

FORMAS Y CONCEPTOS DE LA URBANIZACIÓN PLANETARIA PARA UNA LECTURA DE LA CIUDAD LATINOAMERICANA

David Navarrete Escobedo*

RESUMEN. Este ensayo explora el proceso de adopción de teorías y conceptos urbanos extranjeros (anglosajones y europeos) en el ámbito urbanístico y arquitectónico latinoamericano. En él se abordan los principios de su funcionamiento: el concepto urbano-espacial como componente básico y los mecanismos para su difusión. Luego se exponen los principales conceptos del argot urbanístico a nivel planetario. El análisis teórico central de este trabajo aborda la aclimatación de esos conceptos urbanos en Latinoamérica: cómo llegan, en qué se materializan y qué implicaciones tienen para la forma de concebir y administrar las ciudades. El caso de la ciudad de México nos ilustra sobre esas cuestiones. El balance muestra un interesante campo de adaptaciones e innovaciones formales y eventualmente teóricas.

PALABRAS CLAVE. Concepto urbano, Latinoamérica, urbanismo, arquitectura, ciudad de México.

INTRODUCCIÓN

Se ha vuelto banal en el discurso político y urbanístico de las más grandes ciudades latinoamericanas, la pretensión de convertirse en una ciudad global con vanguardistas barrios de negocios; en una capital cultural interviniendo su centro histórico con aspiración de Patrimonio Mundial; en una *Cibercity* e invertir grandes cantidades del erario público en la construcción de infraestructuras que las doten de versiones, aunque sean precarias, de un *Silicon Valley*... Y

* Profesor de tiempo completo del Departamento de Arquitectura de la Universidad de Guanajuato, campus Guanajuato. Correo electrónico: davnav25@hotmail.com

todos parecemos contentos como si bautizar algo con determinado nombre le diera automáticamente las cualidades para inducir los efectos “modernizadores” a los que aspiramos. Entonces cabe preguntarse ¿qué hay detrás de todo ese proceso de uniformización de términos e ideas para la concepción y la gestión de las ciudades latinoamericanas? ¿Cómo es que ellas, tan distintas de los centros urbanos del capitalismo desarrollado, terminan por adoptar teorías y conceptos que *a priori* les son ajenos? Así, nuestro objetivo principal será establecer por medio de aspectos sociales, culturales, económicos y espaciales, los canales y mecanismos de apropiación de los conceptos urbanos anglosajones y europeos en el estudio y en la producción de la ciudad latinoamericana. Para ello proponemos cuatro etapas. La primera comienza por definir teoría y concepto urbanos. Cómo se forman, cómo funcionan, para qué sirven. La segunda busca indagar sobre los mecanismo de circulación, los actores, los intermediarios y la adopción de las teorías urbanas en Latinoamérica y en particular en algunas ciudades mexicanas. La tercera establece los principales principios de la adaptación de teorías y conceptos urbanos por medio de formas arquitectónicas en nuestras ciudades. La cuarta revisita tres conceptos clave de la construcción material y teórica de las ciudades latinoamericanas: *la ciudad global, el asentamiento irregular y el enclave residencial*. Lo anterior con el fin de ver cómo se han aclimatado, insinuando cierta innovación y reflexión propia de nuestro continente.

DE TEORÍAS Y CONCEPTOS URBANOS

Sobre la teoría urbana

En la definición del diccionario de la Academia de la Lengua Española, una teoría es una serie de leyes que sirven para relacionar determinado orden de fenómenos. Así, una teoría puede ser una hipótesis o un concepto científico que constituye un instrumento de clasificación y de previsión (Abbagnano, 1992: 1127-1128). Podríamos entonces definir una teoría urbana por su utilidad, es decir como un cuerpo teórico-filosófico que nos ayuda por un lado a descifrar el contenido y la

naturaleza de la estructura social y sus manifestaciones; y por el otro a guiarnos en el análisis crítico y la invención de procedimientos, técnicas y organizaciones para la reproducción de dichas manifestaciones: espacio, ciudad, arquitectura, economía... (Iracheta, 1988: 17-21).

Las teorías urbanas apuntan a utopías y/o emergen de las realidades (Choay, 1965). Las primeras nacen de la idealización de sociedades más justas, más humanas, más ordenadas, como las propuestas por Robert Owen, Charles Fourier, Víctor Considérant, Pierre-Joseph Proudhon, J. Ruskin o William Morris (Choay, 1965: 15). Las segundas nacen de la praxis, de la reproducción de las fuerzas sociales, que al ser el patrón dominante generan la idea de lo que debe ser un orden social, un espacio urbano, una ciudad o un territorio. Es el caso de la urbanización del barón Haussman en París durante el siglo XIX o bien de los postulados de la ciudad moderna difundidos por Le Corbusier a mediados del siglo XX. En ambas situaciones una teoría urbana se construye por medio de la observación de las realidades de la ciudad: económica, social, política, ecológica, antropológica, espacial... Siendo esta última la más visible aunque no la menos compleja. Las disciplinas fácticas como la arquitectura y el urbanismo han sido particularmente importantes en la difusión de teorías urbanas. Ello gracias a que las formas arquitectónicas son en su mayoría la materialización de un pensamiento o bien la fuente de su inspiración. Así, en esas disciplinas una teoría urbana es indisoluble de un concepto espacial, una forma material idealizada que aspira a multiplicarse fielmente.

Sobre el concepto urbano

El concepto es una idea que concibe o forma el entendimiento (diccionario de la RAE). También se define el concepto como toda especie de signo o procedimiento semántico, cualquiera que sea el objeto al que se refiera (Abbagnano, 1992: 190). En estricto sentido construimos las teorías con base en conceptos. Se puede definir el concepto urbano como un componente o un orden parcial de aspectos que conforman una teoría urbana (espacio, ciudad, región, rural, urbano, crisis urbana, estructura urbana, medios de consumo colectivo, infraestructura, segregación, funcionalismo, racionalismo, gentrificación, *cluster*, ciudad global,

etcétera). A diferencia de las teorías, que como lo indica el trabajo epistemológico de Choay (1965) se basan en discursos (tratados), los conceptos urbanos son, al menos en el siglo XXI, elementos prácticos, formas de actuar y medios materiales (planos, imágenes, esquemas, proyectos, arquitecturas, etcétera).

Los procesos de circulación de los conceptos urbanos que comentaremos más adelante (véase apartado “Circulación de teorías urbanas en Latinoamérica”) se ven marcados por una adopción acrítica o bien por una interpretación errónea que dificulta el avance en la teoría urbana, y aún más grave: atenta contra el desarrollo de nuestras sociedades (Pradilla, 1984). El uso indiscriminado de conceptos extranjeros, ese aparentemente creciente argot urbano, resulta contradictorio. Por una parte multiplica innecesariamente palabras que designan procesos muy similares que podrían recibir el mismo nombre. Por la otra implica un empobrecimiento del vocabulario del urbanismo que se alinea a nivel internacional a esos veinte o treinta términos que designan las realidades urbanas consideradas en la discusión académica y en los documentos de planeación de los distintos niveles de gobierno.

Sobre los conceptos en urbanismo

En urbanismo y arquitectura los conceptos reenvían a modelos espaciales. “Por ese término [modelo] escuchamos señalar a la vez el valor ejemplar de las construcciones propuestas y de su carácter reproducible” (Choay, 1965: 16). En ese contexto podemos establecer que las teorías urbanas importan modelos espaciales. Ello es aceptado debido a que durante varios periodos históricos, y en particular en América Latina (desde la época colonial) hemos asistido a la transferencia de fórmulas urbanas y arquitectónicas. Pero como en todo, hay matices. Y en la actualidad esos casos son cada vez menos frecuentes, siendo más comunes los prestamos de libre inspiración (Söderström, 2012: 43). Por lo que podemos observar en nuestras ciudades (proyectos urbanos y arquitectónicos recientes), la adopción de conceptos resulta, en realidad, una adaptación de los principios generativos que aportan soluciones urbanas que se adaptan a situaciones territoriales y sociales

específicas (Choay, 1981). Actualmente los conceptos urbanos que circulan a escala planetaria se pueden agrupar en cuatro tipos:

a) Concepto de ciudad asociada a un dominio particular:

Ciudad global (sector financiero y atracción de capitales internacionales) idealizada con Londres, Nueva York, Tokio y París; y al cual aspiran las principales metrópolis latinoamericanas: ciudad de México, Buenos Aires y Río de Janeiro, por ejemplo.

Ciudad sustentable (modelo general de desarrollo que en realidad se centra en políticas sectoriales como la de transportes o la ecológica) representada por Curitiba y recientemente por Bogotá en el caso latinoamericano, y por Vancouver, Lyon y Singapur a nivel internacional.

b) Concepto de ciudad asociada a las características de su urbanización:

Ciudad difusa (urbanización distendida y de apariencia infinita), ilustrada por Los Ángeles, San Diego, Las Vegas, Dallas, Houston, Atlanta y Miami (García Vázquez, 2011). Así como por varias metrópolis del Sur como ciudad de México, Mumbai y Río de Janeiro.

Megalópolis. Se refiere a la orquestación funcional de varias metrópolis y está representada por las regiones urbanas como la de Nueva York, Los Ángeles, Tokio y, en el caso europeo, por la “banana dorada” que va de Londres a Milano. A las características de esta categoría responden también los conceptos: ciudad compacta, ciudad cuarteada, ciudad región, ciudad fragmentada, postmetrópolis y ciudad estallada.

c) Concepto de ciudad con base en una política urbana sectorial:

Ciudad creativa, ilustrada por San Francisco, Washington, Londres, París, Bilbao, Montreal, Barcelona y Berlín, que inspiran a varias ciudades mexicanas —como Guadalajara, León y el Distrito Federal— a promover proyectos urbanos de regeneración espacial y desarrollo económico asociados a la creatividad en sectores de moda, publicidad, piel y mobiliario.

Ciudad festiva o de políticas urbanas vinculadas con grandes eventos culturales, deportivos y con el turismo. Las referencias son Río de Janeiro y, una vez más, Barcelona, Londres, París y Nueva York, así como Roma, Las Vegas y Los Ángeles.

Ciberciudad, se refiere a la tecnología y, en específico, a la de la comunicación y de los transportes. Toma al Silicon Valley como paradigma del desarrollo tecnológico y de la desmaterialización/desmantelamiento de la ciudad. Emparentados con este concepto tenemos los términos de ciudad informacional y *cibercity*.

d) Concepto de ciudad por barrio con una solución espacial:

Renovación de centros históricos. En este concepto las capitales europeas y algunas estadounidenses marcan la pauta, con algunas operaciones de recuperación de sus barrios centrales: Londres (el *Soho*), París (el *Marais*) o Boston (el *Quincy Market*).

Recuperación portuaria. Paradigmáticas de estas operaciones son Londres y otras ciudades británicas como Liverpool y Birmingham. Y, claro está, el modelo barcelonés.

Museo. Bilbao y el Museo Guggenheim son caso de escuela, y también las capitales culturales europeas como Londres y París (museo del Centro Pompidou) que exportan sus instituciones culturales a ciudades como Shanghái o Dubái.

Enclaves tecnológicos, comerciales y culturales. Parques de innovación como el ya citado Silicon Valley, los barrios de negocios y financieros tipo la *City* de Londres o *La Défense* de París, y otros objetos urbano-arquitectónicos internacionales: estadios, aeropuertos, centros comerciales, torres departamentales, hoteles, etcétera.

Resumiendo, una teoría urbana opera por medio de conceptos, un concepto se materializa por modelos urbanos y arquitectónicos. Los modelos se aclimatan cada vez más y potencialmente pueden resultar nuevas formas que demandan una reinterpretación de sus respectivas teorías de origen (véase apartado “Realidad espacial y reconstrucción de conceptos urbanos”).

CIRCULACIÓN DE TEORÍAS URBANAS EN LATINOAMÉRICA

Teorías urbanas como parte del modelo dependiente

La teoría de la ciudad en América Latina es un pensamiento periférico, es decir localizado en nuestra latitud pero que toma, como primer implemento para su desarrollo, la reflexión de los países del norte. Dicha condición históricamente ha dificultado la crítica o justificado que no se haya producido una teoría urbana exclusivamente latinoamericana.

Para quienes tratamos de explicar la “cuestión urbana” en el capitalismo “atrasado”, “dependiente” o “subdesarrollado”, su análisis en el “capitalismo avanzado” es, pues, la clave... De otra parte, nuestras formaciones sociales son “modeladas” por las relaciones de dominación económica, política e ideológica que nos atan a los países capitalistas “avanzados”, o más exactamente, imperialistas, lo que imposibilita el análisis de cualquiera de los procesos sociales que ocurren en nuestras sociedades, cuando se aísla de las múltiples determinantes surgidas del desarrollo capitalista mundial y de sus polos hegemónicos. (Pradilla, 1984: 18)

Sin embargo ha habido durante la segunda mitad del siglo XX varios esfuerzos teóricos para cuestionar la adopción de corrientes de pensamiento extranjeras que se implementaron en la institucionalización de la planificación y el urbanismo en los países latinoamericanos. Ellos buscan formas distintas de análisis de nuestras ciudades y proponen principalmente salir del esquema llamado “urbanización dependiente” (Castells y Vélez, 1971; Singer, 1971; Oliveira, 1972; Kowarick, 1979; Pradilla, 1982, 1984 y 1987), que describe un proceso asociado a la relación entre países “centrales y periféricos”. Denuncian la magnitud del grado de pobreza, que produjeron en nuestras ciudades las teorías y formas de urbanización extranjeras que no fueron acompañadas de idénticos procesos de industrialización (como en Europa y Norteamérica) (Lezama, 2002). Los autores que criticaron las teorías

implementadas por el Estado, proponían como vía alterna la teoría urbana del comunismo europeo que se basó en la reinterpretación del materialismo histórico de Marx. Autores como Henri Lefebvre con *El derecho a la ciudad* (1970) y Manuel Castells con *La cuestión urbana* (1974) fueron fundamentales en la línea crítica de las teorías urbanas dominantes y oficiales.

Pero ni esos esfuerzos escaparon del vínculo dependiente de la teoría europea y una crítica posterior fue hecha a los marxistas latinoamericanos acusándolos de una interpretación errónea del materialismo histórico que hace que “las teorías erradas sobre ‘el espacio’, lo ‘urbano’ o lo ‘regional’ se conviertan en obstáculos, en líneas políticas que caminan en contrasentido de los intereses de las clases explotadas de nuestro continente y de sus luchas” (Pradilla, 1984: 715).

La circulación de las teorías urbanas

El proceso de circulación de una teoría urbana entiende un trayecto tortuoso en el espacio y en el tiempo, desde su contexto de origen (geográfico y sociocultural) hasta su recepción en contextos extranjeros que pueden ser o no radicalmente diferentes, pero que implican siempre una adaptación. Estrictamente la circulación de la teoría urbana no va en un solo sentido, ni se acaba en el momento de la adaptación. Ella implica un ciclo que puede retroalimentar a aquella teoría de origen. Igualmente, en el proceso de circulación, la teoría mutada puede despertar la imaginación de latitudes aún más alejadas sin que éstas pasen ya por la teoría o concepto original. En esa lógica también el contexto originario, anglosajón y europeo, puede resentir cierta influencia de los países del sur aunque éste no sea aún el patrón dominante.

Así, el proceso de circulación de la teoría no se define por una simple importación. Aquí tendríamos que hacer una precisión y diferenciar entre lo que pasa con el término o la palabra y lo que pasa con la teoría misma. En Latinoamérica asistimos a un importación de vocablos entendiendo por ello el traer algo acabado, monolítico y definitivo, listo para usar (el término se utiliza acríticamente). Pero ese proceso no se tiene que confundir con lo que le pasa en realidad a la teoría o concepto

urbanos: la transformación de ideas luego de sus viajes de un lugar a otro.

Es importante mencionar que la circulación de teorías y conceptos urbanos se ha intensificado y acelerado durante los últimos años y con ello ha tomado nuevos matices. La creciente y acelerada movilidad de personas, capitales e información están determinando la adopción de las teorías urbanas a escala planetaria. En el siglo XXI dicha transmisión se inscribe en un proceso de globalización que se caracteriza por la sofisticación de la modernidad y cierta homogeneización cultural que afecta también a Latinoamérica.

Actualmente existen dos dimensiones para la circulación de teorías urbanas: las materiales y las inmateriales. Las primeras serían la arquitectura, las infraestructuras y las formas de urbanización: autopistas, aeropuertos, centros comerciales, enclaves industriales o residenciales, entre otros. Las segundas serían aquellas de las ideas y de los modos de vida urbanos que a su vez generan sus soportes materiales. En estos incluimos: los procesos de concepción y administración de la ciudad (planes de desarrollo, planes de conservación patrimonial, códigos urbanos, programas de renovación espacial, planes de preservación ecológica y hasta premios o reconocimientos tipo Patrimonio de la Humanidad o Capital Cultural); las posturas académicas (en urbanismo, economía, sociología, arquitectura, antropología y otras ciencias que indagan sobre el espacio urbano); los modos de consumo y producción de la ciudad (el centro comercial como la catedral de la sociedad del consumo, la tematización de los centros históricos en actividades de ocio y cultura, la creación de polígonos especializados en actividades industriales y de servicios); los modos de desplazamiento (la hegemonía del automóvil como principal y más deseado medio de transporte, la propagación de carreteras, autopistas, periféricos y vialidades en segundos pisos); las formas habitacionales (la moda de vivir en club o en enclave residencial vigilado y asepticado —sin los riesgos de la ciudad— para los más afortunados y la imposición de vivir en urbanizaciones sin ciudad para los menos); las formas organizacionales e identitarias (asociaciones de colonos, movimientos urbanos, de filiación política, de origen étnico, de origen geográfico, de edad, de género o de

preferencia sexual cuyas “tribus urbanas” son visibles lo mismo en París que en Singapur: *emos*, *hipsters*, *skaters*, *raperos*, *skynheads*, etcétera).

Queda de manifiesto que las teorías urbanas circulan y se incorporan al análisis, la planificación y la producción de la ciudad por canales muy diversos donde cada ámbito tiene su peso relativo abonando tanto a la transformación como a la transmisión de la teoría urbana. Así, con el fin de profundizar sobre sus lógicas de circulación a continuación haremos un repaso de su flujo por los canales político, económico, cultural y académico de América Latina.

Política y circulación de teorías urbanas

Uno de los principales canales por medio del cual circulan las teorías y conceptos urbanos es el institucional. Este ámbito asiste a la adopción de políticas, estrategias, términos y fórmulas, impuesta desde las macroestructuras internacionales de gobierno (Banco Mundial, Organización de las Naciones Unidas, Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, Banco Interamericano de Desarrollo, entre otros). Es el caso de la noción del desarrollo sostenible y sus variantes de urbanismo sostenible: ciudad compacta, eco-barrio y ciudad sostenible. En este canal se distingue una serie de ciudades “modelo” que son objeto de un “turismo político” que puede tomar dimensiones masivas en ciudades como Barcelona, Bilbao, Curitiba, Bogotá, Burdeos, Lyon o Vancouver. En ellas como en otros centros de consumo turístico se organizan las estructuras de recepción y consultoría para las delegaciones extranjeras. A ellas se les prepara un paquete preestablecido de los aspectos específicos de las políticas urbanas y experiencias exitosas, listo todo para ser empacado. En ese contexto asistimos cada vez más a un proceso de inter-referencia de la imagen de ciertas ciudades para validar la adopción de una teoría o proyecto urbano.

En política generalmente son sólo aspectos particulares y estrategias parciales de una teoría urbana los que circulan y se adoptan (Söderström, 2012). Nunca son totalidades, ni las estructuras sociales y mucho menos las economías permiten la copia fiel de esos modelos en América Latina. La reproducción de formas arquitectónicas (no así de contenidos), es decir la materialización de un concepto

urbano, parece ser el elemento predilecto e indispensable de la interreferencia institucional de ciudades. El caso de la Ciudad de México abordado en el último apartado nos ilustrará en ese sentido.

El urbanismo en América Latina se ha visto determinado por la dinámica de intercambios culturales que construyen las ideas (teorías urbanas) de los que deciden la planificación (Pradilla, 1984). En el caso mexicano vimos cómo, desde que se institucionalizó la planeación con la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas (SAHOP) en 1976, fueron los postulados del Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM) los que guiaron las intervenciones urbanas. Al acentuarse la movilidad en el siglo XXI, cada vez son más los casos de quienes piensan, deciden o construyen las ciudades latinoamericanas adquiriendo posturas con base en el *marketing* urbano europeo y anglosajón.

Economía y circulación de conceptos urbanos

La economía a través de su era globalizada contribuye también a la adopción de formas construidas y luego de teorías urbanas extranjeras en América Latina. La liberación de los mercados nacionales con la respectiva apertura a la Inversión Extranjera Directa (IED) se ha multiplicado en las más importantes ciudades y regiones de Latinoamérica. La llegada de capitales para su desarrollo económico despliega una transferencia de tecnologías con sus respectivas formas urbanas y sus modelos de gestión espacial. En el caso mexicano podemos hablar de las formas urbanas de producción industrial bajo el esquema de maquiladoras en la frontera con Estados Unidos o de los polígonos de la industria automotriz (GM, Honda, Mazda, Volkswagen) en El Bajío. Más aún de las operaciones de renovación urbana del Paseo de la Reforma, la Alameda y el centro histórico de la ciudad de México. En esos casos y otros tantos, la IED importó sus formas urbanas: torres para corporativos, barrios de negocios y parques industriales. Soportes espaciales que dirigen la transformación y el crecimiento de las ciudades y que necesitan teorías igualmente extranjeras, al menos para abordarlas y entenderlas en un primer tiempo. Ellas van allanando

el camino a los conceptos urbanos del capitalismo desarrollado que por su parte también se mundializan.

Prácticas sociales y circulación de conceptos urbanos

Queremos evocar dos prácticas sociales determinantes en la circulación de ideas urbanas: la migración y el turismo. Uno y otro según diversas latitudes adapta y adopta identidades, arquitecturas y formas genéricas: hoteles, autopistas, aeropuertos, tipologías, monumentos, vestimentas, tecnologías, etcétera. Ni San Juan de los Lagos, en México, ni París escapan a esos hechos.

Así, el turismo y el turista son también importantes canales para la circulación de conceptos urbanos. Incluso se le puede considerar a esta actividad de gran impacto económico y social¹ como modelo de la homogeneización de espacios (Augé, 1992). Por su parte la migración hace lo propio y ello es más visible en la tipología de la vivienda popular, aquella que se genera sin urbanistas ni arquitectos pero que reinterpreta los valores sociales, estéticos y culturales de los países del norte; para el caso latinoamericano, los de la sociedad de Estados Unidos de Norteamérica. Varias regiones del centro y del sur de México, en pequeños poblados y en las periferias de ciudades grandes o medianas ven adoptar tipologías de la arquitectura moderna, funcionalista o californiana. Aparece entonces una reinterpretación del sueño de vida americano —idea urbana— con sus respectivos jardines frontales, porches, sótanos, techos inclinados, frontones, áticos, etcétera. Dicho canal se estructura por el flujo de personas y de la riqueza que ellos generan en el Norte, así como de un complejo proceso de transculturización y de expresión de un ascenso social en sus lugares de origen.

¹ La Organización Mundial de Turismo (OMT) atribuye 10% del PIB mundial a esta actividad económica y establece que en 2012, 930 millones de turistas internacionales se desplazaron en todo el orbe. En sus previsiones, ese organismo internacional comenta que para 2020, existirán 1500 millones de turistas. Estadísticamente uno de cada cuatro terrestres será turista una vez al año. Esas cifras, más los mecanismos de transculturización que caracterizan a los viajes, hacen de esta actividad un canal importante, aún poco explorado para la expansión de teorías urbanas.

Canales académicos y conceptos urbanos

La circulación de las teorías urbanas también está condicionada por el desplazamiento de estudiantes y profesores hacia los centros de investigación y formación de los países desarrollados. Igualmente por la circulación de información en los medios de comunicación: conferencias, revistas científicas y de divulgación, redes de investigación, contactos personales y hasta clasificaciones mundiales de ciudades. Tal como lo explicamos en el apartado “Teorías urbanas como parte del modelo dependiente”, ello condiciona la dependencia del grueso del pensamiento académico de las teorías y conceptos anglosajones y europeos.

Las formas urbano-arquitectónicas

Transversal a todos los canales comentados, la adopción de teorías y conceptos urbanos extranjeros se debe en gran medida, o primordialmente, a una circulación de formas urbanas y arquitectónicas. Para nuestro continente esos soportes materiales son implementos primarios en la adaptación de teorías urbanas. Surge así un sistema internacional de emulación de proyectos urbanos que se acentúa y que reposa sobre esquemas repetitivos que tuvieron relativo éxito en ciudades consideradas “modelo” a nivel mundial: renovación urbana por medio de distritos culturales y creativos, museificación de centros históricos, rescate de cuerpos de agua y puertos para su reconversión al ocio, por recordar algunos de los citados en el apartado “Sobre los conceptos en urbanismo”.

La adaptación, ¿una aportación?

Actualmente en América Latina observamos que en el proceso de adopción de una teoría urbana se abre una brecha entre el discurso y la realidad. Es decir que ella no se materializa al pie de la letra sobre el terreno. El desarrollo es más o menos el siguiente: primero llegan los objetos urbano-arquitectónicos con sus términos (enclave, polígono

industrial, centro turístico y patrimonial, torres corporativas, centro comercial, etcétera), acompañados de los conceptos y teorías urbanas que sirven a su análisis e interpretación (ciudad fragmentada, ciudad global, ciudad creativa, *cibercity*, etcétera). Pero como el objeto ha sido alterado en una primera importación, la teoría urbana se ve obligada a adaptarse también generando con ello nuevas variantes. Con lo anterior proponemos que los proyectos urbanos “importados” que han sido generados por la teoría de los países desarrollados en marcos técnicos, políticos, económicos, sociales y culturales únicos e irrepetibles se aclimatan y surge algo nuevo. Comienza así su reconstrucción teórica que, si bien no se efectúa con preceptos enteramente novedosos, al menos sí aclimatados.

Por ello, aunque la utilización del pensamiento anglosajón y de otros países de tradición teórica urbana aumente, no significa que la adaptación al contexto latinoamericano disminuya. Al contrario, como históricamente nos hemos constituido a través de los implementos ideológicos de Occidente, en este momento todo el reciente armamento —términos urbanos del primer mundo— se convierte en un implemento que ayuda a cuestionarnos sobre la ciudad latinoamericana.

Luego, al instalarse las teorías o conceptos en forma de objeto urbano-arquitectónico, dan origen a nuevas formas de hibridación, es decir que podemos hablar ya de un concepto “local”. Veamos en la ciudad de México el complejo cultural y comercial plaza Carso (del arquitecto Fernando Romero, inaugurado en 2011). En él encontramos: un enclave residencial, un centro comercial y un distrito cultural con el museo Soumaya, todo ello asociado a un proyecto de reciclaje de suelo urbano. A pesar del cuestionamiento arquitectónico y urbano que le podamos hacer a dicho proyecto, es resultado de una adaptación e hibridación que le dan características únicas y difícilmente repetibles (¿afortunadamente?). La teoría urbana “aclimatada” que sirve para su lectura ya no se encuentra ni en la ciudad global, ni en la ciudad creativa, ni en el enclave residencial sino en una mezcla de los tres.

Con el ejemplo anterior podemos deducir que las teorías y conceptos urbanos son más bien adoptados en nuestras latitudes como ideas generales e imprecisas. Ellos reenvían a ciertos lugares paradigmáticos o ciertos estilos de vida igualmente idealizados. Para el caso

anterior, el museo Soumaya representa, según el *slogan* de sus autores, “Vivir con arte”. Se trata de una idea retomada de lo que sucede en las grandes capitales europeas; pero que se efectúa en un enclave residencial vigilado, muy a la usanza norteamericana. Con todo y el antecedente de conceptos urbanos y arquitectónicos, el conjunto Carso no es idéntico a ningún barrio europeo o estadounidense, fue una serie discriminada de reglas urbanas las que lo construyeron y las que lo tienen que interpretar.

También tenemos que considerar que esta circulación de teorías y conceptos urbanos ha permitido e impulsado, aunque todavía con relativa modestia, las aproximaciones comparativas internacionales de la investigación en urbanismo y arquitectura. Y ello no sólo en el sentido centro-periferia planetaria sino también dentro de los circuitos de ciudades de países en vías de desarrollo que en el caso de Latinoamérica se ve animado por Bogotá, Medellín, Curitiba, Sao Paulo, Río de Janeiro, entre otras. Esto daría paso a una circulación de ideas entre países latinoamericanos que atienden a especificidades que no comparten (al menos en el discurso) con los países desarrollados: marginación, pobreza e informalidad. Así, la reflexión y la construcción de la ciudad latinoamericana reciben influencia de los dos sentidos Norte-Sur y Sur-Sur. Esto también es un nuevo dato con respecto a las etapas anteriores de circulación de teorías urbanas.

Resumiendo, las teorías y conceptos urbanos en el contexto de intercambios mundiales contemporáneos se pueden caracterizar, primero, por la adopción de aspectos particulares y parciales de una ideología urbana al igual que de los soportes espaciales (formas urbano-arquitectónicas) que les son propios. En el caso latinoamericano esa circulación teórica se define por una aclimatación, conceptos de los cuales se inspiran con relativa libertad los actores de la ciudad, más que la adopción de “soluciones” copiadas que podrían contravenir a sus intereses de poder económico, social y/o político.² Es así que cada

² Las teorías urbanas son reveladoras de los intereses de poder de los grupos locales que las promueven, así cada uno de los actores de la ciudad latinoamericana recurre a la fórmula que mejor convenga a sus fines: ciudad creativa, ciudad global, ciudad turística, enclave financiero, tecnológico o cultural.

vez con más frecuencia nos acercamos más a un proceso de interacción e intercambio teórico. En los términos expresados anteriormente, la tendencia en nuestros países es pasar de la importación del modelo puro y duro a la circulación de reglas generativas. En ese proceso de adaptación se juega toda la aportación y la especificidad latinoamericana.

REALIDAD ESPACIAL Y RECONSTRUCCIÓN DE CONCEPTOS URBANOS

En este último apartado nos gustaría revisar algunos de los conceptos urbanos más recurrentes dentro de la construcción y de la reflexión de la ciudades en México y de forma general en América Latina. Esos conceptos corresponden a formas urbanas que ya se han instalado en nuestro hemisferio. Ello implica, tal como lo describimos anteriormente, un proceso también de reconstrucción teórica. Nuestro objetivo entonces es visitar esos conceptos extranjeros para establecer algunos matices que toman en nuestras ciudades y con ello ejemplificar brevemente avances y esfuerzos que hace Latinoamérica con las teorías urbanas mundiales. Una vez más el análisis no es exhaustivo pues no agota todas las variantes existentes, sobre todo si partimos del hecho de que se van hibridando y generando nuevos esquemas. Pero lo que se plantea es un ejercicio para ilustrar, por medio de tres conceptos, cómo se adoptan las ideas y cómo se sitúan con respecto a la teoría urbana original.

Comencemos por la ciudad global, concepto propuesto por Saskia Sassen (1991), economista y socióloga de la Universidad de Chicago que ilustra la forma territorial que surge de las mutaciones económicas globales, particularmente de las finanzas. En su exploración de tres ciudades Londres, Tokio y Nueva York establece que a nivel mundial se orquesta una red de ciudades que compiten y se complementa para ordenar los flujos de riqueza internacionales. Entre las características de la ciudad global destacan, en primer lugar, la eficiencia de comunicaciones y transportes de envergadura internacional. En segundo lugar, en ellas se concentran los principales centros de comando de las empresas transnacionales, complejos corporativos, instituciones bancarias y financieras que necesitan una serie de “servicios a la producción”:

contabilidad, consultoría y asesoría legal, *marketing*, publicidad, servicios de arquitectura, entre otras. En fin, la ciudad global se caracteriza por un urbanismo y una arquitectura donde el capitalismo toma el papel hegemónico de gestor y constructor de la ciudad. La materialización más flagrante de la ciudad global se encuentra en sectores de negocios de vocación internacional como la *City* de Londres.

El concepto de ciudad global ha sido bien recibido en Latinoamérica por aquellas ciudades que tienen posibilidad o pretensiones de insertarse en los principales circuitos mundiales del capital: Sao Paulo, Río de Janeiro, Buenos Aires, Caracas y ciudad de México. Esta última, a pesar de algunas condiciones urbanas poco ventajosas a los ojos del capital extranjero (urbanización informal, problemas medioambientales, alto grado de pobreza, marginación social y otras), posee importantes recursos que la hacen integrarse, aunque de forma periférica (Friedmann, 1986, en Clark, 1996: 140), dentro del circuito mundial de centros de comando del capital internacional: un mercado interno de consumo en crecimiento, una situación geográfica privilegiada por las redes de transporte y comunicación, las universidades e instituciones más importantes de Latinoamérica, reconocidas instituciones culturales, un número considerable de sociedades financieras y bancarias, uno de los centros de producción mediática (radio y televisión) más importantes del continente y el principal destino de la IED de México (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, 2004: 41-50).

Pero originalmente las ciudades globales son sólo tres, ya las hemos citado y pertenecen exclusivamente al sector financiero. Pero la teoría de la ciudad global ha sido adoptada por muchas otras, aunque sea más como un marca con fines de *marketing* urbano para la atracción de IED, en particular en el sector inmobiliario en sectores prestigiosos de las principales ciudades latinoamericanas. Al menos así lo detectamos en los documentos de planificación de la primera década del siglo XXI de la ciudad de México (Plan General de Gobierno del Distrito Federal 2001-2006: 7, Programa de Corredores Turísticos de la Secretaría de Turismo del Distrito Federal 2004, Plan General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal 2007-2013), y en su portal *Ciudad Global de México* (www.ciudadglobal.df.gob.mx) donde además se incluyen nociones de sustentabilidad y compromisos sociales “locales”. Todo ello sabiendo

que, por su estructura social desigual, la ciudad global de Sassen es todo, menos sustentable, que antes que otra cosa es una estructura volcada a lo internacional y poco interesada en las problemáticas locales, sin hablar de las mega-estructuras de comunicaciones y transportes con sus altos costos ecológicos en los sistemas metropolitanos. He aquí un buen ejemplo de cómo se puede reinventar y adaptar una teoría urbana extranjera para fines políticos y económicos.

Luego abordemos la forma urbana, a la cual se integran los asentamientos irregulares y las colonias populares y que encuentran sus equivalentes internacionales en las favelas, los ranchos, los *bidonvilles* y los *slums*. Todas ellas nacidas de la migración masiva del campo a la ciudad que nunca ha podido ser absorbida por la urbanización formal del Estado, particularmente en Latinoamérica. Marginación, es la palabra clave para comprender este tipo de ocupaciones urbanas, la mayoría de ellas en su origen han carecido de agua potable, electricidad, servicios urbanos de colecta y limpieza, transporte público y escuelas. El asentamiento irregular es otra forma urbana que alimenta el debate teórico de la ciudad latinoamericana. Este pareciera el tópico preferido en el que se interesan los especialistas del norte, a veces más que los locales. Esa forma urbana que durante varios decenios ha servido para definir de forma simplista parte del “urbanismo dependiente” o “subdesarrollado” demuestra ser un concepto mucho más complejo y se está convirtiendo en una de las entidades urbanas que más han estimulado la creatividad e innovación, al menos operacional del urbanismo latinoamericano (Medellín, Río de Janeiro, Bogotá, Curitiba). Poco a poco, generación tras generación la “colonia popular” se ha procurado una regularización. Según las posibilidades económicas de los colonos, ellos van adaptando su predio, construyendo sus viviendas para dar cabida a una familia extendida que crece con los matrimonios de los hijos y la llegada de los nietos. Sin arquitectos y sin urbanistas, el asentamiento irregular ha producido su propia urbanidad, la cual comienza a penas a ser explorada, preservada y estimulada.

Por último demos un paseo por el enclave residencial. La forma que Thierry Paquot (2006: 39) define como la selectividad y la seguridad. Encontramos su expresión en las urbanizaciones privadas, clubs o

edificios en condominio, en los cuales viven las clases privilegiadas aisladas del resto de la ciudad por altas bardas y rejas y bajo el resguardo de puestos de control, cámaras de video y policías privados. En términos de la gestión y el uso del espacio se trata de una privatización más o menos consentida por los gobernantes. La libre circulación, una de las características esenciales de la noción histórica de la ciudad desaparece en el *cluster*. En América Latina el enclave residencial se ha propagado de manera importante llevando este concepto urbano a una de sus expresiones más extremas de aislamiento y de ruptura socio-espacial. Al menos en el caso mexicano las condiciones locales de inseguridad generalizada (asaltos, homicidios, enfrentamiento entre cárteles, secuestros, extorsiones, etcétera) hacen que los dispositivos de repliegue del enclave se acentúen de manera inédita con respecto a sus parientes del Norte. Igualmente la desigualdad social (altos porcentajes de población viviendo en pobreza o pobreza extrema) dominante en la estructura espacial de las ciudades hace que la ruptura y el alineamiento de una intervención de este tipo sea flagrante. Esas características urbanas dan al enclave latinoamericano una dimensión que ni los *clusters* norteamericanos o europeos se permiten.

De esta manera, el panorama teórico de las ciudades latinoamericanas se ve determinado por una mezcla de conceptos urbanos locales y de un urbanismo internacional. Es decir conceptos para interpretar sus centros históricos de origen colonial —revisitados versión Patrimonio de la Humanidad— con traza urbana y escala arquitectónica uniforme y bien distinguida. Otros para una lectura de las primeras extensiones modernas de inicios del siglo XX, a partir de las cuales se multiplican los asentamientos irregulares. Por último nuevos conceptos para los polos urbanos de riqueza y catalizadores de desarrollo: aeropuertos, centros comerciales, barrios de negocios, rascacielos. Esta nueva estructura de términos de la urbanización busca responder a una escala territorial constituida de una yuxtaposición de trozos discontinuos y heterogéneos constituidos por objetos técnico-arquitectónicos, que reclaman sus reinterpretaciones teóricas y más aún su crítica.

CONCLUSIÓN

Seguimos en el esquema de circulación de teorías y conceptos urbanos dominante durante el siglo XX. Lo nuevo es la velocidad con la que se dan esas adopciones que parecen influir en un acrítico empleo de términos. Encontramos que la fase actual del capitalismo está afectando no sólo la esfera económica sino también la urbana (forma y reflexión). En específico, por medio de la adopción de ciertos proyectos idealizados en las ciudades latinoamericanas e impulsados por distintos actores económicos y políticos a partir de valores e intereses afines a la era de la globalización. En este choque entre lo local y lo mundial, el capital y el Estado se amparan de ciertas fórmulas urbanas que les han resultado ejemplares para sus fines (de expansión comercial o de afirmación de poder). Las teorías urbanas extranjeras se adoptan porque las formas urbanas que las inspiran están aquí, en la realidad de la ciudad latinoamericana. Esos modelos espaciales cargan consigo aunque sea parcialmente los debates teóricos y metodológicos en los cuales se inscribieron en su origen. Ellos se movilizan a través de trayectorias sinuosas, en varios soportes, canales y sentidos, siempre adaptándose a las relaciones de poder de la latitud receptora. Así surge la realidad de la ciudad latinoamericana: una sobreposición de teorías y conceptos urbanos que se han acumulado en ella. Objetos importados en un proceso histórico continuo que reclaman teorías urbanas de su misma naturaleza, planetaria, profusa y a veces confusa.

BIBLIOGRAFÍA

- ABBAGNANO, N. (1992), *Diccionario de filosofía* [1961], trad. Alfredo N. Galletti. México: Fondo de Cultura Económica.
- CASTELLS, M. (1974), *La cuestión urbana*. México: Siglo XXI.
- CASTELLS, M. y P. VÉLEZ (1971), *Imperialismo y urbanización en América Latina*. Barcelona: Gustavo Gili.
- CLARK, D. (1996), *Urban World / Global City*. United Kingdom: Routledge.

- CHOAY, F. (1965), *L'Urbanisme Utopies et Réalités, une Anthologie*. París: Éditions du Seuil.
- _____ (1981), *La Règle et le Modèle, sur la Théorie de l'Architecture et de l'Urbanisme*. París: Éditions du Seuil.
- GARCÍA VÁZQUEZ, C. (2011), *Antípolis: el desvanecimiento de lo urbano en el Cinturón del Sol*. Barcelona: Gustavo Gili.
- GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL (2012), *La ciudad global de México*. México. Obra disponible en: www.ciudadglobal.df.gob.mx, 15 de agosto de 2012.
- _____ (2001), *Plan general de desarrollo urbano del Distrito Federal 2001-2006*. México: Secretaría de Gobierno del Distrito Federal.
- _____ (2007), *Plan general de desarrollo urbano del Distrito Federal 2007-2013*. México. Obra disponible en www.df.gob.mx/jefatura/jefe_gobierno/programa_gral/index.html, 15 de diciembre de 2007.
- IRACHETA, A. (1988), *Hacia una planeación urbana crítica*. México: Universidad Autónoma Metropolitana.
- KOWARICK, L. (1979), *A Espoliação Urbana*. Río de Janeiro: Paz e Terra (Coleção Estudos Brasileiros, 44).
- LEFEBVRE, H. (1970), *La Révolution Urbaine*. París: Gallimard.
- OLIVEIRA, F. (1972), "A Economia Brasileira: Crítica à Razão Dualista". Estudos CEBRAP. E. CEBRAP. 2, pp. 3-82.
- ORGANIZACIÓN PARA LA COOPERACIÓN Y EL DESARROLLO ECONÓMICO (2004), *Territorial Review: Mexico City*. París: OCDE.
- PAQUOT, Th. (2006), *Terre Urbaine: Cinq Défis pour le Devenir Urbain de la Planète*. París: La Découverte.
- PRADILLA, E. (1982), *Ensayos sobre el problema de la vivienda en América Latina*. México.
- _____ (1984), *Contribución a la crítica de la "teoría urbana"*. México: Universidad Autónoma Metropolitana.
- _____ (1987), *Capital, estado y vivienda en América Latina*. México: Fontamara.
- SASSEN, S. (1996), *La Ville Globale: New York, Londres, Tokyo* [1991], trad. Denis-Armand Sophie. París: Descartes et Compagnie.

- SECRETARÍA DE TURISMO DEL DISTRITO FEDERAL (2004), *Cuarto informe anual*. México: Secretaría de Turismo del Gobierno del Distrito Federal.
- SINGER, P. (1971), “Urbanización, dependencia y marginalidad”, en Manuel Castells, *Imperialismo y urbanización en América Latina*. Barcelona: Gustavo Gili.
- SÖDERSTRÖM, O. (2012), “Des Modèles Urbains Mobiles”, en *Revue Urbanisme*, núm. 383. Madrid, marzo-abril, pp. 43-45.

Fecha de recepción: 28 de septiembre de 2012

Fecha de aceptación: 2 de marzo de 2013