

ROBERT BRUEGMANN Y LA EXPANSIÓN URBANA* LEJOS DEL APOCALIPSIS

Héctor Soto y Alexander Galetovic

La historia del urbanismo en los últimos cien años describe un formidable proceso de masificación que en las ciudades modernas ha permitido que amplios sectores accedan a barrios y estándares de calidad de vida que en otro tiempo fueron privativos de grupos pequeños y poderosos. Los barrios siempre están mejorando o decaendo en relación a sus vecindarios. La segmentación de la ciudad en función de los ingresos de sus habitantes y con caracteres de segre-

ROBERT BRUEGMANN. Ph.D., University of Pennsylvania. Actualmente es profesor de la Escuela de Arquitectura y del Programa de Planificación y Políticas Urbanas de la Universidad de Illinois, en Chicago. También ha enseñado en las universidades de Pennsylvania, Philadelphia College of Arts, MIT y Columbia. Autor, entre otras publicaciones, de *Sprawl: A Compact History* (University of Chicago Press, 2005) y *The Architects and the City: Holabird and Roche of Chicago 1880-1918* (University of Chicago Press, 2005).

HÉCTOR SOTO. Abogado y periodista. Crítico de cine. Actualmente es editor asociado de Cultura de La Tercera. Su libro *Una Vida Crítica* apareció a comienzos del 2008.

ALEXANDER GALETOVIC. Doctor en Economía, Princeton University. Profesor de la Universidad de los Andes e Investigador del Centro de Estudios Públicos.

* Entrevista realizada en diciembre de 2007, en el marco de la visita de Robert Bruegmann a Chile invitado por el Centro de Estudios Públicos (CEP).

Estudios Públicos agradece la colaboración de Alberto Ide en la transcripción de la entrevista y en su traducción al castellano. Las fotos y sus leyendas fueron tomadas del libro de R. Bruegmann, *Sprawl: A Compact History* (© University of Chicago Press, 2005).

Estudios Públicos, 111 (invierno 2008).

gación no es un fenómeno de ahora. No hay un modelo de ciudad europea y otro de ciudad norteamericana. Santiago funciona razonablemente bien como ciudad y es una capital donde ya concluyó el proceso migratorio desde áreas rurales, que es el que mayores tensiones genera sobre el desenvolvimiento urbano. Éstos son sólo algunos de los temas que el profesor Robert Bruegmann aborda en la siguiente entrevista.

Tal vez por haber llegado al estudio de las ciudades no desde la esfera del urbanismo o la planificación sino desde los dominios de la historia del arte, la mirada de Robert Bruegmann sobre las lógicas del comportamiento urbano está muy al margen de los sesgos autoflagelantes que dominan, en casi todo el mundo, estas disciplinas. En una época que tiende a asociar el imaginario del horror con la polución, el caos, la congestión y la falta de hospitalidad de las grandes concentraciones urbanas, el profesor Bruegmann mira la génesis y el crecimiento, el deterioro, el rescate y la constante transformación de estos complejos enclaves de la modernidad con realismo, sin compulsiones y desde el prisma de quien sabe que no existe ciudad en el mundo que pueda tener la seguridad de haber escrito la última palabra de la evolución urbana. En este plano no hay puntos finales y todo está siempre en desarrollo. En este plano ni los triunfos ni los fracasos son definitivos. En este plano, todo tiene un costo y aun los procesos con mejor rating en las percepciones públicas —por ejemplo, la recuperación de barrios depredados, el resguardo de sectores de alto valor histórico y patrimonial o la expansión urbana conforme a elevados estándares de calidad de vida— tarde o temprano también generan externalidades no deseadas y de las cuales la sociedad, las autoridades o el planificador en su momento ha de hacerse cargo.

La entrevista con el profesor Robert Bruegmann tuvo lugar en el marco del seminario “*Sprawl*: Una historia compacta”, que el distinguido académico dictara en el CEP en diciembre del 2007. Sus apreciaciones y puntos de vista son un aporte especialmente esclarecedor para desmitificar la leyenda negra asociada a la extensión del radio urbano de las ciudades, a la segmentación por ingreso de los barrios y a la fatalidad del deterioro y la inevitable degradación de las zonas céntricas. No sólo eso. También son una exhortación a confiar en las decisiones libres de las personas, puesto que en esta materia suelen equivocarse bastante menos que las planificaciones urbanas centralizadas y autoritarias.

HS. y AG.

¿Cómo un historiador del arte se convierte en un estudioso del urbanismo y de la planificación urbana?

Para mí la historia del arte fue siempre historia de la arquitectura. Y lo fue porque yo entiendo la arquitectura desde un prisma muy amplio y como el entorno construido en general. Cuando escribí mi tesis de doctorado, sobre el París de fines del siglo XVIII y comienzos del XIX, fue sobre los hospitales, las prisiones, los manicomios, que eran las unidades nuevas más grandes de esta ciudad. De modo que para mí la arquitectura se refiere a todas las edificaciones y a todo el entorno construido. Siendo así, pasar de la historia del arte al urbanismo y el *sprawl*¹ no me supuso un gran salto.

¿Cuántos años, profesor, lleva dedicado a estos temas de la historia del arte, la arquitectura y a la planificación urbana?

Cuando estaba en la universidad (*college*), en realidad no tenía la menor idea de lo que quería hacer. En esa época creí que me interesaba el periodismo. De manera que al egresar de la universidad volví al lugar donde me crié, un barrio de clase media alta de las afueras de Pittsburgh, y acepté un empleo en un periódico de Homestead, Pennsylvania, que es un pueblo de clase obrera muy conocido por sus fundiciones de acero. Después de permanecer ahí durante seis meses advertí, por ejemplo, que cuando los reportajes que me encargaban se referían a congregaciones religiosas, yo siempre terminaba escribiendo sobre los edificios de las iglesias. Fue así como me di cuenta, inmediatamente después de la universidad, que lo que me interesaba era la arquitectura, la historia de las ciudades y las políticas urbanas.

¿Por qué casi todo los planificadores, no solamente en Chile, ven la expansión urbana como una catástrofe política, estética y cultural? ¿Será que hay en la mente de los urbanistas un cerebro tentado a funcionar de manera totalitaria?

Pienso que la experiencia de los últimos cien años en materia de urbanismo ha sido abrumadoramente una historia de democratización masi-

¹ *Urban* o *suburban sprawl* se refiere a la expansión periférica del área urbana. Se asocia, en general, a una expansión descontrolada, y de ahí que el término suela tener una connotación negativa. (N. del E.)

va. Hemos sido testigos de un proceso formidable que ha permitido a la gente común acceder a privilegios que antes sólo podían gozar las personas más acaudaladas y poderosas. Desde luego, siempre que un grupo grande de individuos se vuelve próspero, quienes forman parte de la elite social y política de ese momento pueden llegar a sentirse amenazados. Y creo que éste es el problema mayor: el temor al cambio. Realmente no sé por qué tanta gente hoy siente temor. La totalidad de los indicadores urbanos en prácticamente todos los países del mundo son muy superiores a los observados hace cincuenta años: ha aumentado la longevidad, han mejorado los índices de salud, han caído las tasas de mortalidad infantil y está disminuyendo la contaminación en las sociedades más prósperas. Desde un punto de vista objetivo, entonces, el panorama es más halagüeño en casi todos los ámbitos. De manera que, en mi opinión, lo que estamos presenciando es una reacción frente al cambio, frente al hecho de que una proporción mucho mayor de personas es capaz de escoger el tipo de vida que desea llevar. Eso, por cierto, genera problemas, porque la cantidad de bienes públicos es limitada y el número de personas que aspira a ellos aumenta cada vez más, pero éste es un problema que nace del progreso. Así pues, la pregunta crucial es cómo proporcionar a la mayor cantidad posible de personas lo que desean, sin que eso signifique perjudicar demasiado los intereses de cualquier individuo o de pequeños grupos.

Nos interesaría saber si, en la adicción a densificar, hay diferencias entre Europa y Estados Unidos a nivel de planificadores.

A decir verdad, la planificación es un ámbito profesional muy amplio. Cuando hablamos de los planificadores, muchas veces nos estamos refiriendo a un grupo muy restringido de planificadores académicos, aquellos que escriben libros y son citados por la prensa. Me parece que esos profesionales, que forman parte de una elite, probablemente son más o menos parecidos en los Estados Unidos y en Europa, y en su enorme mayoría se oponen a la expansión de las áreas urbanas. Ahora bien, el grueso de los planificadores, ya sea aquí en Chile, en los Estados Unidos o en Europa, debe trabajar dentro de las condiciones imperantes, y en las comunidades de clase media en todo el mundo la condición que prevalece de manera creciente está asociada a la ampliación del perímetro urbano.



Foto 1. *Sprawl* en el siglo XIX. Casas pareadas en Camberwell, en el área sur de Londres. En el siglo XIX, Londres estalló hacia afuera mediante la construcción de casas de ladrillos como éstas a lo largo de kilómetros y kilómetros. El panorama urbano resultante horrorizó a los doctos de la época, quienes opinaron que los nuevos barrios eran vulgares y monótonos. Sin embargo, este tipo de casas se siguió construyendo porque muchísimas personas de clase media que hasta entonces residían en el centro de Londres las veían como un enorme progreso para sus familias. En la segunda mitad del siglo XX cambió la opinión de los doctos, y en la actualidad suelen ser catalogadas como modelo de la vida urbana compacta. Irónicamente, a menudo se las considera hoy como la antítesis del *sprawl*. (© The University of Chicago, 2005; fotografía de Robert Bruegmann, 1992.)

Hablemos del “ascenso” de sectores urbanos, esto es, de la llamada gentrificación². ¿En qué momento se produce esa apropiación, por parte de gente de mayores ingresos, de ciertos vecindarios importantes de la ciudad, rescatándolos del deterioro? Lo preguntamos porque en las ciudades chilenas ese proceso ha sido muy lento y creemos que lo es también en casi todas las ciudades latinoamericanas.

A mi juicio, cualquier sector de la ciudad y en cualquier momento puede encontrarse en una posición ascendente o descendente con respecto de todos o algunos de los vecindarios que lo circundan. A mi juicio, no es acertado usar términos como “vecindario en decadencia” y “*gentrification*” como distintas fases de un mismo proceso, porque ambas expresiones tie-

² *Gentrification* se refiere al proceso por el cual un barrio o sector urbano se renueva con la llegada de hogares de ingresos altos. (N. del E.)

nen una carga valórica que da a entender que todos resultan perjudicados por los cambios. De hecho, casi todo cambio urbano favorece a algunas personas y perjudica a otras. Pienso que es mejor si entendemos los cambios urbanos de estos tipos simplemente como una tendencia ascendente o descendente respecto del promedio. Ningún vecindario es, en rigor, estable. En consecuencia, prefiero usar la palabra *gentrification* como un término completamente neutral que se limita a expresar el hecho de que una población llega para reemplazar a otra. Me parece que la *gentrification* ha sido un fenómeno consustancial a las ciudades desde que éstas existen. Lo que ocurre es que no solemos prestar atención a los sectores que están en vías de ascenso, a menos que sea un proceso muy rápido y ocasione obvios problemas a algunos grupos específicos. Más bien tendemos a fijarnos en aquellos sectores que están declinando. Pero no me parece conveniente hablar de decadencia, si con ello se quiere dar a entender que el precio de las viviendas está disminuyendo o no está subiendo tan rápido como en otros vecindarios. Esto perjudica a los propietarios y, por lo tanto, es visto como un deterioro. Por otro lado, para las personas que se están mudando a esas casas porque ahora tienen un precio accesible, esto podría ser considerado como algo bueno. Pienso que el proceso de *gentrification* opera de la misma manera: es bueno para algunas personas y perjudica a otras. La *gentrification* parece estar relacionada con la etapa de desarrollo en que se encuentra la ciudad. Así pues, la *gentrification* era un fenómeno claramente perceptible en el París de mediados del siglo XIX, cuando la gente pobre que solía vivir en la zona céntrica de París fue impulsada hacia afuera por las grandes transformaciones urbanas del barón Haussmann. A comienzos del siglo XXI es posible observar cómo extensiones de varios kilómetros cuadrados de París que solían estar habitadas por familias pobres o de clase obrera se están transformando en zonas acomodadas. Por ejemplo, el sector de la sede del Partido Comunista, al noreste del centro de París, está siendo invadido por una burguesía que ha ascendido rápidamente, lo cual es un caso de *gentrification* en gran escala.

El mismo proceso debería observarse en varias ciudades norteamericanas.

Efectivamente, pero en los Estados Unidos el proceso ha sido más lento. En décadas recientes, ha sido más pronunciado en lugares como San Francisco, pero ha ido adquiriendo velocidad y por ahora resulta bastante notorio en Chicago, donde hace un cuarto de siglo nadie hubiera pensado que toda la zona céntrica de la ciudad dejaría de ser pobre para transformarse en un área cada vez más próspera. Tengo la impresión de que si bien

Santiago no ha alcanzado aún esa etapa, de aquí a veinticinco años todos se sorprenderán del proceso de *gentrification* ocurrido en el centro de la ciudad. También es probable que sean testigos de lo que juzgarán como decadencia de ciertos sectores de Providencia.

Tal parece que con la modernidad las ciudades van a perder esa riqueza de textura que tenían antes, hecha de naturalidad y pluralidad social. Las ciudades modernas parece que tienden a transformarse en una serie de ghettos aislados, en un conjunto de barrios separados entre sí. ¿Le gusta esa tendencia? ¿Está ocurriendo realmente este fenómeno?

Es cierto que se están dando esas separaciones que ustedes describen, pero es una tendencia que ha estado presente desde hace mucho tiempo. Cuando las personas vivían muy cerca unas de otras, y los pobres y los ricos habitaban en la misma área, eso por lo general obedecía a razones específicas de orden práctico. Por ejemplo, en el París de mediados del siglo XIX las familias acomodadas habitaban en el primer o segundo piso de un edificio de departamentos. Los pisos restantes, hasta el sexto, eran ocupados por familias pobres, pues nadie más estaba dispuesto a subir seis tramos de escaleras. La llegada de los ascensores hizo posible que las personas acomodadas habiten en todos los pisos de un edificio. De manera que la separación es un fenómeno que ha venido ocurriendo a lo largo de dos o tres siglos, por motivos que me parecen muy atendibles. De hecho, hasta no hace mucho se pensaba que separar a los ricos de los pobres, a los sectores industriales de los comerciales y residenciales, era una práctica absolutamente conveniente. Sin embargo, hace un par de décadas comenzamos a pensar que tal vez habíamos ido demasiado lejos, y en consecuencia ahora se ve en todas partes un gran movimiento que cree que los usos mixtos y la diversidad son inherentemente buenos. En lo personal, no creo que la mera segregación, ya sea de usos o de gente, sea algo intrínsecamente malo, o que la integración o el hecho de estar juntos sea algo intrínsecamente bueno. Lo que sí me parece mal es la segregación institucional o la integración forzada, en las que las personas no tienen la posibilidad de elegir. A mi modo de ver, eso es casi siempre malo, ya se trate de leyes que establecen la segregación racial en los Estados Unidos o de sistemas de viviendas públicas que reúnen a todos los pobres en un solo lugar.

Las políticas en Manhattan, no sé si también en el resto de Nueva York, respecto de edificios de arriendos congelados, parecieran ser muy poco eficientes para mantener la pluralidad de la textura de los barrios. Nos imaginamos que el objetivo es preservar que en esa zona puedan vivir

grupos de clase media, puesto que de otro modo los arriendos sólo estarían al alcance de gente rica.

A mi parecer, el congelamiento de los arriendos puede justificarse cuando existe un estado de emergencia —por ejemplo durante una guerra—, que es cuando inicialmente Estados Unidos lo puso en práctica. En otras circunstancias, sin embargo, suele ser contraproducente. Es cierto que debido a los arriendos congelados algunos dispondrán de alquileres baratos, pero, en compensación, casi siempre ocurre que otras personas tendrán que pagar más caro. En algunos casos, el resultado simplemente es que nadie quiere invertir en viviendas porque no podrán ganar dinero con ello. Esto produce finalmente escasez de viviendas. En otros casos parece funcionar el congelamiento, pero ello se debe únicamente a que otras personas, cuyos arriendos no están bajo control, pagan alquileres superiores a los que, de no mediar el control, tendrían que pagar.

Cualquiera sea el caso, el congelamiento de los arriendos típicamente se traduce en que las viviendas sean más escasas y más caras para todos. Se trata de un tema muy debatido por mucha gente, pero creo que al menos en los Estados Unidos prácticamente todos los economistas concuerdan en que a la larga este mecanismo empuja los precios hacia arriba y no hacia abajo.

¿Conoce usted políticas eficaces a nivel mundial para disuadir el uso del automóvil en las zonas céntricas urbanas?

La tendencia en todos los barrios céntricos es hacia un aumento y no a un descenso en la cantidad de automóviles. El ejemplo más importante en cuanto a una estrategia para detener esta corriente es el caso de Hong Kong, que además es el único lugar del mundo donde el transporte público es verdaderamente rentable. Pero para que el sistema pueda funcionar en Hong Kong es preciso contar con un conjunto de regulaciones verdaderamente draconianas sobre cómo debe vivir la gente, y es necesario imponer una densidad urbana dos veces superior a la de cualquier otra ciudad próspera del mundo. E incluso en Hong Kong ha aumentado el número de automóviles y de viajes.

¿Cómo funciona ahí el sistema de transporte público?

Funciona estupendamente bien en Hong Kong, pero es rentable. Y es rentable porque en Hong Kong todas las políticas están orientadas a detener el *sprawl* (la expansión fuera de los límites de la urbe) y a hacer que

funcione el transporte público. Estas políticas, a su vez, tienden a inhibir cualquier cambio económico, político y social.

Da la impresión de que hasta el siglo XIX existían algo así como dos modelos de ciudad: la europea y la norteamericana. En América Latina la matriz fue europea: al principio era una matriz básica, rudimentaria, española. Después, en el siglo XIX, evolucionamos a una matriz de pretensiones francesas. En cambio ahora en América Latina estamos evolucionando hacia un canon que, al parecer, se está volviendo más norteamericano. ¿Son compatibles estos cánones?

No me parece que haya existido alguna vez un modelo norteamericano o europeo claramente distinguible. A mi juicio el fenómeno tiene que ver más bien con el momento en que la demanda por crecimiento en las ciudades alcanza su grado más alto. Si una ciudad ya era grande en 1800, a lo largo del siglo XIX crecerá con densidades muy altas, a la usanza europea. Las ciudades estadounidenses sólo alcanzaron su período de mayor crecimiento durante el siglo XIX, de modo que urbes como Chicago crecieron con el transporte público y con una densidad mucho más baja que las europeas. Sin embargo, si analizamos las ciudades europeas que crecieron muy rápido por esa misma época —Liverpool, Manchester, Birmingham, e incluso Berlín—, vemos que se desarrollaron en forma muy parecida a las ciudades estadounidenses. Berlín tiene un núcleo antiguo compacto, cerrado, pero saliendo de allí lo que había eran altos bloques de departamentos ocupados por familias más bien pobres, situación similar a la observada en Manhattan, y alejándose un poco más allá había vecindarios de muy baja densidad con casas aisladas para familias individuales, al igual que en las ciudades norteamericanas. De modo que en realidad no hubo dos modelos. Pienso que tuvo que ver con el momento en que las ciudades alcanzaron su mayor grado de desarrollo. Y el corolario de lo anterior es que cuando hoy en día observamos lo que se está construyendo en la periferia de prácticamente cualquier ciudad próspera del mundo, nos encontramos con un panorama más o menos similar: centros comerciales, supercarreteras, casas aisladas para familias individuales. Eso no es norteamericano. Más bien corresponde al paisaje urbano típico de la “clase media del siglo XXI”.

Qué correlación existe entre el desarrollo de las ciudades —desarrollo en términos de calidad de vida, no de desarrollo físico, de extensión— y el desarrollo económico. ¿Hay países desarrollados con ciudades tercermundistas, y países tercermundistas que tengan ciudades desarrolladas?



Foto 2. Los barrios periféricos en la Europa de hoy. En esta vista aérea tomada al aproximarse al aeropuerto Franz Joseph Strauss de Munich, se pueden apreciar claramente los efectos de la planificación urbana. Los nuevos desarrollos se canalizan a través de nodos compactos, por lo general alrededor de pueblos preexistentes, permitiendo la preservación de suelos agrícolas y forestales. Aunque su apariencia es muy diferente a la de los barrios residenciales suburbanos en los EE.UU., las densidades totales son similares, lo que significa que, al igual que en los barrios residenciales periféricos en EE.UU., el automóvil es el medio de transporte más frecuente para la gran mayoría de sus habitantes, y el paisaje se caracteriza cada vez más por la presencia de autopistas, *malls*, instalaciones industriales, bodegas y establecimientos comerciales orientados al automovilista. (© The University of Chicago, 2005; fotografía de Robert Brueggemann, 2002.)

Por cierto, el desarrollo económico puede causar enormes trastornos. Un ejemplo muy claro al respecto sería lo que sucedió durante el siglo XIX en Europa y en los Estados Unidos. El medio ambiente fue destruido. Se talaron casi todos los árboles en Europa y en gran parte de los Estados Unidos, y vastas áreas quedaron sumidas bajo emanaciones industriales tóxicas. Y me parece que este fenómeno es muy común cuando hay un desarrollo muy acelerado. Con todo, pienso que a la larga la calidad ambiental y la calidad de vida suelen ir aparejadas, aunque obviamente no siempre sucede así. Me figuro que en varios aspectos los habitantes de La Habana deben vivir mejor que muchos estadounidenses. Aunque sus ingresos sean inferiores, tal vez cuenten con un sistema que distribuye mejor ciertos bienes públicos. Pero en el largo plazo parece que cuando las personas se vuelven más prósperas demandan un medio ambiente de mayor calidad.



Foto 3. ¿Es la casa unifamiliar un ideal universal? Pese a las grandes diferencias que presentan las ciudades en el mundo de hoy en términos de ubicación, clima y cultura, parece que la mayoría de la población urbana, cuando tiene suficientes ingresos como para elegir su vivienda, prefiere casas aisladas unifamiliares. Las encuestas de opinión indican que tanto en Francia, Alemania o Rusia sucede lo mismo que en los Estados Unidos. La foto muestra una casa piloto cerca de la autopista en Bannewitz, en las afueras de Dresde. (© The University of Chicago, 2005; fotografía de Robert Brueggemann, 2000.)

Desde luego en términos históricos, cuando se ha alcanzado cierto nivel de madurez económica, parece que, en general, la calidad de vida viene después del crecimiento económico.

Quisiéramos invitarlo a identificar ciudades que hayan resuelto bien los dilemas del desarrollo y la expansión urbana, en términos de costo y de calidad de vida, y ciudades que lo hayan hecho mal.

Pienso que esa pregunta se responde diciendo que las ciudades que han resuelto realmente un problema crean a menudo otros problemas en el proceso. Así, Hong Kong y Singapur son consideradas por sus propios habitantes, la mayoría de las veces, como ciudades sumamente exitosas. Por otro lado, para muchos grupos minoritarios y para muchos individuos que tienen opiniones y estilos de vida poco ortodoxos, esos son lugares autoritarios y represivos. Tomemos casos totalmente opuestos, como Houston o Atlanta, en los Estados Unidos, que en materia de derechos individuales, preferencias individuales, han llegado tan lejos como pueda llegarse. Es

evidente que esto les ha ocasionado grandes problemas, pero se trata de problemas completamente diferentes de aquellos que existen en Hong Kong y Singapur. No estoy en condiciones de afirmar que una situación sea preferible a la otra, sino sólo puedo señalar que estas políticas tienen consecuencias, algunas positivas y otras negativas.

¿Dónde sería usted más feliz?

Si mi objetivo fuese hacer dinero y una gran carrera, probablemente sería más feliz en lugares como Chicago, Houston o Atlanta, que son muy revueltos y donde reina un clima de gran libertad. Pero si tuviera mucho dinero y una sólida reputación, tal vez preferiría vivir en París o en San Francisco. Eso sí, cuando digo París o San Francisco me refiero a partes muy específicas de París y San Francisco. Algunas ciudades son capaces de crear pequeñas islas de enormes comodidades y ventajas para aquellos que puedan darse ese lujo. De modo que la respuesta a esa pregunta dependerá de cuál sea nuestra situación y a qué parte de la ciudad nos estamos refiriendo. En otras palabras, si usted es una persona muy pobre y desea tener acceso a infinitas oportunidades, tal vez Houston sea la ciudad que ofrece la mayor cantidad de oportunidades en el mundo. Por otro lado, si usted tiene mucho dinero y desea vivir en un lugar realmente hermoso y consolidado, podría escoger ciertos vecindarios en el centro de París.

¿Ha estudiado usted concreta o específicamente el tema de Detroit? Entiendo que Detroit es hoy en día una catástrofe urbana, o al menos yo (Héctor Soto) tengo esa percepción a raíz de la lectura de Middlesex, la novela de Jeffrey Eugenides. ¿Es o no Detroit una catástrofe urbana?

No estoy de acuerdo en que Detroit sea un desastre, como piensan algunos. Detroit fue tal vez la ciudad que creció más rápido en el mundo en tan sólo unas pocas décadas a comienzos del siglo XX, con lo cual cientos de miles de personas pudieron salir de la pobreza y acceder a la clase media. Después de la segunda guerra mundial, debido a que dependía básicamente de una sola industria, fue sumamente difícil su proceso de reestructuración. Lo mismo les ocurrió a muchas otras ciudades del mundo, por ejemplo Liverpool, Turcoing o la cuenca del Ruhr en Alemania. En Detroit, tal vez más que en cualquier otra urbe de su tamaño, el centro terminó despoblándose. Casi toda la población de clase media y de color blanco, e incluso alguna gente pobre y de raza negra, se fueron a otros sectores. De modo que si ustedes visitan esta ciudad como turistas, seguramente dirán: “¡Es terrible!

Es lo peor que pudo haberle ocurrido. ¿Cómo es posible que un país tan rico como los Estados Unidos permita que esto suceda? Se parece a Dresde después de la segunda guerra mundial”. Pero si lo miran desde otra perspectiva, notarán que las personas que se marcharon de esas casas que estaban cerca del centro no abandonaron el área de Detroit. Las casas no se les vinieron abajo; ellos se mudaron a viviendas de mejor calidad que estaban más lejos. Por cierto, el centro de Detroit es un desastre en términos estéticos, y sin duda se han producido numerosos trastornos sociales y económicos, pero el área metropolitana de Detroit es muy extensa. Su población no ha disminuido demasiado y el nivel de vida no ha sucumbido. De hecho, podría decirse que pese a los severos problemas que sigue teniendo la industria automotriz estadounidense —una verdadera catástrofe para una gran cantidad de personas que dependen de esa industria— el Gran Detroit ha logrado mantener su viabilidad económica y preservar los estándares de clase media para la mayoría de sus habitantes. Quizás uno de los grandes éxitos de nuestros tiempos sea precisamente el del área metropolitana de Detroit, que pese a haber sufrido una de las reestructuraciones económicas más vastas del mundo se las ha arreglado para evitar una implosión.

¿Debería producirse ahí un proceso de gentrificación en algún momento en el futuro?

De hecho ya se está produciendo. El centro de Detroit se asemeja mucho a la Roma de los siglos VI o VII, después de la invasión de las tribus nómadas. Se ha encogido hasta ocupar un área muy pequeña. Sin embargo, hoy en día se está expandiendo y creo que el punto más bajo se alcanzó en la década de los ochenta. Recientemente, el precio del suelo ha subido, ha habido algo de reconstrucción, y mi impresión es que de aquí a diez años veremos un gran proceso de reconstrucción en Detroit. Los cambios que observamos en terreno tienden a producirse tiempo después de que han ocurrido los cambios económicos.

Nos interesaría saber si la planificación urbana es capaz de anticipar o acelerar los ciclos de caducidad y deterioro de las ciudades, o de prevenirlos, de acortarlos o alargarlos.

La respuesta es sí, definitivamente. Sin embargo, quisiera hacer dos alcances a este respecto. Uno es que la planificación, a mi entender, no se trata sólo de lo que hacen los planificadores profesionales. Todos estamos siempre planificando. De modo que la pregunta es ¿a qué nivel debe tener lugar la planificación? ¿A nivel nacional, municipal, familiar o individual?

Pienso que para cada caso puede ser en cualquier punto de ese continuo. En lo referente a la planificación para aliviar problemas urbanos, el objetivo de la planificación pública probablemente no debiera consistir en tratar de imaginar cómo será el futuro, pues no sabemos qué deparará el futuro. Por ejemplo, ¿cómo nos vamos a trasladar dentro de veinte años más, en automóviles particulares como los que hoy tenemos, o por medio de nuevos tipos de vehículos, por caminos como los de hoy o por túneles o pasos sobre nivel; cuál será el combustible que se usará? No lo sabemos, de modo que la planificación pública debe ser muy cauta en proyectar el futuro. Y la planificación privada tiene un papel muy importante que desempeñar. Una de los instrumentos más efectivos para planificar en condiciones de incertidumbre es que haya cientos y cientos de personas compitiendo por encontrar una manera de ganar mucho dinero, y durante ese proceso resolver algunos problemas. El papel del sector público no debería ser el de decidir cómo debiera ser el futuro, sino tratar de proteger a los individuos más vulnerables de la sociedad.

Las ciudades no las hacen los planificadores urbanos. Las hacen los mercados, la familia, la gente, los ciudadanos.

Exacto. Y la verdad es que siempre ha sido así. Incluso en el París del siglo XIX, ciudad donde el sector público emprendió uno de los procesos de reconstrucción más grandes que la historia haya registrado. Incluso en ese caso, si observamos lo que fue capaz de hacer el barón Haussmann, veremos que se trató de una cantidad relativamente reducida de intervenciones, que afectaron básicamente a unas cuantas calles en el centro de la ciudad, al sistema de alcantarillado y a algunas obras de infraestructura pública. Sin embargo, gran parte de lo que se hizo durante el reinado de Napoleón III, esto es, todos los edificios a lo largo de los nuevos bulevares, no fue fruto directo de la obra del barón Haussmann. Fue producto, más bien, de millones de decisiones adoptadas por ciudadanos individuales, los propietarios del suelo, las empresas y todos los demás actores de la ciudad.

¿Qué ocurrirá con las ciudades europeas (nos referimos a las de mayor relevancia histórica: Venecia, Florencia, París, Viena, Praga...)? ¿Se van a convertir en museos habitados por gente rica de todo el mundo e inmigrantes? Pues tal parece que su población va a disminuir.

En cierta medida ya lo son: el área céntrica de París es un museo. Pero esa afirmación no tiene una connotación negativa, porque lo que ocu-



Foto 4. Una típica vista parisina. El París que conocen en general los turistas y la mayoría de los académicos es un espacio muy reducido que incluye sólo los barrios céntricos de la ciudad. En realidad, al menos cuatro de cada cinco parisinos viven en vecindarios alrededor de la ciudad, por ejemplo, en este distrito de Sénart. Y más allá de estos vecindarios hay un enorme cinturón extra urbano. Gran parte de estas áreas suburbanas y extra urbanas están habitadas por sectores de clase media que viven en casas unifamiliares y cuyo principal medio de transporte es el automóvil, tal como en Estados Unidos, Canadá o Australia. (© The University of Chicago, 2005; fotografía de Robert Bruegmann, 1999.)

rre sencillamente es que la combinación de cultura y turismo representa en la actualidad uno de los sectores más grandes de la economía, y el centro de París ha descubierto un nicho allí. Esto es incluso más evidente en Praga y en varias otras ciudades. Sin embargo, si un lugar tiene un encanto físico, atraerá también a personas con ideas que crearán nuevas tecnologías, que provocarán nuevos cambios y ofrecerán nuevos servicios. De manera que no pienso que esas ciudades sólo se limiten al turismo y a la cultura. Es más, parte importante del crecimiento probablemente tendrá lugar en los márgenes, no en la zona céntrica, pues ésta cumple hoy en día una función distinta. De hecho, en algunos sectores de París —los más acomodados, por ejemplo el distrito 16—, hasta la mitad de las viviendas pertenecen a personas que no viven en la ciudad y cuya residencia principal se encuentra en otra parte.

En forma paradójica, de alguna manera, las antiguas ciudades históricas se están transformando en centros turísticos o de vacaciones, al mismo tiempo que lugares que solían ser de vacaciones —como Los Angeles o

Montpellier, en el sur de Francia— se están transformando en ciudades hechas y derechas.

¿Se encuentra al tanto de lo que está ocurriendo en China en este momento?

Sólo un poco. Hace varios meses fui a China y dicté algunas conferencias sobre el *sprawl*. Estuve en Shangai, Beijing, Hong Kong y Taipei. Se trata del proceso de desarrollo más asombroso que jamás se haya visto, en cuanto a magnitud, velocidad. Es un fenómeno apabullante, imposible de imaginar para alguien que no lo haya presenciado personalmente. Lo que me parece interesante es el pesimismo que tienen los especialistas occidentales respecto de China. Pareciera que piensan que se avecina un desastre ambiental. Es muy curioso, porque estos expertos dirían que “China está construyendo más centrales eléctricas a carbón, lo cual es terrible”. Pero son los mismos que dicen que “La presa de las Tres Gargantas constituye un desastre ecológico”. De modo que resulta muy difícil saber qué esperan que haga China. Sin embargo, tras la liberalización del mercado en China, muchas de sus iniciativas de planificación han sido, a mi entender, extraordinariamente acertadas. La capacidad que ha demostrado esta nación —que en términos mundiales es muy pobre— para controlar este cambio explosivo es, a mi juicio, impresionante.

En alguna parte se ha dicho —tal vez no sea cierto— que en Shangai se estaba construyendo el 16% de lo que se construía en todo el mundo. ¿Es así de alta esa cifra?

Tiendo a pensar que esa cifra es correcta. He escuchado estadísticas similares a ésta, en cuanto al número de grúas de construcción, a la cantidad de cemento que se está utilizando. ¡Son cifras enormes! China está absorbiendo recursos de todo el mundo. Pero, por otra parte, no me parece que lo que está ocurriendo en ese país, que cuenta con la población más numerosa —y entre las más pobres— del mundo, sea un desastre; potencialmente lo veo como el fenómeno más positivo que podría haber ocurrido. En el mundo entero, incluso cuando la gente pobre que vive en el campo fluye en masa hacia la ciudades y se crean esas enormes barriadas, estamos viendo también cómo una enorme cantidad de personas está dejando atrás la pobreza y comenzado a tener estándares de vida de clase media.

Nos interesa saber, finalmente, profesor Bruegmann, si conoce o ha estudiado la problemática de las ciudades latinoamericanas, si sabe algo de Santiago, si conoce, por ejemplo Ciudad de México, que parece ser

bien caótica. Da la impresión de que si hay un problema urbano serio, se va a producir o se está produciendo hoy en América Latina.

Bueno, en primer lugar pienso que por muy caóticas que puedan parecer las ciudades latinoamericanas, se encuentran en una situación muy favorable en comparación con urbes de otras regiones: Dacca, en Bangladesh, Lagos en Nigeria, o muchas otras ciudades africanas. Los problemas que afectan a las ciudades latinoamericanas tienen que ver con los cambios acelerados que conlleva el crecimiento económico. Ciudad de México aún se encuentra en un proceso que se ve en todas las ciudades del tercer mundo: la migración desde zonas rurales a la ciudad. Se trata de un cambio que ha resultado abrumador para el sector público en Ciudad de México, pero este caos tal vez sea inevitable. En cualquier caso, es un síntoma de ciertos procesos subyacentes que a la larga son beneficiosos. La producción agrícola está aumentando con un número menor de personas en el campo, y la ciudad se está reorganizando para proporcionar trabajo a este importante grupo de personas que ha llegado recién. La situación es por cierto sumamente caótica por el momento, pero es infinitamente mejor que la observada en casi toda el África subsahariana o en lugares como Dacca.

Santiago está en una situación aún mejor, porque ya superó ese proceso de migración campo-ciudad y actualmente se encuentra en los umbrales del primer mundo. Ya no habrá nuevas oleadas de personas trasladándose hacia Santiago desde las zonas rurales. Parece haber atacado el problema de los asentamientos informales masivos, que siguen siendo un fenómeno común en la tercera parte de la población urbana mundial. En Chile, el hecho de que casi toda la población urbana disponga de vivienda con condiciones sanitarias adecuadas es un gran logro.

Claramente no se trata de viviendas ideales y su mantención en el largo plazo no será fácil de lograr, pero no deberíamos minimizar el enorme éxito que ha tenido esa política de vivienda. Santiago ha alcanzado recientemente una situación en la que la mayoría de sus habitantes goza de una situación lo suficientemente holgada como para escoger entre algunas alternativas. En mi opinión, se trata de una ciudad que funciona muy bien considerando los rápidos y potencialmente perturbadores procesos de cambio que ha tenido en las últimas décadas.

El ciclo de desarrollo de las ciudades, en términos de calidad de vida, ¿es siempre el mismo? Lo planteamos porque a lo mejor estamos pasando todavía por una fase anterior, parecida a la que vivió Europa tal vez en el siglo XVIII.

Sí. Es obvio que cada ciudad es diferente de las demás, en términos de clima, costumbres, religión, sistema político. Sin embargo, desde mi perspectiva de historiador urbano, las ciudades de todo el mundo tienen más semejanzas que diferencias. Y lo anterior se debe a que la dinámica de las aspiraciones de los individuos parece ser similar en todo el mundo. Por ejemplo, da la impresión de que cuando las personas gozan de cierto grado de prosperidad exigen privacidad, movilidad y posibilidad de decidir. La privacidad se refiere a que uno pueda controlar su entorno. La movilidad se entiende como movilidad social y también física. Y la posibilidad de decidir, que creo es lo que más le cuesta aceptar a mucha gente, porque abundan los expertos de elite que piensan que las personas comunes y corrientes escogen mal cuando se les ofrecen alternativas. Pero una sociedad verdaderamente democrática es aquella donde se permite que las personas decidan por sí mismas, siempre y cuando se responsabilicen de sus consecuencias. □

Palabras clave: *sprawl*, expansión urbana; planificación urbana; *gentrification*, recuperación urbana; historia urbana.

Recibido: agosto de 2008; *aceptado*, septiembre de 2008.