

Huyendo hacia el suburbio

Por Fernando Diez

La crisis urbana parece enfrentarnos a la alternativa entre vivir en un centro contaminado y asfixiante, o transformarnos en commuters, conduciendo diariamente largas horas desde un suburbio con jardín y aire (más) limpio, pero carente de infraestructura y seguridad.

Una recorrida por el conurbano de Buenos Aires que no se realizara por las autopistas radiales de entrada y de salida, sino por los precarios caminos anulares que vinculan las distintas localidades de la periferia; muestra inconfundiblemente la evidencia de una ausencia total de infraestructura pública: falta de cloacas y desagües, pavimentos y agua corriente, por no

mencionar la no menos importante de las plazas barriales, la escuela y el dispensario público. Una carencia crónica y generalizada, que alcanza incluso a muchos de los barrios de mayores ingresos, donde casas millonarias comparten el pozo ciego y el de agua en el mismo lote, o son amenazadas constantemente por la inundación.

La profunda crisis que atraviesa el conurbano de Buenos Aires y el de otras grandes ciudades, no debe buscarse -al menos exclusivamente- en la capacidad de inversión de sus pobladores, sino en la manera en que sus recursos han sido desplegados sobre el territorio. Allí está la clave principal para superar la crisis de salud, seguridad y educación que hoy parece imposible corregir, y para las que ningún presupuesto o medida de gobierno parece suficiente.

Será entonces necesario revisar el proceso que condujo a esta apropiación

del territorio, y que todavía la sigue alimentando, si deseamos corregir problemas cuya base estructural se encuentra en el modelo que está implícito en la ocupación del territorio. Esta revisión nos exige hacer explícito el modelo de ciudad que está guiando las inversiones públicas y privadas, para comprender su relación con la presente crisis.

Un poco de historia

El crecimiento de las ciudades europeas hasta el siglo XIX se había realizado anexando al territorio de la ciudad áreas nuevas cuya superficie era relativamente pequeña en relación a la de la ciudad existente. Estas superficies estaban rigurosamente controladas por el costo económico de la defensa de la ciudad, pues incorporar una nueva extensión consistía precisamente en dotarla de murallas defensivas. A este costo fijo, debía añadirse el necesario aumento de los costos operativos de la vigilancia y la defensa.

El crecimiento de las ciudades europeas hasta el siglo XIX se había realizado anexando al territorio de la ciudad áreas nuevas cuya superficie era relativamente pequeña en relación a la de la ciudad existente. Estas superficies estaban rigurosamente controladas por el costo económico de la defensa de la ciudad, pues incorporar una nueva extensión consistía precisamente en dotarla de murallas defensivas. A este costo fijo, debía añadirse el necesario aumento de los costos operativos de la vigilancia y la defensa.

De manera que hasta que esta nueva porción de la ciudad no fuese completamente ocupada, no se realizarían nuevas extensiones al casco urbano. La evolución de Stuttgart entre el siglo XII y el siglo XIX ilustra esta situación, donde puede verse que el área de cada extensión nunca es mayor que aproximadamente un quinto del área urbana hasta entonces existente.

Cambios en la técnica militar y defensiva, eliminarían las murallas, y en especial en América, enormes extensiones aparecerían como disponibles para expansiones más ambiciosas.

En el mapa de Nueva York de 1811, que muestra en negro intenso la ciudad existente, y en grisado la grilla del amanzanamiento proyectado para la extensión de la ciudad, puede advertirse que la expansión planeada, que es aproximadamente igual a la del proyecto definitivo, es más de ocho veces mayor que la superficie de la ciudad existente. Esta relación es cuarenta veces mayor que la que mantuvo Stuttgart durante más de seis siglos.

Analizando el mapa Dripps de Manhattan, realizado cuarenta años después, puede comprobarse que la superficie de la ampliación del mapa anterior era mucho mayor que el potencial de crecimiento que efectivamente tendría la ciudad en este periodo. Tanto que el mapa Dripps no se siente obligado a representar más que la mitad de la isla, aproximadamente hasta la calle 42.

Pues más hacia el norte, la isla conserva todavía un carácter predominantemente rural. Puede apreciarse aquí, que la zona efectivamente consolidada del down-town que ya aparecía en el plano de 1811, ocupando

aproximadamente hasta Houston, se ha extendido hasta la calle 14. Más al norte hay numerosas construcciones, pero éstas no se encuentran concentradas, sino desperdigadas en todo este vasto territorio. Pareciera que su posición es aleatoria, pero lejos de ello, se disponen ocupando la mayor cantidad de territorio posible. Pues como la tierra disponible era mucho mayor de la necesaria, muchos lotes se han vendido para construir, pero muchos más han sido comprados para esperar un mayor valor futuro de la tierra.

En muchos casos, especuladores y constructores son la misma persona. De manera que el desperdigamiento de las construcciones logra crear la ilusión de que todo este territorio es ahora tierra urbana. Si todas las nuevas construcciones se hubieran concentrado en un área más reducida, el resto habría conservado su carácter rural, y por lo tanto sin beneficiarse del valor agregado que automáticamente supone su transformación en tierra urbana.

Observando el plano de Buenos Aires de 1807 puede detectarse una situación parecida. La superficie amanzanada es allí aproximadamente cinco veces la de la ciudad efectivamente construida. Pero a diferencia de Manhattan, Buenos Aires no es una isla, y una llanura interminable rodea la ciudad.

No lejos de ella se fundan otras ciudades: seis o siete kilómetros hacia el norte, la ciudad de Belgrano. Diez kilómetros hacia el noroeste, la ciudad de San Martín, cinco kilómetros hacia el oeste la ciudad de San José de Flores, y hacia el sur, cruzando el Riachuelo, la ciudad de Barracas al Sud, hoy Avellaneda.

En 1880 Buenos Aires sería declarada Capital Federal de la Nación, y en ese mismo acto trazados los nuevos límites de la ciudad federal. El nuevo territorio urbano tendría alrededor de 200 kilómetros cuadrados, englobando las ciudades de Flores y Belgrano, incorporadas ahora como barrios de la nueva ciudad. De manera que un nuevo fenómeno incrementaría exponencialmente el proceso descrito en Manhattan: la conurbación.

Súbitamente, toda la tierra rural que se encontraba entre estas ciudades, es declarada urbana, y mediante este acto, sus propietarios incitados a suspender sus actividades agrícola-intensivas con que abastecían de alimentos la ciudad, para amanzanar sus tierras con la esperanza de grandes ganancias en el negocio inmobiliario, iniciándose así otro ciclo de la especulación en tierras. El plano de Chapeaurouge de 1890 ilustra claramente esta situación, en que vastas propiedades rurales quedan abrazadas por el nuevo perímetro urbano.

Pero como la fiebre del oro del siglo XIX, la especulación en tierras terminaría bien para unos pocos, y mal para la mayoría de los que creyeron en un crecimiento instantáneo de la ciudad. Este mismo proceso está hoy en marcha en el conurbano de Buenos Aires, donde pueden apreciarse a simple vista los síntomas de una expansión descontrolada y una construcción desperdigada. Lógicamente nunca alcanzan los recursos disponibles para dotarla de la infraestructura necesaria, pues ocupa una extensión excesiva en proporción a la capacidad contributiva de los pobladores.

Y los suburbios se convirtieron en barrios.

Por largo tiempo este proceso se mantuvo relativamente controlado por el recorrido de los medios de transporte público dominantes, el tranvía y el ferrocarril suburbano, produciendo un patrón característico de asentamiento de la población, principalmente alrededor de las estaciones suburbanas de trenes, como Colegiales, Flores, Ramos Mejía, Adrogué, Quilmes, Florida, Olivos, etc..

Este patrón de ocupación muestra una configuración precisa que deviene de la necesaria relación peatonal con la estación de tren, centro funcional de estos barrios, alrededor de la cual se concentrarían los comercios, el equipamiento comunal y una pequeña área de dos o cuatro manzanas con edificios de departamentos y comercios en planta baja (al principio de dos o tres pisos, después más altos). Las viviendas unifamiliares que ocupan el barrio, si bien de carácter suburbano, tienen lotes pequeños y se suceden unas a otras casi sin solución de continuidad: es que esta disposición permite un mayor número de viviendas a distancia peatonal de la estación, las necesarias para hacer económicamente viable este medio de transporte. Y a la vez, esta disposición con fachadas continuas y veredas protegidas, crea la situación apta para caminar y para mantener el control visual (léase seguridad) de las calles, vigiladas por la propia presencia de los ojos y los oídos de los vecinos sobre las veredas. Igual que la ciudad medieval, la concentración es lo que permite aquí solventar la infraestructura común.

Basta recorrer estos barrios, con toda su infraestructura consolidada de veredas, pavimentos, desagües, arboledas, cloacas, etc.; para comprender la importancia de la densidad edificada en cuanto a la capacidad contributiva que esa concentración supone, y por lo tanto a la viabilidad económica de esta

infraestructura, tanto en su inversión inicial como en los costos de mantenimiento. Y basta verificar los precios inmobiliarios, para comprobar cómo son valorados estos atributos por la gente.

Los nuevos suburbios.

El desarrollo del transporte automotor primero, con sus recorridos y paradas flexibles, y la construcción de las grandes vías de acceso y egreso de la ciudad después, se constituyeron a partir de los años 60 en nuevo estímulo de una ocupación dispersa, alentada por la nueva accesibilidad de tierras rurales que serían urbanizadas sin la infraestructura apropiada.

Las autopistas de acceso, se construyeron siguiendo el recorrido de las menores expropiaciones, y por lo tanto el de las zonas menos edificadas y más baratas, y éste fue, por la propia lógica del proceso de urbanización anterior, equidistante de las antiguas líneas ferroviarias. De manera que el trazado de las autopistas hizo accesible justamente las zonas menos ocupadas. Estas autopistas se encuentran hoy congestionadas, no porque se haya multiplicado excesivamente el tránsito que pretendían servir, aquél entre Buenos Aires y las otras ciudades del país, sino porque alertaron una ocupación suburbana que depende estructuralmente de los automóviles, los mismos que hoy las atascan diariamente transportando a una fuerza de trabajo que depende del centro de la ciudad.

Buenos Aires es hoy una megalópolis de más de diez millones de habitantes y se extiende a un radio variable de 30 o 40 kilómetros. En la morfología urbana característica de esta vasta mancha de aceite, las casas de los nuevos suburbios se encuentran alejadas entre sí y de la calle, pues ocupan lotes exageradamente grandes, o se encuentran demasiado dispersas a la espera de un desarrollo irremediamente retardado por la misma dispersión de los esfuerzos. La calles no son aptas para caminar pues carecen de veredas y del reparo de fachadas o cercos continuos. Tampoco los necesitan, pues todo destino está más allá de una distancia peatonal, de manera que el automóvil será el medio obligado de transporte. Una condición congénita, tanto de la diáspora, como de la propia especialización funcional de las nuevas soluciones suburbanas: el "Fonavi", el "country", el "shopping" y el "parque industrial". El suburbio se va convirtiendo, por intermedio de estas "soluciones", en un campo vallado por barreras infranqueables para el peatón: la autopista, sus cunetas, los cercos de los barrios cerrados (ambos lo son, el "Fonavi" y el "country"), las grandes distancias sin reparos, o los interminables estacionamientos que rodean los centros comerciales. Dos viviendas pueden estar a una distancia peatonal entre sí, pero si están en distintos barrios cerrados, será necesario tomar el auto para sortear todos estos obstáculos, y tomando obligadamente el camino troncal, recorrer dos kilómetros al volante en lugar de caminar los doscientos metros que las separan.

Pero si el excesivo tamaño de los terrenos, alimentado por el sueño de trabajar y disfrutar de los beneficios de la ciudad, pero vivir en el campo, (sueño imposible como explica Harley Sherlock, pues a medida que los habitantes se desplazan al borde externo de la ciudad, éste avanza con ellos) es una de las causas de esta dependencia, la otra es la constitución de zonas monofuncionales. La segregación funcional aleja las viviendas de los comercios y el trabajo, haciendo que las funciones complementarias estén siempre lejos, pues la propia homogeneidad de cada sector lo hace demasiado extenso para el peatón. La zonificación funcional exacerbada hasta este extremo, se transforma finalmente en zonificación social, haciendo del ghetto el ideal de los nuevos desarrollos.

El profundo déficit del conurbano, sin seguridad, con una población crecientemente marginalizada y sin servicios adecuados, podría atribuirse a la falta de los recursos económicos suficientes. Esto sería un grave error: suponer que la solución a estos problemas son más autopistas, más automóviles, más policías mejor equipados, cercos más altos, etc.

No se trata de que faltan recursos, pues no es un problema cuantitativo, sino cualitativo. Se trata de un modelo de ciudad que en otras latitudes ya fue desarrollado hasta sus últimas consecuencias, con una enorme inversión económica.

La ciudad modelo.

Los Angeles es la ciudad menos densa, más extensa, y con más espacios verdes entre las grandes ciudades norteamericanas, y es también la que tiene el aire más contaminado. Es la ciudad con más autopistas, y también la que padece los peores atranques.

Entre los equívocos que alimentaron este modelo se encuentra aquél de que "los parques son los pulmones de la ciudad". Sin embargo, como explica Jane Jacobs, "hace falta una hectárea y media de verdaderos bosques para absorber el dióxido de carbono que produce diariamente una familia tipo; de manera que son los océanos de aire que los vientos arrastran a través de la ciudad, no los parques, lo que nos permiten seguir viviendo". De hecho el exceso de "espacios verdes" produce el efecto contrario cuando se suma a una densidad escasa (como en Los Angeles), obligando a la masa de automóviles a circular por la ciudad más horas diariamente para cubrir distancias mayores.

El éxodo de los centros de las ciudades es impulsado por el incremento de los automóviles, cuya presencia congestiva termina por expulsar a sus residentes hacia los suburbios. A medida que este movimiento se acentúa, la necesidad de más y más lugar de estacionamiento para la creciente masa de autos que arriba todos los días, termina por demoler los edificios residenciales para construir playas de estacionamiento. La desaparición de los edificios destruye la continuidad de las calles, y con ello se destruye también la posibilidad del control del territorio y la de una calle comercial exitosa.

El centro de Los Ángeles se ha convertido en una zona habitada por los fantasmas nocturnos del robo y la violencia pues su población residencial ha desaparecido, transformándolo en una área exclusivamente administrativa. La razón por la cuál el centro de Buenos Aires es relativamente seguro de noche, no obedece a una mayor eficiencia policíaca, sino a que conserva sus actividades integradas, es decir residenciales, comerciales y administrativas. Cuanta más gente deja la ciudad central por los suburbios, más autos congestionan la ciudad, pues estas personas siguen trabajando en el centro, y no será posible proveerles otro medio de transporte alternativo, en la medida que la gran dispersión de los nuevos suburbios los hace estructuralmente dependientes del automóvil. Nunca son suficientes las calles de la ciudad para asimilar esta masa de vehículos ni para proveerles estacionamiento. Consecuentemente el ciclo se realimenta, y cuantas más personas huyan a los suburbios dormitorio, más contaminado estará el aire de la ciudad y más congestionadas sus calles.

Pero éste es sólo uno de los males emergentes de esta situación: la marginación social es alimentada por barrios discriminados (ghettos), donde la distancia es el medio para segregar a los jóvenes carenciados de la ciudad pública y sus beneficios, privándolos de modelos de referencia y de oportunidades de progreso dentro de la sociedad. Los Angeles tiene 130.000 adolescentes que son miembros de gangs, éstos manejan la distribución de drogas y se considera que poseen 20.000 armas de fuego; son responsables de la mitad de los tres asesinatos diarios que padece la ciudad.

Ciudad y supervivencia

El trabajador medio americano debe conducir hacia su trabajo hasta dos horas en su automóvil, lo que representa 60 días al año al frente del volante. Estas horas caídas, más el costo del combustible, la contaminación ambiental, y la amortización de los vehículos mismos, deben ser pagados por la economía en su conjunto. La competitividad económica de la ciudad necesariamente depende del

escenario concreto sobre el que se desarrolla su economía. A medida que nos aproximamos al fin del siglo, la eficiencia productiva de la sociedad es algo que tiende a medirse en parámetros cada vez más generales. No se trata ya solamente de medir la cantidad de lo producido, sino también su costo en términos ecológicos, de calidad de vida, y de contaminación del medio ambiente. Hoy tenemos una responsabilidad generacional para con nuestros hijos, pues los efectos de las acontecimientos urbanísticos del presente, serán en la práctica irreversibles en el futuro, y sus consecuencias sobre el tejido social, dramáticas. La gradualidad de los procesos urbanos, nos engaña sobre la verdadera gravedad de los cambios que afectan la ciudad.

La competitividad económica de la ciudad necesariamente depende del escenario concreto sobre el que se desarrolla su economía. A medida que nos aproximamos al fin del siglo, la eficiencia productiva de la sociedad es algo que tiende a medirse en parámetros cada vez más generales. No se trata ya solamente de medir la cantidad de lo producido, sino también su costo en términos ecológicos, de calidad de vida, y de contaminación del medio ambiente. Hoy tenemos una responsabilidad generacional para con nuestros hijos, pues los efectos de las acontecimientos urbanísticos del presente, serán en la práctica irreversibles en el futuro, y sus consecuencias sobre el tejido social, dramáticas. La gradualidad de los procesos urbanos, nos engaña sobre la verdadera gravedad de los cambios que afectan la ciudad.

Debemos comprender que la crisis del centro y los suburbios, es la manifestación de un mismo problema estructural, que es necesario pensar en uno y en otro, en lugar de la opción individual a que cada uno se ve sometido: uno o el otro.

En las pequeñas ciudades de las áreas rurales, estos problemas adoptan una forma contrapuesta. Pues allí la crisis se produce por la emigración de la población hacia las megalópolis, en busca de las fuentes de trabajo que la concentración de capitales y la producción de tipo "fordista" desplazó a las grandes ciudades, pero también de las oportunidades culturales y de educación

que no encuentran en sus lugares de origen.

Francia libra una lucha sin cuartel para preservar sus ciudades de una inmigración descontrolada, y a la campaña de un vaciamiento acelerado. Su costo es igual al de los subsidios agrícolas que tan severamente lastiman las exportaciones argentinas.

En definitiva, los problemas de las grandes y las pequeñas ciudades, aunque distintos, reconocen una causa común: la pérdida creciente del sentido de comunidad, de pertenencia, de identificación con el lugar, de responsabilidad cívica y de participación en la gestión de sus comunidades.

Los habitantes de las grandes urbes y de las pequeñas ciudades huyen hacia el mismo lugar: el suburbio indiferenciado de las grandes metrópolis. Unos huyen de la polución y la congestión, otros de la subocupación y las limitaciones culturales.

Ambos movimientos contribuyen a destruir los centros de las ciudades, grandes y pequeñas, sin los que el suburbio carece de sentido y de oportunidades culturales.

Por primera vez en la historia, la población urbana mundial ha superado a la rural, y una tendencia incontenible acerca más y más personas a las áreas urbanas.

La lucha final por la ecología se librará, no en las selvas en peligro ni en los grandes ríos amenazados por la contaminación. No se librará en los vastos paisajes naturales vírgenes, sobre cuya importancia ya está lográndose imponer un consenso. Allí se libran las batallas preliminares.

Pero la batalla decisiva se librará en la ciudad, fuente de los grandes desequilibrios atmosféricos, de la contaminación de las aguas de ríos y mares, consumidora insaciable de preciados insumos, y ámbito de la creciente degradación de la calidad de vida humana.

EPIGRAFES

Página

1

Plano para la extensión de Manhattan publicado en 1811. El área proyectada es entre ocho y diez veces más extensa que la superficie de la ciudad existente. Esto quiere decir que la ampliación es cuarenta veces mayor que lo que había sido corriente en los siglos anteriores. (Eno Collection, New York Public Library)

Página

2

Manhattan, Lenox y 134 en el año 1882. La construcción desperdigada en este vasto territorio intenta crear la ilusión de que todo esto es tierra urbana. (New York Historical Society)

3

Bs. Aires, Plano de Chapeaurouge, 1890 (Atlas de Buenos Aires, Municipalidad de Bs. Aires, 1981)

Página

El suburbio peatonal está organizado alrededor de la estación de tren, con usos mixtos en edificios de dos o tres pisos, y casas con jardines pero en terrenos pequeños, dando continuidad y contención a calles que son agradables y seguras para caminar.

Páginas

La estructura de los nuevos suburbios se compone de la diáspora desabastecida de servicios, las zonas monofuncionales cercadas (el country y el Fonavi, verdaderos ghettos modernos) y de áreas con viviendas en terrenos tan grandes que hacen imposibles los desplazamientos peatonales, e innecesarias por lo tanto, a las veredas.

Páginas

La experiencia excluyente de la ciudad es desde el auto, se desciende de él en el estacionamiento del shopping. Cuando se responde con más autopistas a los atropellos y se construyen todos los estacionamientos aparentemente necesarios, sucede lo que en Los Angeles: cuando finalmente se hace lugar para todos los autos en el centro, ya no queda nada de la ciudad para las personas.

Páginas

En centro de Los Angeles pareciera que faltaran construirse edificios, pero todo lo contrario, éstos acaban de demolerse para dar lugar a las playas de estacionamiento que las creciente afluencia de automóviles reclama. Las vidrieras de los antiguos negocios terminan cegadas con muros que se levantan para separarse de una calle ahora hostil, ganada por el descontrol y el crimen.