

Para ejemplificar las bicurcaciones producidas por la globalización en distintas ciudades y como estas han modificado sus sistemas arquitectónicos, he tomado tres ejemplos Panamá, Santiago, Valdivia, en los cuales podemos ver como estas han enfrentado su bifurcación.

Me gustaría hablarles acerca de una experiencia que he tenido la semana pasada viajando a Panamá, donde fui invitado. A raíz del ensanche del canal de Panamá, se van a producir múltiples transformaciones en el espacio urbano. Esta situación nos parece interesante puesto que no solo se relaciona con Panamá, también creemos que producirá efectos en los puertos de Valparaíso y de Punta Arenas.

Con respecto a Santiago la implementación del Transantiago (Sistema de transporte público), ha devenido en cambios en el mercado

inmobiliario de la ciudad. Hoy en día hay una vuelta al centro de la ciudad y muchas empresas están observando esta oportunidad de negocios con mucho interés.

Valdivia, por su parte avanza al ritmo del río, esto quiere decir que aquí uno observa que su gente parece avanzar a este ritmo, a diferencia de la vertiginosa velocidad con que se desenvuelve la vida en la capital. No obstante debemos estar atentos a los cambios que se producirán con la denominación de capital regional.

Todo lo anterior sirve para darse cuenta que en cada una de estas posibilidades hay un nicho para la arquitectura. Yo lo entiendo como fisuras que se producen en el modelo donde la arquitectura va a rearmando el tejido por partes. Y en este sentido es necesario desarrollar la intuición matemática para resolver el dilema de que ruta debemos tomar.

DOI: 10.4206/aus.2008.n4-11

## LA URBANIZACIÓN EN PROCESOS DE TRANSICIÓN ACELERADA

Alfreda Andía, Arquitecto UCV., M.Des. Harvard University, Ph.D. U.C. Berkeley. Docente de Florida International University, Miami.



La ambición de esta presentación es realizar algunas preguntas básicas y fundamentales de como podemos re-leer la relación de nuestra profesión con las transitorias ciudades contemporáneas.

De alguna manera u otra todas las ideologías arquitectónicas y urbanas de este último siglo tienden a amarrar la esencia de las obras ciudadanas con un sentido de permanencia formal y espacial.

Este es un juego peligroso dado que nuestras ciudades

contemporáneas se han convertido en memorias fieles de la incertidumbre causada por el extraordinario crecimiento que viven.

La población humana ha aumentado explosivamente en el último siglo. La raza humana se demoró toda su historia para alcanzar 1,000 millones de habitantes en 1802, 2,000 millones en 1924, pero hoy añadimos 1,000 millones de habitantes al planeta cada 12 a 14 años (figura 1).

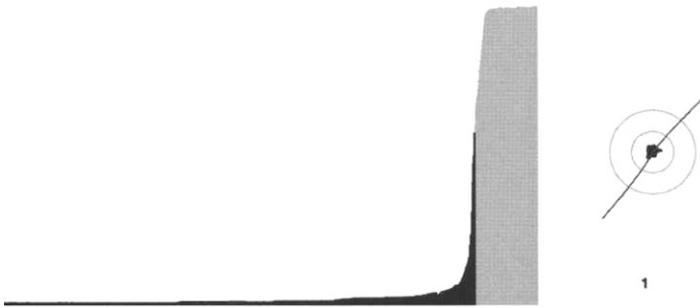


Figura 1. Gráfico de crecimiento poblacional entre -5000 AC y 3000 DC. La población humana crece explosivamente entre 1805 y 2200.

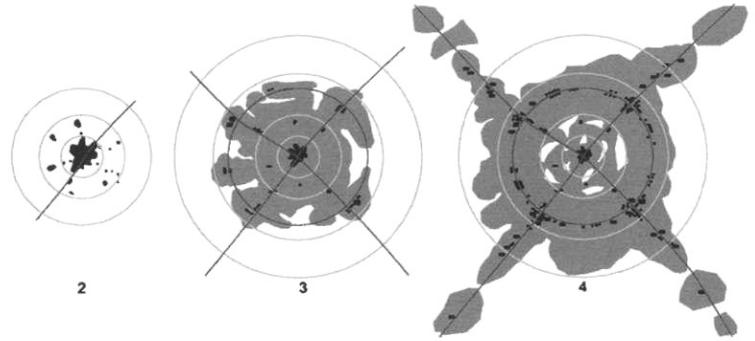


Figura 2. Comparación esquemática del crecimiento de las ciudades norteamericanas del último siglo y medio. Esta se desarrolla en cuatro periodos: (1) la ciudad de a pie y a caballo: pre-1890, (2) la ciudad del Trolley: 1890-1920 (3) la ciudad de la autopista: 1945-1970, y (4) la ciudad post-industrial en expansión: desde 1970s hasta hoy.

El proceso de urbanización acelerada que ha acompañado a este crecimiento poblacional tiene claros patrones de desarrollo en el caso de las ciudades norteamericanas (figura 2). La mayoría de las ciudades norteamericanas de antes del 1890 eran ciudades pequeñas fácilmente recorribles a pie o caballo y que no extendían su radio urbano a más de 2 kilómetros. Posteriormente entre los años 1890 y 1920, con la implementación del trolley, las ciudades alcanzan a tener un radio de 2 y 5 kilómetros. Con la introducción del automóvil entre los años 1920 y 1945 las ciudades crecen más aun y se generan los primeros suburbios que alcanzan a estar a 10 kilómetros del centro. Entre 1945 y 1970 las supercarreteras vuelven a transformar el espacio urbano. Actividades sociales como las compras comienzan a abandonar el centro y a centrarse en malls y supermercados a lo largo de las autopistas.

Después de 1970 el proceso de destrucción de los centros históricos y un crecimiento urbano perimetral incluso más allá de los suburbios se profundiza. El optimismo de la industria manufacturera de los Estados Unidos que era el gran motor de su crecimiento económico y urbano pre-1970 comienza a entrar en un franco proceso de caída. Grandes barrios industriales, puertos, bodegas, y estaciones de trenes comienzan a abandonarse. También comienza un dramático éxodo poblacional. Por ejemplo áreas metropolitanas como Chicago, St. Louis, Topeka que sólo crecieron en población entre el 5 y 10% entre 1970 y el 2000 crecieron su radio urbano entre el 50 y 70 % en el mismo periodo.

Desde de los '80, el crecimiento territorial urbano en los Estados Unidos comienza a ocurrir en lo que se llama *exurbia*. Exurbia es una urbanidad semi-rural de muy baja densidad que se extienden en algunos casos a largo de las supercarreteras que unen distintas áreas metropolitanas. Estas exurbias se extienden hasta 60 kilómetros del antiguo casco histórico. Sus únicas zonas de interacción social fortuita son los grandes supermercados-cajas rodeados de estacionamientos, strip-centers, y estaciones de servicio.

Desde los años 70, estamos comenzando a ser testigos de un crecimiento acelerado más dramático aun en ciudades como Kampala, Nairobi, Lagos, Launda, Maputo, Dar es Salaam, Douala. La utopía del orden espacial y del urbanismo con permanencia sólo fue capaz de entregarle una ideología de esperanzas a los países desarrollados durante el siglo XX. Las ciudades de hoy, las que nos esta tocando vivir a nosotros, con supermercados Lider, tiendas Errol's, caracoles en decadencia, se transforma y muta aceleradamente. No será si no hasta el 2200 en que la población mundial comience nuevamente a estabilizar su población. Quizás allí podamos volver a especular con ideologías de permanecía, no sabremos. La ciudad de hoy es acumulación, con velocidad, sin certeza, y con una organización espacial siempre en aprietos, que puede ser cambiada de la noche a la mañana por un nuevo mega-supermercado, una campaña de posicionamiento de marca, la invención de una nueva industria, o por la imitación de los graffiti, las cadenas doradas, los tatuajes y la violencia urbana que se imita de los videos de reggaeton.

Si el espacio ha sido el signo primordial de la cultura occidental como diría Husserl, la ciudad contemporánea en transición de hoy es simplemente la "crisis del espacio" o por decirlo más claramente la crisis del espacio mental construido en Europa. Donde las "sociedades disciplinarias" dan paso a las "sociedades del control y del espectáculo" de Foucault, Deleuze, y Debord. Este es un tema que ha sido desmesuradamente conflictivo de abordar para nosotros los arquitectos. Pareciera que nos cuesta mucho poder concebir una ciudad sin forma, sin historia, y transitoria.

En los próximos 30 años cerca del 70% de lo que estará edificado en el mundo será construcción nueva o renovada. Se puede decir que somos incapaces de especular con la velocidad de lo nuevo, justo cuando este anónimo "mundo breve" detona en cualquier esquina. auS