

Metrópolis, megalópolis, metápolis

Lima es un caso curioso: fue una metrópoli sin grandes complejos industriales, con suburbios y también con barriadas; con un centro histórico tercerizado y también deteriorado. Ahora somos una megalópolis con una mínima red de transporte.

18 de enero de 2019



Enrique Bonilla

Carlos García Vázquez, catedrático de Composición Arquitectónica de la Universidad de Sevilla, a quien ya conocimos por su libro Ciudad hojaldre, nos ha sorprendido con su último texto Teorías e Historia de la Ciudad Contemporánea. Publicado el año pasado por la prestigiosa editorial Gustavo Gili, el libro se traza un ambicioso proyecto de realizar una historiografía de la ciudad moderna desde 1882 hasta 2007.

Teniendo como base el año 1882, año en que Thomas Edison inaugura en Londres la primera central eléctrica y concluyendo en la crisis financiera del año 2007 o crisis de las hipotecas subprime, con la subsecuente caída de las principales bolsas del mundo. Son un total de 125 años de hacer ciudad que el autor divide en tres grandes etapas 1882-1939, 1939-1979 y 1979-2007. A cada una de estas etapas le corresponde una ciudad que más que un modelo es una consecuencia. Así la metrópolis será una consecuencia del capitalismo monopolista, teniendo como paradigma de pensamiento el racionalismo. Para la segunda, la megalópolis, estará vinculada con el estado de bienestar de post-guerra, éticamente inspirada en el existencialismo. Finalmente, la tercera, metápolis, aparecerá como una consecuencia de la crisis del petróleo de los años 70 donde se impone el tardo capitalismo y el pensamiento relativista.

Yendo al tema de las definiciones que este libro aporta, según García Vázquez, el término “metrópolis” lo acuñó en 1910 la oficina del Censo de Estados Unidos para denominar a una ciudad que era “una galaxia de enclaves donde convivían colosales complejos industriales, elegantes urbanizaciones suburbanas, avanzados medios de transporte, tercerizados cascos históricos y la misma miseria de siempre”.

Para definir “megalópolis”, García Vázquez recurre al geógrafo francés Jean Gottmann que denominó así a esa ciudad gigante donde “algunas áreas metropolitanas anteriormente separadas por franjas territoriales, habían empezado a fundirse en constelaciones”, “las megalópolis eran emplastes de centros urbanos articulados por avanzadas redes de transporte”. Finalmente, para definir metápolis –más allá de la ciudad- tomará como referencia la definición del sociólogo francés Francois Ascher, que señalara que la ciudad ya no crece por “dilataciones como el caso de la megalópolis, que era

resultado de la fusión de áreas colindantes, sino por la incorporación de zonas lejanas y no limítrofes” la mayor parte de veces articuladas por un sistema de transporte , como trenes de alta velocidad, que hacen que las personas trabajen a centenares de kilómetros de donde viven.



/ Fuente: Andina / Archivo

Aunque la historia siempre se construye a partir de los grandes relatos, podría ser interesante hacer un poco de ejercicio respecto a estas definiciones aplicadas a nuestra tres veces coronada villa a la que llamamos aún Lima Metropolitana. Desde el punto de vista de lo que las definiciones expuestas generan, se podría afirmar que nuestra ciudad, Lima, ha sido un caso curioso. Fue una metrópoli sin grandes complejos industriales, con suburbios y también con barriadas; con un centro histórico tercerizado y también deteriorado. Ahora somos una megalópolis con una mínima red de transporte. Tal vez por eso no utilizamos el nombre, pero en la práctica ya hay por lo menos cuatro Limas: la Norte, la Centro, la Sur y la Oeste. Algunos, sobre todo los dedicados al negocio inmobiliario, hablan también de una quinta que le llaman Lima Moderna, concepto que como urbanista no suscribo.

Además, está cada vez más claro que vamos camino a ser una ciudad-región, es decir, una metápolis sin un tren que articule los diversos conglomerados urbanos que hay entre Huacho y Pisco, o mejor de Tumbes a Tacna, con un ferrocarril de cercanías y también de lejanías, articulando un sistema urbano costero y con uso racional del territorio.