



ARQ

ISSN: 0716-0852

revista.arq@gmail.com

Pontificia Universidad Católica de Chile
Chile

Ascher, François

Ciudades con velocidad y movilidad múltiples: un desafío para los arquitectos, urbanistas y políticos

ARQ, núm. 60, julio, 2005, pp. 10-19

Pontificia Universidad Católica de Chile

Santiago, Chile

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=37506002>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

Arquitectura de infraestructura

Infrastructure architecture

La opinión pública usualmente se involucra en la construcción de una nueva carretera, un túnel, otro acceso a la ciudad o un aeropuerto más grande. La infraestructura, apuntalada desde la ingeniería por estudios precisos, cifras y gráficos, es un tema de interés para los ciudadanos y los medios, que no ponen en duda la relación (no siempre bien calibrada) entre infraestructura y calidad de vida. En el contexto de un campo de trabajo multidisciplinario cada vez más ineludible, el aporte de los arquitectos al problema de la infraestructura aparece aún como figura difusa. Sólo la pertinencia de intervenciones elocuentes puede despejar el valor que la arquitectura agrega a estas construcciones, originadas como respuestas exactas a problemas concretos.

Palabras clave: Infraestructura urbana, movilidad, transporte urbano, autopistas, metropolización, hiperlugar.

The building of a new highway, a tunnel, a new access road to the city, or a bigger airport usually arouses public interest and opinion. Infrastructure, backed by engineering studies, figures and graphics, engages the public and the media, who do not question the (not always clear) relationship between infrastructure and quality of life. As multidisciplinary teamwork becomes ever more essential,

Ciudades con velocidad y movilidad múltiples: un desafío para los arquitectos, urbanistas y políticos¹

François Ascher

I. La historia de las ciudades está estrechamente vinculada a las técnicas de transporte y almacenaje de bienes, personas e información

Por esto las primeras ciudades ya necesitaron hábitats densos, sistemas de dinero, contabilidad, escritura, técnicas de preservación de alimentos y otros.

II. El sistema de movilidad PIB (Personas, Información, Bienes)

Estas diferentes técnicas constituyen un sistema que hoy es completamente interdependiente: muy pocos movimientos no involucran simultáneamente recursos de estos tres campos.

III. La forma de la ciudad y la organización de los espacios urbanos interactúan con las técnicas de transporte y almacenaje

El sistema PIB tiene un profundo impacto en la

forma de la ciudad, en el espacio urbano y en la organización de la sociedad.

Tanto los fenómenos de zonificación, densidad, centralidad, axialidad, polarización y segregación social dependen de estas técnicas y al mismo tiempo generan y orientan su desarrollo.

IV. Las dinámicas del sistema PIB aceleran la metropolización

Contra los pronósticos de los observadores de fines del siglo XIX tardío –como Paul Virilio, o arquitectos y urbanistas como Frank Lloyd Wright–, el desarrollo del transporte privado y las telecomunicaciones no ha llevado a la desaparición de las ciudades y a la dispersión. Todo lo contrario. Según economistas como Paul Krugmann, el proceso a través del cual el crecimiento de las ciudades y la concentración de ciertas actividades promueven el desarrollo del transporte y las telecomunicaciones, genera en realidad un fortalecimiento mutuo. De hecho, es difícil ver por qué estos desarrollos habrían de ir en dirección contraria a las condiciones de su creación, siendo que las tecnologías que son *objetos sociales* no son independientes de la sociedad, sino que están enraizadas en la lógica de la sociedad y sirven a los agentes que la dominan.

Multi-mobility, multispeed cities: a challenge for architects, town planners and politicians¹

François Ascher

I. The history of cities is deeply interwoven with the techniques for the transport and storage of goods, people and information (PIG.)

Thus, already, first cities needed dense habitat, money and accounting, script, food preservation techniques, etc.

II. Techniques for PIG transport and storage constitute a system

These different techniques constitute a system and today, they are totally interdependent: there are few movements that do not simultaneously mobilise resources from all three of these domains.

city shape itself, on urban space and social organisation.

Zonings, densities, centrality, axialities, polarisation, functional and social segregation depend on these techniques and, vice versa, generate and direct their development.

IV. The dynamics of the PIG system accelerate big-city growth and metropolisation

Contrary to the beliefs of late 19th-century observers, and of many forecasters –thinkers like Paul Virilio or architects and urbanists like Frank Lloyd Wright– the development of private transport and telecommunications has not resulted in the demise of the cities and in dispersal. Quite the contrary. As has been explained, notably by economists such as Paul Krugmann, the process whereby the growth of cities and the concentration of certain activities promotes the development of transport and telecommunications, is actually reciprocally

¹ Este artículo corresponde a la exposición del Sr. Ascher durante la I Bienal Internacional de Arquitectura de Rotterdam el año 2003, cuyo tema fue la *Movilidad*. Traducción al castellano de Monika Dockendorff y Fernando Pérez Villalón.

¹ This article corresponds to the exhibition of Mr. Ascher during the I International Architecture Biennial in Rotterdam in 2003, whose theme was the *Mobility*.

Las NTIC (Nuevas Tecnologías de Información y Comunicación) y las tecnologías de transporte privado han fomentado, por un lado, la concentración urbana y han acelerado la *metropolización*. Ella puede definirse como la concentración de riqueza humana y material en las ciudades más grandes. Esto está ocurriendo en todos los países ya industrializados y urbanizados. Es, en un sentido, la siguiente a la urbanización en países ya casi completamente urbanizados, como es el caso en Europa occidental y Europa del Este.

V. Las tecnologías de información y comunicación fomentan el desarrollo de la movilidad real

Incluso a inicios del siglo XX, los efectos del desarrollo tecnológico creían que iban a reemplazar una cantidad limitada de contactos personales directos. En realidad, generaría un distanciamiento de las actividades. Contrariamente, el desarrollo de las tecnologías posibles más encuentros cara a cara que reemplazó. Permite mantener la distancia, y facilitó la organización de la actividad creando una nueva escala de la actividad urbana. Lo mismo es válido para

serve the agents that dominate it. The NICT (new information and communication technologies) and technologies of private transport have thus promoted urban concentration and accelerated *metropolisation*.

Metropolisation can be defined as the concentration of human and material wealth in the largest cities. This is taking place in all industrialised and urbanised countries. It is, in a sense, the next stage of urbanisation following that of countries that are already near-totally urbanised, as is the case in Western and Northern Europe.

V. The information technologies and communication technologies promote the development of real mobility of goods, people and information. On the contrary, they promote the development of all kinds

Even at the beginning of the 20th century, commentators believed that the development of technologies would replace a good number of

de información y comunicación (TIC) actuales. Generan más posibilidades de movilidad que las que reemplazan. Se trata, sin embargo, de otro tipo de movilidad: hoy en día, la comunidad financiera y la comunidad científica operan a una escala crecientemente global, y gran parte de la movilidad de distancia media ha sido reemplazada por movimientos de larga distancia. Las escalas espaciales de la vida económica y social se están expandiendo con el aumento de la velocidad de los viajes.

VI. El modelo de centro y rayos en la organización del transporte rápido se extiende a múltiples escalas; los automovilistas se infiltran por las zonas periurbanas

El sistema de *centro y rayos* –*hubs and spokes*– es un tipo de red asociado con el desarrollo de sistemas de transporte rápido. Su velocidad implica la minimización de las paradas, lo que produce el efecto túnel y permite una dispersión eficiente del flujo hacia fuera, partiendo de plataformas locales llamadas *centros de la rueda*.

Este tipo de organización reticular obviamente se aplica al transporte aéreo, con sus plataformas de aeropuerto. También se extiende, sin embargo, al transporte de carga por caminos o rieles, con

plataformas logísticas multimodales situadas cerca de nodos de comunicación, así como al transporte urbano e interurbano de personas, con la polarización de actividades alrededor de estaciones multimodales y cruces de caminos en los suburbios. La consecuencia de esto es una transformación de las jerarquías y redes urbanas. Sin embargo, este modelo existe junto a una nueva forma de viajar, que podríamos describir metafóricamente como *infiltración*. Tal como Zygmunt Bauman podría haber escrito sobre la liquefacción de la modernidad, el modo en que los automovilistas se cuelean a través de áreas interurbanas heterogéneas podría ser asociado a una forma de filtración, una capacidad de circular por ambientes laberínticos sin un hilo que pueda dirigir los flujos.

VII. El desarrollo de las TIC genera también una paradoja: mientras se convierten en lugares comunes, las tecnologías audiovisuales incrementan el valor de todo lo que no puede ser experimentado electrónicamente o digitalmente

El cara a cara, la capacidad de tocar, saborear, sentir, se hacen cada vez más preciados. El acelerado aumento del valor de las propiedades en áreas físicamente más accesibles entrega pruebas de este cambio y del valor relativamente

creciente de la accesibilidad (la experiencia física en contraposición a la virtual). Una paradoja menor es que el atractivo de una experiencia física pasa a radicar en la riqueza de experiencias multisensoriales que ofrece. Así, las experiencias compiten con el comercio electrónico por ofrecer la posibilidad de que los productos se puedan tocar y probar. El gusto y olfatorio de los espacios se vuelve crecientemente relevante.

Paralelamente, los individuos son cada vez más atraídos por los eventos que ofrecen la posibilidad de reunirse con otros miembros de la comunidad. Las fiestas de todo tipo, los grandes eventos deportivos, rituales, ceremonias (desfiles, carnavales, *Halloween*) definen la vida urbana y juegan un papel importante en el diseño y la administración del espacio.

VIII. Los individuos también quieren experimentar para controlar su propio espacio

No hay nada nuevo en el fenómeno de la individualización, de la creciente valoración de la experiencia personal; la invención renacentista del espacio –el cambio de una representación abstracta a una basada en el punto de vista del observador–

a distance. It facilitated appointments, created a new scale of urban organisation.

The same is true of ICT today. It generates more possibilities for mobility than it replaces. However, it is a different kind of mobility. Today, both the business and scientific communities operate on an increasingly global scale, and much medium-distance mobility has been replaced by long-distance movement.

The spatial scales of economic and social life are expanding along with the speeds at which people, goods and information can travel.

VI. The hubs and spokes model of rapid transport organisation extends to multiple scales. Meanwhile, car drivers percolate through the periurban zones

The hubs and spokes system is a type of network associated with the development of rapid transport systems. Speed means minimising stops, which produces the tunnel effect and

to freight transport by road and rail, with multimodal logistical platforms established near communication nodes, and to the urban and interurban transport of people, with the polarisation of all sorts of activities around multimodal stations and road junctions on the outskirts of cities. The consequence is a transformation of the urban hierarchies and networks.

However, this model exists alongside another new form of travel, which we could describe metaphorically as percolation. As Zygmunt Bauman might have written of the liquefaction of modernity, the way car drivers filter through heterogeneous urban areas could be likened to a form of percolation, a capacity to navigate labyrinthine environments that have no guiding thread to direct the flows.

VII. The development of ICT also creates a sort of paradox: as they become commonplace,

accelerated rise in property value (the physical experience in a world of virtuality). A lesser paradox is that the attraction of a physical experience passes to reside in the richness of multisensory experiences it offers. Thus, stores wishing to compete with e-commerce must offer the possibility of touching and trying their products, and even olfactory design of spaces is becoming increasingly important.

In parallel, individuals are more attracted to events that give them the opportunity to meet other individuals, of being together. Live experience is valued. Parties, festivals, big sporting events, carnivals (parades, carnivals, Halloween), These events punctuate urban life and play a role in the design and management of space.

un ejemplo espectacular de esta evolución a través de varios siglos. Los individuos aspiran a una mayor intimidad, privacidad y capacidad de controlar su entorno: decidir qué hacer, cuándo hacerlo, con quién y dónde. Y para esto necesitan ser capaces de trasladarse en el tiempo y el espacio.

Para trasladarse en el espacio, utilizan todos los medios de transporte, generalmente combinados para lograr sus necesidades específicas: desde aviones a carros de compras, maletas con ruedas, trenes, tranvías, buses, automóviles, motocicletas, bicicletas, skates o patines. Para moverse en el tiempo utilizan técnicas que les permiten desincronizarse y resincronizarse, almacenar y disponer de información y objetos de forma fácil y rápida: desde videos a correos electrónicos, teléfonos celulares, correos de voz y mensajes de texto; pero también alimentos congelados y microondas que hacen más fácil comer solos o en compañía en cualquier momento.

IX. Con la creciente autonomía, los individuos se ven enfrentados a la necesidad de decidir, y la cantidad de opciones aumenta.

Es verdad que las desigualdades culturales y económicas restringen las posibilidades de ciertos sectores de la población. Sin embargo,

incluso individuos de grupos socialmente desaventajados se enfrentan constantemente a la toma de decisiones: qué comer, con quién reunirse y qué hacer. En *La sociedad de consumo*, Jean Baudrillard enuncia que esta *hiper-opción* es en gran medida artificial, ya que la diferencia entre dos detergentes sería puramente simbólica. No obstante, las opciones son una compulsión diaria característica de la sociedad moderna; lo que hacemos es cada vez menos una rutina o un dictado de las tradiciones. Estamos forzados a tomar decisiones, tanto en relación a cosas triviales como en asuntos más importantes: elegir un marido o una mujer, un televisor, una película, una comida e incluso una religión, puesto que la religión y las tradiciones ahora también son modernas, en la medida en la que se han vuelto un asunto de elección personal.

De esta forma, la variedad de alternativas disponibles se está haciendo socialmente más relevante. Y la movilidad se ha convertido en un aspecto clave de esta variedad de alternativas: mientras más móviles somos más posibilidades tenemos; el otro lado de la moneda, sin embargo, es que estamos obligados a movernos para poder estar en condiciones de decidir.

the Renaissance invention of perspective –the move from a flat representation of the world to one based on the individual's viewpoint– is a spectacular example of this centuries-long evolution. Individuals pursue ever-greater intimacy, privacy, capacity to control their environment. They want to be able to choose what they do, when they do it, with whom and where. For this they have to be able to move in space and in time.

To move in space, they use every method of transport, usually a combination to meet their specific needs, from planes to shopping trolleys to suitcases on wheels, to trains, trams, buses, cars, motorbikes, bicycles and rollerskates. To move in time, they employ techniques that enable them to desynchronise and resynchronise, to store and dispose of information and objects easily and quickly. From videos to e-mail to mobile phones, voicemail and text messaging but also the frozen goods and microwaves that make it easy to eat alone or in company at any time.

the choices of certain sections of the population. However, even individuals belonging to socially disadvantaged groups are constantly faced with choices: what to eat, whom to meet and what to do. In his *Consumer Society*, Jean Baudrillard took the view that this hyperchoice is largely artificial, the difference between two washing powders being purely symbolic. Nonetheless, choice is an everyday compulsion that is characteristic of life in modern societies; what we do is less and less routine or dictated by tradition. We are constantly forced to make decisions, in minor matters as well as more important things, to choose a husband or wife, a television, a film, a meal, even a religion. For religion and traditions too are now modern, in that they are increasingly a matter of individual choice. So the variety of the choices available to us is becoming socially more important. And mobility has become a key feature of this variety of choices: the more mobile we are, the more choices we have; the other side of the coin, though, is that we are

X. En una sociedad diversificada de autonomía personal y las opciones generan una complejidad.

La sociedad moderna se diversifica. Está compuesta por sujetos plurales a diferentes niveles de compromiso con grupos diversos. En el pasado, la gente pertenecía a la misma clase social o que vivía en el mismo lugar, tenía prácticamente la misma vida, la vida de las personas refleja una serie de entornos distintos, en los que se desplazan según el ritmo de sus decisiones individuales y colectivas. El contexto individual todavía está determinado, pero es más diverso, con la posibilidad de mayor de combinaciones personales. Es tanto una consecuencia como un instrumento de diversificación social. También ha cobrado importancia en la expresión de la personalidad de cada individuo.

XI. Una estructura social en constante cambio con estructuras móviles.

La posibilidad de los individuos de moverse es más que en el pasado– quiénes son y cómo en una sociedad cada vez más diversa, donde los factores que determinantes sociales significan

Modern society is increasingly diverse. It is made up of plural individuals, with different allegiances. In the past, people belonged to the same social class or lived in the same place, had broadly similar lives. Each individual's life reflects their membership of a series of different environments, in which they navigate to the rhythm of their personal and collective histories. Behaviour is still socially determined, but is more diverse, with latitude for a wider range of personal combinations. Mobility is both a consequence and an instrument of social diversification. It is also an increasingly important element in the construction of each individual's singular personality.

XI. A networked social structure in a mobile society

The possibility for individuals to move is more than in the past– who they are and how they live in a society that is becoming more and more diverse, where the factors that determine social life are

transformando gradualmente los lazos sociales. Éstos solían ser muy fuertes y duraderos: un vecino era frecuentemente un compañero de trabajo, un pariente y un amigo, pero en la sociedad crecientemente variada de la que somos parte –en donde los individuos escogen qué hacer y con quién, y por lo mismo cambian de trabajo frecuentemente– los lazos sociales también son más débiles, pero están incorporados a redes cada vez más complejas. Vemos con menor frecuencia a personas específicas, pero conocemos a más y más gente. La sociedad está estructurada así y funciona más como una red, o como una red de redes que incrementa las posibilidades de movilidad para la gente, los bienes y la información.

XII. Una sociedad *bipertextual*

En esta sociedad, la gente cada vez más cambia de universo social, empleando una combinación de métodos de comunicación reales y virtuales. Con el automóvil o el tranvía, nos podemos trasladar entre distritos para trabajar o para actividades recreativas. Del mismo modo, una pantalla de computador nos conduce en un par de segundos del mundo del trabajo al mundo familiar. Con el teléfono celular, podemos cambiar instantáneamente de una charla cara a

cara con amigos a una conversación remota. Los métodos modernos de transporte y comunicación nos permiten transferirnos de un contexto social a otro, del ambiente de trabajo a un club deportivo, de una relación local con los vecinos a un enlace emocional con gente que vive en otro lugar pero que comparte los mismos intereses.

De este modo, los individuos se mueven física y virtualmente en universos sociales distintos, los que se configuran de manera diferente para cada persona. Metafóricamente los podríamos asociar a una especie de *bipertexto*, como las palabras que vinculan un grupo de textos computacionales. *Hipertexto* es el proceso a través del cual podemos –en un computador– pinchar una palabra en un texto para acceder a la misma palabra en otros textos. En un *bipertexto*, la palabra pertenece simultáneamente a diversos textos; en cada uno, contribuye a la creación de diferentes significados dada la interacción con otras palabras, pero con una sintaxis que puede variar. La digitalización de imágenes ha creado además la posibilidad de construir *hipermedios*, enlazando textos, documentos sonoros e imágenes (el prefijo *hiper* está utilizado aquí en el sentido matemático de *hiperespacio*, como un espacio de n dimensiones). Del mismo modo, los individuos existen en

distintos campos sociales, tal como se ve en los diversos documentos digitales. En un campo interactúan con gente de acuerdo a las reglas de una sintaxis; en otro campo, con los parientes y amigos según una sintaxis deportiva. Los *individuos* que constituyen los campos importantes entre estos *campos* se mueven de un campo a otro, físicamente o de las telecomunicaciones. Cuando alguien llama a su casa desde su lugar de trabajo, es en cierto modo de un cambio de campo. Los diversos campos sociales tienen reglas diferentes. La participación de un individuo en uno de ellos variará en duración y frecuencia. Las interacciones pueden ser físicas, culturales, emocionales, recíprocas o convencionales, cara a cara, escritas o de telecomunicaciones, etc. Los individuos varían en escala (de lo local a lo global) y en grado de apertura. Las redes sociales entre estos campos pueden tomar la forma de tejidos y jerarquías. Los individuos cambian de *códigos*; en otras palabras, cambian de diferentes códigos sociales y se mueven de un campo a otro.

and a friend, in today's increasingly varied society –where individuals choose what they do and with whom, and therefore change jobs frequently– social bonds too are often weaker, but incorporated into increasingly complex networks.

We see particular people less, but we meet more and more people. Society is thus structured and functions more like a network, or rather like a series of networks, a network of networks which increases the possibilities of mobility for people, goods and information.

XII. A hypertext society

In this society, people increasingly switch between networks, between social universes, employing a combination of real and virtual methods of communication.

With the car or the tram, we can move between districts for work or entertainment. Likewise, a single computer screen conveys us in a few seconds from the world of work to the world

a working environment to a sports club, from a local relationship with neighbours to an emotional bond with people who live elsewhere but share the same interests.

In this way, individuals move physically and virtually in distinct social universes, which take a different configuration for each person. Metaphorically, we could liken them to a sort of hypertext, like the words that link a group of computer texts. Hypertext is the process whereby we can click on a word in a text in order to access the same word in a series of other texts. In a hypertext, the word belongs simultaneously to several texts; in each one, it contributes to the production of different meanings by interacting with other words in the text, but with syntaxes that may vary from one text to another. The digitisation of images has created the further possibility of constructing hypermedia, which link texts, sound documents and images (the prefix *hyper* here is used in the mathematical sense of

relatives according to a family syntax, with friends in a sporting syntax, with word-individuals who constitute fields between these texts-social fields. Individuals move from one field to another, either physically or through telecommunications. When someone phones home from the workplace, it is a change of text.

The various social fields are different. An individual's participation in them varies in duration and motivation. The fields may be economic, cultural, emotional, hierarchical, conventional, face-to-face, spoken, telecommunicational, etc. They vary in scale (from the local to the global) and in openness. The networks that structure them can take the form of stars, webs, etc. And individuals practise code-switching: words they juggle with different social codes to move from one to another.

XII bis. Acceso desigual al *bipertexto*

Esta metáfora del *bipertexto* puede también utilizarse como una nueva forma de identificar y analizar desigualdades sociales. El hecho es que no todos tienen la misma posibilidad de construir espacios sociales en n dimensiones, o moverse fácilmente de un campo social a otro. Para algunos los estratos de las redes están absolutamente fusionados: sus campos económico, familiar, local, religioso están mayoritariamente traslapados. Así, por ejemplo, quienes están excluidos del mercado laboral generalmente no pertenecen a múltiples campos: suelen vivir en grandes conjuntos de viviendas, dependen de una economía local informal e interactúan principalmente sólo con miembros de su propia comunidad.

La capacidad de moverse a través de una serie de campos abre potencialidades que no son igualmente accesibles para todos. Como resultado de esto, la movilidad física y virtual se está convirtiendo en un elemento de importancia creciente en la generación de desigualdades individuales y sociales.

XIII. Las ciudades y el uso del transporte y las TCI: polarización y dispersión

Los métodos rápidos de transporte llevan a que

las ciudades evolucionen en dos direcciones: por un lado, un número de funciones puede concentrarse en un número restringido de puntos, incrementando así los efectos de escala y densidad y maximizando ciertas interacciones; por otro lado, algunas otras funciones, que no requieren densidad o que de hecho operan mejor sin ella, pueden distanciarse cada vez más de los puntos de polarización.

Este proceso bilateral no es nuevo y ha estado ocurriendo en ciudades norteamericanas desde fines del siglo XIX. Sin embargo, con los avances en el transporte y las telecomunicaciones, su escala e intensidad han aumentado.

Las tecnologías para el transporte y almacenamiento de personas y energía permiten concentraciones cada vez más grandes: por ejemplo, con complejas combinaciones de ascensores y escaleras, nuevas técnicas de construcción, nuevos sistemas de aire acondicionado, es posible construir centros comerciales de varios miles de metros cuadrados bajo un mismo techo.

Además de lo anterior, el transporte privado y el uso de las comunicaciones inalámbricas, incluso para internet, están incrementando la dispersión urbana al causar que los habitantes de la ciudad busquen más lejos aún espacios más amplios y más bajos precios.

XIV. Metropolización y metapolización

Este proceso bilateral de polarización y dispersión afecta los espacios urbanos en dos niveles. Por una parte, genera concentración de riqueza material y humana en y alrededor de las ciudades cada vez más grandes: lo que llamamos *metropolización*.

Por otra parte, genera nuevas formas de dispersión urbana, lo que podríamos llamar *metapolización*: las ciudades más grandes atraen pueblos y ciudades de menor tamaño dentro de su perímetro de funcionamiento, constituyendo de esta manera territorios urbanos extendidos y discontinuos, que incluyen tanto el campo, el pueblo y la metrópolis. La existencia de estos nuevos territorios depende en gran medida de las telecomunicaciones.

Hemos utilizado el término *metropolización* para describir estas nuevas entidades urbanas: ciudades extendidas, heterogéneas y policéntricas.

XV. Nuevos centros urbanos

Ciertos autores han adoptado la noción de *non-places*, una palabra que el antropólogo Marc Augé de Jacques Duvignaud, Michael de Certeau y, en cierto modo, de Melvin Webber. Por

in n dimensions, or to move easily between social fields. For some, the network layers are completely collapsed: their economic, family, local, religious fields largely overlap. So for example, those excluded from the job market do not generally belong to multiple fields: they usually live in big housing estates, depend on an informal local economy and mainly encounter only people from their own locality.

The ability to move through a series of fields opens potentialities that are not equally accessible to all. As a result, physical and virtual mobility is becoming an increasingly important element in the generation of individual and social inequalities.

XIII. Cities and the use of transport and ICT: polarisation and dispersal

Fast methods of transport lead cities to evolve in two directions. On the one hand, a number of functions can be concentrated at a restricted

be distanced from the polarisation points.

This two-way process is not new and has been going on in North American cities since the end of the 19th century. However, with improvements in transport and telecommunications, the scale and intensity have increased.

The technologies for the transport and storage of people and energy are mobilised for ever larger concentrations: for example, with complex arrangements of lifts and escalators, new building techniques, new air-conditioning systems, it is possible to construct shopping centres of several thousands of square metres under a single roof.

In addition, private transport and the use of wireless communications, even for the internet, is adding to urban dispersal, with city dwellers constantly looking further afield for more space and lower prices.

XIV. Metropolisation and metapolisation

This two-way process of polarisation and

of city growth, what we might call *metropolisation*. The biggest cities attract people and villages from further and further into their perimeter of day-to-day functioning, thereby constituting distended, heterogeneous urban territories, including city and countryside, borough and metropolis. The existence of these new territories depends in large measure on telecommunications. We have used the term *metapolisation* to describe these new urban entities, these stretched, heterogeneous, discontinuous, polycentric cities.

XV. New urban places

Certain authors have adopted the notion of *non-places*, a word that the anthropologist Marc Augé has borrowed from Jacques Duvignaud and, in a way, from Melvin Webber. For Marc Augé, we are witnessing the proliferation of non-places and the

estamos experimentando una proliferación de no-lugares y una desaparición de los lugares. Por *lugar* él entiende un espacio que es identitario, relacional e histórico. Para él, nuestro mundo supermoderno está “entregado a la individualidad solitaria, a lo transitorio, lo temporal y efímero”, y los espacios creados con fines de transporte, comercio y ocio, son precisamente las matrices espaciales en donde ha cesado la interacción directa entre personas.

Hay por tanto un estrecho vínculo entre esta visión pesimista de la supermodernidad con su noción de no-lugar, y el desarrollo del transporte y las telecomunicaciones, con los espacios que generan y las relaciones sociales que supuestamente destruyen. Estas teorías son particularmente atractivas para quienes sienten nostalgia de ciertas antiguas formas de urbanización, o para quienes promulgan una completa mitología de la ciudad europea y sus formas de sociabilidad.

Al contrario de Marc Augé, nosotros consideramos que no existe tal disolución de lugares en no-lugares, sino que la constitución de nuevos lugares urbanos, y que, de hecho, los espacios de movilidad y de tránsito, son particularmente propicios al surgimiento de estos nuevos lugares. Para empezar, los aeropuertos, las áreas de servicio de las autopistas, las estaciones, los centros comerciales,

los parques de entretenimiento, son, en la definición de Marc Augé, espacios identitarios, relacionales e históricos. En segundo lugar, muchos tipos de lugares urbanos están surgiendo o resurgiendo en la actualidad: plazas y paseos al interior de espacios privados, como lo evidencian los recientes desarrollos de *malls* con cafés y espectáculos; o en nuevos espacios efímeros, especialmente las *rave* y los festivales, que utilizan temporalmente todo tipo de lugares. Pareciera, por tanto, que la movilidad real y virtual no está causando la extinción de la ciudad o de los lugares, sino que está generando nuevas formas de ciudad y de lugar.

XV bis. Del lugar al *hiperlugar*

La sociedad hipermoderna y su estructura de hipertexto generan *hiperlugares*. Estos *hiperlugares* son ante todo espacios de n dimensiones; lugares donde, si las personas quieren, pueden casi simultáneamente llevar a cabo actividades diferentes en múltiples campos sociales, con las personas con las que ellos han elegido estar, física o virtualmente presentes. El *hiperlugar* es un espacio potencial, con múltiples dimensiones físicas y sociales, que ofrece a los individuos opciones prácticas y relacionales.

Yo diría que el espacio en el que nos encontramos

ahora no es realmente un *hiperlugar*, prácticamente obligados a escuchar aquí mientras yo hablo es socialmente porque generaría reprobación; por otro lugar es imposible para la mayoría que están atrapados en sus asientos sus teléfonos celulares sería inapropiado conversar espacio con su vecino, permitiría una comunicación muy limitada. En cambio, la terraza del café de esquina las características de un *hiperlugar* que permite todo tipo de movilidad y relaciones sociales. De hecho, recuerdo de los conceptos de William Mitchell agregar unas cuantas pantallas planas un poco de realidad enriquecida virtualmente. Quizá ustedes dirían que no es un lugar nuevo: de acuerdo, pero es urbano; en cierto modo es una adaptación del *ágora*, enriquecida por el aporte de nuevos elementos que pertenecen a las nuevas. Ahora sólo necesitamos nuevos métodos de transporte, de intercambio; ajustarnos a los nuevos modos de vida; hacer posible el traslape de los espacios entre lo público y lo privado, de lo interior y lo exterior...

purpose of transport, transit, commerce, leisure, are precisely the spatial matrices where direct interaction between people has ceased.

There is thus a close link between this very pessimistic vision of supermodernity with its notion of the non-place, and the development of transport and telecommunications, with the spaces that they engender, with the social relations that they are perceived to destroy. These theories are particularly attractive to those who are nostalgic for certain old forms of urbanity, or who promulgate a whole mythology of the European City and its sociability.

Unlike Marc Augé, we consider that there is no dissolution of places into non-places, but rather the constitution of new urban places, and that, in fact, the spaces of mobility, of transit, of passage, are particularly favourable to the emergence of these new places. For one thing, airports, motorway service areas, stations, shopping centres, leisure parks, are, in Marc Augé's

shopping centres and malls with cafés, newspapers and public entertainment; or in new ephemeral spaces, particularly raves and festivals, which temporarily make use of all sorts of places.

So it would seem that mobilities, real and virtual, are not causing the demise of the city or of places, but are in fact generating new forms of city and place.

XV bis. From place to hyperplace

This hypermodern society with its hypertext structure generates hyperplaces. These hyperplaces are first of all spaces with n dimensions; for instance, places where individuals can, if they want, practise different activities quasi simultaneously in multiple social fields, and with the people they have chosen to be with, whether they are actually or virtually present. The hyperplace is a potential space, with multiple physical and social dimensions, which offers individuals possibilities for practical and relational choices.

I would say that the space we are in now is

in your seats; using your mobile phone while driving may be inappropriate; and even changing the radio station your neighbour would allow only a limited form of communication.

On the other hand, the café terrace has all the characteristics of the hybrid: a single space that permits mobility, mobility, discussions and social relations. In fact, to take up some of the comments of Mitchell, you could even add mobile screens and a little bit of virtuality. You will perhaps say that it is not a new place: quite true, but it is a new place in a way, it is a modern form of the terrace over time by new elements to modernise its practices. Now all we need to do is to adapt the new methods of transport, of exchange; to adjust to the changes of life; to make possible overlap, crossbreeding between public and private, hybridisation between interior and exterior.



XVI. La ciudad à la carte 24 horas al día, 7 días a la semana, a pie, a caballo y en auto: el desafío de la multimodalidad e intermodalidad

Los ciudadanos de la sociedad *hipertextual* viven vidas con movimientos constantes y multidireccionales. Día y noche viajan alrededor de esta *metápolis* distendida y multipolar, utilizando diversos medios de transporte, ya sea en un solo desplazamiento o bien alternativamente, dependiendo de su destino, la hora, el clima, y de por quién estén acompañados... En una ciudad heterogénea los transportes, públicos y privados, tienen distintas ventajas y desventajas dependiendo del lugar y las circunstancias.

La calidad y eficiencia de una ciudad, por tanto, depende de su capacidad de ofrecer múltiples soluciones, ofrecer la más extensa gama de opciones posible para decidir a dónde ir y cómo llegar allí. En este contexto, la intermodalidad y la multimodalidad son las condiciones clave para la eficiencia de cada tipo de transporte. Los estacionamientos de automóviles, vistos como el foco de un importante cambio modal, se están volviendo cada vez más importantes, sin embargo frecuentemente se les trata menos como un lugar que como un mero espacio para almacenar automóviles. Del mismo modo, muchos lugares de transporte continúan siendo percibidos en términos técnicos estrechos, con un valor urbano

mínimo. Parte del potencial de estos espacios queda demostrado en *Architecture on the Move*, la exposición presentada por el Instituto City on the Move en el pabellón francés de esta Bienal².

XVII. Aprendiendo a hacer la ciudad veloz y de baja densidad

Para las autoridades de la ciudad, los urbanistas y los arquitectos, el objetivo es producir nuevos tipos de lugares y crear una nueva urbanidad: generar espacios adecuados a los ambientes, prácticas y relaciones sociales que se dan en ellos.

Esto no es tan difícil en una ciudad ya existente, con altas densidades y donde las identidades pueden construirse en base a nuevos elementos contextuales. En general, yo diría que esto sabemos cómo hacerlo. Ello no significa que siempre lo hagamos bien, pero no nos faltan ejemplos que puedan servir de inspiración para el diseño urbano en estas circunstancias. En cambio, sabemos mucho menos cómo hacer la ciudad en zonas de baja densidad, en espacios fragmentados, por donde la gente se mueva rápida e individualmente. Muchos arquitectos y urbanistas responden a estos problemas proponiendo la eliminación de las zonas discontinuas y de baja densidad en las ciudades europeas. En este punto, tienen un vasto espectro de apoyo: gente nostálgica de las ciudades del

lives of constant and multidirectional movement. Day and night they travel around this distended and multipolar metropolis, using different methods of transport, either successively in a single journey or alternately, depending on their destination, the time, the weather, who they are with... In a heterogeneous city, the different types of transport, public and private, have different advantages and disadvantages depending on place and circumstance.

The quality and efficiency of a city, therefore, depends on its ability to offer a multiplicity of solutions, to provide the widest possible variety of choices in deciding where to go and how to get there. In this context, intermodality and multimodality are the key conditions for the efficiency of each type of transport. Car parks, as the focus of major modal change, are becoming increasingly important, but they are often treated less as a place than as a mere space for storing automobiles. Likewise, many

Move Institute in the French pavilion at this Biennial².

XVII. Learning to make the city with speed and low densities

For city authorities, town planners and architects, then, the aim is to produce new types of place, to create a new urbanity, in other words to make places that suit the ambiances, practices and social relations that take place within them.

That is not too difficult in existing city, where densities are high and where identities can be constructed out of new contextual elements. Overall, I would say, we know how to do it. That doesn't mean we always do it well, but we are not short of examples to inspire urban design in these circumstances. In contrast, we have much less idea of how to make the city in zones of low density, in fragmented spaces, where people move around quickly and singly.

Many architects and town planners respond to

² I Biennial Internacional de Arquitectura de Rotterdam, mayo de 2003.

² Ist Internat
Rotterdam

pasado y en busca de un paraíso. Los encargados del transporte saben como dar servicio a estas y que quisieran que la población fuera formada por grupos fácilmente transportables, preocupados del consumo de energía y del desparramo urbano; los alcaldes financian la mayoría de las entrepresas de transporte por la población de las comunidades. La mayoría de estas preocupaciones no son tomadas en serio. Es verdad que se trata de preservar, o más bien de mejorar, las cualidades específicas de las ciudades. En Europa encontramos principalmente en Estrasburgo. Es verdad que necesitamos encontrar soluciones innovadoras para proporcionar transporte a numerosos habitantes de las áreas periféricas de baja densidad que no tienen vehículos. Las personas discapacitadas o de edad avanzada que no tienen acceso al transporte. Es verdad que necesitamos proteger los recursos naturales no renovables, restringir las emisiones de dióxido de carbono, y que la contaminación espontánea constituye una amenaza. Finalmente, es verdad que en la mayoría de los países democráticos las instituciones de transporte se adaptan mal a la nueva escala metropolitana.

paradise. The public transport bodies don't know how to service these suburban populations. They would like the populations to be made up of easily transportable groups and economies, but they worry about energy consumption due to the cars. City mayors who in fact finance the central amenities used by the suburban and outlying communities.

Most of these concerns deserve to be taken seriously. It is true that we should not try to develop, or rather to develop, the specific qualities of the ancient cities found notably in Europe. It is true that we need to find innovative solutions to provide transport for the many inhabitants of low-density outlying areas who do not have access to cars (children, people with disabilities, the less well-off, etc.) or to public transport. It is true that we need to save natural resources, restrict carbon emissions, and that spontaneous pollution constitutes a threat in this respect.

obstante, una vuelta al pasado refleja un principio reaccionario que es indeseable en sí mismo, y es irreal en términos de las políticas que podría implicar.

Es una ilusión creer que podríamos retornar a un estilo de vida de un pueblo o de una vida centrada regionalmente, en donde todo lo que hacemos sucede localmente. Indudablemente, deberíamos tratar de reintroducir algún comercio local, pero a juzgar por las numerosas encuestas, es seguro que esto haría aumentar la cantidad de viajes necesarios. La división del trabajo no se revertirá y el empleo utilizará espacios urbanos cada vez más extensos. No hay vuelta atrás en la demanda por una mayor diversidad cultural, y la cultura y el ocio seguirán generando un desarrollo urbano a gran escala.

Por tanto, necesitamos crear modelos urbanos nuevos, que combinen altas densidades de población y una mayor polarización para ciertas actividades y grupos sociales, con niveles de dispersión crecientes. Necesitamos hacer las ciudades no sólo con lugares colectivos de vivienda y casas urbanas, sino que también con espacios discontinuos, casas individuales con grandes jardines privados, parques temáticos, aeropuertos, estacionamientos, etc. Necesitamos hacer la ciudad para ciudadanos que algunas veces se trasladan a pie, pero también se mueven a 50 km/h; para ciudadanos que comen en cadenas de comida rápida, que comen y beben mientras se transportan

(caminando, en auto, en trenes, etc.), pero que también se sienten atraídos por la comida de calidad y están dispuestos a viajar y gastar dinero por una buena comida con amigos, en casa o en un restaurante.

Todo esto es un gran desafío para los urbanistas actuales: necesitan ser capaces de planificar la urbanización de ciudades discontinuas, de espacios urbanos de baja densidad, de ciudadanos veloces, y a la vez mantener los valores de la ciudad existente, continua, peatonal.

XVIII. La movilidad, sin embargo, no es sólo un desafío para arquitectos y urbanistas...está tan profundamente enraizada en nuestras sociedades urbanas que es también un importante tema social y político

Primero, la movilidad es indispensable desde un punto de vista económico y social. Hoy en día, la movilidad es una condición clave de acceso al mercado laboral, a una vivienda, a la educación, a la cultura y el ocio, a la familia...El derecho a trabajar, a tener una vivienda, a recibir capacitación, ahora implican el derecho a la movilidad.

En cierto sentido, este derecho a la movilidad es una precondition de los otros derechos; se ha convertido en una especie de *derecho genérico*, con una importancia social creciente.

Segundo, a medida que la movilidad crecientemente en un factor en la vida de las personas, los tiempos y lugares cobran mayor importancia: el transporte más conveniente, más económico y más rápido. Más aún, el transporte ya no es sólo un medio para llegar de A a B: es una actividad por derecho propio, y merece ser valorada. El movimiento debería ser también una actividad. Finalmente, también debería reconocerse que la movilidad tiene un costo económico y medioambiental. La generalización de la movilidad que estamos experimentando implica que grupos de personas deberían tener el derecho de controlar su movilidad, que esta movilidad debería contribuir al establecimiento de identidades que los movimientos de algunos no deberían perjudicar a los de otros, que el movimiento de bienes y personas no debería dañar el medio natural y cultural, y que la energía para el movimiento no debería comprometer el futuro de las generaciones. Estos son los desafíos de la movilidad. Ciertamente, no es fácil encontrar un equilibrio en este sistema de ecuaciones económicas y medioambientales. Sin embargo, es evidente que la movilidad se ha convertido en una fuerza fundamental para las democracias modernas.

the policies that it might entail.

It is an illusion to believe that we could return to a village or district-centred lifestyle, where everything we do takes place locally. Certainly, we should try to reintroduce a few local shops, but judging from numerous surveys, it is a safe bet that this would increase other journeys. The division of labour will not be reversed and employment will occupy ever larger urban spaces. There is no going back on the demand for more cultural diversity, and culture and leisure will continue to generate a urban development on a large scale.

So we need to invent new urban models, which combine high densities and greater polarisation for certain activities and social groups, with increasing levels of dispersal. We need to make the city not only with collective accommodation and town houses, but also with discontinuous spaces, individual houses with large private gardens, theme parks, airports, car parks, etc.

increasingly attracted to quality food and are prepared to travel and spend for a good meal with friends, at home or in restaurants.

All this is a major challenge for today's town planners: they need to be able to design the urbanity of discontinuous cities, of low-density urban spaces, of speedy citizens, while still maintaining the values of the existing, continuous, pedestrian city.

XVIII: Mobility, however, is not only a challenge for architects and town planners... It is so deeply rooted in our urban societies that it is also a major social and political issue

First, mobility is indispensable from an economic and social point of view. Today, movement is a key condition of access to the job market, to accommodation, to education, to culture and leisure, to the family... The right to work, to accommodation, to training, now incorporates an implicit right to mobility.

the times and loci of mobility as a factor in the importance: transport needs to be more convenient, more economical and more rapid. Moreover, transport is no longer just a means of getting from A to B: it is a part of life in its own right, which deserves to be valued. Movement should also be a pleasurable activity. Finally, it should also be understood that mobility has a cost, economic and environmental. The generalisation of mobility we are experiencing implies that different groups should be able to control their mobility so that these mobilities should contribute to the establishment of social identities and that the movements of some should not adversely affect the lives of others. The transport of goods should not damage natural resources or heritage, and that the energies for movement should not mortgage the future of the planet. These are the challenges of modern mobility.