

Del Tratado de Indias a la Aldea Global

(o sobre la periferia)

La periferia es, potencialmente, la solución a muchos de los problemas que aquejan a la ciudad actual.

Mientras gran parte de los debates sobre nuestra ciudad surgen del problema de la (imposible) adecuación del tejido urbano histórico a los requerimientos de la sociedad de fin de siglo, la periferia rural continúa siendo absorbida lenta e inexorablemente por construcciones híbridas de dudosa planificación y carácter extensivo. ¿No estaremos cometiendo el mismo error que en el pasado; relegando a la periferia el papel de "patio de fondo"? ¿No será la misma periferia quien traiga oxígeno al cuerpo debilitado de la ciudad histórica? **Volver a considerar la periferia no es sólo una posibilidad, es una necesidad de frente al desarrollo futuro de la ciudad.**

El concepto de periferia

El significado mismo de periferia (o periférico) implica subordinación, dependencia de otro más desarrollado o influyente, el centro. Basta para ejemplo la analogía del uso geopolítico de la palabra para presentar a los ex países del tercer mundo. Evidentemente, la presencia de un centro sede del poder, donde se toman las decisiones es característica excluyente para la existencia de una periferia. Sin centro no hay periferia.

En la actualidad, el concepto de centralidad está en discusión: La informática y las comunicaciones, a partir del concepto de *network*, presentan una cultura organizada como un circuito eléctrico: **cada punto de la red es tan central como el siguiente** (1), nos encontramos en un mundo globalizado, con capitales virtuales y sin bandera que llevan la atención a zonas del planeta hasta hace poco ignoradas.

Estos cambios tienen un efecto similar en las relaciones espaciales de la ciudad. La proximidad física, necesidad y origen de la ciudad, comienza a diluirse a partir de la intervención de los ordenadores y redes en los procesos productivos. El avance en la construcción de vías de circulación periféricas eficientes es la contrapartida a la, cada vez más complicada, adaptación de los tejidos urbanos históricos, centrales y densos por naturaleza. A diferencia de estos, el valor de la periferia no reside en la presencia de un punto, sino en proximidad a tantos puntos diversos.

Historia reciente

Los orígenes de nuestra periferia son fácilmente reconocibles: el auge industrial de fines de la década del cincuenta y la consecuente inmigración de población rural en búsqueda de nuevos horizontes trajo aparejado un crecimiento abrupto; algunas de las consecuencias de este fenómeno (al menos desde el punto de vista urbano) son áreas relegadas, paisajes degradados y costos irracionales de infraestructura y servicios.

Aunque lejos de considerarlo un tema resuelto, los problemas básicos de esta primera periferia se han ido diluyendo, algunas zonas fueron absorbidas por la mancha urbana, los loteos se convirtieron en barrios, donde sus habitantes tuvieron que afrontar un alto costo para acceder a los servicios mínimos. Los debates que esta zona plantea en la actualidad tienen que ver justamente con los de una zona ya densamente poblada.

Bastan para ejemplo los problemas del nudo vial 14 o la propuesta de una periferia interna, ronda o ring,

Los cambios socioculturales demandan constantemente adecuaciones de la estructura urbana, pero como vemos las respuestas son lentas, y proporcionalmente más costosas a medida que transcurre el tiempo y los asentamientos se consolidan.

La periferia hoy

Si analizamos la situación de la segunda periferia (llamemos así a la ubicada normalmente fuera de la av. de circunvalación), encontramos un panorama similar a lo que sucediera en la primera: asentamientos industriales y de distribución, servicios para la ciudad y residencias, en sus dos versiones opuestas: villas miseria y barrios cerrados. Todas ocupaciones extensivas de terreno que con el paso del tiempo surten el mismo efecto: un paisaje natural modificado, un continuo de pequeñas construcciones desarticuladas urbana y socialmente. la biblia y el calefón, finalmente, son lo mismo. Lo que racionalmente parecería un sinsentido, los terrenos de las fuerzas armadas, aparecen en cambio como salvaguardas de la

integridad del paisaje y del ambiente de algunas partes de nuestra periferia. Aunque esto no pone en dudas que la discusión sobre el futuro de estos terrenos, ya en contacto con la trama urbana, no podrá ser dilatada mucho más.

Como resultado, el paso del paisaje urbano al paisaje rural se encuentra tamizado por una zona híbrida y heterogénea cuyo único factor común parece ser la ocupación extensiva y especulativa del territorio. Hoy ya podemos lamentar la degradación del paisaje, la escasa actitud ecológica y la inconsistencia del tejido urbano. ¿Lamentaremos también mañana el alto costo de adaptar situaciones consolidadas?

La connotación negativa de la periferia va de la mano de los conceptos expresados pero hoy sobre todo, debido a una incipiente (en nuestras latitudes) actitud ecologista. Lamentablemente, esta postura ecologista como toda postura radical no permite el debate; los resultados son dogmáticos y no siempre racionales: "no permitamos la implantación de nuevos asentamientos en la periferia aún virgen". En el otro rincón: las necesidades de instalarse en una ciudad a cualquier costo, tampoco conoce de frenos: Pensemos sino en ciertos hipermercados, industrias de mediano porte o el reciente debate sobre el parque de diversiones en el predio del Jockey Club.

Existen actividades en la ciudad contemporánea que por su naturaleza deben asentarse en la periferia. A las ya conocidas de orden industrial, debemos sumar todas las de servicios, que con la precisión de un reloj abastecen la ciudad, le dan el plasma diario necesario al funcionamiento de la misma, los depósitos intermedios o centros de distribución que actúan como puertos de la ciudad con la región y con el país. (por ejemplo, el mercado de abasto en Córdoba).

La ciudad actual exige de nuevos asentamientos: algunos ya conocidos, para suplir deficiencias (estadios cubiertos, centros de recreación), otros nacidos de las necesidades de la vida actual (auto puertos, shopping malls, centros de negocios y congresos). Si pensamos que la ciudad, en este caso nuestra ciudad, permite que los mismos se sigan asentando en las áreas centrales o de la primera periferia, los resultados serán nefastos. ¿Hasta cuándo podemos seguir forzando la estructura original de la ciudad? ¿Hasta cuándo continuaremos a obligar el ingreso hasta el centro mismo por las mismas arterias radiales hoy absolutamente saturadas?

Como veíamos, las comunicaciones y los cambios de ámbitos en el trabajo y en la residencia que traen aparejadas, redundan en un nuevo uso de la ciudad. No es ya necesaria una "dirección" en el centro de la ciudad. Así también, el intercambio de pasantes es cada vez mayor. Si antes la ciudad debía ser atravesada para alcanzar otro lugar, hoy la ciudad puede ser circunvalada, la estadía en la ciudad de paso, antes necesariamente en el centro, hoy podría limitarse a un hotel sobre la circunvalación o, vayamos más lejos, en el aeropuerto. No sólo es público pasante el que nos ocupa, cada vez son más los visitantes que llegan con un objetivo en particular: congresos, ferias o eventos, que utilizan la ciudad del mismo modo.

Las alternativas así planteadas podrían llevar a un interminable debate, donde las soluciones seguirían siendo "acordadas" con la administración municipal de turno a través de dudosos estudios de impacto ambiental.

Una propuesta

Ahora bien: ¿es imposible conciliar las partes, considerando que la solución traiga a la vez un nuevo modelo de desarrollo de ciudad? ¿Luego ¿pasa este modelo por la ocupación indiscriminada de un nuevo anillo (el de la circunvalación)?

Hablando ya en términos de urbanismo, la periferia en nuestro país continúa atrapada en el viejo concepto, peyorativo por cierto, relegada a tierra de nadie (y de todos) Situación que, mantenida de este modo, sería aún más grave en una ciudad como la nuestra, donde el ejido municipal es de considerables dimensiones.

Tanto la periferia como las dimensiones de influencia de la planificación municipal, podrían transformarse en gran ventaja si consideramos la misma como potencial área de desarrollo, (siempre y cuando lo hagamos bien).

Intensivo en lugar de extensivo

Algunos países del centro-norte de Europa vienen trabajando desde hace tiempo sobre esta alternativa. Los resultados incipientes son para tener en cuenta. La concentración de actividades de servicio en áreas de la periferia externa a la circunvalación (o anillo de autopistas) permite, entre otras cosas, un consciente planeamiento del área periférica metropolitana.

La concentración de estos asentamientos en áreas puntuales de la periferia con alta densidad, redundaría en innumerables beneficios: Un uso más racional del suelo, dejando la mayor parte del territorio sin ocupar y, por ende, preservando la topografía, flora y fauna. Mayor facilidad y economía a la hora de abastecer estos puntos con servicios e infraestructura. Salvaguardar la ciudad "intra-muros" reduciendo el impacto ambiental de asentamientos que por su escala (no ya por la contaminación propia) atentan contra el tejido urbano establecido.

El concepto del *Park & Ride* (estacione su vehículo y continúe el viaje con medios públicos) se viene aplicando desde hace tiempo en los países centrales (por usar el neologismo). El principio que los genera es tan obvio que no vale la pena desarrollar, poder detener parte del tremendo caudal de vehículos que entran diariamente a nuestras ciudades y canalizarlo a través del transporte público es un objetivo **imprescindible** para las administraciones comunales. Evidentemente, los requerimientos de este sistema superan en mucho la mera construcción de estos "puertos" en la segunda periferia: Poseer un eficiente transporte público de pasajeros es indispensable.

Estos nuevos asentamientos deben ser autocontrolados. Su área de influencia no tiene que ver con la vecindad física directa de los mismos. Su alcance es el de toda la ciudad, la región o el país. No son polos de desarrollo en el sentido en que su implantación, no debe forzar el crecimiento radial desde los mismos, sino estaremos cometiendo el mismo error histórico, la devastación extensiva del paisaje. Aquí radica la gran diferencia con las políticas de descentralización de la municipalidad a través de los CPCs y otros. Estos últimos, tienden a abastecer un área físicamente limitable y ya establecida.

El rol del estado es clave. dejar la periferia al libre albedrío de la especulación privada traerá las consecuencias ya mencionadas. Pero no aceptar la importancia de la inversión y el compromiso de la inversión privada sería utópico. Fijar las pautas para la ocupación de las áreas periféricas con un criterio que contemple el respeto por el ambiente y el paisaje y que acepte la realidad socio-cultural actual es tarea imprescindible. **Y no tenemos mucho tiempo.**

Ricardo Sargiotti
Junio de 2000

(1) ver "La Aldea Global" de Mc Luhan y Powers