

PERIFERIA

El hecho de plantearse el 'tema' Periferia en la actualidad radica, según mi parecer, en que en nuestra América Latina la Periferia se convirtió en el escenario por excelencia de las miserias de nuestras sociedades y su desigualdad social. Conviven el despojo de los marginados y los basurales con las autopistas, los barrios cerrados y los grandes centros de compra y diversión. A diferencia de aquellos relatos antiguos que nos daban a conocer las costumbres de las ciudades y sus habitantes desde el centro, el mercado o sus teatros, hoy, antes de ingresar a la ciudad formal, se encuentra suficiente material para describir una realidad más dura, más o menos oculta, pero lamentablemente real.

Podríamos decir que topológicamente todas las periferias de nuestras ciudades son distintas, aunque social y urbanísticamente sufran del mismo sino. Si esta hipótesis provisoria fuera correcta, podemos hablar del 'caso' periferia como un problema general y compartido, haciendo referencia a una de ellas, se lo estaría haciendo a todas ellas, más allá de algunas gradientes y especificidades. Para esto debemos aceptar que el fenómeno periferia existe y se multiplica en todas las escalas de ciudades, en todas las condiciones topográficas y económicas, de un modo u otro, análogamente.

La periferia de la que hablamos entonces, corresponde a ese espacio, muchas veces híbrido e indefinido, que comienza en los bordes de la ciudad planificada y termina (cuando lo hace) en las tierras no urbanizables.

El triste destino de la Periferia

La palabra periferia tiene, por naturaleza y cultura una acepción de segundo orden, es como quien, después de bautizado debe cargar con un nombre que lo avergüenza. El diccionario español la define como *'un espacio que rodea un núcleo cualquiera'*, mientras su etimología tampoco favorece ese destino: del latín tardío *periphēria* 'zona exterior, límite', del griego *periphēreia* 'circunferencia'. ('que se mueve alrededor').

En la mayoría de sus definiciones la encontraremos como el término que *"se usa frecuentemente para describir la oposición entre los dos tipos fundamentales de lugares en un sistema espacial: el que lo domina y saca provecho de esto, el centro, y los que lo sufren, en posición periférica"* (1). Sufrimiento, aprovechamiento y dominio no parecen la mejor forma de presentarse a la sociedad. Para las ciudades antiguas, análogamente, la periferia cargó con la desacreditación de su lejanía al centro, al lugar 'donde las cosas se deciden', la mayor distancia física a dicho centro implicaba un sometimiento a aquellas decisiones y, como si eso fuera poco, se debía dedicar al abastecimiento de bienes y servicios, materias primas y servidumbre, el vivir *"fuori le mura"* era sinónimo de pérdida de ciudadanía. Finalmente, la analogía tan despectiva usada en geopolítica para describir como 'países periféricos' a aquellos alejados (no física, sino económicamente) de los países centrales y de decisión, no hace más que ratificar el pesado legado de nuestro concepto.

Por otra parte, *"Para que la pareja (centro y periferia) tenga sentido, es necesario que existan relaciones entre los dos tipos de lugares, es decir flujos (de personas, de mercaderías, de capitales, de informaciones, de decisión,...), y que estas relaciones sean disimétricas"* (1), un concepto de periferia que se acerca más a lo que Lewis Mumford acotaba sobre las *Garden Cities of Tomorrow* de Ebenezer Howard: *"... Howard vio que el alivio de la congestión, no consiste en extender las zonas residenciales de la ciudad, sino en descentrar todas sus funciones ..."* (2), es decir, apostando a aquella disimetría, se podría obtener un sistema compensado y equilibrado... aunque siempre de dependencia.

De cualquier modo, lejos de la planificación total de dicha referencia, la periferia moderna, aquella nacida en el siglo XIX, con la industrialización y la inmigración del campo a la ciudad, es la que iba a señalar de mejor modo el desarrollo de la periferia que vimos durante todo el siglo XX: un agregado, usualmente perimetral al centro, cuyo crecimiento y planificación fueron inversamente proporcionales.

Nuestras ciudades llegan a los años sesenta del pasado siglo con ensanches clásicos, con barrios jardín, y con asentamientos cada vez más precarios al alejarse del centro. Este fenómeno, muchísimo más complejo de lo aquí esbozado, contiene todavía las características

'tradicionales' de la periferia, más allá de los trazados de vías, calles e infraestructura, la distancia al centro continuaba estableciendo los valores inmobiliarios y de calidad de vida. Pero hacia finales de siglo, los bordes de la ciudad y sus áreas inmediatas comienzan a ser usadas de otro modo, el modelo de la mancha derramada o 'sprawling', (que en nuestras ciudades bien podríamos llamar 'desilachado'), deja paso a una geometría de ocupación que tiene más parangones con un salpicado, con áreas intermedias vacías y nuevas concentraciones, casi siempre de baja densidad que Adrián Gorelik resume de este modo: *"Si tradicionalmente la modernización en la ciudad había significado expansión urbana y social, en este fin de siglo significa concentración y exclusión; ya no es la clásica oposición entre norte rico y sur pobre, sino el desarrollo de una modernización a través de enclaves, bolsones de bienestar, riqueza y, sobre todo, seguridad, cuyo éxito no reside ya en su potencial expansión sino en su contraste con el ocaso del conjunto del espacio público"* (3)

Del mismo modo que esos 'bolsones de seguridad' continúan ocupando las periferias de nuestras ciudades y las áreas metropolitanas, los 'restos', aquellos lugares que por diversas cuestiones no sirven al fin inmobiliario (por ser tierras fiscales o en conflicto, por su cercanía a basurales o a industrias contaminantes, etc.) son apropiados por aquellos que no tienen posibilidades de ser admitidos en el sistema.

Tanto los 'bolsones de riqueza' como sus equivalentes de pobreza, tienen una característica que los hace comunes, y originales en este tiempo: su localización no sigue decisiones del estado ni redes de infraestructuras, sólo se posicionan como quien marca con un alfiler en un mapa su lugar ideal, prescindiendo de la información que dicho mapa podría darle: En el caso de los primeros colonos (barrios cerrados en su mayoría), el alfiler apunta a ciertos valores de cliché como topografía o flora natural, pero también a valores de tierras que permitan transformar la hectárea en metro cuadrado. De este modo, siguiendo la ineficiencia del estado, nuestros 'nuevos colonos' obligan a que la red de infraestructuras los siga, dando vuelta, literalmente, el racional crecimiento de las áreas metropolitanas.

Otra curiosidad muy nuestra es que este nuevo paradigma de colonización, conviva con la tradicional ocupación de los bordes de manera sistemática y pocas veces planificada. En Córdoba, por ejemplo, el mismo gobierno realiza sus barrios/ciudades de erradicación de villas miseria siguiendo el modelo de barrio cerrado de la riqueza, muy alejado de las fuentes de trabajo de sus habitantes y tratando de crear autonomía de servicios dentro de los mismos con respecto a la ciudad, mientras las ocupaciones irregulares continúan tratando de acercarse a la mancha urbana ocupando todo terreno a disposición.

Estos dos modelos, el de "derrame" y el del "salpicado, que conviven en nuestras ciudades, podrían ser vistos del siguiente modo:

De adentro hacia fuera

En el libro "Fervor de Buenos Aires", Jorge Luis Borges hace alusión al borde de la ciudad (a su arrabal) desde distintos enfoques, casi se podría decir que el mismo libro es un canto a las bondades del 'derrame' concebido poéticamente:

*Las calles de Buenos Aires / ya son mi entraña.
No las ávidas calles, / lincómodas de turba y ajeteo,
sino las calles desgarradas del barrio / casi invisibles de habituales,
enternecidas de penumbra y de ocaso / y aquellas más afuera
ajenas de árboles piadosos / donde austeras casitas apenas se aventuran,
abrumadas por inmortales distancias, / a perderse en la honda visión
de cielo y de llanura. / Son para el solitario una promesa
porque millares de almas las pueblan / únicas ante Dios y en el tiempo
y sin duda preciosas. / Hacia el Oeste, el Norte, el Sur
se han desplegado –y son también la patria- las calles;
Ojalá en los versos que trazo / estén esas banderas. (4)*

Ese último girón de ciudad, representado sobre todo en la calle que surca y se pierde en la 'honda visión', que son una promesa para el solitario conciente de las almas que todavía las pueblan antes que la ciudad acabe y la pampa imponga sus leyes, es el borde de densidad

decreciente de una ciudad, todavía, de comunión social. Ciudad que nuestros tiempos parecen no permitir, aunque en pocos lugares, todavía resista.

De afuera hacia dentro

En el cuento "La Autopista del Sur", Julio Cortázar describe una situación de embotellamiento de tráfico a la entrada de París, que obliga a sus personajes a comenzar a plantearse hechos propios de la vida desde ningún lugar. El automóvil toma el rol de residencia fluctuante, aunque también se convierte en el nombre de los personajes. Los hechos, hasta el más definitivo de la muerte, se suceden sin que el lugar pareciera cumplir algún rol, y, terminada la escena, la velocidad continúa casi sin dejar rastros:

(...) Taunus llamó a un consejo de guerra, y el médico estuvo de acuerdo con la propuesta. Dejar el cadaver al borde de la autopista significaba someter a los que venían más atrás a una sorpresa por lo menos penosa; llevarlo más lejos, en pleno campo, podía provocar la violenta repulsa de los lugareños, que la noche anterior habían amenazado a un muchacho de otro grupo que buscaba de comer. El campesino del Ariane y el viajante del DKW tenían lo necesario para cerrar herméticamente el portaequipajes del Caravelle. Cuando empezaban su trabajo se les agregó la muchacha del Dauphine, que se colgó temblando del brazo del ingeniero. El le explicó en voz baja lo que acababa de ocurrir y la devolvió a su auto, ya más tranquila. Taunus y sus hombres habían metido el cuerpo en el portaequipajes, y el viajante trabajó con scotch tape y tubos de cola líquida a la luz de linterna del soldado. Como la mujer del 203 sabía conducir, Taunus resolvió que su marido se haría cargo del Caravelle que quedaba a la derecha del 203; así, por la mañana, la niña del 203 descubrió que su papá tenía otro auto, y jugó horas y horas a pasar de uno a otro y a instalar parte de sus juguetes en el Caravelle. (...) y se corría a ochenta kilómetros por hora hacia las luces que crecían poco a poco, sin que ya se supiera bien por qué tanto apuro, por qué esa carrera en la noche entre autos desconocidos donde nadie sabía nada de los otros, donde todo el mundo miraba fijamente hacia delante, exclusivamente hacia adelante. (5)

Este otro modelo, impuesto casi por el capitalismo a ultranza, que incluye la inexistencia (o complicidad) de un estado en desaparición, es el modelo que prescinde de la ubicación física, de la misma manera que las redes, propias del mundo digital, (del cual trata de justificar inmensa cantidad de esquemas y razonamientos difíciles de sostener) se percibe más próximo a las ciudades que vivimos. El anonimato de los nuevos centros de diversión y de compras, donde el tiempo transcurre de modo similar al de los personajes de Cortázar, y la artificialidad del medio se desvanece apenas terminado su horario.

Nuevos destinos para la Periferia

Las notas anteriores señalaban un destino poco feliz para la periferia y, consecuentemente, para nuestras ciudades, la ocupación indiscriminada y desarticulada de áreas vacantes y la irracional ocupación de las áreas externas a la ciudad por bolsones cada vez más autónomos. Bien sabemos que ambas alternativas son sólo paliativos al descontrol social por un lado y satisfacción a las clases pudientes por el otro, de la misma manera que sabemos que la falta de proyectos (o de imaginación) del estado es quien avala tal desconcierto. La ciudad que durante mucho tiempo resultó un imán, hoy trabaja como una máquina centrífuga de sus habitantes. Por esto, sólo a modo de ensayo propositivo, podemos pensar en las siguientes alternativas:

Densificación de la periferia media

En ciudades como Córdoba, la periferia media es aquella constituida por los barrios 'jardín' originados en los años cincuenta que hoy se encuentra entre los barrios originarios y la periferia descontrolada de los bordes. El estado, en un afán entre demagógico y cínico, no permite densificar en altura (10,50 m de máxima) ni la construcción de viviendas colectivas. Si estas zonas, que hoy cuentan con infraestructura no se les permite crecer y absorber la demanda de habitación, el crecimiento continuará con su expansión irracional.

Ciudades vecinas, nuevos centros

Mucha de la expansión en mancha que se viene produciendo a los bordes de las ciudades grandes se encuentran 'zonas grises', áreas fuera del alcance político de los municipios mayores y dependientes de los municipios de las ciudades o pueblos del área metropolitana. Estas últimas, miden el beneficio de los nuevos asentamientos en cuanto crecimiento poblacional, avalando construcciones de cualquier tipo y en cualquier lugar. Si la política de asentamientos fuera planificada, dichas ciudades pequeñas podrían condensar gran parte de los beneficios (más allá de los tributarios) en concentrar en sus ciudades nuevos centros de desarrollo y, por qué no, hacer realidad la ciudad de Howard.

Volver al centro

El fenómeno de volver a considerar al centro de la ciudad como un área de residencia, es insipiente pero parece un indicador optimista de vuelta a la urbanidad. Muchos de los que emigraron en búsqueda de su arcadía fuera de las ciudades, han comenzado a replantearse los tiempos de recorrido y sus costos, la superficialidad de la vida social en ghettos, la falta o lejanía de infraestructura hospitalaria y cultural, etc.

Para que esta tendencia tome la fuerza de movimiento, el estado tiene mucho por hacer: incentivar la hibridización funcional, para que los centros no sean sólo administrativos o turísticos, lo que redundaría en mayor seguridad todo el tiempo, aplicar acciones económicas concretas para favorecer el asentamiento residencial, reconstruir la infraestructura social perdida como escuelas o guarderías, y un sinfín de medidas, que, seguramente, el estado y la racionalidad del hombre podrán completar.

Ricardo Sargiotti

(texto para la Revista *Arquitectura e Urbanismo*, Brasil, Marzo 2011)

(1) Christian Grataloup / www.hypergeo.eu

(2) Adrián Gorelik, "De ocasos y ocasiones en Buenos Aires"

(3) Lewis Mumford, "La ciudad en la historia"

(4) Jorge Luis Borges, "Las Calles", del libro *Fervor de Buenos Aires*

(5) Julio Cortázar, fragmento de "La autopista del Sur", del libro *Todos los fuegos el fuego*.

Imágenes y documentación gráfica: Instituto de Planificación del Área Metropolitana / Ministerio de Gobierno de la Provincia de Córdoba.