personas y sus actividades en parte de un complejo sistema donde la movilidad física determinó sistemas de producción e ideas sociológicas.



La civilización maquinista.

Desde el final del siglo XVIII hasta comienzos del modernismo, arquitectos y urbanistas comenzaron a considerar parámetros como la ocupación espacial, centralidades o separación de actividades como parte del complejo proceso de desarrollo de las ciudades. Con las grandes fábricas las densidades alcanzaron niveles extremos, y con el aumento de las posibilidades de movilidad masiva, el lugar en donde colocar las diferentes actividades, no dependía de una localización física continua. Las razones de la exploración de nuevas formas urbanas fue la gran densidad y condiciones precarias existentes en las ciudades.



The city is of night, perchance of death,
but certanly of night; for never there
can come the lucif morning's fragant breath
after the dewy morning's cold grey air.
Thomson. *The city of the dreadful night.*¹



Esta gente (los obreros) tiene que vivir en algún lado. No pueden pagar irse en tren o tranvía a los suburbios de la ciudad; ¿y cómo, con sus mancillados y pobres cuerpos se puede esperar – después de doce horas o más de trabajar por un schilling o menos-, que caminen tres o cuatro millas en cada sentido para llegar a sus hogares?. Mearns 1886.³

La ciudad se había convertido en un ente complejo e incontrolable, por lo que los urbanistas trataron de establecer las condiciones no desde una regeneración, sino desde una separación radical con las formas hasta ese momento existentes, dislocando las funciones y movimientos con el fin de recrear un nuevo orden social y morfológico. Hay dos tiempos en funciones de la ciudad, una concentración en el centro, después, una dispersión hacia la periferia.⁴

Página opuesta.
Grabado expresando la contaminación en la que se encontraba sumida la ciudad de Sheffield, Inglaterra. S.XIX.
Herbert Girardet. *Ciudades Alternativas para una vida urbana sostenible*. Celeste. Madrid, 1992.

Los urbanistas, teniendo este problema, decidieron eliminarlo por completo, en vez de tratar de buscar una solución. No se resolvieron los efectos de la ciudad moderna, se escondieron esquivando la situación. Borrando la insalvable ciudad existente y planteando la creación de la nueva ciudad moderna, limpia, luminosa y tarde o temprano desarticulada e insostenible.

El centro de la ciudad tendrá doscientos metros de alto, así pues,

aumentaré formidablemente, al cuádruplo, hasta el décuplo, la densidad del centro y las distancias serán más cortas. ¡Que carrera alocada por la velocidad!⁵

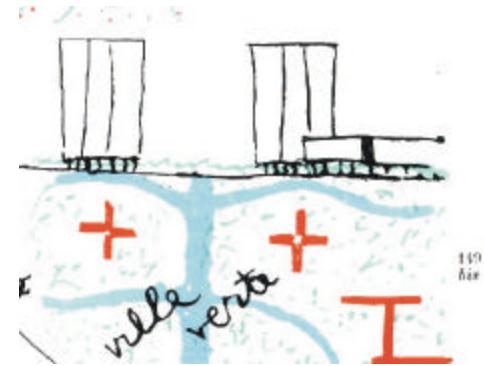
El espacio urbano fue enfrentado como una congestión demasiado densa e insalubre. La ciudad debería ser construida desde tabula rasa, con trazos geométricos lo más puros posibles. Población, tráfico, espacios públicos o tipologías fueron categorizados al máximo, cada uno teniendo su propia solución óptima. Los planteamientos básicos de la nueva forma de ver las ciudades fue descentralizando, aumentando en cantidad los parques y espacios públicos, y separando lo más posible las funciones, con las mínimas interacciones entre unas y otras.

Si por las técnicas modernas las casas se agrupasen en el centro de las islas formadas por las calles, se concentrasen los servicios comunes, la calle sería exclusivamente un río de circulación independiente de la implantación de los inmuebles.⁶

Para el pensamiento moderno se deberían de concentrar las personas, así como las actividades, lo que necesariamente requiere de una separación de funciones. Los proyectos de la *unité d'habitation* se basan en este principio de ciudades hiper centralizadas en células artificiales cuidadosamente planeadas para responder a todas las necesidades del ciudadano moderno. Ciudades verticales flotando en un mar de verde.

96

Gigantescos bloques reunirían todas las actividades domésticas en un conglomeración máxima y se inducía una dispersión de las incómodas fábricas hacia afuera de la ciudad. Las interminables tiras de asfalto harían fluir a toda velocidad los automóviles que no



Arriba.

Dibujo de Le Corbusier en donde expresa su deseo de liberar el suelo para poder permitir el paso del mayor número de coches posible. Le Corbusier, *Presciones acerca de la arquitectura y el urbanismo*, Poseidon, Barcelona, 1998.

debían de ser interrumpidos en ningún momento por los edificios de la ciudad premoderna.

Sin embargo, en Estados Unidos, el problema fue abordado desde una perspectiva diferente. Una transformación social profunda por medio de una planeación con una densidad mínima, contando siempre en el éxito de dos nuevos inventos que modelarían la nueva sociedad: el teléfono y el automóvil. Estos dos inventos permitirían que la ciudad se diluyera en el campo en un híbrido rural-urbano, creándose así la antítesis de la ciudad jardín de Ebener Howard, en la cual la concentración poblacional se mantenía aunque las funciones si fueran separadas.

Pronto habrá que desechar la incoherencia, destruir ese primer utilaje gastado, y en sustitución, se introducirá el orden, expulsará el despilfarro, impondrá la eficacia y producirá la belleza.⁷

Durante la segunda mitad del siglo XX el paisaje norteamericano se transformó radicalmente y se creó un desparramado sistema de suburbios, que sustituyó a los centros urbanos existentes. El principal obstáculo del Continente Americano para poder alcanzar la civilización eran las distancias. Las enormes extensiones de tierra separaban a los habitantes al grado que la comunicación se ponía en riesgo. Es por esto que el automóvil encuentra tierra fértil para desarrollarse, y transforma las ciudades. La máquina sería quien llevaría a los habitantes de las ciudades hasta las lejanas tierras americanas.

97

[...]en vosotros los problemas son tan numerosos, tan inmensos, los hinterlands que deben colonizarse son tan grandes, que vuestras energías se diluyen inmediatamente por las dimensiones, las cantidades y las distancias.⁸





Transformándose la era industrial en la era informacional, el sistema urbano norteamericano fuertemente arraigado, se transformó en un anti sistema donde se hizo predominante la separación económica, social y cultural.

La era informacional.



Antes la ciudades tenían puertas y murallas, dando a la población una sensación del adentro de la ciudad, estructurando así la comunidad. Sin embargo, la urbanización de los países en desarrollo y la suburbanización de los países desarrollados han hecho de ésta sensación del adentro obsoleta. No sólo los pueblos se han convertido en ciudades y las ciudades en megalópolis, sino que estas últimas se anexan con otras ciudades cercanas convirtiéndose en ciudades cada vez mayores. Al mismo tiempo, los centros de las ciudades, abandonados por un proceso casi nómada de la población y por las tecnologías, pierden población y actividades; primero se emigra a los suburbios, más tarde a zonas rurales y pronto hasta otras entidades. El desdoblamiento y falta de inversión en las ciudades centrales aumenta la posibilidad de una eventual ciudad deshechable, amenazando con que la cultura del deshecho haya adquirido una dimensión urbana. Indefensas ante el incremento de la cantidad y movilidad de sus pobladores, las ciudades han perdido sus muros y puertas.

99

La ciudad contemporánea.

La condición posmoderna ha transformado las ciudades en una nueva sensibilidad espacial en donde lo neutral y lo indefinido están implícitos. El tiempo y el espacio se vuelven

Página opuesta

Las ciudades han crecido tanto que se convierten en enormes conglomeraciones urbanas que se unen unas con otras. En la imagen se puede ver la virtual unión de Boston, Nueva York y la ciudad de Washington. National Geographic, <http://www.nationalgeographic.com>. (vi: abril 2001).

relativos. Para ayudar a entender esto, se puede comparar con el pensamiento moderno y hasta el postmoderno: La arquitectura modernista aspiraba a convertirse en una constante internacional, universal, convenciéndose de que la gente pertenecía a una comunidad global. Para poder lograr esto, arquitectos y planificadores intentaron crear una serie de tipologías de hoteles, oficinas, centros de convenciones, que aspirara a un vacío de comunicación. El postmoderno sólo cambia el lenguaje para expresar el vacío del pasado, comunicando una interminable cantidad de referencias hacia un pasado tipificado por los sistemas semióticos.

Para Manuel Castells la ciudad contemporánea tiene su futuro determinado por una red mundial de instituciones multinacionales que no están ya posicionadas geográficamente. Esta economía internacional genera una geometría variable de producción y consumo, trabajo y capital, administración e información. Este proceso sólo puede realizarse en un marco de comunicación de alta tecnología. El actual poseedor del poder no está conectado con un lugar en específico, sino con otros poseedores del poder. Desde esta perspectiva los lugares podrían ya no ser identificados como centros de poder.

Tiempo/ Densidad

100

En la ciudad contemporánea, dejan de existir centros densificados en donde suceden todas las actividades. Las actividades están condicionadas al tiempo, el tiempo es el que determina el espacio. El espacio ya no es uniforme, cambia con el paso del tiempo en escalas cada vez más reducidas. Esta condición de la ciudad contemporánea obliga a reflexionar acerca de ella de manera genérica. En el momento en que las actividades humanas están menos conectadas a un lugar en específico, los contenidos de la densidad



Fotografía: Jorge López de Obeso. 2001

se transforman. Un uso nómada continuo le dá una estabilidad al uso del espacio. El uso del espacio depende extremadamente en el tiempo.

Entre más acentuada se hace esta condición de la densificación de flujos, los arquitectos intentan imprimir en sus proyectos esta sensación de liquidez, tratando de desprenderse de cualquier noción particular del lugar. Sin embargo, sus intervenciones terminan por transformar ese sitio y con esto los flujos, dando un profundo significado al lugar y fracasando su intención de la no-determinación. Pareciera que crean escenarios supra-modernos, sin embargo las personas que lo habitan encuentran un sentido y apropián este lugar, adoptándolos como extensiones dislocadas del mismo centro urbano tradicional. Aunque la gente adquiera actitudes nómadas la arquitectura y el urbanismo continuarán atados a un lugar y a un tiempo, proporcionando una estructura a este comportamiento de flujos, cambiando y evolucionando, pero no de manera autónoma o artificial, sino aún atada a las nociones del habitar.

Aunque recientes proyectos urbanos fueron concebidos como lugares para permitir la producción espacial, o con conceptos como hipersuperficies, bifurcaciones espaciales, escenarios de flujos o dobleces, terminan atados al sitio resignificándolo para sus habitantes.

Los lugares no pierden su significado en el contexto globalizante. Más bien, adquieren otros nuevos. Cuando una ciudad queda envuelta por el sistema global, de manera contradictoria, ésta se vuelca sobre sí misma y se convierte en un centro de poderes donde se concentran ideas y decisiones, conectadas al sistema global interactuando para modificar su curso.



El no desplazamiento

Con esto, las densidades quedan de nuevo adheridas a un lugar específico, otorgándole un significado espacial particular a este sitio, parecido a lo que sucedía en tiempos preindustriales. Lo que no es ya estable es su posición en el flujo del tiempo. La concepción de la ciudad preindustrial puede ser readquirida gracias a la nueva concepción espacio temporal de el lugar. La cantidad de actividades realizadas en un lugar se vuelve importante de nuevo gracias a las diferencias que ha generado el tiempo. Lo que importa ahora es la densidad en su desplazamiento temporal. La movilidad virtual se vuelve factor decisivo para este nuevo fenómeno.

Gracias a la comunicación tecnologizada no es necesario el traslado físico para cada vez más actividades de carácter laboral, sin embargo, la sociedad de consumo exige espacios específicos para divertirse, reunirse, aprender, comprar y pasar el tiempo, y serán estos espacios los que adquieran el papel de determinadores del significado de los nuevos lugares, condicionados por el fluctuante pasar del tiempo.

Usos relativos.

102

La transformación funcional de los espacios ha provocado que antiguas bodegas se conviertan en viviendas, viejas casas en oficinas, centros comerciales se abandonen. Sin embargo, el comportamiento nómada del habitante contemporáneo no modifica la estructura de la ciudad, la cual evoluciona y revive zonas enteras mientras que deja atrás otras,

haciendo cada vez más dependiente el espacio del tiempo, en otras palabras la densidad de actividades en un lugar específico esta condicionado con el tiempo en el que se llevan a cabo. La ciudad se convierte en un conjunto de densidades híbridas que pueden ser manipuladas a prácticamente a distancia.

Los usos que tendrán las construcciones ya no pueden ser determinados con rigor, pero si pueden ser inducidos a eso. Dentro de un mismo edificio no es necesario que exista una mezcla de actividades extremadamente dispar, pero si es necesario que, si ese edificio no cubre las necesidades de sus habitantes, el vecindario lo hará.



Arriba

Antiguas fábricas que han quedado absorbidas por el tejido urbano tienden a cambiar su uso por uno más adecuado al valor de la tierra.

Fotografía: Jorge López de Obeso. 2001

Los riesgos de la megaindustria efímera.

Pensar en un modelo de crecimiento para la ciudad que se mantenga en equilibrio durante los años, no ha sido una tarea a la que satisfactoriamente se hayan entregado los encargados de planear el desarrollo de ésta. No se ha encontrado un equilibrio, que incluya las nuevas dinámicas en las que la ciudad irremediablemente se encuentra integrada.

La dinámica globalizadora, cada vez más dependiente de agentes externos, cada vez más veloces, volátiles y más ágiles.

Para encajar en el mundo globalizado actual es inútil oponer resistencia o crear una confrontación con agentes externos, como altos niveles de gobierno o transnacionales.⁹

Ciudad maquiladora.

La introducción de las grandes maquiladoras a la economía de la región y específicamente de la ZMG, han vuelto a la ciudad de lleno en pocos años a este cambio. Sin embargo parece que se subestimaron o se ignoraron las características naturales de este tipo de empresas.

104

Los gigantes transnacionales de la electrónica que han llegado a Guadalajara y que se han establecido en la periferia de la ciudad han acelerado el proceso de los síndromes de la ciudad global.

La importancia estratégica de lo local como centro administrativo de lo global puede

ser abordado desde tres campos principales: la productividad económica y competitividad, la integración socio- cultural y la representación y administración política.¹⁰

Rápidos y abundantísimos empleos han surgido, hasta el punto que prácticamente el diez por ciento de la población económicamente activa de la ciudad depende en la actualidad de estas grandes manufactureras.



La secretaría de promoción económica ha adoptado como estrategia la conversión de la zona metropolitana en una especie de paraíso fiscal para las grandes maquiladoras de electrónica y comunicaciones. Su slogan se convirtió en el de Un gobierno pro negocios incentivos a la inversión, y con éxito lograron que un gran número de transnacionales transformaran una ciudad tradicionalista en su industria manufactura a el Valle del Silicio Mexicano, que no es otra cosa que el centro maquilador de infinidad de aparatos electrónicos.

Atraídos por la propuesta se asentaron con una velocidad vertiginosa en las inmediaciones del periférico un gran número de empresas: ADATSA, SOLECTRON, SIEMENS, KRS, HEWLETT PACKARD, REDWOOD SYSTEMS, LUCENT TECHNOLOGIES, SPAN, MOLEX, SCI, NATSTEEL ELECTRONICS, AVEX, PENTEX, PEMSTAR, IBM, NEC, IKON, USI, MOTOROLA, ALCATEL, SNTEC, JABIL CIRCUIT, GPI, MITEL, HTM, TELQUEST, INTEL, AT&T,

Y más de este tipo dedicadas por completo a la electrónica.

105

Pero parece el hecho de que estos centros no son más que maquiladoras fue ignorado, un pequeño eslabón más dentro de una cadena productiva a nivel mundial, que depende de las fluctuaciones del mercado de muy diversas regiones de la tierra, y que por su naturaleza, tienen la opción de desaparecer de manera inmediata tan rápidamente como aparecieron, dejando tras de si las consecuencias locales de una infraestructura invertida principalmente por el Estado y una



NEC, ADATSA,
IKON, SOLECTRON,
USI, SIEMENS,
MOTOROLA, KRS,
ALCATEL, HEWLETT
SNTEC, PACKARD,
JABIL REDWOOD
CIRCUIT, SYSTEMS,
GPI, LUCENT
MITEL, TECHNOLOGIES,
HTM, SPAN,
TELQUEST, MOLEX,
INTEL, SCI,
AT&T, NATSTEEL,
ELECTRONICS,
AVEX,
PENTEX,
PEMSTAR,
IBM,

Esta página:
La secretaría de promoción económica logró, con éxito, que se asentaran en las inmediaciones de la ZMG un gran número de empresas dedicadas al ensamblaje de aparatos de alta tecnología.

inerzia laboral que repercutirá en los ex trabajadores.

El planteamiento incluido en el paquete ofrecido, y aceptado por las autoridades que tal vez viendo una atractiva opción de generación de empleos fáciles incluye que las personas que están trabajando en esas grandes maquiladoras, como es "natural", requerirán de un transporte implícito por la lejanía de estos centros a los barrios habitacionales. Lo que se impone (en la ciudad actual) es el movimiento. La idea de desplazamiento, derivada de nuestra idea contemporánea de la experiencia, podría desplazar la idea convencional de la función en la ciudad.¹¹



Al encontrarse en las periferias de la ciudad, lugares sin acceso previo, se convierten en zonas extremadamente especializadas, zonas en lo que lo único que existe es la maquiladora en sí, la única actividad que se puede hacer ahí es la propia requerida por estos centros.

La extensión de nuestras conurbaciones ha superado, con mucho, el ámbito placentario que les dio origen, aquel que las justificó desde una determinada propuesta de relación entre arquitectura, asentamiento y lugar. Las ciudades han desbordado largamente, en efecto, sus primeros marcos geográficos y, casi todas ellas presentan episodios muy diferenciados en cuanto a la relación entre arquitectura y sitio. Episodios diversificados en el interior de una misma ciudad y, al tiempo, semejantes entre ciudades de orígenes y latitudes extraordinariamente alejados.¹²

Las personas que trabajarán ahí no tienen ninguna actividad diferente en las inmediaciones de la zona. No viven ahí, no compran ahí, no se divierten ahí. Será una nueva movilización masiva de diferentes puntos de la ciudad hacia uno solo.

Los grandes medios de transporte físico veloz trivializan las nociones de interioridad o exterioridad respecto a un lugar, ciudad o territorio, dada la optionalidad de la

transmutación del punto de vista.¹³

El desplazamiento, ahora necesario, se vuelve un derroche de energía y tiempo por la lejanía en la que se encuentran, además que terminando los horarios que están destinados específicamente a las labores, el lugar se vacía quedándose sin actividad, adquiriendo los riesgos de falta de seguridad por abandono que esto significa. El transporte, y la energía que este requiere, se vuelven un obligado, un requisito indispensable. Una estructura de zonificación especializada y rígida que no permite ningún desarrollo de actividades alternas.

Así como el urbanismo compacto y entrelazado tiende a la complejidad, la zonificación tiende a evitarla, reduciendo la ciudad a divisiones simples, fáciles de administrar desde un punto de vista legal y económico.¹⁴

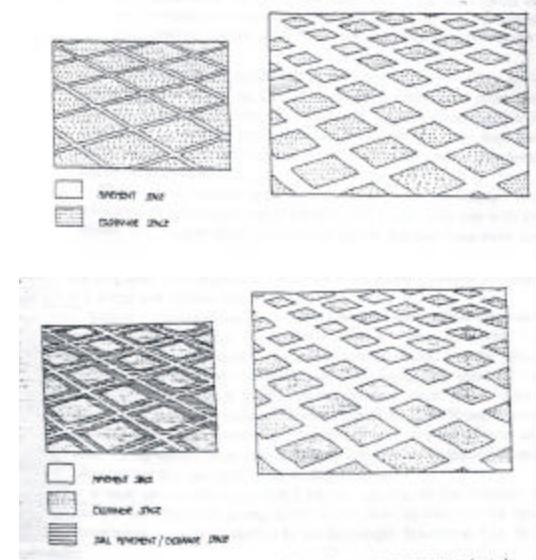
El modelo de ciudad dispersa rígidamente dependiente de la movilidad motorizada, es el modelo que avalan los que ven en las telecomunicaciones una alternativa única de comunicación humana.

Justificando el modelo urbano (dispersión) los teóricos de la comunicación nos hacer creer que las comunicaciones en red se impondrán sobre la directa. Ignoran el alto coste energético de la ciudad dispersa.¹⁵

Oriol Bohigas también opina al respecto.

108

Se ha dicho que la ciudad tendrá que convertirse en un sistema de redes electrónicas que la privarán de un lugar. Esto es un sin sentido de quienes están oponiéndose a dar prioridad a la colectividad a favor de la privatización del espacio público.¹⁶



Arriba

Los diagramas explican como el espacio de intercambio en la ciudad se transforma en espacio de movimiento, disminuyendo las posibilidades de convivencia de los ciudadanos.

David Enwicht, *Reclaiming our cities and towns. Better living with less traffic*, New Society, Philadelphia, 1992.

Los riesgos, que produce la falta de comunicación directa, comienzan a aparecer, o más bien, a tener las consecuencias. En palabras de Enwicht. "La calle como escenario. La experiencia social y cultural de la vida urbana".¹⁷

Además del derroche energético ya mencionado que se traducirá en incremento de las horas hombre perdidas, esto ya con un costo directo no solo al trabajador sino también al país, siendo este primero el que invertiría el tiempo dedicado a la convivencia familiar en trasladarse de un lugar a otro.



La cohesión social y, como dice Castels, una estructura metropolitana de confederación de barrios,¹⁸ se estará poniendo en riesgo. El espacio de intercambio cultural será reducido en las horas que se invierten en moverse.

Es necesario entender la ciudad no como un sistema global y unitario sino como un conjunto de pequeños sistemas relativamente autónomos. La ciudad es un conjunto de barrios o fragmentos identificables.¹⁸

Desaparición de la ciudad.

La ciudad consolidada, pronto una ciudad dormitorio, reducirá la calidad de sus espacios por la poca demanda que habrá de ellos, además de que al no representar un centro de atracción de actividades -ya que éstas estarán monopolizadas por los centros de transformación maquiladora-, perderán poco a poco su atractivo comercial y valor como elementos que conforman la identidad de las personas.

109

La erosión de la forma urbana tradicional está vinculada con la implosión del espacio urbano.

Cuando el espacio se extiende en más grandes secciones de retícula centrífuga, el continuo de la ciudad tradicional se colapsa y las características de la ciudad contemporánea comienzan a surgir.¹⁹

La empatía de los ciudadanos por su espacio se reducirá o hasta desaparecerá. El espacio que se encuentre entre la célula dormitorio y el sitio de trabajo se convertirá en un residuo obligado, preferible de olvidar, costoso por su traducción en tiempo. "la ciudad se está convirtiendo en un conjunto de lugares diseminados en un conjunto estéril"²⁰

Sólo la ciudad tiene el potencial conflicto de la superposición de singularidades y diferencias y la oportunidad de progresar.²¹

Los movimientos motorizados diarios aumentan, lo cual tiene un impacto ambiental imaginable, no sólo por el provocado por ellos mismos, sino también porque se incrementará el tráfico, el desgaste de los pavimentos, el ruido. Es por esto que la ciudadanía empezará a exigir más infraestructura vial capaz de contrarrestar este efecto, con el costo social que ello implica, la reducción de recursos para obras urbanas que también los requerían.

Ciudades instantáneas.

110

Esto derivará en el momento en el que los inversionistas tendrán la idea de construir vivienda accesible, es decir, por lo general masiva, de baja calidad constructiva y arquitectónica, en las cercanías de los nuevos centros de trabajo recién creados y en los proyectados.

Éstos centros, gracias a las tipologías constructivas y a intereses económicos absolutos, buscarán lugares en las periferias de la ciudad donde la tierra aún no estaba bajo los efectos de la especulación

y donde pueden implantar sus enormes plataformas, construidas, por cierto, de la manera más barata y rápida posible, contemplando que en el momento en el que las condiciones sean adversas, su desmantelamiento tenga también regalías.

Es por esto que las viviendas y equipamientos que se construirán para satisfacer la demanda de estos nuevos obreros tendrán que estar también en la periferia.

El estar en la periferia, entre otras cosas, implica estar alejado de la ciudad, lo que significa que los trayectos que se hagan para actividades como recreación o comercio, cerca del veinticinco por ciento tendrán que ser también motorizados.

Las distancias se impondrán. La ciudad será cada vez más ancha y cada vez menos compleja. Grandes áreas exclusivas de vivienda nueva completamente desarraigada a la experiencia histórica de la ciudad central, grandes áreas comerciales a las que el acceso podrá ser exclusivamente motorizado y cada vez más con preferencia al automóvil.

Los centros laborales, favorecidos gubernamentalmente, procurará que esta tendencia se mantenga, sus costos se reducirán y sus ganancias aumentarán, siempre a costa de los trabajadores que, al haber tan poca oferta de puestos laborales, no escasearán.

Buscar una respuesta de modelo urbano, dentro del sistema capitalista al que estamos integrados y al que pocos se verían dispuestos a renunciar, que sacrifique algunos privilegios de una parte de la población en beneficio de una solución para todos a medio y largo plazo.²²

Mientras tanto la ciudad central, principalmente, el municipio de Guadalajara, continuará perdiendo habitantes, cada una de sus zonas, aumentando los índices actuales.



La importancia del desarrollo local dentro de la dinámica global es paradójicamente primordial. La administración local tiene que, sin caer en el proteccionismo, mejorar y aportar las condiciones de las compañías de las cuales depende la riqueza de la sociedad local.²³

Los desplazamientos al centro probablemente no terminarán ya que su función comercial tendiente en las últimas décadas se mantendrá, se acentuará y con ello su destrucción.

Pérdida de población, envejecimiento y falta de lugares de trabajo son siempre las tres consecuencias de la crisis de territorio.²⁴

Al abandonarse el centro y, más tarde el municipio completo, al dejar de existir vivienda o las condiciones para ésta, el deterioramiento se hará cada vez más difícil de revertir.

Una ciudadanía activa y una vida urbana vibrante son componentes esenciales de una buena ciudad y de su identidad civil. Para recuperarla ahí donde se ha perdido cabe invocar a los ciudadanos al desarrollo de su propio medio. No habrá a quién le importe que las calles se mantengan seguras o se disminuya el ruido, que las banquetas se reparen o que las casas se respeten. Poco a poco caerán las casas, que perderán el valor histórico y empático de sus habitantes al quedarse abandonadas o convertirse en oficinas, y con esto también se perderá la estructura que aún queda a pesar de que mucho se ha hecho para destrozarla.

- 112 La gente, al dejar de reconocer un lugar como suyo, como la extensión de su casa, perderá interés por él, interés por defenderlo y más tarde hasta por visitarlo, y con esto hasta el valor de zona comercial terminará por desaparecer, concluyendo así el ciclo de abandono del centro. Al abandonarse el centro se abandona lo que aún queda de cohesionador social, de vínculo con el pasado, de aglutinante cultural.

Con la pérdida, o transformación en museo, del centro, se perderá la oportunidad de una ciudad que ofrezca a los habitantes las mismas oportunidades. Se polarizará aún más la ciudad, se terminará por perder el vínculo entre las partes hasta hacerse prácticamente irreconocibles para sus mismos habitantes, los cuales, al verlas, no identificarán algún tipo de valor de ninguna clase.



La industria compatible.

Las industrias fueron expulsadas de la ciudad por el impacto que causaban a los usos con los que compartían el territorio, tales como contaminación, ruido, malos olores, vibraciones y tránsito pesado de cargas.

Con la revolución industrial el desarrollo vertiginoso de estas industrias convirtió a las ciudades europeas y norteamericanas del siglo XIX en verdaderos centros insalubres, en donde los obreros, debido a su pobreza, tenían que hacinarse en pequeñísimos espacios sin consideraciones.

El modelo de sostenibilidad urbana reinterpreta y reinventa el modelo de ciudad densa. Cabe recordar por qué, en este siglo, dicho modelo fue rechazado de manera tan tajante. Las ciudades industriales del siglo XIX eran un auténtico infierno, debido a acuciantes problemas se masificaron la pobreza y la insalubridad. El alcantarillado inadecuado y pestilente propagó la enfermedad y el tifus, mientras que las industrias tóxicas crecían junto a las viviendas en los barrios obreros.²⁵

113

El pensamiento de la ciudad jardín deriva de este fenómeno, buscando mejores condiciones habitacionales a sus habitantes. La zonificación fue el paso siguiente. Ya a mediados del siglo XX se separaron las actividades industriales de las habitacionales, confiando en la efectividad del

transporte para poder hacerlas accesibles.

Sin embargo, las nuevas industrias asentadas en la ciudad no producen ya inconveniencias ambientales, y el problema se ha transformado pero no la solución que se ofrece. La colocación de estas empresas transformadoras en las afueras de la ciudad responde más a criterios de la especulación o del precio del terreno más que a consideraciones ambientales con los trabajadores. De la misma forma, las tipologías empleadas para la contención de estos centros están basadas en el gasto que se hará y ya no más en necesidades de tipo logístico y funcional.

La ciudad de Guadalajara se desarrolló bajo el esquema de la pequeña industria familiar, y en muchos casos se sigue conservando, como es el caso de la zona de Medrano en pleno centro de la ciudad, en donde familias completas se reparten las actividades de la fabricación de zapatos, partiendo desde la obtención de la materia prima hasta su curtido, corte, armado y terminando en su venta y comercialización, cerrando por completo la cadena productiva.

Este esquema tiene riesgos, sobre todo sanitarios por el empleo de materias tóxicas los procesos, pero también tiene innegables ventajas que han hecho de esta zona una sobreviviente del éxodo urbano hacia fuera de la ciudad, y consolidando una estructura que garantiza seguridad personal y económica, además de una solidez de la base familiar.

En este caso, urbanísticamente la inversión en costos indirectos por parte de las familias se ve reducida al mínimo, enfocándonos en el gasto que tienen que hacer para transportación de mercancías y personas, el cual ya no representaría un lastre para la industria, lo que significa también que el estado no tendrá que hacer un inversión especializada en infraestructura de tipo vial o de transporte.

La creación de la industria post industrial, sin contaminación ni ruido ofrece una posibilidad de eliminar una zonificación que reste complejidad al tejido y evitara

el derroche energético del desplazamiento.²⁶

La naturaleza de las nuevas industrias no permite que el total de la cadena productiva se reduzca a un sector geográfico tan acotado, pero no tiene impedimentos para evitar el gasto que significa el transporte del personal que trabajará en esos lugares.

Creo que debemos profundizar en la idea de la ciudad compacta; una ciudad densa y socialmente diversa donde las actividades sociales y económicas se solapen y donde las comunidades puedan integrarse en esquemas de vecindario.²⁷



Regresando a un esquema empleado de manera espontánea en el siglo XIX en los centros industriales europeos permitiría que la vivienda estuviese prácticamente en el mismo lugar que la industria, eliminando así el traslado de las personas desde la habitación hasta el punto de trabajo.

Este modelo (ciudad densa) difiere radicalmente del que es hoy en día el modelo dominante, el de EE.UU., una ciudad zonificada por sus funciones con áreas de oficinas en el centro, centros comerciales y de ocio en las afueras y barrios residenciales conectados por autopistas. La imagen de poder que emana de este modelo, así como la determinación de las fuerzas que lo promueven- criterios de mercado de los promotores comerciales- provocan que los países menos avanzados adopten un camino ya caduco en los países desarrollados.²⁸

115

Gracias a que los inconvenientes de las industrias contaminantes han sido eliminados y no existe ya un riesgo sanitario para la convivencia de unos con otros, las demás funciones de la ciudad, -antes subordinadas al espacio geográfico de la vivienda y con la zonificación independizadas por completo- tales como el comercio, el ocio o las escuelas, se volverán a colocar en donde les es

más conveniente estar, esto es, en contacto directo con los usuarios y compradores.

El secreto está en la velocidad de la renovación de la red de pequeñas y medianas empresas vinculadas con las grandes compañías en un red de poder exterior y local. Esto asegura a la ciudad un sistema de información y promoción que garantiza el sistema de la ciudad de provisionamiento de servicios.²⁹

"El futuro de la ciudad no se puede prever, pero se puede proyectar. No podemos decidir con certidumbre aquello que la ciudad será, pero si lo que queremos que sea."³⁰

Las redes inconexas

La ciudad es el espacio en el que transcurrirán nuestras vidas. El escenario en donde se desarrollará todo lo que las personas hagan o dejen de hacer. La importancia que cobra entonces el medio construido es fundamental.



Creo que estamos estancados con la idea de que la calle y la plaza son el espacio público, porque éste está cambiando radicalmente, aunque no creo que los chichés como los medios o la televisión o todos los demás inventos nuevos sustituirán al espacio tradicional.³¹

Lo que contenga o deje de contener la ciudad afectará de manera directa nuestras decisiones, nuestras percepciones, nuestros anhelos, esperanzas o expectativas de la vida. La forma misma de la ciudad será la base de todo lo que hagamos, que nos demos cuenta o no, estará siempre dentro de un marco que impondrá las condiciones. La ciudad es un fenómeno político. Es el resultado de sus habitantes llevado a la práctica por las personas que eligieron hacerlo.³²

Los lugares no sólo nos dan la oportunidad para la afirmación mutua vía el intercambio, sino que también otorga una identidad inmediata al poseer una historia y un futuro.³³

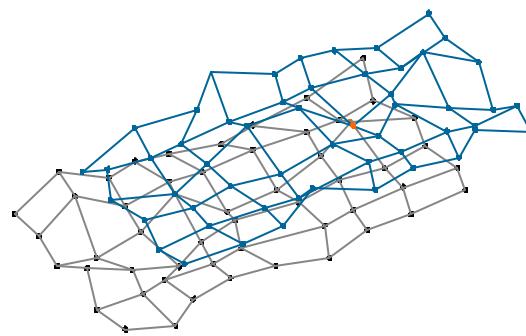
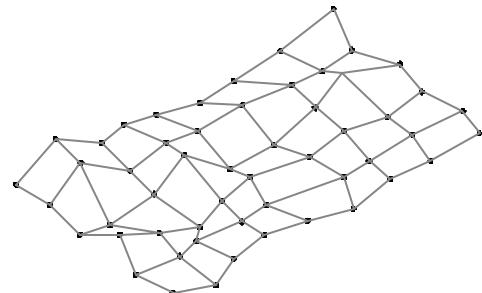
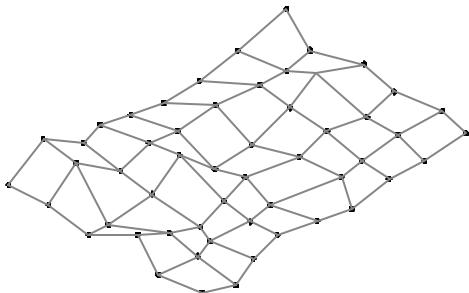
Percepción del entorno.

La claridad con la que el individuo percibe su ciudad será la claridad que tenga de su pasado, la percepción de lo que otros hacen y de lo que el mismo está haciendo, la imagen nítida de lo que los demás pueden lograr, de lo que el puede lograr, de lo que en conjunto se puede lograr. Es en dónde se representa su pasado y el pasado de los individuos con los que está conviviendo, es donde se desarrolla su presente y en dónde se proyecta su futuro. Cada barrio, cada calle, cada edificio, plaza, jardín, cada vacío esta representando los logros y fracasos del grupo del que forma parte. Esto se explica con el concepto de legibilidad. Estos espacios (espacio público) deben ser comprensibles. De lo contrario los ciudadanos no se sentirán conducidos por lugares que comuniquen su identidad, que les ayude a crear itinerarios y convergencias. Sin esto la ciudad pierde en términos de información y accesibilidad. Deja de ser un estímulo de la vida colectiva.³⁵

Una pauta conexa de símbolos reconciliables, una ciudad legible sería aquella cuyos distritos, sitios sobresalientes o sendas son identificadas fácilmente y se agrupan, también fácilmente, en una pauta global.³⁴

Tener una imagen unificada en la ciudad es una tarea que en una gran metrópoli es difícil de

Las redes están formadas por nodos que se unen con conexiones. Los nodos son los individuos, quienes se conectan con otros individuos formando grandes redes.



lograr, sin embargo, al no tenerla se correrá el riesgo de una falta de comunicación entre sus partes, una pérdida de información entre el pasado y el presente, una falta de perspectiva ante la realidad, una difícil forma de imaginarse el futuro.

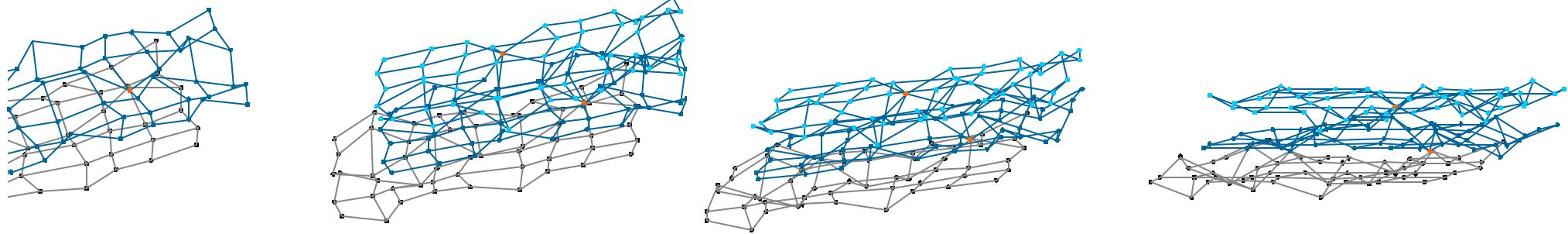
El lugar nos da la oportunidad de hacernos conscientes de la existencia de otras personas y de otorgarles una oportunidad de que nos vean como parte del contexto.³⁶



Redes en capas.

Las ciudades no son unidades indivisibles, al contrario, son un espacio en donde convergen una enorme cantidad de unidades agrupadas, las cuales se subdividen en conjuntos cada vez más pequeños, compartiendo afinidades o intereses, proyectos y deseos, diferenciándose hasta llegar al mínimo indivisible, el individuo.

Cuanto más popular es un barrio más es la importancia de el espacio público. A

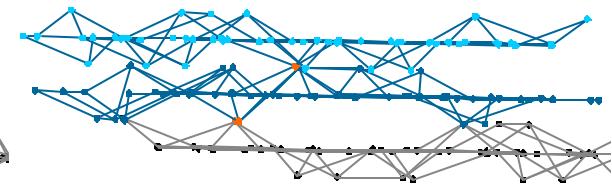
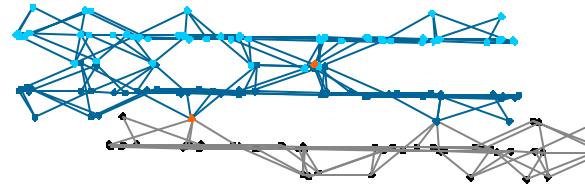
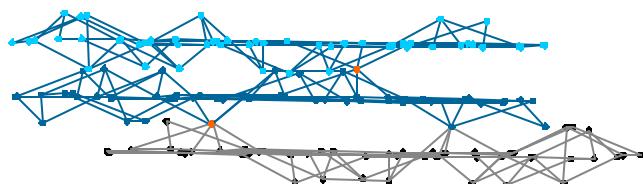


riqueza privada corresponde a menudo la incuria pública; menor interés de los habitantes por lo que ocurre más allá de sus paredes pues éstas encierran todo lo que uno puede desear, todo el espacio y belleza necesarios.³⁷

Cada individuo tendrá una imagen de la ciudad determinada por las experiencias que ha vivido, con todas los pequeños detalles, poco a poco configurando lo que será su percepción, la cual, mediante la comunicación, compartirá con otro individuo quien de la misma manera habrá obtenido sus experiencias particulares. Se tendrá “la oportunidad de localizar a los demás y ser localizado por el entorno físico”³⁸ Entre este compartir se formará una imagen de la ciudad cada vez con más individuos hasta formar una subunidad. Estas subunidades, grupos diferentes entre si pero con afinidades de muchas clases, son lo que van formando las imágenes colectivas, que en su conjunto, formarán la imagen de toda la ciudad, la ciudad entendida como el conjunto más amplio, como un todo.

Las ciudades reflejan los valores, el compromiso y la resolución de las sociedades que las envuelven. El éxito de estas depende de sus habitantes, de su gobierno, y de la prioridad que ambos le otorguen a la conservación de un entorno urbano de calidad.³⁹

Otras redes se forman de igual manera, pero debido a las distancias, a la velocidad, al aislamiento y otros síntomas de la ciudad alejada, estas redes rara vez se tocan entre sí, tal vez en pequeños nodos que no logran vincularlas por completo.

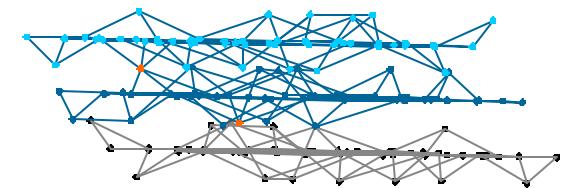
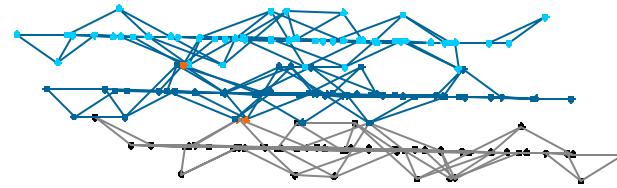
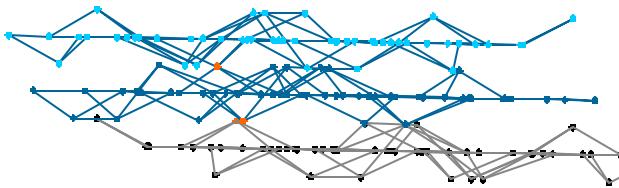


Cuando estos grupos no logran establecer una imagen que concuerde con la del conjunto, los individuos con relaciones inconexas que se aislarán cada vez, primero de los grandes grupos envolventes y poco a poco de los más pequeños hasta pertenecer a muy pocos y pequeños o a ninguno. Se regresa al individuo. No comparte sus percepciones, no aumenta las propias. Se pierden los potenciales de la ciudad.

[...]nuestra percepción de la ciudad no es continua sino, más bien, parcial, fragmentaria, mezclada con otras preocupaciones. Con todos los sentidos están en acción y la imagen es la combinación de todos ellos.⁴⁰



Las distancias resultantes de la expansión y desparramamiento urbano de las últimas décadas hacen cada vez más difícil el contacto entre individuos. Tener contacto directo con la ciudad no sólo es más complicado, sino cada vez con menos sentido. Parece que ha dejado de tener importancia mirar a la ciudad. Cuando en las ciudades dominadas por los automóviles se permite que el espacio público se desarrolle de desde la esfera privada (el propio automóvil) se destruye la consolidación del lugar, por que los ocupantes ya no pueden localizar a otras personas ni ser localizados por otros.⁴¹



La ciudad, por definición, es una concentración de gente diversa, bienes y equipamientos dentro de un área limitada, reunidos todos con la intención de aumentar las posibilidades de elección disminuyendo las necesidades de traslados.⁴²

Cuando las distancias son muy largas tenemos que recurrir a otros medios para poder seguir manteniéndonos en contacto. Necesitamos velocidad, necesitamos de medios no personales para poder comunicarnos, teléfonos, internet. Cuando la gente siempre necesita utilizar el automóvil para trasladarse las banquetas se convierten en espacios de traslado lineales en vez de transversales, lo que provoca que la calle pierda su atracción principal: la gente.

Debido a que planificadores e ingenieros han tratado a la ciudad como una máquina para la producción de bienes y la calle como una maquinaria de movimiento de tráfico, se ha asumido que acciones tales como el ensanchamiento de las calles, permiso para un centro comercial interregional, y el uso desmedido del coche en la ciudad tendrán resultados lineales y previsibles.⁴³

El automóvil transforma a sus ocupantes en discapacitados, los priva de lo que en realidad se trata que sucede en una ciudad: el intercambio cara a cara de bienes, servicios, información e ideas.⁴⁴

- 122 Al dejar de comunicarnos de manera directa se crea en la ciudad una serie de redes de comunicación superpuestas formadas por puntos específicos que se mantienen conectados internamente y separadas por capas, arriba o debajo de otras, dificultando la interconexión espontánea. Los medios masivos de comunicación, el periódico, la televisión, el radio, son unilaterales, la interacción entre éstos y los individuos que forman los nodos de las redes es anónima, es en un sólo sentido, y es mucho menor la interacción entre los nodos, entre los

individuos receptores de esta información. Se mediatiza la comunicación y se aíslan aun más las capas formadas por las redes. Si es que queremos crecer hasta nuestro máximo potencial necesitamos de los que otras personas nos puedan dar.⁴⁵

El escenario ideal para la interconexión de éstos nudos es la calle. En muchas ciudades sigue siéndolo, como lo dice David Engwicht “la calle es y ha sido durante muchos siglos el epicentro de la vida social, económica y cultural de la ciudad”⁴⁶.



Lo que hacen las personas al encontrarse en la calle, al mirarse las caras, al verse pasar, al encontrarse entre desconocidos no necesariamente con comunicación oral. De nuevo de Engwicht: ‘Están intentando leer las historias adheridas a cada una de las caras de los paseantes, de éstos actores de la vida real. La comunicación reside en sus miradas, en sus posturas, sus manierismos, sus gestos, sus vestidos. Es un ejercicio de ver los dramas y triunfos de sus conciudadanos, de ver su historia. De tener contacto con su propia historia. Una forma de clarificar sus sueños para el futuro, de repensar el pasado en la vida de los demás⁴⁷

El encuentro con otras personas reafirma la identidad con otras personas, el deseo de cada persona de ser confirmado por lo que es, hasta por lo que pudieran llegar a convertirse.⁴⁸

Referencias

- ¹ Peter Hall, *Cities of tomorrow*, Black Well, Oxford, 1996, p.14.
- ³ *Ibid.*, p.19.
- ⁴ Cf., Le Courbousier, *Precisiones*, Poseidón, Barcelona, 1999, p.168.
- ⁵ *Ibid.*, p.169.
- ⁶ *Ibid.*, p.275.
- ⁷ *Ibid.*, p.165.
- ⁸ Kevin Lynch, *La buena forma de la ciudad*, Gustavo Gili, Barcelona, 1985, p.32.
- ⁹ Manuel Castells, *Local and Global*, siglo XXI, México, 1997, p.3.
- ¹⁰ *Ibid.*, p.3.
- ¹¹ Cf. Transversal, *El viatge com a despazament*, Universitat de Girona, Barcelona, 1999, p.3.
- ¹² Eduard Brú et al., *Nuevos Paisajes*, MACBA, Barcelona, 1997, p. 9.
- ¹³ *Ibid.*, p.7.
- ¹⁴ Richard Rogers, *Ciudades para un pequeño planeta*, Gustavo Gili, Barcelona, 2000, p.33.
- ¹⁵ Albert García Espuche, et al., *La ciutat sostenible*, CCCB, Barcelona, 1999, p7.
- ¹⁶ Oriol Bohigas, *Ten points for an urban methodology*, Edición del autor, Barcelona, 1996.
- ¹⁷ David Enwicht, *Reclaiming our cities and towns. Better living with less traffic*, New Society Publishers, Philadelphia, 1992, p.16.
- ¹⁸ Cf., Oriol Bohigas, *op. cit.*
- ¹⁹ Albert Pope, *Ladders*, Arquitecture at Rice 34, Princeton architectural press, Houston, 1996, p. 61.
- ²⁰ Revista Transversal, *op. cit.*, p.4.
- ²¹ Oriol Bohigas, *op. cit.*
- ²² Albert García Espuche, *op. cit.*, p6.

²³ Manuel Castells, *op. cit.*, p. 3.

²⁴ Joseph Miró y Ardevol et al., *La ciutat sostenible*, CCCB, Barcelona, 1999, p.24.

²⁵ Richard Rogers, *op. cit.*, p.32.

²⁶ Albert García Espuche, *op. cit.*, p.7,

²⁷ Richard Rogers, *op. cit.*, p.33.

²⁸ *Ibid.*, p.33.

²⁹ Manuel Castells, *op. cit.*, p.91.

³⁰ Oriol Nel.lo et al., *La ciutat sostenible*, CCCB, Barcelona, 1999, p.14.

³¹ Sanford Kwinter, *Rem Koolhaas: conversations with students*, Princeton architectural press, Rice School of architecture, Houston, 1996, p.45.



³² *Vid.*, Oriol Bohigas, *op. cit.*

³³ David Engwicht, *op. cit.*, p. 38.

³⁴ Kevin Lynch, *La Imagen de la ciudad*, GG reprints, Barcelona, 2000, p.11.

³⁵ *Vid.*, Oriol Bohigas, *op. cit.*

³⁶ David Engwicht, *op. cit.*, p.35.

³⁷ Richard Rogers, *op cit*, p. 16.

³⁸ David Engwicht, *op. cit.*, p. 16.

³⁹ Richard Rogers, *op. cit.*, p. 16.

⁴⁰ Kevin Lynch, *op. cit.*, p.10.

⁴¹ *Cf.*, David Engwicht, *op. cit.*, p. 36.

⁴² *Ibid.*, p.45.

⁴³ *Ibid.*, p.42.

⁴⁴ *Ibid.*, p.29.

⁴⁵ *Ibid.*, p.17.

⁴⁶ *Ibid.*, p.29.

⁴⁷ *Cf.*, *Ibid.*, p.45.

⁴⁸ *Loc. Cit*, p.45.