

1. El nuevo lenguaje de la realidad urbana contemporánea: ¿De dónde viene y a qué se refiere?



ALBERTO JAVIER VILLAR CALVO*

OCTAVIO CASTILLO PAVÓN**

MÓNICA GUADALUPE GONZÁLEZ YÑIGO***

DOI: <https://doi.org/10.52501/cc.401.01>

Resumen

A lo largo de la historia, cada proceso de cambio tecnológico ha generado una división técnica del trabajo, que a su vez ha dado lugar a una división social del trabajo y, como consecuencia, una transformación demográfica y urbana de las ciudades. De acuerdo con Childe (1996), las primeras manifestaciones se dan en la revolución neolítica que condujo a la primera revolución urbana, lo mismo se deriva de la Revolución industrial, y con la “reindustrialización” propiciada por el fordismo, que se extendió hasta la mitad del siglo xx. Desde el último tercio del siglo xx hasta la actualidad, el tránsito hacia las sociedades posmodernas tiene como característica el avance científico y tecnológico de las denominadas tecnologías de información y comunicación. Este desarrollo vino a transformar la producción, distribución, comercialización y consumo, así como un profundo cambio en la forma de relacionarse en sociedad. De ahí que en este trabajo se establezca como objetivo describir los momentos del proceso de transformación

* Doctor en Urbanismo. Profesor-investigador en la Universidad Autónoma del Estado de México. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3035-6166> ; correo electrónico: betovillardf@gmail.com

** Doctor en Urbanismo. Profesor-investigador de la Universidad Autónoma del Estado de México. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2281-426X>

*** Doctora en Estudios para el Desarrollo Humano. Profesora-investigadora de la Universidad Autónoma del Estado de México. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6984-2351>

de las ciudades en distintos momentos de su desarrollo, destacando la constitución de teorías y enfoques teóricos dirigidos a explicar dicho fenómeno.

Palabras clave: *nuevos procesos urbanos, conceptos urbanos, realidad urbana.*

Contexto

Todos estos cambios en la tecnología y en las relaciones sociales de producción han tenido, a su vez, a lo largo de la historia, un impacto determinante en la transformación social del espacio territorial para habilitarlo a los requerimientos funcionales que reclamó cada una de estas revoluciones tecnológicas y las correspondientes formaciones sociales en cada momento histórico.

La realidad urbana actual, a imagen y semejanza de aquellas que han caracterizado cada etapa de transición entre y dentro de las distintas formaciones socioeconómicas, presenta lo que Ramos reconoce como una capacidad “infinita” de respuesta a la presencia de una gran variedad de factores de diferente naturaleza —desde económicos, tecnológicos, político-ideológicos, hasta de carácter geográfico—, que se expresan sobre el territorio, y que, a su vez, son influidos por la forma en la que éste se ha desenvuelto históricamente (Ramos, 2004).

En efecto, como lo señala Soja, 2000, a lo largo de la historia, desde la primera revolución urbana hasta hoy, las ciudades, en sus distintas modalidades y formas de expresión territorial, han sido tanto el resultado de las formas de relación sociocultural, económica e ideológico-política de las sociedades que las habitan así como el factor determinante en las formas de transformación socioeconómica de los distintos conglomerados humanos.

Las manifestaciones contemporáneas del proceso de urbanización no son la excepción; aún más, nos atreveríamos a sostener que son, quizá, las más claramente reveladoras de esta relación causal dual en la que la ciudad es a la vez causa y efecto de las manifestaciones económicas, sociales y políticas de las sociedades actuales así como del grado de desarrollo tecnológico que ésta ha alcanzado.

No sólo porque las evidencias en todo el mundo indican la creciente tendencia a la urbanización de la población,¹ lo que llevará sin duda a que el siglo XXI sea el primero que podrá considerarse predominantemente urbano, sino por el hecho —en torno al cual hay cada vez mayor consenso entre la comunidad científica— de que cada vez más las grandes ciudades juegan un papel determinante en el impulso del desarrollo y la innovación científico-tecnológica, en las condiciones de bienestar y solidaridad colectiva de las sociedades contemporáneas, y como “motores de primer orden en la evolución del mundo” (Ramos, 2004).

La discusión acerca de las características particulares del espacio urbano en cada formación histórica y el descubrimiento de los factores que están detrás de éstas ha sido una tarea que se antoja relativamente reciente. Desde las primeras manifestaciones protourbanas en la península de Anatolia, en el sureste de la actual Turquía, hace alrededor de 12 000 años (Soja, 2008), pasando por las manifestaciones urbanas de las ciudades estado características del modo de producción asiático en las regiones rivereñas del actual Irak, en la antigua Mesopotamia, del río Indo en la actual Paquistán, de los ríos Amarillo y Largo en China, y de las regiones mesoamericana en el actual México y en la región andina en donde hoy se ubica la República del Perú, hasta las diferentes manifestaciones del proceso de urbanización industrial del siglo XIX y de principios del siglo XX en el mundo occidental, la reflexión en torno a las características de los diferentes procesos urbanos y de los factores que los determinaron comienza sólo a darse de manera incipiente hasta mediados del siglo XIX, y a consolidar un bagaje histórico y teórico explicativo consistente hasta mediados del siglo XX.

Desde entonces hasta hoy se ha ido produciendo un conjunto creciente de aportaciones teóricas y conceptos que han intentado dar cuenta de las transformaciones urbanas que se han ido observando como resultado, en primer lugar de la difusión de la industrialización manchesteriana; posteriormente de la industrialización fordista, y hoy, de los procesos de reconfi-

¹ Según el reporte sobre las perspectivas de urbanización publicado por la Organización de las Naciones Unidas (ONU) en 2014, por primera vez en la historia mundial, en 2007 la población urbana superó en proporción a la población rural, llegando en 2014 a representar el 54% de la población mundial, y se espera que para mediados del siglo XXI el 66% de ella habite en ciudades (ONU, 2014).

guración productiva flexible y el empleo de las tecnologías de la información y comunicación (TIC) en todos los ámbitos de la vida económica, social y política.

Estos tres períodos marcan la pauta del desarrollo del bagaje teórico y conceptual explicativo del proceso de urbanización en los dos últimos siglos, durante los cuales podemos identificar tres momentos en los esfuerzos explicativos del fenómeno urbano capitalista.

Primer momento

El primer momento surgió a partir de las transformaciones urbanas propias de la primera Revolución Industrial en Europa y Estados Unidos durante el siglo XIX, en el que se sientan las bases teórico-conceptuales del análisis urbano y se define el paradigma causal del proceso de urbanización capitalista industrial. En el segundo momento con base en el mismo paradigma y a partir de la revolución tecnológica-productiva característica de la industrialización fordista keynesiana, se establecen definitivamente las bases científicas de los estudios de la ciudad y los modelos analíticos del fenómeno urbano. El tercer momento corresponde con la realidad urbana emergente de los últimos cerca de 40 años del siglo XX y los primeros tres lustros del actual, de la mano de la reestructuración productiva flexible-neoliberal al calor de la cual se construye un bagaje explicativo que intenta dar luz a las causas y características de los procesos urbanos contemporáneos.

Algunas aportaciones teóricas que podemos considerar emblemáticas nos pueden ilustrar acerca de la naturaleza y características de las propuestas disciplinarias realizadas en cada una de estas etapas, propuestas que se desarrollan en diferentes contextos geográficos para explicar las características particulares que el fenómeno urbano presenta en un lugar y tiempo específicos; son ejemplos que arrojan luz sobre el proceso de conformación disciplinaria del urbanismo y la planeación territorial, y que nos permiten comprender el estado actual del arte en torno a la “nueva” realidad urbana.

Los primeros intentos de explicación de los procesos urbanos y de los factores que los determinaron —desde una visión que busca definir las relaciones de causalidad y, en cierta medida, establecer predicciones razonables

sobre su comportamiento— los podemos encontrar en el siglo XIX, en propuestas analíticas de la ciudad resultante de la primera Revolución Industrial en Europa que estaban dirigidas a reconocer los factores determinantes de la problemática socioeconómica de la ciudad industrial, y a ofrecer soluciones a los problemas inherentes a ella desde perspectivas sectoriales u holísticas.

Entre los primeros empeños si no es que el primero en intentar establecer un rompimiento con el enfoque de las “bellas artes”, prevaleciente en el campo de la producción edilicia, dominado entonces por la arquitectura y “el arte de la construcción de ciudades”, encontramos las aportaciones de Ildefonso Cerdá en 1859, con su *Teoría de la construcción de ciudades* (1991), y su posterior trabajo *Teoría de la urbanización* (1859); ambos estudios sobre el fenómeno urbano industrial del siglo XIX, están dirigidos al desarrollo del ensanche y regeneración urbana de la ciudad de Barcelona, en donde, como lo señala García Bellido, “se intenta aplicar un método analítico e inductivo sobre la ‘enormidad’ compleja e inextricable del estudio de la ciudad, como ente abstracto” (García-Bellido, 2000).

En esos trabajos se plantean de manera sistemática y vinculada con el fenómeno urbano lo que García-Bellido (2000) denomina “un primer nivel teórico”, en el cual se establecen las “categorías ontológicas” de una disciplina aún embrionaria, que hacen referencia a los elementos constitutivos de la estructura urbana, entre ellos: vialidad, edificación, manzanas, intervías, solares, dominios y usos públicos y privados; con base en los cuales se construye la categoría más general de “urbe” y se definen los factores legales, económicos, administrativos y políticos que la determinan; mientras que, en un segundo nivel, proponen establecer un modelo teórico de urbanización ideal “capaz de asumir todas las demandas técnico-higiénico-sociales y administrativas, antiguas y modernas” (García-Bellido, 2000; Vergés, 2009).

Un segundo ámbito de reflexión que alimentó el marco teórico del urbanismo y de la planeación urbana a partir del siglo XX fue el que desarrolló la escuela alemana de planeación territorial del siglo XIX, la cual, a partir del análisis de la realidad alemana y siguiendo la misma lógica deductiva de Cerdá (1859), estableció un marco analítico en el que se definieron nuevas categorías de análisis que permitían responder a la problemática funcional entre los usos del suelo urbano. Dos ejemplos ilustran esta experiencia que

tendría importantes repercusiones en la conformación de un bagaje teórico conceptual de estas dos disciplinas.

El primero de ellos es el de Reinhard Baumeister, quien en 1860 publica su obra *Crecimiento de las ciudades en relación a la tecnología, el ordenamiento de las edificaciones y la economía*. En este trabajo, a partir de una revisión crítica de la funcionalidad de la ciudad industrial de Frankfurt, y desde una perspectiva holística, radicalmente distinta a la visión sectorial de la problemática urbana que prevaleció en distintos ámbitos de la geografía europea entre los estudiosos del fenómeno de la ciudad del siglo XIX (Sica, 1980), se integra a la idea de ordenamiento de la ciudad la consideración de los temas relacionados con estructura y funcionalidad: vivienda, tráfico, dotación de agua potable, el manejo de los desechos urbanos, salud pública, el carácter de los espacios públicos, el control del uso del suelo y de las alturas de edificios, el manejo estético de la actuación inmobiliaria y el financiamiento de los planes de ordenamiento de las ciudades; ampliando con ello el universo conceptual de la disciplina urbana (Sánchez, 2007).

En este trabajo, Baumeister (1860) prefiguró, además, el concepto de *zonificación*, que consiste en la estructuración de la ciudad en áreas funcionales íntimamente relacionadas, dentro de las cuales consideró: el centro receptor de negocios, un distrito industrial, que incluyera comercio, y el distrito residencial; para cada una de ellos proponía además condiciones de infraestructura básicas tales como: calles principales y auxiliares, ferrocarriles y drenaje de aguas residuales (Mancuso, 1980).

Este marco teórico-conceptual se concretaría, en la práctica, en un modelo de ordenamiento que podríamos considerar la primera experiencia de planeación con base científica, la cual se llevó a la práctica en la ciudad de Frankfurt en 1891 con el primer plan de zonificación de alcance municipal dirigido a corregir las disfuncionalidades entre usos del suelo que derivaban en deseconomías de aglomeración. Este modelo de planeación, se implementaría posteriormente, desde una perspectiva dirigida más a impulsar la valorización de la propiedad inmobiliaria, en la ciudad de Nueva York, a través de la New York City Zoning Resolution de 1916 (Mancuso, 1980).

Más vinculado con la descentralización de las grandes ciudades que con la idea de ordenamiento del proceso de expansión urbana característico de la obra de Cerdá (1859), y del ordenamiento de la ciudad consolidada,

como en el caso de la escuela alemana, y tal vez una de las aportaciones más conocidas, difundidas y discutidas en la historia del urbanismo, es la propuesta que realizó Ebenezer Howard (1902), quién publicó un solo libro con una significativa influencia y diferentes interpretaciones en la producción inmobiliaria, principalmente en Inglaterra y Estados Unidos.

La propuesta de Howard (1902) parte, al igual que las de Cerdá (1859) y Baumeister (1860), de una revisión crítica de la ciudad industrial, sólo que, en su caso se centra en el estudio de la realidad urbana estadounidense e inglesa. Como lo señala Hall (1996), su experiencia norteamericana, particularmente su vida en la ciudad de Chicago, conocida entonces como la “Ciudad Jardín”, parece haber tenido una influencia decisiva en los planteamientos en su trabajo, publicado primero en 1998 como *Mañana: Un pacífico camino a la verdadera reforma*, y vuelto a publicar dos años después con el título de *Ciudades jardín del mañana* (Hall, 1996).

En este trabajo Howard reconoce la dinámica migratoria campo-ciudad como el factor determinante del proceso de concentración demográfica en la ciudad industrial inglesa, y como factor determinante en el congestionamiento y precariedad del espacio urbano, haciendo especial énfasis en las condiciones del Londres de finales del siglo XIX (Howard, 1902).

Como respuesta, plantea un modelo teórico dirigido a contener estos flujos migratorios en espacios intermedios entre el campo y la metrópoli industrial, que se sustenta en su conocida propuesta teórica de los tres imanes en la que, frente a las ventajas y desventajas del campo y la ciudad para alojar población y actividades productivas, ofrece como tercera alternativa en discordia la ciudad jardín, modelo urbano que reúne las ventajas y elimina las desventajas del campo y de la ciudad.

El esquema territorial teórico propuesto consiste en un sistema de ciudades articuladas y un modelo de ciudad que propone reunir las ventajas ambientales del campo a partir de bajas densidades de construcción y áreas públicas ajardinadas, con las ventajas en cuanto a sociabilidad, transporte, acceso al trabajo y servicios que ofrece la ciudad, evitando el congestionamiento de ésta y el aislamiento que supone la vida rural (Howard, 1902).

Más allá de los dispares y aún distorsionados resultados que mostraron las experiencias materiales que derivaron de esta propuesta en Inglaterra, Europa continental y Estados Unidos (Hall, 1996), la relevancia teórica y

conceptual del planteamiento de Howard (1902) radica en que representa un intento sistemático dirigido a identificar los factores socioeconómicos del proceso de expansión y transformación de la ciudad industrial inglesa, sobre los que había que actuar para impulsar el ordenamiento territorial a una escala supraurbana, así como en el intento de identificar los factores que subyacen a las condiciones de vida que derivaban del proceso de urbanización industrial, particularmente de los trabajadores fabriles.

Desde una perspectiva de conjunto, y sin olvidar las actuaciones sectoriales que se impulsaron sobre todo en la salud pública y la vivienda, y que tuvieron un impacto determinante en la forma en la que se desarrolló el marco reglamentario y normativo de la producción de la ciudad industrial desde finales del siglo XIX, particularmente, en Inglaterra, consideramos que las tres obras mencionadas aquí representan las versiones más acabadas y panorámicas de la forma en la que se comprendió el fenómeno urbano, y la forma en que se abordó, desde tres perspectivas distintas, la solución de los problemas derivados de la expansión y transformación de la ciudad resultante de la primera Revolución Industrial.

En este sentido, para nosotros es particularmente relevante que, aunque en el caso de Cerdá (1859) con Barcelona como objeto de estudio, así como en el caso de Baumeister, con Frankfurt, y de Howard (1902), con Londres, las alternativas de solución a los problemas sociales y de funcionalidad de las tres ciudades parten del análisis de la problemática de la ciudad industrial, pues los tres llegan a conclusiones distintas y a alternativas de solución diametralmente diferentes.

En el primer caso, la alternativa es un plan de ensanche para la ciudad de Barcelona, donde priorizaron la demolición de las murallas medievales que aún cercaban la ciudad (en el más amplio sentido del término). Esta alternativa plantea una traza ordenadora que integra, por primera vez en este tipo de soluciones, disposiciones normativas sobre los diferentes componentes del desarrollo urbano: diseño y jerarquización vial, ocupación de predios, alturas de edificación, y disposición de los espacios públicos referidos a un instrumento rígido de ordenamiento —el plan de ensanche— que, como palimpsesto se superpone a una realidad territorial preexistente, reordenándola y reestructurándola en función de las necesidades del modelo de acumulación dominante.

En el caso de Frankfurt, por su parte, Baumeister (1860), con base en las ideas planteadas 31 años antes, (1891) propone una solución distinta a la planteada para Barcelona. Frankfurt es un puerto fluvial industrial que históricamente había sido un nodo de las rutas comerciales en el centro de Europa por su ubicación sobre el río Mein, afluente del Rhin; una de las principales rutas fluviales europeas que desemboca en el mar del norte, precisamente, en los Países Bajos, a la altura del Puerto de Róterdam; se había convertido a finales del siglo XIX en uno de los centros industriales más activos del centro-sur de Alemania, presentando unas de las dinámicas de concentración poblacional y congestiónamiento de las áreas centrales y portuarias más intensas de Alemania y de Europa continental.

Baumeister (1860) apuesta para su ordenamiento, por un mecanismo más abstracto que un plan de ensanche; es decir, un plan de zonificación que consiste en un sistema de normas aplicables a diferentes áreas de la ciudad que abarcan todo su perímetro político administrativo, en las cuales se incorpora disposiciones relativas a los usos del suelo y un conjunto de regulaciones sobre el quehacer del sector inmobiliario, empoderando a las autoridades locales para regular la actividad inmobiliaria y el uso del suelo para el desarrollo de las actividades inmobiliarias (Mancuso, 1980).

Howard (1902), frente a una realidad urbana que presentaba condiciones similares a las existentes en las dos ciudades anteriores, relativas a lo que él denomina “el congestiónamiento urbano”, asociadas, en general, a una alta precariedad en las condiciones de habitabilidad, y vinculadas a la vivienda y los servicios de infraestructura urbana, ofrece una solución que opta por la desconcentración de la población y la redistribución de los flujos migratorios campo-ciudad, hacia un nuevo sistema de ciudades con bajas densidades de ocupación del suelo y con disposición de infraestructura y servicios eficientes para satisfacer las necesidades básicas de la población residente.

Estas propuestas, como señala Hall (1996), se ubican en el marco de un estrecho vínculo entre teoría y práctica urbanas; a pesar de que hay coincidencia cuando se establece la relación causal entre industrialización y procesos urbanos, paradigmática por casi un siglo en los estudios sobre la ciudad, y que se proponen prácticamente las mismas variables analíticas que serán desde entonces esenciales en el estudio del fenómeno urbano y

de la problemática de la ciudad, así como de su planeación y ordenamiento, se construyen, sin embargo diferentes modelos funcionales de desarrollo de la ciudad capitalista industrial, los cuales se materializan en experiencias diametralmente distintas.

Este hecho, parece obedecer a que, a pesar de que todas estas realidades urbanas coinciden temporalmente y la que están influidas entre sí y se ven afectadas por factores similares de desarrollo tecnológico y bases productivas que se soportan en la industrialización y que se expresan en condiciones socioespaciales similares, presentan, no obstante, peculiaridades propias en su desarrollo histórico que determinan una formación social singular que se expresa en una “personalidad urbana” propia, cuya problemática se resuelve a través de modelos de solución también singulares; aunque más tarde hayan devenido en modelos abstractos de aplicación universal.

Segundo momento

Un segundo momento en el desarrollo de la disciplina urbana tuvo lugar a lo largo de los primeros dos tercios del siglo xx, momento en el que observarse puede, en comparación con lo visto hacia finales del siglo xix y principios del xx, una separación progresiva entre teoría y práctica, que se comienza a gestar en el contexto de la conformación de la ciudad resultante de la revolución productiva fordista, y la participación del estado keynesiano como agente activo de los procesos de transformación urbana, tendiendo progresivamente a establecer, en el campo de la reflexión teórica, modelos explicativos de la realidad urbana emergente que, por su propia naturaleza, fueron altamente generalizadores y reduccionistas de la realidad.

La conformación del urbanismo como disciplina y el andamiaje teórico sobre el que se iría sosteniendo se comienza a desarrollar precisamente en este período con la elaboración de un marco conceptual vasto que permite reconocer y dar nombre a un conjunto amplio y diverso de fenómenos relativos al desarrollo de la ciudad, superando la mera identificación de las variables básicas de la realidad urbana alcanzada durante el siglo anterior, para ahora tratar de dar nombre a fenómenos complejos presentes en la ciudad, que son resultado del proceso de industrialización en sus dos fases.

Es también el momento en el que surgen los primeros modelos explicativos de la configuración socioespacial de la ciudad, que incluso intentan dar luz sobre las características de la ciudad precedente (preindustrial), y abordan los factores sociales, económicos y culturales que determinan estos procesos.

Posiblemente, entre los primeros trabajos tendientes a caracterizar los procesos de expansión de la ciudad industrial y que acuñaron nuevos términos que se refirieron a ellos, podemos citar el publicado en 1915 por Patrick Geddes, *Ciudades en evolución: Una introducción al movimiento de la planeación urbana y al estudio del civismo*, en donde, con base fundamentalmente en el análisis de la realidad urbana del Reino Unido —particularmente de Londres y otras ciudades industriales británicas aunque con referencia a casos generales de Estados Unidos y otras ciudades europeas—, desarrolla un estudio sistemático de la relación entre la ciudad y la región que la circunda, su expansión y la absorción, por parte de ésta, de núcleos de población periféricos, así como sus vínculos funcionales (Geddes, 1915).

A partir del reconocimiento de estos procesos, Gaddes acuña neologismos de tales como “conurbación”, para dar cuenta de los procesos de expansión e integración de las “grandes ciudades” con otras de menor jerarquía de su entorno regional (Geddes, 1915); “metrópoli y metropolitano”, para referirse de manera ambigua a todas las “grandes ciudades” industriales; o “megalopolitano”, como concepto para referirse, también de manera imprecisa, a un desarrollo urbano desmesurado (Geddes, 1915).

En la década siguiente, en 1924, aparece el primer modelo explicativo del proceso que subyace a la estructura socioespacial de la ciudad industrial, propuesto en el seno de la llamada Escuela Ecológica de Chicago por Ernest Burgess (1964). Con base en un estudio, precisamente, de la ciudad de Chicago y partiendo del axioma ecológico que supone que la competencia entre los distintos usos del suelo por la ocupación del espacio en un contexto de libre mercado es el determinante de la conformación espacial de la ciudad industrial, concluye que las actividades dominantes se hacen de las áreas con mejores condiciones de localización (Pacione, 2009).

Con base en este supuesto, Burgess (1964) construye un modelo de zonas concéntricas que explica la estructura socioespacial de la ciudad industrial. En este modelo el espacio central es el más codiciado, por lo cual en

él se ubican las actividades de mayor rentabilidad, conformando un distrito central de negocios (CBD, por sus siglas en inglés) en torno al cual se desarrollan sucesivamente cuatro zonas concéntricas: una zona dos de transición con la presencia de vivienda degradada en proceso de desplazamiento por industria ligera; una zona tres en donde se ubica la vivienda obrera de bajos ingresos que labora en el espacio industrial contiguo; una zona cuatro de vivienda de clase media; y finalmente una zona cinco de vivienda para sectores de altos ingresos que se desplaza diariamente a las áreas centrales por motivos laborales (*commuters*) (Waugh, 2002).

En 1939, tres lustros más tarde de haberse publicado la propuesta de Burgess y proveniente también de la Escuela Ecológica de Chicago, a partir del análisis de la estructura residencial en 142 ciudades de Estados Unidos y basado en el análisis de los usos del suelo urbano a partir de los valores de los alquileres residenciales, Homer Hoyt propone el denominado *modelo de los sectores*.

Este modelo asume que alrededor de los espacios centrales (CBD) se desarrolla una mezcla de usos del suelo que, cuando el CBD se expande, se desplazan hacia la periferia, conformando sectores entre los cuales el que ocupan los vecindarios de altos ingresos se desenvuelve a lo largo de líneas de comunicación sobre suelos elevados libres de inundaciones hacia zonas rurales o cursos rivereños no empleados por la industria, en tanto que los sectores de bajos ingresos, con escasas posibilidades de elección, se ubican en las áreas menos favorables, tanto en el primer contorno de las áreas centrales como en la periferia urbana (Pacione, 2009).

Casi seis años después de que Hoyt propusiera su modelo, Harris y Ullman plantean, sobre una base crítica de los dos anteriores modelos y considerando un universo amplio de ciudades del mundo desarrollado (Waugh, 2002), el denominado *modelo de los núcleos múltiples*, en el que, asumiendo que las mayores ciudades del mundo no crecen alrededor de un solo CBD, considera que la estructura de la ciudad industrial se da a partir de la integración de diversos núcleos separados, cuya localización y crecimiento dependen de factores tales como la disponibilidad de ciertas instalaciones especializadas, que agrupan actividades que no se pueden permitir los costos de localización en los CBD, los cuales tienden a desplazar a aquellas que generen externalidades negativas (Pacione, 2009).

La crítica que se ha hecho, en general, a los modelos de la Escuela Ecológica de Chicago, hace referencia fundamentalmente, al reduccionismo que hacen de la realidad por no identificar el papel crucial que el transporte asumió desde la revolución fordista en el comportamiento de las ciudades; así como por no reconocer la “permeabilidad” de los límites entre zonas, los cuales, en la realidad, no se encuentran tan claramente definidos, y particularmente, —esto es lo que nos interesa resaltar en este trabajo—, a sus limitaciones para poder responder acertadamente a la forma de estructuración del espacio urbano en otras realidades socioculturales (Waugh, 2002).

Pacione (2009) considera que estas limitaciones se ubican, en el caso del modelo de Burgess, en que está fuertemente influido por las características del Chicago de finales del siglo XIX y principios del XX por asumir la propiedad privada como el factor central en el comportamiento de la demanda de suelo y obviar la existencia de cualquier política de ordenamiento en la ciudad en un momento en el que la planeación urbana estaba presente ya en distintas realidades del mundo (Pacione, 2009).

En cuanto al modelo de Hoyt, el mismo Pacione (2009) considera que sus limitaciones se centran en el hecho de que se basa exclusivamente en los usos residenciales como los factores indicativos del proceso de estructuración espacial, ignorando otros usos del suelo; además de que hace un énfasis excesivo en las características económicas de las diferentes zonas, ignorando aspectos raciales y étnicos que subyacen a los patrones de cambio de uso del suelo; mientras que, en cuanto al modelo de Harris y Ullman, Waugh (2002) señala que hace referencia sólo a un universo reducido de la realidad urbana al basarse sólo en el estudio de grandes ciudades del mundo industrial desarrollado, con lo que resulta poco representativo de otras realidades urbanas.

En términos generales, podemos considerar que estos modelos, importantes sin duda como primeros ensayos para explicar la estructuración espacial de la ciudad emergente del siglo XX, adolecen de las mismas limitaciones de todo modelo “teórico” que se basa en el estudio de un universo reducido de fenómenos con base en los cuales, de manera inductiva, establece generalizaciones universales.

Como señala Waugh, en el estudio de una ciudad en particular se debe evitar la tentación de hacer coincidir esta realidad particular con estos mo-

delos; puesto que en el mejor de los casos mostrarían algunas de las características de ella (Waugh, 2002); en este sentido, hay que considerar la singularidad de cada realidad urbana y su propia estructura, cuyo patrón de comportamiento singular no necesariamente tiene que concordar con ningún modelo en particular.

Esta singularidad a la que se refiere Waugh (2002) es resultado de una construcción histórica que comprende no sólo los procesos económico territoriales, sino las condiciones socioculturales y sociopolíticas que subyacen a las dinámicas de configuración y estructuración espacial, y a la misma base urbana precedente sobre la que se desenvuelven, como un palimpsesto, los nuevos procesos territoriales.

La confrontación entre las experiencias teórico-prácticas decimonónicas con las de carácter puramente teóricas de la primera mitad del siglo xx son, en ese sentido, altamente reveladoras; mientras la práctica del siglo xix es una elocuente revelación de qué condiciones económicas similares, tales como el proceso de industrialización, son un factor innegable a considerar en el análisis de los procesos urbanos de Barcelona, Frankfurt y Londres; sin embargo, son las condiciones sociopolíticas y culturales, construidas históricamente y propias de cada caso, las que llevaron al diseño de estrategias de intervención cualitativamente distintas, y a resultados definitivamente diferentes.

A pesar de que Barcelona, una de las ciudades industriales españolas con mayor nivel de desarrollo a mediados del siglo xix, era aún una ciudad amurallada con altos índices de hacinamiento e insalubridad, condición derivada fundamentalmente de factores políticos (López, 2009), se planteó como alternativa de desarrollo y como una reivindicación política y social, el derrumbe de las murallas, así como una expansión que permitiera abatir las condiciones de sobredensificación del recinto urbano intramuros, sobre la base de un plan de ensanche de largo plazo, que hasta hoy es la base del desarrollo urbano de la ciudad.

Frankfurt fue, a mediados del siglo xix, un emergente polo industrial y un importante puerto fluvial comercial ubicado en el centro sur del Imperio Alemán, por donde llegaban a los estados alemanes del sur los bienes de la industria británica (Kindleberger, 1975). Esta ciudad apenas en 1806 había dejado de ser una de las más importantes ciudades independientes dentro

del Sacro Imperio Romano Germánico, con una fuerte tradición jurídica y política propias que no perdió después de su incorporación a la Liga del Rin, y posteriormente al propio Imperio Alemán.

Con base en esta fuerte tradición, para resolver los diversos problemas de funcionalidad del puerto comercial y las deseconomías de aglomeración que derivaban de la coexistencia de lo que hoy llamaríamos “usos incompatibles del suelo”, se aplicó ahí por primera vez uno de los modelos de intervención urbana más novedosos en ese momento, vigente incluso hasta hoy, que suponía romper con el paradigma vigente del Estado liberal de inafectabilidad de la propiedad privada del suelo.

Finalmente, la realidad urbana británica, caracterizada por la metrópoli industrial, había experimentado un acelerado proceso de crecimiento y reconfiguración productiva y socioespacial desde finales del siglo XVIII, sustentado su desarrollo en la larga tradición británica liberal, en donde el papel del Estado era marginal en el proceso de desarrollo urbano, el cual respondía a la lógica de la libre empresa inmobiliaria e industrial.

A partir de este principio rector y en respuesta a las terribles condiciones de la ciudad victoriana y a la situación de depresión económica del espacio agrícola inglés del siglo XIX, la ciudad jardín aparece como un modelo de urbanización e industrialización descentralizado y autogestivo que se sustenta en la creación de nuevas ciudades dispersas en el espacio rural promovidas por empresas inmobiliarias (Hall, 1996).

Son precisamente estas tres realidades históricas distintas, referidas a condiciones territoriales y urbanas claramente diferenciadas, las que parecen estar detrás de respuestas urbanísticas tan diferentes para responder a procesos urbanos con bases y procesos económicos relativamente similares.

Los tres ejemplos comprenden ciudades industriales que se desarrollaron al calor de la primera Revolución Industrial, entre mediados del siglo XVIII y mediados del siglo XIX; en todas ellas se presentaba un crecimiento demográfico y urbano acelerado, procesos de integración de actividades productivas que mostraban deseconomías de aglomeración, y dinámicas de degradación en las condiciones de vida de la clase trabajadora industrial, reflejadas particularmente en las condiciones de vivienda.

Estas tres realidades urbanas tenían claras diferencias socioterritoriales y estaban insertas en contextos políticos diferenciados históricamente con

claridad, lo que llevó a que las iniciativas de ordenamiento no sólo partieran de reconocer variables de naturaleza superestructural distintas, y por lo tanto de presupuestos “teóricos” diferentes, sino que arribaran a alternativas de solución y a modelos de desarrollo urbanístico totalmente dispares.

En tres realidades políticas de naturaleza monárquica, con estructuras de poder con una larga tradición centralizada, había notables diferencias: mientras que en el caso de Barcelona el conflicto político e identitario catalán influyó de manera importante en la reivindicación de la ciudad condal para impulsar su crecimiento urbano y demoler las murallas que constreñían la ciudad; en Frankfurt, el peso de su larga tradición como ciudad independiente la llevó a optar por una alternativa de intervención pública inédita en el contexto del liberalismo decimonónico, regulando por primera vez las formas de aprovechamiento de los usos del suelo; entretanto en Inglaterra, en la larga tradición liberal en la que sustentó su desarrollo industrial permeó en la idea de descentralizar los grandes centros industriales metropolitanos a partir de una importante participación del capital inmobiliario.

Estas tres experiencias evidencian la relevancia que tiene la relación entre teoría y práctica que Peter Hall reconoce en estas y otras experiencias decimonónicas (Hall, 1996), y nos dan luz sobre las limitaciones que tienen los modelos generalizadores, que parten de realidades singulares para explicar y ordenar procesos socioterritoriales similares en sus orígenes y, posiblemente, en su desarrollo, pero son claramente distintos en su contexto histórico.

Los ejemplos de la Escuela Ecológica de Chicago son, por otra parte, una clara revelación de que las generalizaciones inductivas a partir de realidades específicas, si bien aportan un universo conceptual y el reconocimiento de coincidencias fenomenológicas relevantes para la construcción del andamiaje teórico de la disciplina urbana, no permiten reconocer las particularidades de una realidad territorial distinta a aquella en la que se basa la construcción de los modelos teóricos.

Estos modelos explicativos de la ciudad industrial en tres momentos distintos, contruidos con base en estudios de caso de ciudades industriales estadounidenses —los modelos de Burgess y Hoyt— y de algunos países desarrollados —el modelo de Harris y Ullman—, establecen generalizaciones explicativas para un universo reducido de ciudades que en el siglo

xix y a principios del xx presentaban las condiciones más avanzadas del desarrollo capitalista industrial con toda su complejidad social y territorial, constituyéndose en modelos explicativos de este tipo de realidades, incluso limitada dentro de este universo).

Estos modelos, que se desprenden del análisis de realidades concretas que en el marco de la industrialización, respondían a sus propias singularidades, fueron por un proceso de inducción asumidos como modelos teóricos útiles para poder caracterizar y describir el fenómeno urbano derivado de la industrialización, tanto del resultante de la primera Revolución Industrial, como del que derivó de la entonces emergente revolución fordista, estableciendo los diferentes factores que subyacen a los procesos de estructuración y expansión urbanas.

Desde ellos, no es posible explicar con certeza las dinámicas, características y procesos de ciudades en las que el factor dominante de desarrollo durante el siglo xix no fuer el proceso de industrialización, o de aquellas en las que el proceso de industrialización se origina hasta bien entrado el siglo xx, respondiendo tardíamente a las condiciones derivadas del paradigma fordista de producción industrial, y mucho menos de aquellas cuya base urbana presenta, además de muchos de estos rasgos desde sus orígenes urbanos capitalistas, una complejidad tan peculiar como el de las ciudades latinoamericanas, que, como lo señala Borsdorf, presentan una condición endémica de segregación socioespacial desde sus orígenes en el siglo xvi (Borsdorf, 2003).

Tercer momento

Hace aproximadamente cuatro décadas, el modelo de desarrollo capitalista industrial fordista-keynesiano, hegemónico a nivel mundial por cerca de un tercio del siglo xx, presentó claras muestras de agotamiento y dio lugar a la emergencia de un nuevo modelo socioeconómico basado en los principios de la producción flexible y la política neoliberal.

Estos cambios en el orden económico y político tuvieron un impacto decisivo en los factores, dinámicas y formas de desarrollo de los espacios urbanos, particularmente en el nivel metropolitano, que a lo largo del primer

tercio del siglo xx habían respondido a los imperativos de la producción industrial a gran escala, de la masificación del espacio urbano y de una lógica de actuación gubernamental de tipo intervencionista y regulatorio.

A partir del último tercio del siglo xx, a galope de la revolución tecnológica de las tecnologías de la información y la comunicación (TIC), los nuevos imperativos de la producción flexible y la forma de intervención gubernamental basada en la desregulación de los procesos urbanos dieron inicio a nuevas formas de actuación de los agentes del desarrollo de la ciudad, que derivaron en nuevas pautas de urbanización, que han significado la reconfiguración de las metrópolis que más directamente se han visto influidas por la nueva realidad económico-política, particularmente de aquellas que juegan un papel nodal en los flujos financieros y de información a nivel global.

En consonancia con esta realidad emergente han surgido en el ámbito académico un conjunto diverso de propuestas teóricas y conceptuales que han hecho notar la existencia de estos nuevos procesos y han intentado ofrecer un marco explicativo de los factores que han determinado su aparición y su comportamiento, así como de los rasgos que los caracterizan y de sus implicaciones socioculturales y socioeconómicas. De estas aportaciones ha derivado un vasto acervo de neologismos y modelos explicativos que se han divulgado por no decir vulgarizado —profusamente— tanto en el ámbito de la discusión académica como en el de la práctica de la planeación urbanística, y que se han empleado de manera indiscriminada para explicar procesos que se presumen similares, aunque corresponden a distintos contextos socioterritoriales, refiriéndose en realidad, como lo señala Rufí, a procesos que no son tan similares, e incluso a procesos que se reconocen como distintos, pero que tampoco lo son (Rufí, 2003).

Estas contribuciones teórico-conceptuales se han centrado particularmente en dar luz sobre aquellos procesos que surgen, en la realidad, de las grandes aglomeraciones urbanas en los países que, con mayor prontitud, se integraron a las nuevas dinámicas económico-políticas, y que de manera temprana resintieron el impacto de éstos en las dinámicas de crecimiento y reestructuración de los espacios urbanos y metropolitanos.

Desde inicios del último tercio del siglo xx, comenzaron a apreciarse dinámicas inéditas en el contexto de la metrópoli fordista: revalorización de los espacios históricos de la ciudad central asociados a dinámicas de

elitización y recomposición de los usos del suelo (Salazar y Sobrino, 2010); la extensión de la ciudad central como espacio de concentración de actividades terciarias hacia las primeras periferias de orígenes decimonónicos; la diseminación de las intervenciones urbanísticas dispersas, que se muestra en modelos duales de discontinuidad física y articulación funcional de las nuevas urbanizaciones incrustadas en el espacio otrora considerado como rural; la generalización de los procesos de metropolización como patrón dominante de urbanización; la emergencia de la movilidad de personas y de los flujos, reales y virtuales, de información y bienes, como componentes determinantes de la estructuración de la ciudad; la multiplicidad de centralidades como componentes fundamentales de la estructuración del espacio metropolitano; entre otras mutaciones, con diferente escala y magnitud, que han significado hoy una reconfiguración radical la ciudad industrial heredada del siglo xx (Feria, 2011).

Todos estos procesos, aunque muestran rasgos similares que pueden percibirse como generalidades, presentan singularidades en cuanto a la escala, alcance, dinámicas y modalidades territoriales que dependen de las características particulares de cada realidad histórico-urbana en la que se presentan, y de su propia tradición sociocultural.

A partir de estas “generalidades”, las aportaciones explicativas sobre estos procesos ofrecen una interpretación “universal” de una realidad que, en estricto sentido, se refiere a una gran diversidad de expresiones territoriales resultantes de procesos que podríamos considerar como novedosos, ya sea por su factura o por su magnitud, dependiendo solo de la propia tradición urbanística de cada realidad territorial, y que afectan de manera diferenciada a los espacios urbanos precedentes, atendiendo a la naturaleza social, económica, política e incluso física de cada realidad en particular.

Estas generalizaciones han llevado a la creación de neologismos para referirse a los procesos territoriales y a los espacios resultantes, que se reconocen como originales novedosos y, por lo tanto, sin nombre, estableciendo para ellos marcos conceptuales que buscan definir sus características constitutivas con base en las cuales poder abordar la explicación de los factores que las han determinado.

Esta construcción de neologismos en los estudios urbanos para referirse a nuevos procesos y espacios sin nombre no es, obviamente, nueva, como

tampoco lo es la reutilización de términos que originalmente se usaron para explicar ciertos procesos singulares a los que se intenta —sin éxito— reconocer como ejemplos paradigmáticos de procesos más generales, quedando vacíos de significado, y que se “reutilizan” más tarde para emplearlos en referencia a fenómenos con características distintas.

En este sentido, hay en la genealogía teórico-conceptual del Urbanismo y de la Planeación Urbana como disciplinas diversos ejemplos de intentos de construcciones conceptuales que han buscado acuñar términos para distinguir procesos territoriales que se consideran emergentes y que terminan por reconocerse como expresiones atípicas o “novedosas” de procesos preexistentes, por lo que el contenido explicativo de un concepto queda implícitamente integrado a otro preexistente, y por lo tanto “sin contenido”, siendo posteriormente “reciclado” semánticamente para darle contenido explicativo a otro fenómeno territorial.

Muestra de esto es el del concepto de *megalópolis*, originalmente utilizado como sinónimo de ciudad industrial por Patrick Geddes, Oswald Spengler y Lewis Mumford en diferentes momentos entre 1915 y 1938 para describir las primeras fases de expansión urbana de la ciudad de la primera Revolución Industrial, fenómeno que quedó subsumido en los conceptos de *suburbanización* y *metropolización*. Décadas más tarde Gottmann “redescubre” este concepto, dándole un nuevo significado para describir el encadenamiento de áreas metropolitanas a lo largo de la costa noreste de Estados Unidos (Geddes, 1915; Spengler, 1916; Mumford, 1938; Gottmann, 1957).

Hay otros casos en los que, surgidos en diferentes contextos y pensados para caracterizar procesos propios de realidades particulares, aparecen conceptos “homónimos” que hacen referencia a procesos claramente diferenciados que se reconocen en realidades y momentos distintos; aquí podemos hablar de conceptos “polivalentes” con diferentes contenidos, que pueden adquirir, por lo tanto, un significado equívoco.

Un ejemplo que puede ilustrar este caso es el del término de *ciudad difusa* —relativamente actual— que, por una parte, Francesco Indovina emplea para referirse a las dinámicas de dispersión de los procesos urbanos contemporáneos en la región del Veneto, en el noroeste italiano, haciendo referencia a las dinámicas de transformación en el régimen de propiedad y en las formas de ocupación y explotación del suelo en un espacio territorial

tradicionalmente rural que, al calor de las dinámicas especulativas inmobiliarias, se convierte en una alternativa para la ocupación habitacional con características urbanas pero preservando los patrones difusos de asentamiento rural (Indovina, 1990).

Este término es empleado posteriormente por Momoyo Kajima (2001) en un estudio sobre Tokio para referirse, por una parte, a los patrones de definición imprecisa de los límites urbanos que son el resultado de la irrupción de las TIC, lo que derivó en un proceso de deslocalización de actividades productivas, y en patrones de ocupación territorial que no distinguen con precisión entre el campo y ciudad; por otra parte, hace referencia a una idea de “imprecisión o vaguedad” que se extiende a diferentes ámbitos de la vida urbana, incluyendo lo “difuso” de los significados urbanos (Kajima, 2001).

Frente a la realidad urbana actual, los neologismos surgen para exhibir; es decir hacer explícitos procesos que aparecen en realidades específicas y que eventualmente son similares, pero no necesariamente coincidentes, con otros que surgen de manera simultánea con raíces distintas en latitudes diferentes, sujetos en contextos socioeconómicos y constructos históricos desiguales, lo que les otorga una singularidad que no hace posible su uso fácil ni generalizado para referirse a realidades diversas, apareciendo como conceptos descontextualizados.

Gran parte de ellos han nacido en una realidad territorial correspondiente con economías como las de Estados Unidos o Europa central; que de manera muy temprana se incorporaron a los procesos de integración global, en los que se dejaron sentir los efectos de la economía flexible, la liberalización de mercados y dinámicas urbanas desregularizadas; procesos que tardaron incluso décadas en expandirse y afectar a otras realidades territoriales que presentan sus propias peculiaridades, no sólo por recibir estos efectos de manera relativamente tardía, sino por partir de contextos socioeconómicos, territoriales e históricos radicalmente distintos.

Estos neologismos surgen para dar nombre a procesos o formas urbanas emergentes en realidades específicas y resultantes de procesos socioeconómicos y territoriales singulares, que no tienen una denominación propia, con el fin de establecer su caracterización a partir de los factores que los determinan, los rasgos que los caracterizan y las dinámicas históricas de las que derivan. Este es, por ejemplo, el caso de *exopolis*, concepto ideado

por Soja para explicar los procesos de conformación territorial en la región de los Ángeles en el condado de Orange, estado de California, en la costa occidental de Estados Unidos.

Este neologismo, acuñado desde la reflexión académica, que busca reconocer las nuevas manifestaciones socio económicas y territoriales, hace referencia a un proceso que Soja identifica en las dinámicas territoriales al sureste de los Ángeles, así como a nuevas urbanizaciones de gran escala, emplazadas fuera de los ámbitos de influencia de los antiguos espacios nodales característicos de la ciudad industrial, en torno a los cuales ésta se articulaban. La Exópolis se percibe así como un espacio periférico con identidades y espacios nodales privativos, constituyéndose en su propia referencia territorial, colocando a la ciudad “interior” en su “exterior”, otorgándole a ésta un carácter ambivalente (interior-exterior) que se presenta de manera simultánea (Soja, 1989).

Hay otros neologismos que son acuñados desde la propia promoción inmobiliaria y que desde ahí han “saltado” a la reflexión académica. Estos se ubican, más, dentro de lo que podemos reconocer como “la tradición” de modelos “idílicos” de urbanización del tipo de la Ciudad Jardín planteada por Howard, y del de la ciudad lineal, propuesto por Arturo Soria para Madrid, ambos propuestos en el siglo XIX, como modelos de objetivo urbano territorial para el ordenamiento del proceso de urbanización a escala regional, impulsado desde la promoción inmobiliaria.

Dentro de esta “tradición” podemos ubicar hoy la propuesta de la Eco-Media City, nacida como derivación de un proyecto arquitectónico, que plantea el arquitecto japonés Kisho Kurokawa al gobierno malayo para el desarrollo inmobiliario de la franja intermedia comprendida entre la capital de Malasia, Koala Lumpur, y el nuevo aeropuerto inaugurado en 1998. Para este desarrollo, Kurokawa propone el concepto de Eco-Media City, el cual hace referencia a un corredor lineal de la capital malaya que conformaría una nueva ciudad experimental. Esta combinaría actividades gubernamentales y tecnológicas de punta en un ambiente ecológicamente sustentable, y estaría ocupada por edificios de logística, información, infraestructuras ecológicas, y complementada más tarde con la propuesta de una infraestructura logística, consistente en dos carreteras expresas y un ferrocarril de

alta velocidad que permitiría hacer el recorrido entre la capital malaya y el nuevo aeropuerto (60 km), en 30 minutos (Kurokawa, 2000).

Otros neologismos han estado dirigidos más a identificar procesos territoriales que de alguna manera son expresión de la reconfiguración tecnológica y productiva ocurrida en décadas recientes, que parecen estar presentes a escala global y que por lo tanto podrían considerarse como “omnipresentes” en la realidad urbana en diferentes contextos socioterritoriales. Este parece ser el caso del concepto de *metápolis*, acuñado por François Ascher para designar fenómenos urbanos suprametropolitanos cuyo soporte se basa tanto en redes de infraestructura de transporte y telecomunicación, así como en redes informáticas por medios guiados y por medios no guiados.

Este concepto se refiere a un entorno metaterritorial que incluye aquellos espacios no contiguos a una metrópoli de carácter muy heterogéneo, que mantienen con ella un vínculo funcional necesario para su operación, proporcionándole fuerza de trabajo, alojamiento e incluso insumos para la producción, y que carece de un sustento físico (Ascher, 1995).

En los últimos sesenta años, junto con éstos neologismos, han aparecido un número aún impreciso de términos que como los anteriores han estado dirigidos a nombrar procesos territoriales emergentes, que han resultado de las dinámicas de reconfiguración política económica, de escala mundial, y que se manifiestan en diversas realidades territoriales y contextos socio-culturales; aunque en la mayor parte de los casos parecen estar referidos a aquellas realidades que de manera más temprana se integraron a los procesos de inserción global.

Dentro de los nuevos términos o conceptos, referentes a procesos urbanos contemporáneos, el Centro Andaluz de Arte Contemporáneo ha registrado 44 neologismos en el proyecto “Atributos Urbanos”. Con excepción de uno de ellos, que hace referencia directa a procesos urbanos cuya magnitud, frecuencia y complejidad contempla realidades urbanas propias de países periféricos con profundas raíces históricas de desigualdad económica y fragmentación socioespacial previas a la realidad urbana contemporánea, prácticamente la totalidad de estos neologismos refieren a procesos territoriales que se han observado en los últimos 50 años en ciudades de países centrales, integrados de manera temprana en los procesos económicos globales y flexibles (véase Tabla 1.1).

Tabla 1.1. *Neologismos sobre procesos urbanos contemporáneos (1)*

<i>Concepto</i>	<i>País/Región de origen o caso de estudio</i>	<i>Año de publicación o acuñación</i>
1. Agrociedad	Europa mediterránea	1973
2. Autopia	EE.UU.	1971
3. Boomburb	EE.UU.	1991
4. Buffer City	Europa-Holanda	1998
5. Ciberciudad	EE.UU.	1996
6. Ciudad Análoga	Italia-Canadá	1966-1992
7. Ciudad Caníbal	EE.UU.-Canadá	1991
8. Ciudad Centrífuga	EE.UU.	1999
9. Ciudad Centrípeta	EE.UU.	1996
10. Ciudad Corredor	EE.UU.	1991
11. Ciudad Bits	EE.UU.	1995
12. Ciudad Difusa	Italia-Japón	1990-2001
13. Ciudad Donut	EE.UU.	1992
14. Ciudad Dual	EE.UU.-Europa	1995
15. Ciudad en red	EE.UU.	2003
16. Ciudad Genérica	EE.UU.-Europa	1994
17. Ciudad Global	EE.UU.-Europa-Japón	1991
18. Ciudad Hojaldre	España-Europa	2004
19. Ciudad Informacional	EE.UU.-Países centrales	1989
20. Ciudad Nómada	Francia-Países centrales	2002
21. Ciudad Policéntrica	Europa	1999 (2)
22. Ciudad Sobreexpuesta	Francia-Países centrales	1997
23. Datatown	Holanda-Países centrales	1999
24. Disurbia	EE.UU.-Países centrales	1987
25. E-Topia	EE.UU.-Países centrales	1999
26. Ecociudad	EE.UU.	1987 (3)
27. Edge-City	EE.UU.	1991
28. Fantasy City	Canadá	1998
29. Heterópolis	Reino Unido-EE.UU.	1993
30. Heterotopía	Francia-Países centrales	1967

31. Hub City	Holanda-Países centrales	2005
32. Instant City	Inglaterra-Europa	1973
33. Metápolis	Francia-Países centrales	1995
34. Middle Landscape.	EE.UU.	1991
35. No Ciudad	España-Países centrales	2004
36. Post-it City	Italia	2003
37. Postmetrópolis	EE.UU.	2000
38. Privatopía	EE.UU.	1994
39. Sim City	EE.UU.	1989
40. Surfurbia	EE.UU.	1971
41. Tecnópolis	EE.UU.-Inglaterra-Países centrales	1994
42. Telépolis	España-Países centrales	1994
43. Terrain Vague	España-Países centrales	1996
44. Villa Miseria	Argentina-Países periféricos	s/f

Fuente: Centro Andaluz de Arte Contemporáneo (2006), Schmitt y Hede (2010) y Roseland (1997).

Por lo general, se refieren a dinámicas de expansión y reconfiguración económico-espacial y socioespacial de escala metropolitana, en las cuales los sistemas de comunicación y transporte terrestre se encuentran altamente desarrollados; el acceso a las TIC está ampliamente generalizado, alcanzando a la mayor parte de la población y llegando a constituir la base de la actividad económica de amplios territorios y el soporte de los sistemas de transporte, comunicación y abastecimiento, lo que responde a la exigencia económica de empresas que operan a escala global.

Se refieren a realidades urbanas caracterizadas por dinámicas de urbanización que presentan procesos de expansión acelerada que llevan a la dilución de la dicotomía entre lo rural y lo urbano, a la reconfiguración funcional y edilicia de la ciudad central, a los procesos de elitización de las centralidades históricas, a la multiplicación de nuevas centralidades como núcleos articuladores de las nuevas periferias urbanas, y a los procesos de fragmentación socioespacial asociadas a la presencia de nuevos patrones de diversidad sociocultural basados en diferencias religiosas y étnicas.

Estos procesos parecen presentarse de manera más o menos similar, aunque no de manera simultánea ni idéntica, en las realidades urbanas de aquellos países en los que tiene su origen el uso de estos neologismos; estos presentan niveles parecidos de desarrollo socioeconómico a pesar de sus peculiaridades socioculturales; sin embargo, es evidente que aún dentro de estas realidades existen diferencias que impiden, o al menos limitan, el empleo de estos conceptos para referirse de manera indiscriminada a procesos que presentan notables singularidades.

Por sus orígenes, cerca del 57% de estos neologismos se sostiene en el análisis de la realidad de Estados Unidos, y en algunos casos de manera comparada con la realidad canadiense o europea; mientras que cerca del 38% tienen su origen en el estudio de la realidad urbana de Europa occidental. En el caso particular de Estados Unidos, buena parte de estos conceptos se refieren a dinámicas de crecimiento en las periferias urbanas que ya desde los años posteriores a la segunda guerra mundial, constituyeron los principales espacios de crecimiento urbano de las ciudades estadounidenses, y que le dieron un carácter singular a las metrópolis norteamericanas con crecimientos sostenidos con base en grandes desarrollos inmobiliarios suburbanos de vivienda unifamiliar, con patrones de ocupación de bajas densidades, con un elevado consumo de suelo, y apoyado por un intensivo uso de autopistas y del automóvil como soporte fundamental del proceso de urbanización (Hall, 1996).

Los procesos territoriales resultantes se expresaron en una forma de urbanización extensiva a partir de la vivienda unifamiliar; fueron estructurados con base en ejes carreteros de libre acceso (*freeways*) que se sustentaron en un uso intensivo del automóvil privado, y acompañados de un empleo muy reducido del transporte público y de la aparición de múltiples centralidades destinadas a la prestación de servicios vinculados a los usos habitacionales.

Gran parte de los procesos urbanos a los que se refieren los neologismos acuñados incluso desde finales del siglo XIX, y particularmente a partir de los años sesenta del siglo XX, hacen referencia a aquellas manifestaciones resultantes de este patrón de urbanización; así, las dinámicas de suburbanización y megalopolización a las que se refieren Bass Warner y Gottman respectivamente (Durkin, 2014; Gottmann, 1957) son fenómenos determinantes de

la realidad urbana resultante de la urbanización fordista estadounidense; lo mismo lo fueron aquellos que se refirieron a procesos emergentes a partir de la segunda mitad del siglo xx en ese país, como la contraurbanización y la posmetropolización, que fueron reconocidos en la década de los años 70 (Berry, 1976; Soja, 2008), tomando como caso de estudio las ciudades norteamericanas, en particular el caso emblemático de Los Ángeles, en la costa californiana.

Estas dinámicas, en el caso de Estados Unidos, han sido la base de su desarrollo urbano por casi un siglo; son muy recientes en la mayor parte de los países europeos, y, aún en donde se han presentado, no han alcanzado a jugar el papel relevante que tuvieron en la realidad norteamericana. En términos generales, el proceso de expansión suburbana de la ciudad europea (genéricamente hablando), a diferencia de la estadounidense, se ha basado en un uso intensivo del transporte público multimodal, en la construcción de polígonos habitacionales multifamiliares con densidades relativamente elevadas, siguiendo por largo tiempo los postulados de la Carta de Atenas, y sólo a partir de la crisis del Estado de Bienestar y la potenciación del capital inmobiliario como el agente dominante del desarrollo urbano, han aparecido procesos similares a los existentes con antelación en el subcontinente norteamericano (Hall, 1996).

Diferencias similares a estas son observables entre las realidades urbanas europeas y norteamericana con respecto a las latinoamericanas. Como lo señalan Hidalgo y Borsdorf, el proceso de urbanización europeo tuvo su inicio y se desarrolló de manera intensa durante el siglo xix al calor del proceso de la revolución industrial, y fue resultado del crecimiento demográfico vinculado a las ventajas que ofrecía la ciudad en materia de empleo y acceso a servicios (Hidalgo y Borsdorf, 2009).

Como resultado de este proceso, la ciudad europea se desarrolló a lo largo del siglo xx como una estructura espacial relativamente compacta en la que la ciudad central jugó un papel dominante en la articulación funcional y en el crecimiento físico de la ciudad en su conjunto, funcionalidad que además se basó en un uso generalizado del transporte público; todos estos fueron procesos en los cuales la participación del Estado, con diferentes niveles de injerencia, jugó un papel fundamental en el ordenamiento de la expansión y reconfiguración del espacio consolidado (Sica, 1981).

Derivado de los procesos de reconfiguración productiva y al calor de las TIC y el advenimiento del Estado neoliberal frente al colapso del Estado benefactor, desde las últimas casi tres décadas del siglo xx, como lo señalan Hidalgo y Borsdorf (Hidalgo y Borsdorf, 2009), la urbanización europea adquirió nuevas características que actualmente pueden observarse de manera generalizada en el territorio europeo, y que Teaforde considera como propias de un proceso de “post-suburbanización” (Teaforde, 1997), puesto que han significado una reconfiguración de los modelos fordistas de urbanización europeos, en los que la planeación urbana y la regulación del capital inmobiliario han jugado un papel determinante (Hall, 1996).

Frente a esta realidad, el contexto latinoamericano muestra notables singularidades. No sólo es un proceso de urbanización capitalista que, a diferencia de los modelos estadounidense y europeo, no se desarrolla desde el siglo xix a partir de dinámicas de industrialización, sino con base en dinámicas especulativas inmobiliarias que fueron resultado de procesos de desamortización inmobiliaria y que sólo se vieron influidos por las dinámicas de industrialización hasta bien entrado el siglo xx (Villar, 2007).

Es una realidad urbana que, como lo muestra Borsdorf (2009), presenta desde sus orígenes mercantilistas una estructura socioespacial fragmentada y segregada socioeconómicamente, característica que permanece, con diferentes matices, hasta la actualidad (Borsdorf, 2003); sobre esta se desenvuelve un proceso de industrialización fordista relativamente tardío a partir del segundo tercio del siglo xx, que se manifiesta en una dinámica de cambios urbanos más acelerados de los que se observaron en Europa, e incluso en Estados Unidos, con manifestaciones socioespaciales más similares a las europeas que a las estadounidenses, pero con velocidades y estructuras espaciales distintas (Hidalgo y Borsdorf).

A la par de los procesos de transformación económico-política operados en el concierto mundial de la mano de los procesos de integración global, en las últimas cuatro décadas se observan cambios en los procesos de producción espacial y en la estructuración del espacio urbano latinoamericano que presentan características distintas a los procesos observados hasta la década de los años 70 del siglo xx aún en el contexto del Estado interventor.

Se observa en buena parte del subcontinente un mayor dinamismo en el crecimiento urbano de las ciudades medias que en las grandes metrópolis, y

un incremento notable en los procesos de crecimiento urbano en las periferias en comparación con los observados en la ciudad interior, que, aunque pueden considerarse similares a las dinámicas postsuburbanas europeas y estadounidense (Hidalgo y Borsdorf, 2009), como lo señalan Escolano y Ortiz, estas aún muestran de manera predominante características propias del proceso de suburbanización, típico de las realidades estadounidenses y europea de los años 50 a 60 del siglo xx, pero ahora con patrones de segregación y fragmentación impuestos por la proliferación de formas de promoción inmobiliaria a partir de urbanizaciones cerradas (Escolano y Ortiz, 2005, como se cita en Hidalgo y Borsdorf, 2009), y con dinámicas similares a las Ciudades Borde y de Exurbanización, pero que en el caso latinoamericano aún se ubican en los límites administrativos de las metrópolis de origen fordista (Hidalgo y Borsdorf, 2009).

Conclusiones

En el sistema urbano global, a pesar de la vigencia y relevancia de las tecnologías de la información y comunicación en los procesos productivos que los determinan, y a la innegable integración global de estos y de los flujos financieros (Sassen, 2013), parece difícil considerar que los patrones de urbanización resultantes en diferentes latitudes presenten un alto grado de homogeneidad. La realidad estadounidense, europea y latinoamericana muestra singularidades determinadas históricamente por los procesos socioeconómicos y políticos presentes en cada una de ellas, que difícilmente son comprendidas desde los marcos teóricos y conceptuales que se construyen con base en una sola realidad.

Las dinámicas de urbanización capitalista en cada una de sus tres fases (Asher, 2007) emergen en cada una de estas realidades sobre soportes socioculturales y bases económicas claramente diferenciadas, y dan como resultado dinámicas de urbanización con patrones de comportamiento notablemente distintos, en los cuales los factores económicos y los agentes productivos que los determinaron han sido también distintos.

Esto ha sido así tanto en los procesos de urbanización en Europa y Estados Unidos, como en los que se observaron en gran parte de América

Latina durante el siglo XIX; resultantes, en el primero de los casos, de la primera revolución industrial, y en el segundo, de la reforma económica capitalista que desembocó en el surgimiento del capital inmobiliario como el principal agente en la producción y transformación de las grandes ciudades latinoamericanas.

Así fueron también en las dinámicas de urbanización que se produjeron como efecto de la revolución industrial fordista en cada uno de estos contextos; que en el caso europeo y estadounidense supuso la reestructuración tecnológica de la base productiva industrial, mientras que en caso de América Latina significó el inicio de un proceso de industrialización tardío que desplazó progresivamente, con diferentes ritmos e intensidades, a una economía agroexportadora que había pervivido como base productiva desde el siglo XVI.

Con diferentes características, los procesos de reconfiguración urbana que han derivado de la reestructuración productiva de lo que Asher denomina tercera modernidad (Asher, 2007) presentan en cada uno de los contextos señalados singularidades propias que están determinadas por la forma específica en que la reestructuración productiva, asociada a la revolución tecnológica de las (TIC), ha influido en la reorganización de los procesos de estructuración socio-económico-espacial.

Estos procesos, a pesar de verse influidos por factores tecnológicos y político-económicos similares, y a pesar de encontrarse articulados por redes globales que tienden progresivamente a presionar hacia una creciente homogeneización de los patrones de consumo de bienes de todo tipo, inclusive de bienes inmobiliarios y que llevan a producir fenómenos urbanos con rasgos similares, continúan presentando sus propias particularidades, las cuales, aunque influidas por los actuales procesos globales, presentan características propias históricamente determinadas.

Los procesos urbanos observables en realidades económico políticas que se insertaron de manera tardía en las dinámicas de industrialización a principios del siglo XX y en los procesos contemporáneos de integración productiva global, aunque influidos por factores económicos y políticos con rasgos similares, presentan peculiaridades determinadas sociocultural e históricamente, por lo que difícilmente pueden reconocerse en los neologismos acuñados con base en estudios de aquellas realidades urbanas que fueron

resultado de una industrialización temprana en el siglo XIX, y emergieron a finales del siglo XX, como los nodos de integración global que marcaron las condiciones en las que los países periféricos se insertaron ulteriormente a la égida de los países centrales.

En este sentido, son los marcos teóricos que se construyen atendiendo a un universo amplio de expresiones fenomenológicas los que mejor pueden explicar los procesos urbanos de diferentes realidades; no obstante, aún estos solo lo pueden hacer siempre y cuando sean capaces de asumir la relatividad de sus postulados partiendo de un universo de muestras con características similares y comparables.

Referencias

- Ascher, F. (1995). *Métapolis ou l'avenir des villes*. Odile Jacob.
- Ascher, F. (2007). *Los nuevos principios del urbanismo: El fin de las ciudades no está a la orden del día*. Alianza Editorial.
- Berry, B. (1976). *Urbanization and counterurbanization*. Sage.
- Borsdorf, A. (2003). Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana. *Revista EURE*, 29(86), 37-49. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612003008600002>
- Burgess, E. y Bogue, D. J. (Eds.). (1964). *Contributions to urban sociology*. University of Chicago.
- Centro Andaluz de Arte Contemporáneo. (2006). *Atributos urbanos*. <https://atributo-surbanos.es/terminos/postmetropolis/>
- Cerdà, I. (1867). *Teoría general de la urbanización*. Imprenta Española.
- Cerdà, I. (1991). *Teoría de la construcción de ciudades*. Instituto Nacional de Administración Pública y Ajuntament de Barcelona.
- Childe, V. G. (1996). *Los orígenes de la civilización*. Fondo de Cultura Económica.
- Durkin, A. (2014). Suburbanization before 1945. En J. Dailey (Ed.), *Oxford Research Encyclopedia of American History*. Oxford Academic. <https://doi.org/10.1093/acrefore/9780199329175.013.65>
- Feria Toribio, J. M. (2011). Ciudad y territorio: Nuevas dinámicas espaciales. En I. Puigadas, J. Bayona, A. García et al. (Eds.), *Población y espacios urbanos*. XII Congreso de la Población Española, Universidad de Barcelona.
- García-Bellido, J. (2000). Ildefonso Cerdà y el nacimiento de la urbanística: La primera propuesta disciplinaria de su estructura profunda. *Scripta Nova*, (61). <https://www.ub.edu/geocrit/sn-61.html>
- Geddes, P. (1915). *Cities in evolution*. Williams & Norgate.

- Gottmann, J. (1957). Megalopolis: The urbanized northeastern seaboard. *Economic Geography*, 33(3), 189-200. <https://doi.org/10.2307/142307>
- Hall, P. (1996). *Ciudades del mañana: Historia del urbanismo en el siglo XX*. Ediciones del Serbal.
- Hidalgo, R. y Borsdorf, A. (2009). El crecimiento urbano en Europa: Conceptos, tendencias y marco comparativo para el área metropolitana de Santiago de Chile. *Estudios Geográficos*, 70(266), 181-203. <https://doi.org/10.3989/estgeogr.0449>
- Howard, E. (1902). *Garden city of to-morrow*. Swan Sonnenschein.
- Hoyt, H. (1939). *La estructura y el crecimiento de los barrios residenciales en las ciudades estadounidenses*. Administración Federal de Vivienda.
- Indovina, F. et al. (1990). *La città diffusa*. Daest.
- Kajima, M. (2001). *Made in Tokyo*. Kajima Institute.
- Kindleberger, C. (1975). Commercial expansion and the Industrial Revolution. *Working Papers Department of Economics*, (154).
- Kurokawa, K. (2000). *Millennium*. Images.
- López, M. (2009). Cerdà y la tradición urbanística local. *Revista Metròpolis*, 16-20. <https://www.anycerda.org/congres/documentacio/postmetropolis/docs/A/A21.pdf>
- Mancuso, F. (1980). *Las experiencias del zoning*. Gustavo Gili.
- Mumford, L. (1938). *The culture of cities*. Brace and Company.
- Pacione, M. (2009). *Urban geography: A global perspective*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203881927>
- Ramos, Á. (Ed.). (2004). *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*. Universidad Politécnica de Catalunya.
- Roseland, M. (1997). Dimensions of eco-city. *Cities*, 14(4), 197-202. [https://doi.org/10.1016/S0264-2751\(97\)00003-6](https://doi.org/10.1016/S0264-2751(97)00003-6)
- Rufí, J. V. (2003). ¿Nuevas palabras, nuevas ciudades? *Revista de Geografía*, (2), 79-103.
- Salazar, C. E. y Sobrino, J. (2010). La ciudad central de la Ciudad de México: ¿Espacio de oportunidad laboral para la metrópoli? *Estudios Demográficos y Urbanos*, 25(3), 589-623. <https://doi.org/10.24201/edu.v25i3.1361>
- Sánchez R. G. (2007). La escuela alemana de la planeación moderna de ciudades. *Región y Sociedad*, 19(38), 77-104.
- Sassen, S. (2013). Sassen, S. (2013). *The global city: New York, London, Tokyo*. Princeton University.
- Schmitt, P. y Hede, H. (2010). Polycentricity and metropolitan planning. *Journal of Nordregio*, (3), 24-27. <https://archive.nordregio.se/Metameny/About-Nordregio/Journal-of-Nordregio/Journal-of-Nordregio-2010/Journal-of-Nordregio-no-3-2010/Polycentricity-and/index.html>
- Sica, P. (1981). *Historia del urbanismo: El siglo XX*. Instituto de Estudios de Administración Local.
- Soja, E. (1989). *Postmodern geographies: The reassertion of space in critical social theory*. Verso.
- Soja, E. (2008). *Postmetrópolis: Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*. Traficantes de Sueños.

- Spengler, O. (1916). *The decline of the West: Form and actuality*. Alfred A. Knopf.
- Teaford, J. (1997). *Post-suburbia: Government and politics in the edge cities*. Johns Hopkins University.
- United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division. (2014). *World urbanization prospects* [2014 revision].
- Villar C., A. (2007). *Políticas de vivienda en México: De la Constitución de 1917 a la globalización* [Tesis doctoral]. Universidad Politécnica de Madrid.
- Waugh, D. (2002). *Geography: An integrated approach*. Nelson Thornes.