

La ciudad latinoamericana en nuestros días

Carmen Varela A*

I. Consideraciones acerca del Proceso de Urbanización en Latinoamérica.

En el Mundo en que vivimos hoy en día, los procesos de Urbanización de fuerte impacto en el siglo XX han presentado un comportamiento demográfico manifestado por la gran cantidad de población concentrada en ciudades. Las aglomeraciones urbanas, las metrópolis; las grandes ciu-

dades y aún las de tamaño intermedio son receptáculos preferidos por los grupos de pobladores procedentes de centros urbanos de menor tamaño poblacional y de áreas rurales localizadas en los entornos de las concentraciones urbanizadas. Si bien los éxodos rurales que caracterizaron las décadas de los 50 y 60 han disminuido su dinámica, aún están presentes en áreas de países de menor desarrollo económico.

En países como Colombia, Chile, México o Paraguay más de la quinta parte de la población que residía en áreas rurales en la década del 60, en los diez años siguientes viven en asentamientos urbanos; en los días actuales lo hace casi el tercio de la población de estos países.

Con respecto, al comportamiento de los desplazamientos, hoy las condiciones de las estructuras político- económicas imperantes en la mayor parte de los países, favorece a los flujos efectuados desde ciudades pequeñas a otras de mayor tamaño localizadas en sus respectivos sistemas regionales o nacionales de asentamientos, es el caso peruano, argentino, colombiano o brasilero.

En América Latina, el proceso de Urbanización que en las primeras décadas de este siglo había manifestado un ritmo progresivo de crecimiento, alcanzó uno más acelerado entre 1952 y 1990. Según ZAMORANO, 1992; las naciones que hasta mediados de este siglo presentaban un mayor avance científico y técnico manifestaban una tasa mayor de concentración de población urbana, hoy su ritmo ha disminuido y las tasas se han estancado debido al alto nivel alcanzado, como ha sucedido en U.S.A. o regiones europeas. En los días actuales, América Latina se ha transformado en una de las grandes macrorregiones urbanizadas del mundo. El nivel porcentual promedio de población urbana para los países latinoamericanos que en 1960 apenas superaba el 50%, ascendió en la década del 90 a

* Magister en Geografía, Instituto de Geociencias, Universidad Austral de Chile.

75%. (aún considerando algunos países como Haití y Trinidad-Tobago que tienen porcentajes sobre el 70% de población rural y aceptando que lo urbano/rural está definido por criterios administrativos y censales de cada país). Las tasas de crecimiento entre 1950 y 1990 llegaron a un promedio de 2.5% anual, no obstante ello, en México y algunos países de Centroamérica sobrepasaban el 3%; en los niveles locales por ejemplo, se presentaron tasas medias anuales de crecimiento entre 1950 y 1990 superiores a 6.5 % para ciudades como: Porto Alegre y Belo Horizonte en Brasil o Bogotá en Colombia. En cambio, en países del Cono Sur las tasas medias de crecimiento no superaron el 1.5% anual. (Conducta asimilada al llamado proceso de Transición Demográfica).

Por otra parte, en la actualidad si se establecen las ciudades latinoamericanas que presentan cantidades de población superiores a un millón de habitantes, se tiene un mayor aporte en el número de ellas. En 1960 existían 09 ciudades con este tamaño: Ciudad de México, Sao Paulo, Río de Janeiro, Buenos Aires, Caracas, Bogotá, Lima, Santiago de Chile y La Habana. Estimaciones en 1990 señalan 28 ciudades más; se agregan a las existentes: en Argentina, Córdoba y Rosario; en Brasil, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Fortaleza, Brasilia, Curitiba, Santos, Belem y Goiana. A Ciudad de México en México se anexan: Guadalajara, Monterrey, Puebla, Toluca, Irapuato, Ciudad Juárez y León. En Venezuela se unen a Caracas: Maracaibo y Valencia. En Colombia aparecen junto a Bogotá: Medellín, Cali y Barranquilla. En Ecuador: Guayaquil y Quito; en Uruguay, Montevideo y Ciudad de Panamá en Panamá.

Debe considerarse como un atributo espacial de la localización y del emplazamiento la extensión física y funcional de estos centros urbanos, que alcanzan la fase evolutiva de formación de

grandes conurbaciones y aglomeraciones urbanas. Hacia el año 2025 se estima que ciudad de México y sus vecindades será la aglomeración más grande del Mundo en tamaño demográfico, superando a la tradicional Aglomeración Tokio-Yokohama, el más relevante centro industrial y financiero a nivel mundial. En algunos lugares más abajo de la jerarquía mundial de aglomeraciones urbanas se encuentran: la Aglomeración Fluminense- Paulista y la del Río de la Plata. No debe desconocerse que las citadas aglomeraciones están vinculadas a la fuerte concentración de la actividad industrial (sobre el 60% de la localización de las industrias y el 75% del empleo nacional). En la mayor parte de los casos la extensión funcional en el espacio sobrepasa el límite de las conurbaciones establecidas: en México, Ciudad de México se une con Querétaro, Toluca, Cuernavaca, Puebla; en Brasil: Río de Janeiro, Sao Paulo, Belo Horizonte; en Argentina el eje industrial estructurado en base a las maquiladoras: La Plata, Buenos Aires, Zárate, San Nicolás, Rosario, San Lorenzo, etc.

El crecimiento demográfico demanda superficie y en este proceso de ocupación del espacio, se han utilizado entre otros, suelos de alto potencial productivo agrícola. En la Fig 3, se observa como el área ocupada por Buenos Aires se ha extendido entre 1918 y 1964 y la proyección de esta superficie hacia el año 2000; condición espacial que hacia 1995 estaba siendo cubierta por una alta densidad habitacional. Las Figuras 4 y 5 manifiestan información acerca del crecimiento de la superficie y población de algunas ciudades capitales latinas.

Por otra parte, según los Censos argentinos, en 1895 el Gran Buenos Aires (Capital Federal más 34 Departamentos vecinos) tenía 781.000 habitantes; en 1914 aumentó a 2.019.000, (tasa de crecimiento promedio anual superior a 5%); duplicándose en 1947 y llegando a 1960 a 6.

943.000 habitantes. Entre 1960 y 1990 el crecimiento en población para esta entidad urbana ha sido más lento, de este modo en 1970, 1980 y 1990 la población del Gran Buenos Aires ha sido de 9.353.000; 9.766.000 y 10.000.000 habitantes respectivamente, con tasas promedios de crecimiento que oscilan entre 0.2 y 0.4% por año. Esta tendencia decreciente es normal para las grandes ciudades que están alcanzado hoy altos niveles de urbanización, no obstante se mantiene la condición de macrocefalia urbana.

El comportamiento de concentración demográfica que se manifiesta para Buenos Aires, es característico de las metrópolis latinoamericanas y en la mayor parte de los países, donde es factible detectar una fuerte metropolización concentrada en una o dos grandes ciudades. Se cita como ejemplo: el caso de las ciudades conurbadas chilenas: Santiago-Valparaíso- Viña del Mar (cerca de 7.000.000 habs; I.N.E; 1992) que reúnen aproximadamente el 60% de la población total del país; las ciudades argentinas de Buenos Aires y Córdoba que conforman el 45% del total nacional, en México, las ciudades de México y Guadalajara- Monterrey concentran el 60%; en Uruguay, Montevideo y Salto el 57% del total poblacional, etc. Este patrón de concentración de los procesos demográficos, económicos, políticos y culturales en los ámbitos urbanos con localizaciones espaciales preferenciales, ha conllevado a que en los países se profundicen las desigualdades regionales, que no son ajenas, por otra parte a los modelos de desarrollo económico imperantes.

Junto con ello es destacable, que en los niveles regionales de los países después de la década del 60, los sistemas de asentamientos han incrementado el número de localidades con características urbanas principalmente en los tamaños medios y pequeños. En 1950, el 8 % de la población de Latinoamérica vivían en centros de

100.000 habitantes y más, en 1990 se estima que este porcentaje se ha doblado.

A modo de ejemplo, se cita la X Región chilena, en el sistema urbano regional no existía ninguna ciudad en 1960 con más de 100.000 habitantes. Según I.N.E.1992; en 1990 se cuenta con la existencia de tres ciudades denominadas Intermedias (VARELA y GONZALEZ; 1996): Valdivia, Osorno y Puerto Montt, cuyas poblaciones actuales han superado los 100.000 habitantes; de igual modo se identifican otros cuatro centros que han adquirido hoy la condición de intermedios: son las ciudades de La Unión, Puerto Varas, Ancud y Castro; con una cantidad superior de habitantes a los 20.000. Este comportamiento de dinámica poblacional es similar en los sistemas regionales de países como Argentina, Brasil, Colombia, México, Perú, Venezuela.

Este proceso de Urbanización ha conllevado a que las estructuras urbanas adquieran algunos atributos o rasgos espaciales que las identifican en el mundo en desarrollo; en ellas a su vez, se generan una serie de problemáticas socio-ambientales, vinculadas a la ocupación del espacio marginal urbano, el hacinamiento, el desempleo, la contaminación atmosférica, la demanda de energía, los desechos urbanos, entre muchos otros.

Se describen a continuación, algunas características percibidas, que están presentes en las grandes ciudades latinoamericanas y que empiezan a insinuarse en las de tamaño intermedio.

II. Consideraciones Perceptivas acerca de la Estructura Urbana de la actual ciudad latinoamericana.

Una imagen perceptiva global de la ciudad latinoamericana que se presenta, se centra en la observación y descripción de algunos elementos constitutivos de ella.

a. La primera percepción se obtiene desde un nivel de referencia de altura y se observa un emplazamiento que ha crecido físicamente en forma horizontal en forma irregular y a veces caótica, principalmente cuando no hay barreras topográficas cercanas que superar. En muchas de estas ciudades, aún se conserva el ordenamiento ortogonal colonial, concentrado en el casco central generador de la ciudad y en muchas ocasiones fragmentado por avenidas diagonales introducidas por las remodelaciones modernas. Dicho diseño se pierde en la medida que la ciudad ha extendido su superficie urbana, perfilando diferentes tipos de ordenamiento, en algunas ciudades se distinguen claros trazados lineales, siguiendo las rutas de acceso o formando compactos bloques de alta densidad de viviendas y edificaciones. Ejemplos: Sao Paulo, Buenos Aires, Montevideo, Lima, Santiago de Chile.

b. La observación general del espacio construido nos otorga la percepción de dos entidades urbanas diferentes; por un lado una ciudad de edificios de altura, estructurada con tecnología moderna y utilizando materiales de construcción afines (acero, vidrio y otros); dotada de una gran infraestructura de redes y cables de transmisión cuyas parabólicas se destacan hacia el cielo, visualizándose como un bloque frío, con una identidad bien propia, muchas veces ajena al entorno geográfico; la segunda constituida por un espacio con predominio de edificaciones y viviendas, bajas, heterogéneas, diseñadas con una variada naturaleza de materiales de construcción (algunos de mala calidad a simple vista) formando en ocasiones subentidades con rasgos propios, que se extienden sin ordenamiento alguno, muchas veces en la cercanía de la anterior descrita.

Es una estructura dual, antagónica, la primera se describe con los atributos de una ciudad que evoluciona hacia la tecnocracia propia de

muchas ciudades del mundo desarrollado; centro funcional de servicios, cada vez más especializados en las finanzas, electrónica y computación, complementados con funciones comerciales altamente lucrativas para algunos pocos. Su localización espacial en la estructura de la ciudad, lo vincula a una distancia geográfica cercana al antiguo centro comercial- administrativo o casco antiguo tradicional, que hoy se ha transformado en el Centro Histórico urbano, de atracción para el Turismo por sus construcciones y monumentos del pasado, en muchas ocasiones deteriorados con el tiempo y que claman restauración. Vasta realizar un recorrido por algunas ciudades para observar este comportamiento: Lima y Arequipa en Perú, Quito en Ecuador; La Habana en Cuba, Caracas en Venezuela, etc.

La contraparte corresponde a la ciudad común, que responde a la imagen generalizada de un ente urbano formado por variados sectores, algunos definidos como barrios enlazados con vías y calles de trazado poco funcional para la carga de tráfico actual. Barrios con características arquitectónicas definidas; otros identificados con alguna funcionalidad, muchos de ellos dominados por el deterioro físico y más aún por el social. Se localizan desde el centro de la ciudad (viejas mansiones del pasado, en la cuales se hacían familias), hasta la periferia; responden a diversas tipologías de estratos socio - económicos; barrios residenciales de mediano ingreso en las cercanías del centro tradicional, cuyas viviendas se mezclan con el comercio al detalle - cotidiano y alguna fábricas, garages y talleres mecánicos; barrios residenciales de grupos de alta capacidad económica con localizaciones alejadas del tráfico, de la contaminación, de las industrias, de los nodos de congestión y actividades en general, situados en sectores alejados de estas y conformando cerrados condominios o exclusivas urbanizaciones. Tipologías de barrios de menores

ingresos proliferan a lo largo de todo el emplazamiento de la ciudad, son muy heterogéneos en su fisonomía y composición; en algunas ciudades de Argentina, Brasil, Chile, Ecuador, México, Panamá, Venezuela se presentan sectores de barrios formados por villas y poblaciones de viviendas homogéneas producto de políticas institucionales de Vivienda y Urbanismo locales de los países. Hacia la periferia urbana se disponen verdaderos cinturones marginales de hacinamiento, pobreza y delincuencia representan el crecimiento y expansión de la llamada precariedad urbana (en algunas ciudades como Sao Paulo o Lima, las estimaciones señalan cifras en que el 50% de la población vivirá en estas condiciones hacia fines de este siglo). Este modo de crecimiento urbano se ha generalizado en las ciudades de América Latina, principalmente desde 1950 y se han convertido en una parte importante de la estructura urbana: a modo de ejemplo se citan las favelas de las ciudades brasileras, las barriadas y pueblos jóvenes del Perú o los asentamientos de paracidistas en México, etc.

La percepción de la ciudad conlleva a detectar otros elementos que funcionan en la estructura: calles de trazado colonial hispano, angostas y poco funcionales para el volumen de tráfico actual (predominan en el casco antiguo); amplias avenidas producto de remodelaciones urbanas que forman circunvalaciones que conectan sectores geográficamente opuestos de la ciudad y que acercan los sectores de residencias populares a las zonas industriales; autopistas en aquellas grandes ciudades favorecidas con la tecnología ingenieril vial que la conectan con las áreas vecinas conurbadas. Tanto las citadas, como las vías férreas, canales y ríos u otros, manifiestan los flujos o desplazamientos intraurbanos y extraurbanos que son los elementos que le otorgan la dinámica funcional y el estilo de vida a la ciudad.

Lo destacable es que los flujos de distinta índole confluyen en lugares o nodos de concentración de personas y bienes en general, que adquieren connotación en distintos niveles espaciales de la estructura y que se manifiestan en el diseño de los planos: por ejemplo en el casco antiguo urbano (resabio del ordenamiento colonial hispano): la Plaza de Armas, Catedral, Conventos, Museos; Palacio Gubernamental, Tribunales de Justicia y Congreso, entre otros; cercano a ellos grandes y modernos edificios destinados a la actividad financiera y mercantil: Bancos, Financieras Inmobiliarias, Consorcios etc., que reflejan el sector de la ciudad nueva descrita en un anterior párrafo. En localizaciones en vía hacia la periferia urbana un mosaico variado de lugares funcionales de concentración, que le otorgan al sector una singular fisonomía: Estaciones ferroviarias, terminales de buses, sector portuario (en ciudades ribereñas), mercados y ferias callejeras, plazas y parques, hospitales y complejos educacionales. En la periferia, siguiendo un patrón junto a las vías de accesibilidad urbana: parques industriales, aeropuertos, centros de recreación: restaurantes, moteles, disco - pub, campos deportivos, parque de diversiones y en la última década los complejos comerciales de múltiple propósito (grandes mall).

Por otra parte, en los niveles espaciales más reducidos como en los barrios o villas se encuentran mini zonas de confluencia o puntos de reunión de la vecindad, que en muchas ocasiones le otorgan al sector un cierto estilo que lo hace identificable en el interior de la estructura: esquina popular, centro deportivo, plazoleta, sede vecinal, dispensario o consultorio de salud, local de baile, bar, etc.

Estos atributos que se han considerado otorgan una percepción generalizada de la ciudad latinoamericana, en los días actuales. Existen percepciones de otras condiciones espaciales de

diversa índole que son más singulares y locales; estas impregnan al espacio urbano de una determinada fisonomía o estilo propio, siendo ellas las que establecen las diferencias cualitativas más que cuantitativas entre Buenos Aires y Santiago de Chile; Sao Paulo y Río de Janeiro, Ciudad de México y Caracas,.....

c. No se debe dejar de señalar algunos atributos espaciales derivados de la ocupación urbana y que se vincula con la percepción de los problemas cotidianos del ambiente. Las ciudades de Latinoamérica, algunas en mayor medida que otras, y favorecidas por estos procesos de concentración poblacional, funcionan bajo el peso de una acción antrópica que le origina daños, a veces irreparables a sus estructuras y que son observables en su fisonomía.

Normas y políticas institucionales variadas no han logrado acertar en un manejo adecuado y sustentable de estos espacios. (Se excepciona el conocido caso de Curitiba, Brasil). La inversión en cobertura de servicios urbanos elementales ha disminuido en la mayor parte de los países latinoamericanos, por ejemplo en México se cita que la población urbana que disponía agua potable disminuyó entre 1980 y 1986 de un 82.8% a un 81.8%, tendencia que se mantiene en disminución hacia los 90. Restricciones de agua potable tienen muchas ciudades, entre ellas capitales como Caracas y Bogotá e incluso Sao Paulo. Agreguése a ello, el deficitario tratamiento que tienen las crecientes descargas de los residuos líquidos urbanos.....

Santiago de Chile y Ciudad de México, viven envueltos en *nubes de smog*; son ciudades víctimas en parte del proceso de inversión térmica que afecta a la localización geográfica de sus emplazamientos. En Ciudad de México, por ser un problema que afecta a casi 20 millones de habitantes esta condición de contaminación del aire ha adquirido características de desastre na-

cional; no obstante ello, en 1.200 km² se concentra el 50% de la industria manufacturera nacional; un refinera de petróleo, un aeropuerto internacional, dos centrales termoeléctricas; un parque automotriz cuyos incrementos en las últimas décadas se estima en un promedio de un 250% de crecimiento; la emisión anual de contaminantes en la zona metropolitana de México es de unos cinco millones de toneladas. La calidad del aire medida en escala (1-10) le otorga valores de 2 a Ciudad de México, 3 a Santiago de Chile, 5 a Bogotá, 7 a Buenos Aires. Estas ciudades citadas, son grandes centros urbanos, sin embargo las ciudades de tamaño intermedio, presentan algunos síntomas de afección por una mala calidad del aire. Ciudades brasileras y argentinas vecinas a las grandes aglomeraciones sufren los efectos de la cercanía geográfica y por que no decirlo, también, en ciudades pequeñas que las mayores las ocupan como fuentes de sus urbanos deshechos.

Muchos y de diversa índole son los males que se perciben en el ambiente urbano de la ciudad latinoamericana, cada uno requiere de un profundo análisis y reflexión, sin embargo, existe uno que conlleva a una última percepción de la ciudad: la inseguridad del habitante urbano; se padece de esta condición en todos los niveles socio-económicos, algunos más, otros menos. A modo de ejemplo, se indica el resultado de una investigación realizada en Puerto Alegre, Brasil (1992), esta señalaba que el 95% de los habitantes sufrían de algún tipo de inseguridad; dicho comportamiento es homólogo en otras ciudades *grandes brasileras como en muchas localizadas en México, Venezuela, Colombia, Argentina*. Esta situación condiciona una imagen de la ciudad en que las rejas aparecen en todo el ámbito urbano, están en los sectores ricos y pobres, en viviendas y locales comerciales, recintos públicos y privados. Avanzando progresivamente y acentuan-

do la inseguridad del ambiente que debieran resguardar.

Finalmente se transcribe el siguiente párrafo, que muestra las dimensiones de esta conducta y que plantea una serie de interrogantes acerca del futuro poco tranquilizante de las ciudades latinoamericanas:

No es sólo el miedo a ser asaltado o de encontrar la casa desmantelada, lo es además, la amenaza a ser despedido del empleo, el temor producido por la inflación, la indignidad de la jubilación que está por llegar, el caos ambiental que intoxica, el stress y otras más (AMBIENTE; 1992).

BIBLIOGRAFIA

Alberts, J; Villa, M. 1980. Redistribución Espacial de la Población en América Latina. CELADE, Santiago, Chile.

Fundación CEPA; 1992. Ambiente. N.º 72. Año XIII. Centro de Estudios y Proyectos del Ambiente. La Plata, Argentina.

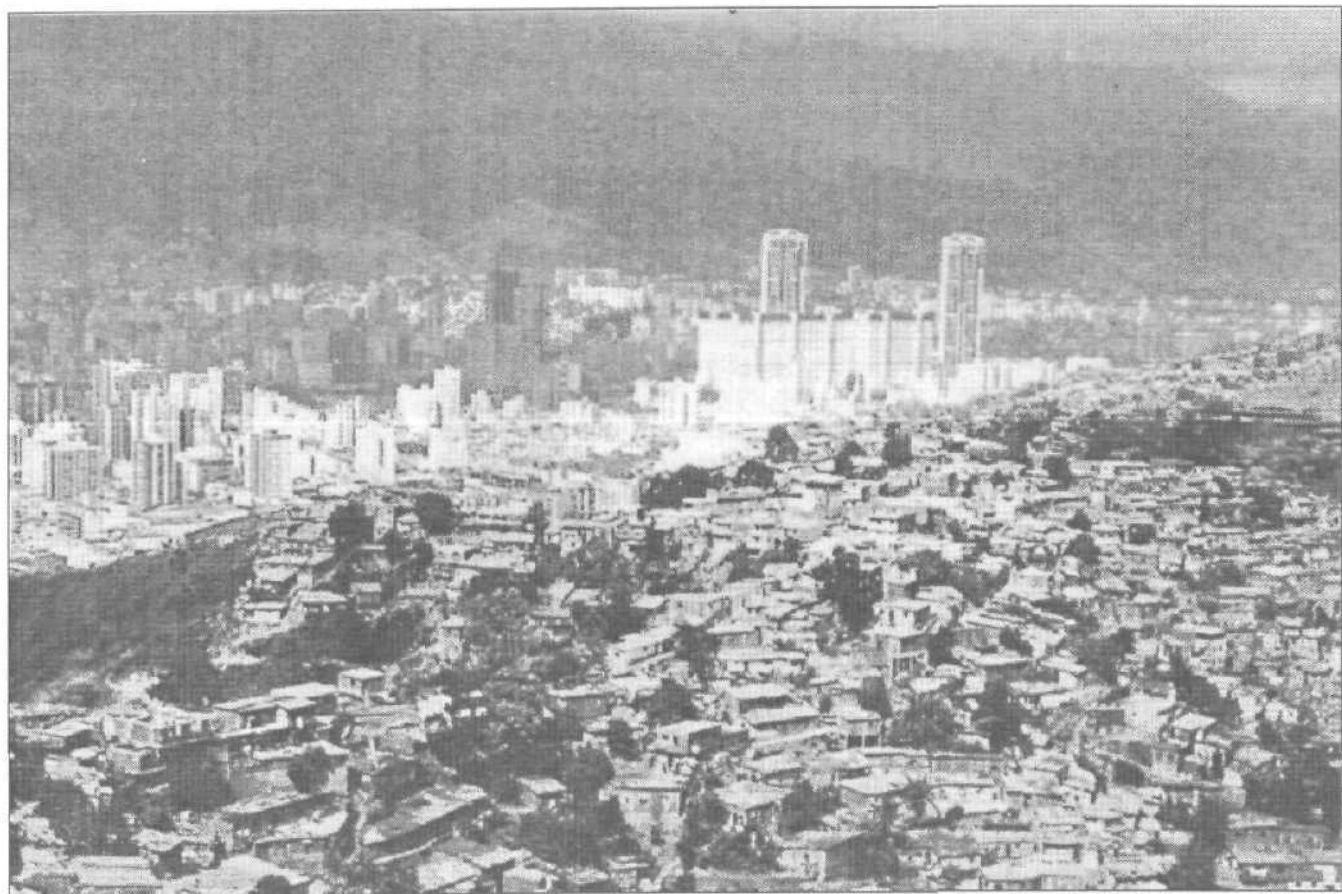
Girardet, H; 1992. Ciudades. Alternativas para una Vida Urbana sostenible. Celeste Ediciones. Madrid, España.

Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo; 1990. Desarrollo y Medio Ambiente en América Latina y el Caribe. MOPU. Madrid, España

Pesci, R. 1985. La ciudad in - urbana. Ed. Ambiente. Baires. Argentina.

Varela, C; González, V. 1996. Consideración acerca de la Estructura del Sistema Urbano de la X Región de los Lagos. Revista Meridiano. Vol 2. Centro de Estudios Alexander Von Humboldt. Baires, Argentina.

Zamorano, M; 1992. Geografía Urbana. Formas, funciones dinámica de las Ciudades. Editorial Ceyne. Buenos Aires. Argentina.



*Vista parcial del área central de Caracas,
con viviendas de autoconstrucción
en primer plano y ciudad de rascacielos
de fondo.*