

L

a metrópolis en la historia: apuntes
para la comprensión del hábitat
metropolitano contemporáneo

Carlos Eduardo Rincón G.
carlos.rincon@ucp.edu.co

*Primera versión recibida el 12 de mayo de 2010,
versión final aprobada el 11 de octubre 2010*

Resumen:

Los fenómenos de urbanización y metropolización han cambiado la manera de habitar del ser humano contemporáneo; pero este proceso no ha sido fortuito: diversos momentos históricos de la metrópolis arrojan luz sobre lo que significa el hábitat metropolitano y cuáles son los atributos que paulatinamente ha adquirido hasta el momento actual, particularmente en Latinoamérica.

Descriptores:

Hábitat metropolitano, metrópolis, cultura técnica, cultura urbana.

Abstract:

The urban growth and metropolitan development have changed the way to live for the contemporary human being; nevertheless this process is not accidenta: diverse historical moments of metropolis allows to understand what metropolitan habitat means and which are the attributes that step by step it has gain until the actual moment, especially in Latin America.

Descriptors:

Metropolitan habitat, metropolis, technical culture, urban culture

La metrópolis en la historia: apuntes para la comprensión del hábitat metropolitano contemporáneo*

Carlos Eduardo Rincón G.**
carlos.rincon@ucpr.edu.co

La mayor parte de la población del mundo actual habita en ciudades y metrópolis, los fenómenos de urbanización y metropolización parecen ser connaturales a la sociedad contemporánea y es común encontrar en la terminología técnica del planeamiento urbano las denominaciones conurbación, conglomerado, metrópolis, área metropolitana, región metropolitana, corredor regional, megápolis y megalópolis; todas ellas empleadas para designar sistemas urbano-regionales complejos que superan las dimensiones y morfología de la ciudad tradicional, así como sus relaciones entre ella y su entorno, además de las relaciones entre la condición natural y la construcción cultural dada por el desarrollo tecnológico, configurando un sistema tecnológico total en el que las fronteras entre lo urbano y lo rural comienzan a diluirse.

A priori, puede afirmarse que el hábitat metropolitano contemporáneo se define como “el conjunto de condiciones y relaciones físico-ambientales, funcionales, morfológicas, políticas, económicas, sociales y culturales que tienen lugar en los territorios del área y la región metropolitanas, caracterizados por una compleja relación de ciudades que comparten un centro urbano o núcleo jerárquico común” (RINCON Y GALINDO, 2010, 18). Con el propósito de hacer más comprensibles los complejos mecanismos históricos mediante los cuales se ha modificado rotundamente la ciudad en tan poco tiempo en términos de escala, población y relaciones territoriales, al grado de no identificarla en su imagen tradicional, se procederá a revisar la etimología y uso mítico del término

metrópolis y a dar una mirada panorámica a la historia de la misma, estableciendo elementos comunes y singulares dados por las condiciones de lugar y tiempo, para luego efectuar un alto en las expresiones modernas y contemporáneas de dicho fenómeno, evidenciando los matices propios de las metrópolis en Latinoamérica. Se pretende además, profundizar y alertar sobre las mediaciones de la tecnología como factor determinante en la construcción de un hábitat metropolitano en la contemporaneidad, todo lo cual, en conjunto, permitirá dilucidar los atributos del mismo.

Mitología y etimología de la metrópolis

El que por muchos es conocido como el mito de la *Torre de Babel* (figura 1) plantea el surgimiento de la ciudad a manos de Nemrod, “un poderoso cazador en oposición a Jehová” (Traducción del Nuevo Mundo de las Santas Escrituras, Génesis, 10:9), quien representa el deseo humano de rebelarse, asentarse, establecerse, asociarse y concentrarse en un lugar técnicamente construido por él mismo, significa la emancipación del orden celestial y la domesticación del espacio natural, la construcción del hábitat humano.



Figura 1. Torre de Babe
(pinacoteca Nazionale in Bologna, c. 1500).

Fuente: http://freechristimages.org/Images_Genesis/Tower_of_Babel_c1500.jpg

* El presente artículo expone un tema desarrollado en el marco teórico de la tesis de grado Los sistemas de transporte masivo en el hábitat metropolitano: El caso Megabús en el Centro Occidente colombiano, para optar por el título de Maestría en Hábitat en la Universidad Nacional de Colombia, sede Manizales. Adicionalmente la tesis fue registrada en el Centro de Investigaciones de la Universidad Católica de Pereira.

** Arquitecto de la Pontificia Universidad Javeriana. Especialista en Pedagogía y Desarrollo Humano de la Universidad Católica de Pereira. Magister en Hábitat de la Universidad Nacional de Colombia, sede Manizales. Docente investigador del Grupo de Investigación Arquitectura UCPR - GAU: “Hábitat, Cultura y Región” de la Facultad de Arquitectura y Diseño de la Universidad Católica de Pereira.

En confirmación del mito de Génesis, los hallazgos arqueológicos en el sitio de Babilonia –Babel- aportan restos de una torre que las inscripciones han llamado *Etemenenanki* (caldeo "Casa del fundamento del cielo y la tierra"), las cuales contienen una escritura que presenta asombrosas similitudes con el relato bíblico de Génesis: "Elevé la cúspide de *Etemenenanki* de la torre escalera de modo que su cúspide rivalice con los cielos (...) su cima llegará a los cielos. (...) La construcción (...) ofendió a los dioses. En una noche derribaron lo que se había construido, los esparcieron e hicieron extraña su habla, impidieron su progreso" (FUSTER, 2006). Babel es fundación, creación humana por excelencia, lugar de diversidad, multiculturalidad y etnicidad, de encuentro y desencuentro, de confusión, punto de partida y punto de llegada, es el nuevo centro de la vida cotidiana, constituye el germen de la metrópolis, con su artificialidad y su inmanente construcción-destrucción: "Babilonia, la flor de los reinos, prez y orgullo de Caldea, será semejante a Sodoma y Gomorra, destruidas por Dios" (*Nueva Biblia de Jerusalén*, Isaías 13: 19).

Pasando de la mitología a la etimología de la metrópolis, cabe decir que la denotación actual del término *metro* lleva a pensar, en primera instancia, que su raíz hace alusión a medida o extensión del espacio urbano donde habita el ciudadano, ciudad grande o macrociudad. Sin embargo, su raíz proviene del vocablo latino *mater*: madre, mamá y el griego *polis*: ciudad; lo que deja entrever un significado más profundo: ciudad madre o mejor, madre-ciudad. En términos clásicos, la metrópolis se define como la ciudad capital de un Estado y lo metropolitano es lo relativo a la metrópoli, pero yendo más allá de lo evidente, se puede concluir que ha existido una relación de madre e hijas entre la ciudad fundacional central –*mater*- y las comunidades satélites. Se trata de una histórica relación tanto de dependencia filial, emotiva, cercana al arraigo, como jerárquica, relativa al poder.

Mirada panorámica a la historia de la metrópolis

La metrópolis vista como fenómeno histórico presenta múltiples continuidades y rupturas temporales y espaciales, pero se quiere destacar a continuación cuatro momentos significativos en la emergencia de dicho fenómeno: Babilonia, Roma, la Revolución Industrial y la explosión urbana a mediados del siglo XX, cada uno de los cuales aporta elementos singulares para la definición y caracterización del hábitat metropolitano contemporáneo.

Retomando el caso de Babilonia, se puede aludir a ella como una metrópolis central de alta significación y recordación que se debate entre la ficción mítica y la realidad histórica, pues según el mapamundi caldeo primitivo (c.700 A.C.), Babilonia estaba situada justo en el centro del universo y rodeada de aguas caóticas. El simbolismo de centro que encierra este emplazamiento antiguo, suele evidenciarse por otra versión de la etimología del nombre "Puerta de Dios", que puede traducirse "Puerta de *Apsú*"; designación dada a las aguas antes de la creación. En términos prácticos y como estrategia de defensa se construyó una red de canales que emanaban una gran cantidad de agua al interior de la metrópolis en caso de sitio. Pero estas aguas canalizadas provenientes del caudaloso y caótico río Éufrates daban una doble simbología:

“Las aguas de afuera eran *Apsú*, el desorden creacional cual serpiente enroscada rodeaba y amenazaba el predio; las aguas interiores eran el orden y significaban la vida. Lo interior a las puertas de todo el complejo amurallado era lo sagrado en contraposición con lo profano: el mundo ignoto de afuera, donde residían los monstruos y los demonios infernales (...) eran el punto eje simbólico de unión entre el cielo, la tierra y el submundo” (Fuster, 2006).

La metrópolis de Babilonia constituyó el centro cultural y estandarte político del

Antiguo Oriente durante el primer milenio antes de Cristo. Según las inscripciones caldeas su nombre era *Bab-ilu*, que significa "Puerta de Dios"; en griego llegó a ser conocida como *Bab-ilu-on* o Babilonia. Buena parte de su fama se la debió a Nabucodonosor II quien para complacer a su esposa construyó los recordados jardines colgantes, que llegaron a ser una de las siete maravillas del mundo antiguo. Babilonia ha sido descrita como un

“crisol donde este fenómeno cosmopolita se daba en forma natural. Reuniendo un buen número de tribus, sobre todo caldeas, pero combinadas con refugiados políticos, mercaderes, artistas y exiliados procedentes de todas partes del mundo, egipcios, fenicios, árabes e iraníes” (Fuster, 2006).

Entonces, del significado y configuración de Babilonia puede inferirse que el hábitat metropolitano para constituirse como tal, demanda de la existencia de un nodo central o metrópolis que presente no sólo una localización geográfica estratégica con dotación de infraestructura adecuada, sino también reconocimiento simbólico como centro cultural, es decir, debe ser un hito a escala regional, nacional e incluso mundial.

Al igual que Babilonia, los orígenes remotos de la ciudad de Roma se pierden en el mito, siendo seguramente anteriores al año 754 A.C en el que las autoridades romanas fecharon su fundación. El historiador romano Tito Livio recoge tradiciones romanas que adornan su surgimiento con diversas leyendas que vinculan su origen a un linaje de dioses y héroes. El nombre del pueblo generalmente se considera asociado a Rómulo, pero estudios recientes parecen darle preferencia a una raíz indo-europea con significado de *río*; en ese caso, Roma significaría “el pueblo sobre el río”.

Este imperio, que a partir del siglo I A.C. sería gobernado por emperadores, creció y absorbió ciudades y territorios que hoy en

día comprenden más de 40 países con 5.000 Km. de un extremo a otro. El vasto territorio se extendió por los países en torno al mar Mediterráneo, desde el océano Atlántico al oeste hasta las orillas del mar Negro, el mar Rojo y el golfo Pérsico al este, y desde el desierto del Sahara al sur hasta las tierras boscosas a orillas de los ríos Rin y Danubio y la frontera con Caledonia (Escocia), al norte de Britania (Gran Bretaña), en el momento de su máxima extensión (figura 2). La Roma imperial llegó a tener un millón de habitantes, cifra notable para la época. Puede calificarse como una auténtica metrópolis cuya condición como “ciudad madre” estuvo sustentada en su poderío militar de mano de hierro, el *Imperium Romanum* no significa otra cosa que los dominios de los ejércitos de Roma sobre dicho territorio. Roma ejercía una relación de dominación de tipo colonial en todos los territorios conquistados, imponiendo pesados tributos que permitían a los ciudadanos del imperio llevar una vida de placer sustentada en el consumo.



Figura 2. Imperio Romano.

Fuente: <http://www.probertencyclopaedia.com/photolib/maps/Map%20of%20Roman%20Empire%201906.htm>

Para garantizar la dominación imperial, se requería de una infraestructura de caminos bien dotada que facilitara el rápido acceso de las legiones romanas a las colonias y en ese sentido es notable que si bien es cierto antes de la fundación de Roma, los etruscos (830-850 A.C.) ya habían construido caminos, puede decirse que los

primeros caminos construidos científicamente aparecen con el surgimiento del Imperio Romano. Ejemplo de ello es la construcción de la Vía Appia, de Roma a Hidruntum iniciada por Appius Claudius en el año 312 A.C. (CAL Y MAYOR y CÁRDENAS, 1998: 2) Los caminos hacen parte de los avances significativos en técnicas constructivas de las obras civiles logrados por parte de los romanos al que se suman los puentes, los acueductos y las cloacas.

El caso de Roma evidencia que sumada a la condición de centro de consumo de la ciudad madre que dinamiza la economía de su área o región de influencia, en aquel entonces, colonias, está la representación y el ejercicio del poder en términos políticos e incluso militares, situación de dominio que se mantuvo a lo largo de la Edad Media, una época signada por las guerras y la economía feudal, alrededor de ciudades y metrópolis amuralladas que de alguna manera contuvieron transitoriamente la expansión urbana, hasta el surgimiento de un fenómeno de ruptura de todos los ordenes de la existencia humana: La Revolución Industrial.

La Revolución Industrial tiene su epicentro en Inglaterra en la segunda mitad del siglo XVIII. Se define como el cambio que se produjo en la Historia Moderna de Europa, por medio del cual se desencadenó el paso desde una economía agraria y artesana a otra dominada por la industria, la tecnificación y la mecanización. La invención de la máquina de vapor por parte del escocés James Watt, la máquina de hilar del inglés Jaime Hargreaves y el primer telar accionado mecánicamente del clérigo Cartwright, sumado a las condiciones sociales, generan una transformación profunda, tanto en los sistemas de trabajo como en la estructura de la sociedad, pues la naciente industria demanda cantidades masivas de personas en los centros urbanos, así que los campesinos abandonan los campos y se trasladan a las ciudades, pasando del viejo mundo rural al urbano, del trabajo manual al de la máquina (figura 3). El fenómeno de industrialización desencadena la primera

urbanización de impacto mundial, pues se desborda el límite físico de crecimiento de las ciudades y metrópolis que otrora constituían las murallas medievales.



Figura 3. Caricatura de un paisaje urbano en la Revolución Industrial.

(A View in Whitechapel Road). Autor: H.T. Alken, 1831.
Fuente: <http://commons.wikimedia.org/wiki/File:1831-View-Whitechapel-Road-steam-carriage-caricature.jpg>

La pugna comercial sostenida entre las potencias mundiales colonialistas, Inglaterra, Los Países Bajos, Francia, España y Portugal, por el monopolio mundial auspiciado desde los centros de poder, es decir, las metrópolis como Londres, Liverpool, Paris, Lisboa, Madrid, Sevilla y Ámsterdam, es zanjada con la primacía del Gran Imperio Británico, gracias a su poderío militar y su repunte en la Revolución Industrial. La Gran Bretaña se entronizó en un paradigma tecnológico que habría de reproducirse en los demás Estados Modernos y sobre el cual continuarían avanzando hasta la entrada del siglo XX.

Con la culminación de la Segunda Guerra Mundial se dio paso a la revolución científica y tecnológica, acelerando la urbanización en todo el orbe. El proceso de crecimiento económico, en ese entonces sinónimo de desarrollo, generó en el ser humano una nueva relación con la naturaleza y el ambiente; es la culminación y máxima expresión del proceso de expansión y densificación urbanas originado en la Revolución Industrial, que en el siglo XX obtiene nuevos bríos con la explosión demográfica y la migración del campo a la ciudad, no sólo en los centros tradicionales de poder sino en centros

urbanos de segundo y tercer orden que permiten reproducir las estructuras coloniales a lo largo y ancho del planeta.

La transformación del hábitat humano ha sido tal que el término ciudad ya no es suficiente para describir el nuevo fenómeno emergente. Respecto a dicho territorio puede decirse que se han dado cambios significativos alterando “sus formas de vida, las relaciones humanas, la organización social y, sobre todo, el ritmo de sus transformaciones, aceleradas al compás del crecimiento económico, como producto de la adopción de los medios de producción industrial en detrimento de cualquier otro” (OLEA, 1989: 37). Tanto la ciudad como el campo se industrializan, creando una nueva realidad territorial que refleja un nuevo orden científico, tecnológico, social, económico, político e incluso moral. Al punto que algunos han llegado a afirmar que “¡la ciudad ha muerto!, para surgir en su lugar lo que aun no se acierta a llamar de otra manera, pero se sabe perfectamente que ya no es lo mismo” (OLEA, 1989: 38).

Se configura así la transición de la ciudad tradicional a la metrópolis moderna.

Metrópolis moderna

Castells (1999: 28-29) plantea algunos atributos y condiciones generales que caracterizan a los hábitats metropolitanos modernos:

“En dicha área espacial tiene lugar todo tipo de actividades básicas, y sean de producción (incluida la agricultura), de consumo (en sentido amplio reproducción de la fuerza de trabajo), de intercambio y de gestión. Algunas de estas actividades se encuentran concentradas geográficamente en uno o varios puntos (...) Otras funciones, por el contrario, se reparten en el conjunto de la metrópoli con densidades variables (la habitación, los servicios de primera necesidad). La organización interna de la

zona implica una interdependencia jerarquizada de las distintas actividades. Así, la industria agrupa fases técnicamente homogéneas o complementarias y separa unidades pertenecientes a la misma entidad jurídica. El comercio concentra la venta de productos raros y organiza la distribución masiva del consumo cotidiano. Por último, las fluctuaciones del sistema circulatorio expresan los movimientos internos determinados por la implantación diferencial de las actividades: éstas son como el espectro de la estructura metropolitana”.

En términos cuantitativos, el hábitat metropolitano moderno tiene un rango de población que suele oscilar entre 1'000.000 y 5'000.000 de habitantes; el escalón territorial de extensión variable que lo origina es la metrópolis y su territorio, el área metropolitana se encuentra claramente identificada en las esferas de la planeación urbana, el ordenamiento territorial y el argot político-institucional; es un término administrativo y tecnocrático:

“La ciudad central es el núcleo del área metropolitana, que, generalmente, coincide con el centro histórico a partir del cual se ha desarrollado la aglomeración. La ciudad acostumbra a estar administrada por una corporación municipal. Un área metropolitana incluye la ciudad central, las áreas suburbanas, y las comunidades satélites, la vida social y económica de las cuales esta íntimamente ligada a la ciudad de manera que la ciudad central y su zona de influencia forman un todo funcional indisoluble. Las áreas metropolitanas pueden tener órganos administrativos y de gobierno, o definirse simplemente con fines estadísticos o de estudio” (Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona, 1988 p. XI). (Ver figura 4).

(INSTITUT D'ESTUDIS
METROPOLITANS DE
BARCELONA, 1988a: XI).
(Ver figura 4)

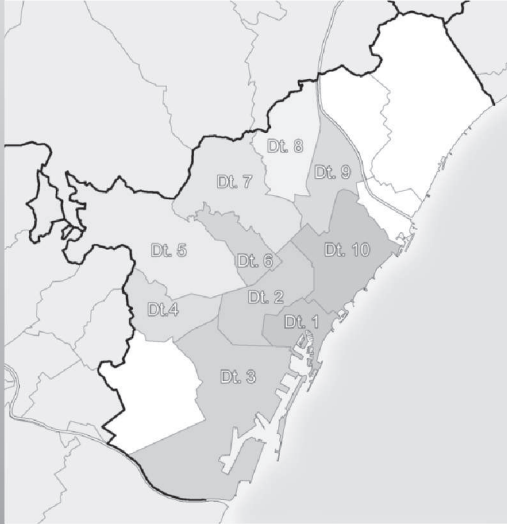


Figura 4. Área Metropolitana de Barcelona
Fuente: Edición de Diana Carolina Vargas a partir de
superposición de mapas tomados de Google Earth y
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/5a/MapaBCN_Distritos02.png.

Ahora, en consonancia con su rol como entes administrativos y de planificación, en el marco de la legislación colombiana, las áreas metropolitanas se definen como entidades administrativas formadas “por un conjunto de dos o más municipios integrados alrededor de un municipio núcleo o metrópoli, vinculados entre sí por estrechas relaciones de orden físico, económico y social, que para la programación y coordinación de su desarrollo y para la racional prestación de sus servicios públicos requiere una administración coordinada” (Ley 128 de 1994).

En síntesis, la metrópolis moderna puede ser descrita como un núcleo urbano central de grandes dimensiones, que incluye el centro histórico fundacional con todos los equipamientos políticos, religiosos y culturales representativos, caracterizado por una gran inercia funcional o intensidad de usos industriales, comerciales y de

servicios, receptor de viajes provenientes de los territorios y barrios pericentrales, residenciales y múltiples municipios y centros poblados menores que dependen funcionalmente del nodo central. Sin embargo, dicha condición de un hábitat con cierto grado de definición parece disolverse en la metrópolis contemporánea.

Metrópolis contemporánea y posurbanidad

El término de posurbanidad alude a una condición diferenciada en el hábitat urbano, tanto de la ciudad tradicional como de la metrópolis convencional moderna formada en la primera mitad del siglo XX, en contraste con la metrópolis contemporánea caracterizada por “nuevas formas post-modernas y pautas de vida urbana que están en continuo desafío con los estilos bien establecidos de análisis urbanos” (SOJA, 1997: 38).

La moderna metropolización de los asentamientos humanos concluyó en muchos casos en fenómenos de gigantismo urbano. Se formaron en todo el orbe megápolis y cosmópolis de desmesurado tamaño, difíciles de administrar, surgen metrópolis en todas las latitudes con condiciones variables de desarrollo: Londres, París, Berlín, Shanghai y Tokio, al tiempo con Nueva York, Los Ángeles, Ciudad de México, Sao Paulo y Buenos Aires, fenómeno reconocido en el informe del Centro Hábitat para la Segunda Conferencia de las Naciones Unidas, celebrada en 1996 en Estambul bajo la denominación de ciudades grandes: “se ha vuelto común tener una descentralización de la población y la producción por fuera de la ciudad central (e incluso de los suburbios centrales) pero con una concentración continua o creciente dentro del área metropolitana o dentro de la región mayor” (HABITAT II, 1996).

Las condiciones cambiantes de la realidad urbana y metropolitana en el escenario mundial globalizado, demandan miradas más integrales y sistémicas de fenómenos cada vez más complejos, que permitan aproximarse a una comprensión de la

manera como interactúan los componentes del hábitat metropolitano contemporáneo. A pesar de su temprana formulación, las observaciones de Wirth sobre el modo de vida urbano son bien sugerentes al tratar de comprender la forma de vida post-urbana que caracteriza las metrópolis contemporáneas, pues no se entiende como anti-urbanas en un sentido pleno, sino como formas emergentes del mismo fenómeno de hiper-urbanización. Para Wirth, la ciudad es “un asentamiento permanente, relativamente grande y denso, de individuos heterogéneos” (DORMIDO, MORALES y ABAD, 1992: 75-77) de lo que se deducen las tres variables que caracterizan la ciudad: tamaño, densidad y heterogeneidad.

La variable Tamaño permite deducir el índice de variación individual y de diferenciación social. Cuanto más grande sea el asentamiento, mayor será el grado de variaciones que contenga; así mismo, la diferenciación social tenderá a fomentar la segregación espacial en razón del estatus, raza, entre otros. La dispersión y segregación espacial actuará como factor de debilitamiento de los lazos y relaciones de parentesco, así como de los sentimientos de identificación y pertenencia del grupo, que suelen caracterizar al modo de vida rural, por lo que surgen nuevos mecanismos formales de control social. Adicionalmente, el aumento de tamaño propio de las metrópolis contemporáneas limita la posibilidad de que cada miembro conozca personalmente a todos los demás; los contactos se multiplican pero se hacen cada vez más superficiales de tal forma que las metrópolis se prestan para el anonimato, la superficialidad, las relaciones sociales esporádicas, la apatía y la falta de participación: “Las relaciones sociales aparecen (...) fuertemente segmentadas y utilitarias” (DORMIDO, MORALES y ABAD, 1992: 77) y se actúa por conveniencia según normas y roles preestablecidos.

La densidad aumenta los efectos psicosociales producidos por el tamaño del asentamiento, así que el hacinamiento produce aislamiento de los individuos

como un mecanismo de defensa de su territorio, de su espacio personal e íntimo, por ello en las metrópolis aumenta el individualismo y la indiferencia.

La heterogeneidad es consecuencia derivada del tamaño y la densidad, es una variable dependiente. Se presenta como una respuesta social a condiciones económicas, tales como la división del trabajo, la tecnificación, el aumento de la productividad, o las exigencias del mercado de masas. Una de las consecuencias de la heterogeneidad ha sido el aumento en la demanda de educación y capacitación especializada y diversa; el acceso de más personas de diferentes orígenes a una amplia gama de servicios educativos ha generado un sistema de clases más abierto y flexible que permite una mayor movilidad o, si se quiere, ascenso social. Es paradójico que la mencionada heterogeneidad acaba provocando un efecto inverso de homogenización y nivelación social en tanto que los bienes y servicios de consumo de masas producidos por la economía capitalista van dirigidos a una abstracción: el ciudadano medio.

Las condiciones cambiantes de la realidad urbana y metropolitana en el escenario mundial globalizado, demandan miradas más integrales y sistémicas de fenómenos cada vez más complejos, que permitan aproximarse a una comprensión de la manera como interactúan los componentes del hábitat metropolitano contemporáneo. Enclaves industriales o tecnópolis, Tecnologías de la Información y la Comunicación (TICs), sistemas de movilidad, sistemas de servicios públicos, sistemas privados de vigilancia y monitoreo, parques temáticos, hacen parte del repertorio que le ha insuflado la innovación tecnológica a los sistemas urbano-regionales en el panorama mundial:

“Lo cierto es que la construcción de la ciudad y las áreas metropolitanas –esas vastas configuraciones territoriales propias de la generación de

corredores urbanos o mosaicos híbridos- hoy parece armarse en torno de una acumulación heterogénea de fragmentos –como enclaves terciarios de consumo exclusivo, barrios cerrados, parques temáticos, etc.- que obedece a distintas lógicas de producción y que resiste y es autónoma de todo encuadramiento sistémico normativo y de condiciones objetivas de recalificación social integral.” (Fernández, 2001:121)

La condición posurbana contemporánea, íntimamente ligada a un complejo fenómeno de metropolización, se configura con el protagonismo de grandes equipamientos e infraestructuras en el territorio que se supone son detonantes del desarrollo (figura 5); llega acompañada de otros fenómenos más complejos como la polarización, las carreteras mercado, los polígonos (industriales, residenciales y comerciales), y más recientemente recibe un acicate de procesos de contraurbanización (re-densificación urbana) y contraruralización (Berry, 1976) que acentúan la desconcentración y la dispersión territorial.



Figura 5. Panorámica complejo sistema de puentes elevados en los Ángeles. Fuente: Imagen editada por Diana Carolina Vargas a partir de fotografía tomada de <http://www.privateangelestours.com/wp-content/uploads/2010/06/la-sky.jpg>.

Por su parte, De Sola Morales (2003) estudió varios de los problemas asociados

a las grandes metrópolis, efectuando propuestas de vanguardia teórica que conciben lo urbano y lo metropolitano como obra por construirse; en ese sentido, acuñó el concepto de *terrain vague*, expresión francesa que alude a lugares urbanos comunes en las ciudades y metrópolis, que pueden ser descritos como espacios indefinidos, vacíos, o ajenos a las estructuras productivas, lugares obsoletos o potenciales con límites indefinidos o, simplemente, no lugares. La sensibilidad contemporánea mediada por los *terrains vagues* generan sentimientos existenciales encontrados respecto a la desterritorialización o enajenación:

Extranjeros en nuestra propia patria, extraños en nuestra ciudad, el habitante de la metrópoli siente los espacios no dominados por la arquitectura como reflejo de su inseguridad, de su vago deambular por espacios sin límites, que, en su posición externa al sistema urbano, de poder, de actividad, constituyen a la vez una expresión física de su temor e inseguridad, pero también una expectativa de lo otro, lo utópico, lo porvenir” (De Sola Morales, 2003, p. 12).

Gigantismo, tecnificación, especialización, multiculturalidad, fragmentación y desterritorialización son condiciones que bien describen los sistemas urbano-regionales contemporáneos, incluyendo las metrópolis, pero cabe ahora preguntarse: ¿qué condiciones particulares presenta el fenómeno de metropolización en Latinoamérica?

La metrópolis latinoamericana

Romero (1999) identifica para el caso latinoamericano cinco etapas-tipo de ciudad que se sintetizan en el cuadro 1:

Etapa	Tipo	Época
1	Ciudades hidalgas	Siglo XVII
2	Ciudades criollas	Siglo XVIII
3	Ciudades patricias	Siglo XIX
4	Ciudades burguesas	1880-1930
5	Ciudades masificadas	1930-1970

Cuadro 1.
Etapas-tipo de la ciudad latinoamericana

Fuente: elaboración propia

Esta secuencia alude a denominaciones acordes con fenómenos sociales y culturales vinculados al poder, adjetivaciones socio-políticas

“en las que prevalece el carácter de abstracción de tal definición **antes** que unas concretas configuraciones territoriales o regionales o formas específicas de relación campo-ciudad: como si hubiera prevalecido mas bien una idea subyacente de socio-regiones que de bio-regiones” (Fernández, 2001, p. 26).

Esta clasificación que registra las transformaciones sociopolíticas dominantes que caracterizan cada periodo, constituye una base para identificar, en términos diferenciados, la naturaleza de la ciudad y en últimas de la metrópoli latinoamericana. Nótese que la etapa 5, denominada ciudades masificadas, corresponde en el tiempo al proceso de metropolización de las ciudades capitales de Latinoamérica.

Las ciudades burguesas más activas –etapa 4–, es decir en las se había incorporado en la estructura social una clase burguesa o comercial, se transformaban en medio de una tensión entre dos modelos de desarrollo: uno autónomo, centrado en las dinámicas de producción propias y fuertemente vinculadas al campo, y otro heterónimo, que buscaba incorporar unas dinámicas de producción y consumo colonial al servicio de las metrópolis europeas y norteamericanas quienes vendían productos manufacturados y

compraban materias primas; sin embargo, la tendencia dominante de la sociedad industrial mundial inclinó la balanza de las crecientes ciudades latinoamericanas hacia el desarrollo heterónimo “hasta incluirlas plenamente en el sistema económico del mundo capitalista, cada vez más lanzado hacia una política imperialista” (Romero, 1999, p. XXXIII).

Al tiempo que las altas burguesías se adherían a la ideología de la sociedad de consumo y procuraban impulsar el desarrollo heterónimo de las metrópolis, las clases dominantes manifestaron un profundo desdén por el campo, generando incesantes migraciones que agravaron los problemas urbanos de inequidad y exclusión, y precipitaron el surgimiento de una nueva clase social masificada que habría de competir con las altas burguesías y los demás sectores sociales integrados: “una basta muchedumbre de marginales que hicieron inseparable de la imagen de la metrópoli moderna, la de los rancharios queelarodeaban” (Romero, 1999, p. XXXIV).

Además de la evidente repercusión física, aparece una inusitada contratendencia de desarrollo autónomo en las metrópolis masificadas que permitiría una ideología popular producto de una singular mezcla entre el mundo rural y el mundo urbano, la cual habría de propiciar cambios en las estructuras sociales, culturales, económicas y finalmente políticas, en un marco de relaciones funcionales urbano-regionales.

El proceso de masificación o metropolización de la ciudad latinoamericana se intensificó con la crisis mundial de 1930, pues aunque la escasez económica se presentaba en las ciudades, era en las zonas rurales en donde podía traducirse en hambre y muerte, esto detonó una migración del campo a la ciudad y borbollones de personas expulsadas por la escasez de sus lugares de origen y a su vez atraídos por una idea de progreso y bienestar, suscitaron la explosión urbana de un buen número de ciudades latinoamericanas con fuertes dinámicas

industriales o comerciales, algunas de las cuales alcanzaron la categoría de metrópolis. El fenómeno latinoamericano adquirió matices socioculturales distintos a los de Europa y Estados Unidos, pues en ciertas ciudades comenzaron a constituirse unos indefinidos y heterogéneos grupos sociales, ajenos a la estructura urbana tradicional, que recibieron el nombre de masas. Así que la sociedad urbana en su conjunto comenzó a masificarse, se masificaron las formas de vida, las formas de pensar y cambió la fisonomía del hábitat:

“Algunas ciudades de intenso y rápido crecimiento empezaron a insinuar una transformación de su fisonomía urbana: dejaron de ser estrictamente ciudades para transformarse en una yuxtaposición de guetos comunicados y anómicos. La anomia empezó a ser también una característica del conjunto” (Romero, 1999, p. 388).

La característica más evidente de las ciudades masificadas fue el aumento numérico de la población debido a la concurrencia de las migraciones y el alto índice de aumento vegetativo: la vertiginosa explosión demográfica que se tradujo en explosión urbana. Lo grave del asunto es que la infraestructura existente llegó a ser insuficiente para albergar a un creciente número de habitantes y se generaron unas precarias condiciones de habitabilidad debido a la deficiencia de los servicios públicos, el aumento de las distancias de desplazamiento, la contaminación ambiental y acústica por las industrias y el aumento del parque automotor; a pesar de ello, tanto la sociedad tradicional como la emergente masa se negaron a renunciar al derecho a la ciudad.

La manera como se plantea la transformación de las grandes ciudades, genera por largo tiempo una sociedad escindida: por una parte, se configura una masa heterogénea alimentada por los grupos inmigrantes, los sectores populares y la pequeña clase media de la sociedad tradicional, una sociedad anómica, cuyos

miembros querían ser incorporados en el orden social, para así comenzar su ascenso; por otra parte, se reconfigura una sociedad tradicional cuya clase alta cierra sus filas para no perder su posición privilegiada en una estructura que se propone incierta e inestable. Queda latente una tensión entre los hombres de ruana y los de levita, que explota, para el caso bogotano el 9 de abril de 1948 cuando la masa, el pueblo enardecido, tras la muerte de su caudillo Jorge Eliécer Gaitán se vuelca a las calles cobrando venganza, destruyendo lo que encuentra a su paso. La violencia también ha signado la historia de las metrópolis latinoamericanas.

La crisis generada por la escisión o ruptura social quedó en evidencia y propició visiones críticas de la sociedad, polarizaciones, controversias y pugnas por el poder; pero surgió un grupo de las élites que estuvo dispuesto a revisar su posición con miras a reconocer como un hecho consumado la presencia de la masa en la sociedad metropolitana y esbozó una nueva ideología que, canalizando las tendencias eruptivas de la masa, lograra asegurar la conservación de lo fundamental de la estructura social precedente: el populismo.

Esta ideología sustentada por políticos de derecha, fuerzas armadas y clero convocó por un tiempo la masa anómica pues logró combinar dos ideologías contradictorias: las tesis de la justicia social, con el ideal del ascenso social, al punto que fueron popularmente aceptados gobiernos totalitarios como el de Rojas Pinilla en Colombia, que encarnaron el espíritu de la modernización paternalista y que otorgaron beneficios sociales a la masa: reconocimiento del voto de la mujer, protección e impulso de la industria nacional y regulación de salarios, vivienda masiva, ampliación de redes de servicios públicos, transformaciones en los sistemas de transporte público colectivo y masivo (buses más grandes, cómodos y rápidos, y metros bajo superficie), masificación de los medios de comunicación, entre otros.

Con el paso del tiempo, la industrialización, la tecnificación, la

globalización de la economía, el ascenso social del proletariado industrial sindicalizado, la atomización de los poderes, la valoración de la cultura popular de masas y la masificación de la cultura cosmopolita de las elites enajenadas, fueron matizando las diferencias de clase y aparecieron nuevas formas gregarias de grupos y subculturas urbanas y metropolitanas, nuevas relaciones dadas por filiación territorial o afinidades individuales no sólo de clase sino también de interés compartido por la actividad productiva, profesión u oficio, intereses de género, de edad, de creencia, preferencias deportivas o aun afán de servicio caritativo:

“El nuevo ambiente de las ciudades y las duras condiciones creadas por la incorporación de los grupos recién llegados disolvieron rápidamente esos estilos de vida, hibridándolos y destruyendo su armonía interna. Quedó en el seno de cada grupo, quizá, un conjunto de hábitos y creencias, de normas y actitudes que provenían de su tradición” (Romero, 1999, p. 453).

En ese mismo sentido, García Canclini (1990: 254-265) establece que la expansión urbana experimentada en Latinoamérica es una de las causas que intensificaron la hibridación cultural; y luego de interrogarse sobre el significado para las culturas latinoamericanas del paso de una población en las ciudades equivalente a un 10 por ciento a principios de siglo, a un 70 por ciento en las metrópolis o aglomeraciones urbanas contemporáneas, explica:

“Hemos pasado de sociedades dispersas en miles de comunidades campesinas con culturas tradicionales, locales y homogéneas, en algunas regiones con fuertes raíces indígenas, poco comunicadas con el resto de cada nación, a una trama mayoritariamente urbana, donde se dispone una oferta simbólica heterogénea, renovada por una

constante interacción de lo local con redes nacionales y transnacionales de comunicación” (García Canclini, 1990, p. 265).

Sao Pablo, Curitiba, Ciudad de México, Lima, Buenos Aires, Bogotá, Medellín, y eventualmente ciudades en acelerada expansión y gentrificación (elitización del centro) como Pereira son centros metropolitanos con características singulares de hibridación cultural, en las que se entremezclan los hábitos y productos rurales y populares locales con las prácticas culturales modernizantes globales y bienes de consumo modernos impulsadas por los *mass media*, territorios con pretensiones de modernidad, pero sin modernización. En síntesis, a las condiciones que describen los sistemas urbano-regionales en los países desarrollados habría que sumarles, para el caso latinoamericano, condiciones de hiperdensificación y hacinamiento; hipercentralización o dependencia de los centros globales y nacionales de poder económico y político; escisión y exclusión social e inequidad; interdependencia cultural rur-urbana; proliferación de asentamientos informales marginales con bajas condiciones de habitabilidad, contaminación ambiental y congestión; y deterioro ambiental de los centros urbanos tradicionales.

Las nuevas élites de la metrópolis descubren que inevitablemente ellos también se han masificado pues los privilegiados de la nueva sociedad llegaron a ser muchos y a pesar de su relativo poder económico y político, no pueden evitar verse atascados en la congestión del centro, esperar eternamente en una sala VIP de un aeropuerto internacional antes de viajar en primera clase, o hacer cola para ingresar al cine o para obtener su plato en un elegante autoservicio tipo buffet. En la nueva sociedad metropolitana contemporánea “hay un momento en que no hay hilos ni quien los maneje. Es el momento en que vuelve a la memoria el viejo símbolo de Babel” (Romero, 1999, p. 450) (Figura 6).

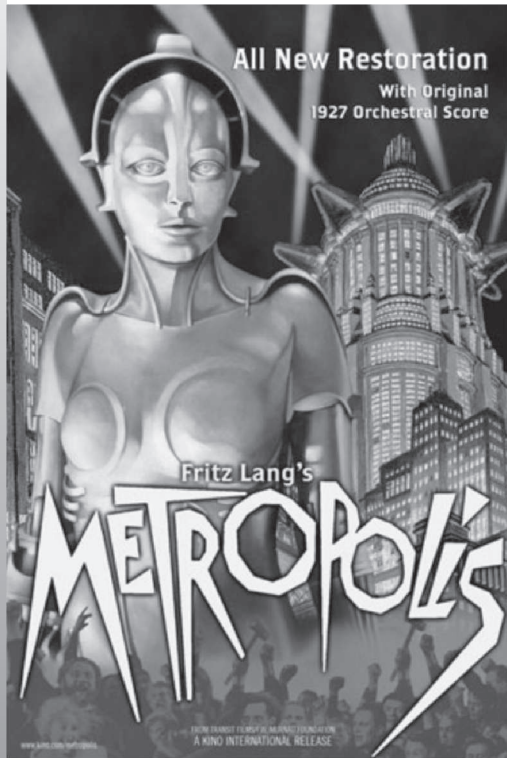


Figura 6. Poster promocional de la película *Metrópolis* con la imagen de fondo del edificio emblemático denominado Torre de Babel.
Fuente: <http://www.kino.com/metropolis/gallery6.html#gal6>

Atributos del hábitat metropolitano latinoamericano

De la mirada a la metrópolis latinoamericana se puede inferir que el hábitat metropolitano latinoamericano contemporáneo es un sistema urbano-regional complejo en el que coexisten atributos y condiciones propios de culturas rur-urbanas premodernas, expresiones de la metrópolis moderna, así como formas y pautas de la vida urbana post-moderna.

A manera de síntesis, los atributos de dicho hábitat metropolitano deducidos de la mirada histórica, se pueden agrupar en seis categorías que corresponden a las dimensiones o subsistemas del hábitat (Ver Cuadro 2).

La actual tendencia global hacia la metropolización tanto en países desarrollados como en vías de desarrollo, demanda del sector público y de la academia el abordaje de estudios interdisciplinarios, integrales, detallados y rigurosos sobre dicho fenómeno, asociados a temas cruciales como la globalización y las vocaciones regionales, las interdependencias rur-urbanas, los procesos de conurbación y suburbanización, las representaciones sociales de la cultura urbana y la metrópolis, las mediaciones de la tecnología, los sistemas de movilidad y sus impactos en el hábitat y la calidad de vida, de tal forma que una mejor comprensión del hábitat metropolitano latinoamericano pueda dar paso a intervenciones apropiadas que permitan aproximarse a un desarrollo territorial económica, ambiental y socialmente sustentable.

Referencias

- Berry, B.J.L. (1976). *Urbanization and Counterurbanization*. Beverly Hills, CA: Sage.
- Cal y Mayor, Rafael y Cárdenas, James. (1998). *Ingeniería de Tránsito. Fundamentos y aplicaciones*. Bogotá: Alfaomega.
- Castells, Manuel. (1999). *La Cuestión Urbana*. México: Siglo XXI.
- De Sola Morales, Ignasi. (2003). Terrain Vague. *Revista Escala* No. 191-192. Bogotá. pp. 11-14
- Dormido, Sebastián, Morales, Julián y Abad, Luis. (1992). *Sociedad y nuevas tecnologías. Perspectivas del desarrollo industrial*. Madrid: Editorial Trota.

- Fernández, Roberto. (2001). *Derivas: arquitectura en la cultura de la posurbanidad*. Santa Fe: UNL. 329 pp. Il.
- Fuster, Sergio. (2006). *La antigua grandeza de Babilonia*. http://www.temakel.com/texmitbabilonia.htm_22/08/06.
- García Canclini, Nestor. (1990). *Culturas híbridas. Estrategias para entrar y salir de la modernidad*. México: Grijalbo.
- Habitat II. (1996). *Un Mundo en Proceso de Urbanización. Informe Mundial sobre Asentamientos Humanos*. Centro de la Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos. Bogotá: Tercer Mundo Editores, Tomo I.
- Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona. (1988). *Ciudades: Información estadística, administrativa y gráfica de las mayores aglomeraciones urbanas del mundo*. Barcelona: Grafos S.A. Tomo 1.
- Ley 128 de 1994. Por la cual se expide la Ley Orgánica de las Áreas Metropolitanas. Nueva Biblia de Jerusalén.*
- Rincón González, Carlos Eduardo y Galindo Díaz, Jorge. (2010). *Los sistemas de transporte masivo en el hábitat metropolitano: El caso Megabús en el Centro Occidente colombiano*. Manizales: Universidad Nacional de Colombia.
- Romero, J.L. (1999). *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*. México: Siglo XXI.
- Olea, Oscar. (1989). *Catástrofes y monstruosidades urbanas. Introducción a la ecoestética*. México: Trillas.
- Watchtower Bible and Tract. *Traducción del Nuevo Mundo de las Santas Escrituras*.

Cuadro 2. Atributos del hábitat metropolitano latinoamericano

Dimensión Social	Presencia de una amplia clase social popular urbana masificada, alimentada por los grupos inmigrantes, los sectores populares y la pequeña clase media que se superpone a la tradicional con nuevas pautas de habitación.
	Hibridación de grupos y matización de las diferencias de clase y roles para dar paso a la aparición de nuevos grupos y subculturas urbanas y metropolitanas, sustentados en la filiación territorial (origen y vecindad) o afinidades de clase, gremio, profesión u oficio, género, edad, creencia, deporte o beneficencia.
Dimensión Cultural-Simbólica	Dependencia filial de los centros menores al centro histórico tradicional debido a la presencia de los equipamientos políticos, religiosos y culturales representativos
	Reconocimiento simbólico de la metrópolis como centro cultural o hito a escala regional, nacional e incluso mundial.
	Lugar de diversidad, multiculturalidad, etnicidad, masificación y confusión.
	Reproducción de la ideología popular, producto de la interdependencia cultural rur-urbana.
	Valoración de la cultura popular de masas y la masificación de la cultura cosmopolita de las élites a causa de la globalización.
	Desterritorialización y trashumancia de nuevos grupos emergentes.

Dimensión Política	Ausencia de representatividad de la institución política a escala metropolitana y posición dominante de la autoridad municipal de la metrópoli central.
	Ambivalencia entre la dependencia jerárquica del orden nacional y la autonomía municipal.
	Alianza entre la burguesía y la clase política para mantener la posición dominante.
	Fortalecimiento de la izquierda como alternativa política en oposición a los partidos tradicionales.
	Multiplicación de las facciones partidistas a partir de nuevas expresiones de filiación política por razones de género, ecología, religión o clase, que contribuye a la atomización de los poderes.
	Centros de concentración y dominio militar oficial a diferencia de las regiones urbanas periféricas y el campo.
Dimensión Económica	Condición de centro de producción y de consumo, haciéndolo un eslabón fundamental en el sistema económico mundial globalizado.
	Consolidación de la industrialización con uso intensivo de mano de obra.
	Tendencia a la especialización y terciarización de la economía hacia el comercio y los servicios
	Proliferación de gran diversidad de usos productivos dispersos.
	Condición de dependencia de los centros globales y nacionales de poder económico.
Dimensión Físico-ambiental	Existencia de un núcleo urbano central o metrópolis con localización geográfica estratégica, dotación de infraestructura adecuada, gran intensidad de usos industriales, comerciales y de servicios, generador y receptor de viajes debido a la interdependencia funcional del centro con los asentamientos del área o la región metropolitana.
	Tendencia hacia el deterioro ambiental del centro histórico tradicional.
	Gigantismo, aumento de la extensión y densidad de la aglomeración urbana existente, debido a la proliferación de asentamientos informales marginales con bajas condiciones de habitabilidad.
	Configuración formal singular, variada e insospechada a manera de corredores urbanos, mosaicos híbridos o archipiélagos con discontinuidad geográfica, debido a la expansión urbana a manera de mancha de aceite, la conurbación con municipios adyacentes a la metrópoli y la acumulación heterogénea de fragmentos especializados.
	Contaminación ambiental generalizada debido a polución, residuos sólidos, ruido y publicidad.
Dimensión Técnica	Congestión, a pesar del aumento de la infraestructura vial.
	Tecnificación y proliferación de enclaves industriales o tecnópolis.
	Empleo creciente de las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TICs),
	Implementación de sistemas de movilidad, sistemas de servicios públicos, sistemas privados de vigilancia y monitoreo, entre otros.
	Condición de transformación artificial permanente: construcción-destrucción.