

La globalización imaginada y las ciudades red*

Adolfo Benito Narváez Tijerina¹

El presente trabajo aborda el problema de la formación de las ciudades red, entidades urbanas que surgen en el contexto de territorios de gran accesibilidad, como resultados de una globalización imaginada en y para occidente, en el escenario de un proceso de generación de grandes desigualdades. Se exponen los resultados de una investigación emprendida por el autor desde 2008, que resumen los procesos sociales y económicos implicados en esta transformación territorial.

Este trabajo presenta las conclusiones más importantes del estudio Morfogénesis y evolución de las ciudades-red: la representación de la forma urbana y sus procesos en los imaginarios de sus habitantes, que desarrollamos al amparo de un financiamiento para la investigación científica básica entre 2008 y 2012. Las ciudades red, entidades urbanas de reciente surgimiento, suponen la

*El autor agradece el generoso financiamiento recibido de CONACYT para el desarrollo de la presente investigación.

¹ Doctor en Arquitectura. Fundador del Doctorado en Filosofía y del Instituto de Investigaciones de Arquitectura de la UANL, miembro del SNI nivel 3, docente de la UANL, profesor invitado a la UM en Argentina, la UNAM, la UPC en España, la UT en Arlington, entre otras. Premio ANUIES en 1999, premio de Investigación UANL en 1998 y el 2001. Miembro de la AMC. Actualmente hace un año sabático en La Universidad de Guadalajara. Trabaja como línea de investigación Imaginarios Urbanos y antropología de La arquitectura y La ciudad.

interrelación de antiguos núcleos de población que por su cercanía han quedado formando parte de un tejido de movilidad que otorga una nueva existencia funcional a una extensa región. La investigación que se ha desarrollado en estos años ha arrojado algunas respuestas a interrogantes sobre el proceso de conformación de estas entidades urbanas que este artículo pretende mostrar.

Globalización, desigualdad centro-periferia y el surgimiento de las ciudades red.

Los estudios sobre el impacto territorial de la última oleada globalizadora en los territorios nacionales se ha concentrado inicialmente en la caracterización de un sistema de ciudades entre las que se concentran diversos tipos de flujos (informáticos, de bienes, financieros, de transportes, etc.), que han hecho evidente un funcionamiento sistémico de estas localizaciones, que además, y esto es sumamente importante para este análisis, acaparan las dos terceras partes de la riqueza del planeta, al menos, (Marks, 2006) en la actualidad y concentran el 40% del consumo de bienes y recursos del planeta (O'connor, 2003). El grupo de países en los que se acumula esta riqueza estaría conformado por el llamado G7 (o G8, si se considera la reciente incorporación de Rusia a este selecto grupo), es decir, Canadá, Estados Unidos, Reino Unido, Francia, Italia, Japón y Alemania. El resto de los países del planeta, que cuentan con la mayor parte de la población mundial -alrededor del 85% de ésta (O'connor, 2003)- funcionan más o menos periféricamente a este grupo central incorporando un esquema de desarrollo

desigual². Esto puede muy bien tener una expresión en las formas de vida predominantes en las diferentes regiones del mundo y en su espacialización.

Las localizaciones que concentran la riqueza y los flujos, es decir, las localizaciones centrales del planeta son ciudades ubicadas en los territorios de G7³, aunque este panorama se mueve rápidamente a uno por entero diferente, como veremos.

Diversas alianzas de comercio, como la que en su momento representó el GATT o la que ahora está presente en la OCDE, han contribuido a formar la estructura del sistema de ciudades que ahora se enlaza con el sistema de las localizaciones centrales. Aunque esto no sea nuevo en absoluto, y encuentre antecedentes en las alianzas comerciales del medioevo, como la Liga Hanseática, o en las del oriente de Asia, del período al que se alude y de otros momentos del pasado, ahora se presenta en unas formas que no habían sido vistas antes en la historia, ya que la incorporación de tecnologías de comunicaciones y movilidad

² La medida de la desigualdad tiene que ver además con la urbanización del territorio. Existe una gran diferencia en la renta por habitante de la población de los países menos urbanizados contra los más urbanizados, que son los países más pobres y los países más ricos e industrializados, respectivamente. En cuarenta años, la renta por habitante de los 20 países más ricos casi llegó al 300%: En el año 2002 llegó al promedio de US \$32,339 por habitante, En cambio, en los 20 países más pobres del mundo creció solamente un 26%, llegando en el año 2002 a un promedio de US \$ 267 por habitante.

³ “El capital dinero generado en los hinterlands tiende a migrar hacia los grandes centros industriales y financieros. Fue más la regla que la excepción, por ejemplo, que las grandes zonas industriales, financieras y comerciales ordeñaran a la agricultura y a la economía rural en general en busca de ganancias (“intercambio desigual”), lo que en muchos países condujo al subdesarrollo de estas últimas.” (O’connor, 2003: 12).

han acrecentado el espacio de flujos hasta, para el caso de cierta clase de movimientos, transacciones o información, paradójicamente hacer virtualmente inexistente al espacio entre las localizaciones, constituyéndose, para algunos casos, en un sistema compacto, a diferencia de antaño, cuando la distancia era una barrera natural para el contacto y el intercambio.

Los espacios de flujos que dan estructura a este sistema de localizaciones centrales, pueden entenderse muy bien a través de los mapas de movilidad aérea. Un mapa desarrollado por Keeling (1995) muestra los enlaces de transporte aéreo en el mundo, y señala con bastante elocuencia la existencia de unos cuantos nodos en la red: se trata justamente de las ciudades globales. Londres, Nueva York y Tokio aparecen como los nodos preeminentes. De estos se desprenden subredes de transporte aéreo articuladas por otros centros regionales (Frankfurt, Ámsterdam, Miami, Los Ángeles, Singapur) hasta llegar a los articuladores nacionales (París, Madrid, Ciudad de México, etc.) y subnacionales (Osaka, Houston, Montreal, Milán, Barcelona, Hong Kong, etc.). El mapa de Keeling es interesante porque mediante el análisis de un flujo específico permite visualizar la articulación del sistema de ciudades descrito en la literatura.

Hay una cierta semejanza y complementariedad de este mapa de movilidad aérea con la descripción que hacen Backes y Robert (2003) sobre la movilidad de capitales en el sistema financiero mundial. Al parecer existen en el nivel del tránsito multinacional de capitales dos nodos que estructuran y materializan el conjunto de transacciones del planeta, que le dan un sentido físico y material al

valor simbólico del dinero (en forma de títulos de valor y de registros de transacciones, por ejemplo) Estos dos nodos de las actividades financieras globales se ubican formalmente en las dos cámaras de compensación⁴ del mundo: Clearstream, en Luxemburgo y Euroclear Bank en Bélgica. Estos parecen ser el centro de registro de las transacciones monetarias mundiales; es en sus bóvedas donde están almacenados los títulos del capital que sólo existen como datos de computadora en el planeta financiero. A estos nodos están unidos los principales bancos del planeta formando sociedades de accionistas. De estos nodos depende en gran medida el funcionamiento de las finanzas mundiales.

En estos puntos del sistema se encuentra el registro de la circulación del dinero entre las filiales de las casas de bolsa, de los bancos, de empresas multinacionales y de capitalistas muy poderosos y ricos. En cada vuelta de esta rueda de la fortuna este dinero se multiplica mágicamente. Es común el que un financiero saque al mercado, sobre un portafolio de inversión muchas veces

⁴ A estas cámaras de compensación se les conoce mejor en la jerga financiera internacional como sociedades de *Clearing* (del verbo inglés *to clear*, que significa aclarar, clarificar o compensar); fueron desarrollándose desde los años sesentas cuando el télex era el instrumento para hacer circular los capitales por el planeta, luego se desarrolló aún más con el fax en los setentas, para en los noventas hacer uso de las redes más desarrolladas de comunicaciones basadas en la internet. A decir de Robert y Backes (2003) “el *clearing* ha tenido mucho que ver en la liberalización económica de Europa. Al agilizar los intercambios, ofrece a sus clientes la posibilidad de escapar a los controles. Euroclear y Cedel- Clearstream son instituciones apátridas: no trabajan para el país en el que está ubicada su sede social... este instrumento financiero ha creado las condiciones de lo que se ha llamado a finales de los años noventa, la globalización de la economía... El clearing ha contribuido a la fundación de ... un mundo en el que se interconectan los centros de poder y de información” (p. 32)

ficticio, un paquete de acciones, que venderá a filiales de su propia casa de inversiones por todo el mundo, sobrevalorando poco a poco las acciones, hasta que éstas despierten el interés de algún comprador internacional y el defraudador pueda vender las acciones a precios exorbitantes.

Este mecanismo es el que ha llevado al crecimiento desmesurado de los valores basados en activos virtuales y ha posibilitado el crecimiento del capital especulativo sobre el capital real y ha favorecido el desarrollo de riqueza basada en actividades ilegales, ya que hoy en día «la mayor parte de los estudios publicados sobre el tema, cifran en al menos un cincuenta por ciento [estos] movimientos financieros mundiales... Hace veinticinco años, era de aproximadamente un cinco por ciento» (Backes y Robert, 2003: 206).

Los principales bancos del consejo de administración de Euroclear o de Clearstream son estadounidenses, ingleses, suizos, italianos, españoles, escandinavos, alemanes, canadienses, japoneses, franceses y belgas, extienden su red a diversos puntos del planeta, en cerca de 105 países, de los que quedan excluidos la mayoría de las naciones africanas, las naciones musulmanas de Asia, Mongolia, Australia, y en América las tres Guayanas. Aunque cubren cerca de la mitad del mundo, son pocos los centros reales del poder en esta geografía planetaria. Puede señalarse, con un alto grado de certidumbre a unos cuantos bancos como los centros reales de esta geografía del dinero a partir de datos como la capitalización bursátil, por ejemplo.

La geografía de los movimientos financieros mundiales que dibujan los principales promotores de estos dos centros de registro, coincide bastante bien con el resto de los flujos mundiales entre las principales localizaciones del sistema global de ciudades, como ha sido señalado por otros investigadores (Sassen, 1991; Hall y Castells, 2001), tal coincidencia permite ver una paulatina fragmentación en el escenario mundial que ha llevado a un desarrollo con una desigualdad creciente en el mundo.

Sin embargo, es posible plantear como una hipótesis plausible que estos espacios de flujos que constituyen hoy las bases del sistema mundial de ciudades globales tengan impactos en los territorios más allá de sus localizaciones centrales, configurando grandes espacios de influencia que tienen la forma de ramales urbanos que se esparcen por grandes territorios a expensas, precisamente de las comunicaciones que se han establecido entre los nodos del sistema mundial de ciudades; es también plausible plantear que las formas de la dispersión en el territorio de estas entidades urbanas, responden a la localización de cada ciudad red en la geografía política que emerge de la desigualdad. La dependencia de las formas extensas y las comunicaciones ya se ha hecho evidente a través de largos periodos históricos (Abu Lughod, 1989; Marks, 2006).

Ahora parecen emerger formas urbanas más allá de las dimensiones de las más importantes metrópolis del mundo. Las imágenes de ciudades centrales que presentan una silueta escarpada de grandes edificios en una apretadísima trama, tema que probablemente diera sus imágenes a los megaestructuralistas de la

utopía urbanística pop de la década de 1960, con sus gigantescas máquinas móviles para ser “enchufadas” al medio ambiente planetario, no parecen aplicar para esta clase de ciudades red de escala planetaria. La imagen idílica de un camino bordeado de grandes y viejos árboles tras de los cuales se asoman *cottages* campiranos, con espaciosos campos de césped, unos servicios e infraestructuras apenas visibles, pero permanentemente enchufados a las redes globales, que dependen de un pequeño punto de distribución y servicios, situado lo mismo en medio de una extensa pradera verde y que dota de las infraestructuras comerciales básicas, los puntos de contacto con el gobierno de la región, servicios educativos y de salud, etc., se parecería más a esta clase de urbanizaciones emergentes.

Esa imagen bien podría situarse en la línea de conurbación del sur canadiense, en la costa marítima del este estadounidense, en la campiña francesa o en la planicie alemana, sin que tuviéramos que cambiar más que unos cuantos elementos de identidad. Es posible plantear que estas formas urbanas, las que hemos denominado ciudades-red (Narváez, 2006), debido más que a su permanente comunicación mediante altas tecnologías de información y telecomunicación, a la forma física que presentan, sean bastante dependientes de la forma de las vías de comunicación carretera y de su tenue pero persistente presencia a lo largo y ancho de grandes territorios.

Los estudios sobre la emergencia de áreas urbanizadas que superan a la escala metropolitana han sido la preocupación reciente de un reducido número de

investigadores en el mundo, entre los que podemos señalar a Friedmann y Wolf, 1982; Friedmann, 1986, 1997; Sassen, 1991; Knox y Taylor, 1995; Lo y Yeung, 1996; Hall, 1998; Hall y Castells, 2001, Narváez, 2006, entre otros, que han planteado que las ciudades contemporáneas empiezan a enlazarse unas con otras cada vez más fuertemente, constituyendo espacios de flujos (Castells, Hall) económicos, informáticos, energéticos, hasta flujos de personas que trabajan fuera de su ciudad e inclusive de su patria.

“Los inicios de las redes estratégicas en Asia son ya visibles en los nuevos ‘triángulos de crecimiento’ transnacionales, de los cuales el más conocido está centrado en Singapur y el más promisorio, desde una óptica más a distancia, es el ‘triángulo’ nórdico centrado en el Océano Amarillo, que uniría Seúl, Dalian, Shenyang, Tianjin y Osaka-Kobe... A la luz de la era de la APEC, las redes entre ciudades a nivel transpacífico pueden imaginarse de manera similar” (Friedmann, 1997: 56).

Como se advierte, las ciudades red han atravesado por una génesis larga en muchas regiones del mundo y por una acelerada urbanización de los territorios rurales en otras regiones del planeta. Es visible la gran dependencia tecnológica de estos asentamientos, así como la gran demanda energética y de otros recursos para garantizar su funcionamiento. La lógica de la forma de estos espacios urbanos, si bien tiene que ver con la historia de cada territorio, parece ahora experimentar cierta lógica organizativa ligada más bien a la actual geografía política de la desigualdad, pero como símbolo de unas maneras de concebir la

vida y el destino luminoso de la raza y como escenario para el desarrollo de una trama de felicidad, progreso, orden y libertad, estas formas urbanas resuenan más lejos en la historia. No obstante, todas las evidencias nos conducen a una inflexión de la historia, situada en la época de las luces, el momento del ascenso de occidente y de la concreción del mito eurocéntrico: la Edad de la Razón.

Las comunicaciones y la estructura de una ciudad red.

Estructuralmente, una ciudad red depende de las vías y de los medios de comunicación. Si bien el sistema global de ciudades centrales a las que hacíamos referencia páginas atrás, dependería mayormente de la telemática que de los medios tradicionales por los que se mueven personas y bienes, es decir los caminos; mientras que las ciudades red dependerían más de una combinación de las diferentes vías para el movimiento de personas y cosas y de las redes informáticas conectadas a distancia.

Paradójicamente, la telemática que forma una de las bases más importantes para el funcionamiento de las *global cities* como un sistema que es más eficiente en la medida en la que se ha anulado el valor del espacio, comprimiéndolo hasta que, en tiempo real, se establezcan transacciones entre ciudades en cada rincón del globo como si se tratara del mismo espacio, para las ciudades red sería un elemento para su interconexión al mundo, pero no a expensas de la compactación del espacio, sino como un recurso de ubicuidad.

Las vías de comunicación juegan un papel preponderante en la conformación de estas urbes regionales. Tanto el ancho de banda de las comunicaciones telemáticas como la mejora constante de las vías de acceso y salida de los nodos de las ciudades red, como la innovación en las tecnologías para el transporte contribuyen a que éstas puedan extenderse considerablemente en el espacio. Un estudio financiado por la Unión Europea para el estudio del impacto de los hinterlands de las principales ciudades puerto en Europa, sugiere por sus resultados que hay un aumento creciente de accesibilidad hacia la región central del continente, que configura a nivel multinacional un esquema radial decreciente en cuanto a las facilidades de acceso a los diferentes puntos de la geografía europea.

Cuando se compara esta distribución espacial de la accesibilidad con la intensidad de urbanización en red de los territorios, empezamos a notar importantes coincidencias, que resultan obvias cuando pensamos a este tipo de urbanizaciones como dependientes de las vías de comunicación carreteras y ferroviarias.

Hay una fuerte dependencia de la infraestructura carretera y la morfología de estos asentamientos. Esto no es nuevo si se acude a la evidencia histórica de las diferentes regiones comerciales que han surgido, declinado y persistido a lo largo de la historia y su relación con la estructura de gran escala de los asentamientos humanos distribuidos a través de la ruta. Ejemplos de ello son evidentes en prácticamente todas las geografías del planeta. Pero que se hace

cada vez más interesante a este fenómeno en la actualidad es que la extensión e interconexión cercana de los nodos en crecimiento depende de la importancia de las inversiones para la movilidad que cada gobierno ha destinado en un período de la historia que es relativamente reciente. Para darnos una idea de esto, es posible adelantar que la gran accesibilidad e intensidad de urbanización de la región de Renania y Westfalia, en el oeste alemán que ahora constituye la aglomeración número 26 del planeta con 11' 831, 297 habitantes⁵, ha sido el resultado primero de las alianzas comerciales emprendidas por los Burgos que constituyeron el epicentro de la Liga Hanseatica durante el medioevo y el renacimiento, del descubrimiento y explotación de los yacimientos carboníferos de la cuenca del Ruhr y de la construcción de una importante planta industrial acerera durante el siglo XIX, de la consecuente migración de trabajadores que este proceso de industrialización acarrió a esta región, de la protección estratégica de esta región altamente industrializada en el periodo de la Gran Guerra, de una inversión importante en la construcción de infraestructuras carreteras durante el "Milagro Alemán", después de la gran depresión económica experimentada por Alemania y otros países europeos después de la primera postguerra a partir del gobierno nacional socialista de Hitler, de la protección aliada contra bombardeos de zonas clave en la que se ubicaron industrias de muy avanzada tecnología durante la Segunda Guerra Mundial, de la inversión de las potencias vencedoras de la Segunda Guerra Mundial en la reconstrucción e industrialización de

⁵ Datos según estimación de población al año 2009.

Alemania Federal y del proceso de transformación de la economía alemana a partir de los años setentas de una economía industrial manufacturera a una basada en la explotación del conocimiento.

Con lo que al día de hoy, esta intensa actividad alrededor de esta región, ha dejado su impronta en la construcción y ampliación de la infraestructura para la movilidad, haciendo a esta región una de las zonas más accesibles de Europa en la actualidad, lo que se refleja inmediatamente en la potencialidad regional para albergar la forma urbana extensa que hoy ya se puede apreciar. El que la administración urbana pueda incorporar esta realidad a sus procedimientos es otra cosa. Es importante hacer notar que pese al gran dinamismo urbano que presentan estas zonas, caracterizadas por una muy marcada y funcional policentralidad, la asimilación de esta propiedad del espacio urbano a los procedimientos de control urbano está, aún y lo avanzado de esta región, muy atrás de la realidad funcional y morfológica de esta aglomeración.

Otro asunto es el de la persistencia de las viejas centralidades en la denominación de los lugares tradicionales, y con ello en la posibilidad de que los habitantes puedan entender como un sistema homogéneo a esta entidad que se percibe como la suma –apretada- de muchos lugares con historias y procesos encadenados pero con rasgos de identidad característicos. Sólo pensar en la historia social de la conformación de este espacio remite a la lucha entre los príncipes aliados a la Iglesia Romana y los que al lado de Lutero clamaban por una reforma del papado y de la doctrina cristiana durante la época de la Reforma.

Situación que a esta región dividió fuertemente hasta dejar a los principados leales al Papa ocupando el sur (Westfalia) y a los protestantes ocupando el norte (Renania). Un encono profundo y el manejo astuto de intereses de los príncipes arrojó a la hoguera de la guerra a las ciudades de estas dos regiones, que ahora, tras siglos de convivencia funcionan como una sola unidad orgánica. ¿Cómo esperar que en el imaginario social florezca esta unidad regional que se percibe en las imágenes de satélite, cuando por la senda de la historia los ancestros se han enfrentado en luchas por la fe?

Bert Leerkamp, un profesor de la Universidad de Ciencias Aplicadas de Bochum, en el corazón de la región que ahora estudiamos, trabaja a 20 kilómetros de su casa en Dortmund. El viaje a diario por tren lo conduce desde una cosmopolita ciudad científica (con uno de los parques tecnológicos más antiguos de esta región alemana) hasta la pequeña localidad que ha investido recientemente en un parque científico que depende de la universidad pero que conserva los rasgos de un pueblo alemán típico del oeste. El nos señala que este viaje lo emprende desde su ciudad a la ciudad en la que trabaja, no va por la misma entidad urbana, lo cual es evidente si analizamos imágenes aéreas de la zona, sino va de una ciudad a otra. Su imaginario aún preserva las viejas identidades que han denominado a este espacio por siglos.

Rolf Bracke, otro profesor de la misma universidad que vive en Aachen, distante de su lugar de trabajo al menos 120 kilómetros, nos señala con cautela y mesura en la voz, que si queremos ver una ciudad con una gran tradición

arquitectónica, a la cual no se puede comparar el pequeño Bochum, deberíamos de ver esta antigua ciudad medieval que posee tesoros arquitectónicos invaluable, como es un asentamiento en el que la Iglesia Romana jugó un papel importante para su desarrollo, lo que señala Rolf muy bien puede referirse a esta imagen de una región rota por la historia de dos formas de fe, de dos hermanos separados por siglos de encono. Como Bert, Rolf no reconoce una unidad en esta maraña de pueblos e identidades del pasado remoto. ¿Cómo puede reconocerlos la administración si en los imaginarios la unidad de escurre entre las viejas fronteras de condados, ducados y dominios principescos? La historia del lugar parece entonces jugar un papel importante en la manera en la que los imaginarios colectivos se construyen y se transforman. Una cosa sobre la que los habitantes de esta región que estudiamos coincidieron fue sobre una imagen de horror, desolación, pérdida, dolor y luego de vergüenza que experimentaron como pueblo después de la Segunda Guerra Mundial, en el descubrimiento de los horrores experimentados en los campos de exterminio, en la ausencia de los padres, de los tíos, de los hermanos. Y en este punto se suman las imágenes, se superponen las geografías en un escenario desolado y gris de puros escombros.

Hay una regularidad geográfica a una gran escala, de la del continente inclusive, que es muy interesante cuando se estudia este tipo de sistemas urbanos. El análisis del espacio reveló que a una creciente accesibilidad se corresponde una creciente presencia de ciudades regionales, lo que sugiere, según la morfología de las ciudades red del continente europeo que a esa escala

parece reproducirse aproximadamente la estructura radioconcéntrica de las grandes aglomeraciones. Pero lo que hace especialmente interesante a esta región del planeta es que un análisis general revela otro rasgo: en los bordes de la ciudad red, tomada como unidad, se presentan aglomeraciones de gran densidad demográfica. Las aglomeraciones van bajando de tamaño conforme se acercan al centroide de esta ciudad red, constituyendo una corona en el meso borde de esta región y luego decreciendo hasta llegar a una región central con una intensidad urbana con pocas variaciones (lo que se esperaría del comportamiento demográfico en una morfología como la de una ciudad red). En el borde oriental de esta región urbanizada, Moscú que es la aglomeración número 15 del planeta con 14' 837, 510 habitantes⁶, se encuentra ya distante de las zonas de mayor accesibilidad europea. Otras ciudades de esta periferia al sur del continente y en el cercano oriente, que constituyen una isoregión de accesibilidad como Madrid, en España (6' 321, 398 habitantes y la aglomeración número 53 del mundo), Roma, en Italia (3' 940, 410 habitantes y la aglomeración 103) Estambul, en Turquía (13' 778, 373 habitantes y número 17 del mundo) representan estos puntos de intensa urbanización en la periferia de la ciudad red.

La siguiente isoregión de accesibilidad agrupa a aglomeraciones como Londres en el occidente de la ciudad red centroeuropea que es la aglomeración urbana número 19 del planeta con 13' 219, 506 habitantes; París (11 885 836

⁶ Los datos demográficos de esta y otras aglomeraciones mencionadas en el texto son cálculos de población al año 2009.

habitantes y aglomeración número 25) Milán (4' 340, 399 habitantes y aglomeración número 91 del mundo), Viena (aglomeración número 212 con 2' 123, 829 habitantes), Praga (aglomeración 349 con 1' 395, 285 habitantes), Berlín (número 100 con 4' 055, 548 habitantes), entre otras aglomeraciones presentes como nodos de la ciudad red.

En la isoregión “central”, la población de los nodos baja perceptiblemente, en ésta son pocas las ciudades que superan el millón de habitantes y se multiplican las ciudades pequeñas. La tabla 1 puede darnos una idea de la distribución demográfica de las diversas aglomeraciones de acuerdo con la zona de accesibilidad en la que estén situadas.

Tabla 1. Principales aglomeraciones agrupadas de acuerdo a su grado de accesibilidad en la ciudad red europea. Datos de población calculados a 2009. En negritas aparecen las capitales de país. Fuente: Elaboración propia.

Zona de accesibilidad	Ciudad	Población
Externa- accesibilidad baja	Dublín	1 064 376
	Glasgow	1 628 803
	Madrid	6 321 398
	Barcelona	4 971 701
	Zaragoza	667 774
	Lisboa	2 638 211
	Roma	3 940 410
	Zagreb	704 775
	Belgrado	1 101 752
	Sofía	1 125 101
	Bucarest	1 920 121
	Budapest	2 573 664
	Atenas	752 573
	Bursa	1 528 542
	Estambul	13 778 373
	Eskişehir	592 251
Izmir	2 790 662	

	Kyyiv (Kiev)	2 987 132
	San Peterburgo	4 798 526
	Moscú	14 837 510
	Varsovia	2 255 708
	Cracovia	801 053
	Oslo	864 838
	København-Malmö	2 394 264
Media	Berlín	4 055 548
	Dresden	1 077 191
	Praga	1 395 285
	Viena	2 123 829
	Milán	4 340 399
	Génova	690 127
	Turín	1 698 300
	París	11 885 836
	Londres	13 219 506
	Birmingham	3 781 570
Zona central- accesibilidad alta	Hamburgo	3 264 362
	Hannover	1 116 045
	Bremen	1 188 299
	Ámsterdam	755 207
	Rotterdam	590 113
	Bruselas	2 201 779
	Frankfurt	653 736
	Stuttgart	596 337
	Munich	1 360 717
	Nürnberg	1 227 482
	Reihn-Ruhr (Colonia, Dortmund, Essen, Bochum, Düsseldorf, etc)	11 831 297

Es plausible el que estos nodos representaran puntos de confluencia importante de diversos flujos y actividades en el pasado⁷, que estructuraban una

⁷ Marks (2006) considera que las 25 ciudades más grandes e importantes del mundo en 1400 persisten como tales en la actualidad, de estas sólo 5 pertenecen al continente europeo. La mayoría de estas ciudades no superaba los 500 mil habitantes en aquella época y el resto de la población se distribuía en ciudades más pequeñas. Para darnos una idea de su escala, Colonia (Köln) en Alemania en 1400 contaba con 20,000 habitantes. Solamente el 1% de la población mundial se concentraba en las ciudades mayores, mientras que el 9% (unos 30 millones de personas) residían en ciudades y pueblos de entre 5 mil a 75 mil habitantes. El resto de la población no eran habitantes urbanos.

periferia de densidad decreciente desde el centro del poblado (el mercado y la administración) hasta los campos de cultivo y hasta los bosques intocados, tal como lo modelara desde el inicio del siglo XIX Von Thünen, tras analizar el caso centroeuropeo, y como puede ahora verse en la estructura de gran escala de los territorios humanizados de los países periféricos (África, América Latina, grandes zonas de Asia). Pero ahora en el contexto de una urbanización plena de la población centroeuropea este esquema clásico se ha trocado en otro de una escala mayor. Como si se tratara de un gran fractal, el territorio parece responder a gran escala a un esquema muy parecido al de pequeña escala de antaño.

En el caso de la ciudad red del este estadounidense esta estructura es en muchos sentidos similar a la de la ciudad red europea. Como hemos descrito en otros trabajos (Narváez, 2006, 2009) Esta gran región urbanizada multinacional ocupa un territorio que se extiende de norte a sur entre Winnipeg en Canadá, hasta Reynosa- Matamoros en México y de este meridiano hasta la costa atlántica del este de los Estados Unidos. Es interesante aquí también constatar que en los bordes de esta región urbanizada se presenten algunas de las mayores aglomeraciones norteamericanas: Nueva York (23' 141, 893 habitantes), Boston (6' 183, 275 habitantes), Chicago (9' 573, 629 habitantes), Dallas (6' 546, 961 habitantes) o Houston (5' 696, 100 habitantes), por ejemplo. Aunque se trata de un desarrollo regional de gran escala centrado fuertemente en la costa atlántica (una forma longilínea) y que tiene una lógica de desarrollo centrada en la importante infraestructura industrial y mercante de esta región y sus fuertes contactos

históricos con la región atlántica europea de una intensidad creciente desde la industrialización del continente europeo, hasta funcionar en muchos sentidos sistémicamente con Europa, sorprende que entre los bordes de esta ciudad red exista un intenso entramado de pequeñas y medianas comunidades⁸ (muchas de las cuales no superan el millón de habitantes), de una manera muy parecida a como ha reaccionado la ciudad red estadounidense. Es tal vez porque el hinterland atlántico de las ciudades portuarias de la franja del este históricamente tuviera una importancia capital para el desarrollo de esta nación, que la accesibilidad parece tener mayor intensidad en esta zona, decreciendo con dirección al oeste de la ciudad red.

Esto pudo haber tenido efectos importantes en la forma actual de la ciudad red, pues a pesar de que la Retícula Territorial Nacional impuesta por Jefferson en 1785 a través de la *Land Ordinance*, previera una planificación territorial dependiente de una ocupación homogénea de un espacio compartimentado por un sistema cartesiano alineado a los paralelos y meridianos con un módulo básico en cuadrángulos de una milla de lado, el efecto de la importancia relativa mayor de la actividad portuaria e industrial sobre la agrícola (que sería una de las grandes rupturas de esta nación que a mediados del siglo XIX desencadenaría la guerra de secesión), luego tendría efectos sobre la construcción de infraestructuras para la movilidad y el transporte que no sostendrían (cuando menos hasta el estado

⁸ Existen nodos importantes en los intersticios de esta gigantesca estructura, una serie de grandes ciudades de importancia histórica de la nación estadounidense en el borde atlántico, y una franja de ciudades en el medio oeste y algunas localizaciones en el Golfo de México.

actual de la ciudad red) la idea jeffersoniana de un espacio homogéneamente ocupado.

De cualquier manera, la Retícula Territorial Nacional, puede verse actualmente como un elemento de cohesión de esta gigantesca estructura, tal y como puede apreciarse en la organización de pueblos y ciudades de la franja oeste de esta región, entre los que se aprecia una equidistancia espacial aproximada, que se relaciona con la Retícula de Jefferson.

Conclusiones.

Si la lógica inicial de este sistema de ciudades que ahora configuran a la ciudad red del este estadounidense dependió de la *Land Ordinance*; con el tiempo y de manera intensa desde la época del presidente Franklin Delano Roosevelt, la construcción de infraestructuras para la movilidad ha hecho posible el surgimiento de esta forma urbana. Ya en otros trabajos (Narváez, 2006) he abordado la idea de que hay un punto de inflexión en la historia de la globalización económica y la edificación de un orden mundial centrado en las naciones del occidente industrializado precisamente en la época de la Gran Depresión Estadounidense, en el año 1929. Es a partir de la aplicación de políticas de corte keynesiano por el gobierno de Roosevelt, que la inversión pública se volcó en la construcción de estas infraestructuras, que si por una parte garantizaron el sostenimiento de unos mínimos estándares de vida para sortear la gran crisis económica, por el otro apoyaron la expansión de la planta industrial, comercial y agrícola que luego

sentaría las bases para el empoderamiento económico y geopolítico de los Estados Unidos tras el triunfo aliado de la Segunda Guerra Mundial⁹.

Es muy interesante que esta ciudad red tenga semejanzas con la europea, dado que en ambos casos se trata de territorios que atravesaron por grandes procesos de cambio durante la industrialización y constituyen el núcleo desarrollado de occidente, donde se centra el mito de progreso, orden y libertad que caracteriza a la visión eurocéntrica. Es posible plantear junto con Braudel (1984), Amin (1989), Blaut (1993), Marks (2006), entre otros, que la realización de tal mito tuvo que ver con el ascenso del capitalismo que cristalizó como idea y como programa político en la época de las luces, cuando la revolución americana y la francesa iluminaron de esperanza a los corazones deseosos de la libertad y de ver finalizado el despotismo del *ancient regime*. El contacto de los ideólogos de la Independencia de los Estados Unidos con los intelectuales franceses revolucionarios está de sobra documentado como para suponer que el programa político hubiera cristalizado más perfectamente en América que en la vieja Europa. Así, es posible ver que el centro de esa visión moderna occidental, consagrada a

⁹ Es opinión de Rifkin (1994), agudo economista estadounidense asesor de William Clinton durante su presidencia, que el *New Deal*, programa del gobierno de Roosevelt para la reconstrucción económica de Estados Unidos, nunca habría sacado de la crisis a ese país si no se hubiera presentado la oportunidad de hacer crecer a la industria por la guerra, de manera que podemos plantear que si el *New Deal* sentó las bases para la creación de la infraestructura necesaria para hacer moverse nuevamente a la economía colapsada, fue realmente la necesidad de consumo que impuso la guerra lo que finalmente atrajo recursos para que funcionara el sistema económico de esa nación. Una fórmula que parece haber repetido una y otra vez esa nación en el camino de su empoderamiento político y económico.

un ecumenismo ideológico, político y económico se colocaría finalmente a los Estados Unidos, donde resuena mejor que en ningún lugar el imaginario de occidente en el centro.

Podemos adelantar 11 grandes conclusiones del estudio sobre ciudades red que hemos emprendido estos últimos años y que enseguida se enlistan :

1. Encontramos que hay una relación significativa entre la producción de las ciudades red y el desarrollo de la accesibilidad, de tal modo que los hinterland experimentan un proceso de urbanización acelerada en la medida en que se incrementa la calidad y cantidad de diversos flujos materiales e informáticos a lo largo de un corredor de poblaciones. Encontramos que las poblaciones enlazadas, pasan a constituir una entidad coherente en un espacio territorial mayor que las áreas urbanas históricas previas, con lo que deja de ser intersticial. A esa nueva entidad urbana fue a lo que designamos como Ciudad Red.
2. Esta investigación nos llevó a entender los procesos de evolución del espacio social y físico, los procesos de integración o diferenciación de los espacios urbanos que surgen en los intersticios que son urbanizados entre los antiguos centros de población primigenios. El interés en el estudio de las representaciones de estas entidades urbanas en los imaginarios de sus habitantes, ha sido un elemento importante para generar nuevo conocimiento en torno a los procesos de adquisición de información y destreza para la vida urbana por parte de los habitantes. Se pudo comprobar que hay regularidades en las estrategias de construcción de los esquemas mentales de orientación en el espacio, que ayudan

a los habitantes no solamente a orientarse en los sitios en los que viven, sino a anticipar la organización de las ciudades intersticiales que surgen con niveles de complejidad y complementariedad más elevados que las urbes que originaron a la nueva forma sobre el territorio; a partir de lo que pudimos empezar a teorizar acerca de los procesos cognitivos implicados en la comprensión de estos ambientes. Un avance importante en este sentido lo constituye el aislamiento de un limitado número de morfógenos que los habitantes utilizan para elaborar sus esquemas urbanos guía.

3. Entendimos que los elementos más importantes de identificación de la organización de los territorios que ocupan las ciudades red en la actualidad, se refieren primero a la denominación de los puntos históricos sobre el territorio, lo cual otorga un sentido primario de dirección a los esquemas mentales que los habitantes usan para conocer y operar en la ciudad, luego en un modo más concreto, a las rutas de tránsito principal a subsidiario, que establecen distinciones más claras sobre lo que se considera y siente como propio por los habitantes, y que sitúa visiblemente a las rutas principales como espacios de transición de los tejidos micro regionales, lo que en sí mismo llama hacia considerar a estos espacios (carreteros, ferroviarios, de tránsito acuático) de circulaciones principales, como el andamiaje del tejido de la ciudad red que estaría más desconectado de una consideración de identidad local, pero que sería reconocido como espacio de transición entre las localidades asociadas y como estructura de soporte de la coherencia urbana más visible.

4. Se llegó a la noción de que la ciudad red tiene por ahora existencia mental entre sus habitantes como de ser una colección de espacios contiguos altamente coherentes y conectados, y no como una entidad urbana única. Existe ciertamente al nivel de la percepción urbana una fragmentación de los lugares que tiene que ver con la persistencia de las viejas identidades locales. En tanto que se manifiesta una coherencia creciente en los diversos procesos que acontecen en las regiones urbanizadas que estudiamos.
5. Quedó claro que emerge un poderoso fenómeno de híper urbanización en diversos emplazamientos geográficos del planeta que está adquiriendo un carácter de gran cobertura de las superficies urbanizables, aún en zonas con una tendencia actual hacia la disminución de sus poblaciones. La respuesta espacial en torno a este fenómeno por ahora se expresa mediante urbanizaciones de baja densidad. Es claro que las respuestas estilísticas que son utilizadas con más frecuencia, apuntan hacia lenguajes de recuperación de ciertos movimientos historicistas que explícitamente se conectan con imágenes bucólicas y pintoresquistas.
6. Descubrimos que una de las explicaciones plausibles sobre la expresión que hoy prima en las ciudades red que estudiamos, reposa en el imaginario dominante de la globalización: el eurocentrismo. A través del estudio de los teóricos más influyentes en esta línea de pensamiento, es que pudimos empezar a caracterizar los elementos constitutivos de este imaginario hegemónico. Recurrimos de nuevo a la teoría y a aproximaciones desde la historia de las ideas y del urbanismo, para

“desmembrar” el corpus de este imaginario, y estudiar las relaciones internas entre sus componentes. Aislamos de estos componentes los que estaban relacionados con las expresiones urbanas que estudiamos e inferimos de los discursos recogidos durante la fase de investigación en campo las maneras en las que estos eran incorporados al imaginario de los habitantes de los diversos lugares que estudiamos en Europa, Estados Unidos y México.

7. Lo que encontramos fue que el imaginario hegemónico eurocéntrico se expresa en las formas edificadas en diversos niveles: desde la organización de los artefactos, su estilo visual, en las maneras de usar los artefactos en los diferentes escenarios de la vida urbana, en los diseños urbanos de los espacios públicos e institucionales y en la planificación a una escala regional y, en algunos casos en los contextos que estudiamos de los países occidentales desarrollados, en escalas supra regionales o sub continentales.
8. Apegándonos a la línea de trabajo sobre la historia del urbanismo, dedujimos que este nivel de desarrollo y de compacidad de las ciudades red que hoy estudiamos, podrían ser calificadas como eperópolis –siguiendo la equística de K.A. Doxiadis (1967, 1974). Lo que deja abierta la posibilidad de un desarrollo ulterior que acerque a estas áreas urbanizadas a una mayor densificación y extensión sobre el territorio. Se dejó claro que esto sobrepasaba los alcances del proyecto, por lo que se anotó como una línea de investigación que queda abierta para futuros trabajos.
9. Encontramos que en la actualidad es visible una tendencia hacia la integración funcional y sociocultural de los contextos que estudiamos, si bien haciendo notar

que el impulso de tal integración parece ser menor en los contextos más desiguales. Por otra parte encontramos una marcada diferenciación en el tejido urbano en estos contextos, relacionado más que con factores culturales, con el acceso diferenciado a los bienes y servicios que ofrece la ciudad, siendo esto más notorio en el contexto mexicano que en el europeo y estadounidense estudiado.

10. Notamos que un proceso diferenciado de conformación de las redes carreteras en los contextos estudiados, a una gran escala tuvo como resultado el que hubiera brotes morfogenéticos urbanos muy diferenciados, que tenían que ver con una muy diferente política pública sobre el territorio; pero que en tiempos recientes empieza a cambiar por la adopción de políticas públicas influidas por entidades públicas y privadas transnacionales; lo que en muy poco tiempo, ha tenido como resultado que las ciudades red mexicanas se configuren según el modelo estadounidense, que ha tenido una menos accidentada morfogénesis, amén de una más articulada y continua política pública.

11. Al mismo tiempo, expusimos a través de la investigación cómo prevalece una política de exclusión hacia las personas de orígenes en los países no desarrollados y no occidentales, por parte de los habitantes, los gobiernos y diversas instituciones de los países occidentales desarrollados, que fermenta un escenario que podría exacerbar la diferenciación y las fracturas socioespaciales urbanas en el futuro mediato. Estudiamos este comportamiento a través de los imaginarios y encontramos que ello podría ser resultado en parte de las maneras en que se expresa el imaginario hegemónico eurocéntrico, que a través de la

violencia, la exclusión y la creación de estamentos de dominio supraordinados, hace que prevalezcan estos comportamientos tan abiertamente inhumanos y carentes de la solidaridad más esencial.

Bibliografía.

Amin, S. (1989), *Eurocentrism*. Nueva York: Monthly Review Press.

Backes, E., Robert, D. (2003), *Revelaciones*. Madrid: Foca.

Blaut, J. M. (1993), *The Colonizer's Model of the World: Geographic Difussionism and Eurocentric History*. Nueva York: Guilford Press.

Braudel, F. (1984), *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV –XVIII*. Madrid: Alianza.

Doxiadis, K. A. (1967), *Ecumenopolis, the Settlement of the Future*. Atenas:

Publicaciones del Centro de Ekística, reporte de investigación No. 1.

Doxiadis, K. A.; Papaioannou, J.G., (1974), *Ecumenopolis: The Inevitable City of the Future*. Nueva York: W.W. Norton; Atenas: Athens Center of Ekistics.

Friedmann, J. y Goetz W. (1982) "World City Formation: An Agenda for Research and Action". En: *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol. 6, núm3, pp. 309-44.

Friedmann, J. (1986), "The World City Hypothesis". En: *Development and Change*, Vol. 17, núm. 1, pp. 69-84.

Friedmann, J. (1997), "Futuros de la ciudad global: El rol de las políticas urbanas y regionales en la región Asia-Pacífico". En: *EURE (Santiago)*, diciembre, vol.23, núm.70, pp.39-57.

Hall, P. (1998), *Cities in Civilization*, Nueva York: Pantheon.

Hall, P. Castells, M. (2001), *Tecnópolis del Mundo: la Formación de los Complejos Industriales del Siglo XXI*, Madrid: Alianza.

Keeling, D. J. (1995), "Transport and the World City Paradigm". En: **Knox, Paul L.** y **Taylor, Peter J.**, eds., *World Cities in a World System*. Cambridge: Cambridge University Press, pp. 115-131.

Lo, F. Yeung, Y. (1996), *Emerging World Cities in Pacific Asia*. Tokio: United Nations University Press.

Marks, R. B. (2006), *Los orígenes del mundo moderno una nueva visión*. Barcelona: Crítica.

Morin, E. (2006), *Breve historia de la barbarie en Occidente*. Buenos Aires: Paidós.

Narváez A. B. (2004), *Teoría de la Arquitectura. Aproximación a una antropología de la arquitectura y la ciudad*. México: Trillas.

Narváez A. B. (2006), *Ciudades Difíciles. El futuro de la vida urbana frente a la globalización*. México: Plaza y Valdés.

Narváez A. B. (2010), *La morfogénesis de la ciudad. Elementos para una teoría de los imaginarios urbanos*. México: Plaza y Valdés.

O'connor, J. (2003), "Desarrollo desigual y combinado y crisis ecológica". En:
Ambiente & Sociedade, Vol. VI, núm. 2 jul./dic.

Sassen, S. (1991), *The Global City, New York, London, Tokio*. Princeton:
Princeton University press.