



## EL DESAFÍO URBANO DE AMÉRICA LATINA

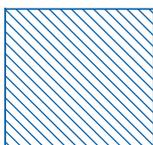
por Pedro Sondereguer

### LA REGIÓN MÁS URBANIZADA DEL PLANETA

**E**n una síntesis como la que se presenta en este artículo la primera cuestión a destacar es la condición netamente urbana de la mayoría de la población latinoamericana en nuestros días. América Latina es hoy una de las regiones más urbanizadas del planeta y casi el 80 % de su población vive en centros urbanos: el 79,25 %, según el Banco Mundial, cuando el promedio del planeta es del 52,99 %. Varias de las ciudades más grandes del mundo están en el continente (México: dieciocho millones setecientos mil habitantes; San Pablo: diecisiete millones novecientos mil; Buenos Aires: trece millones) y, sin contar las grandes aglomeraciones urbanas citadas, unas 45 ciudades superan el millón de habitantes. El ritmo promedio de urbanización fue especialmente intenso a partir de los años cuarenta del siglo pasado, en un proceso en el cual la población urbana superó a la población rural, en todo el continente, a partir de la década de 1960. El continente cambió de rural a urbano prácticamente en el lapso de una generación, a una tasa de urbanización superior al 5 %, que fue reduciéndose paulatinamente (4,6 % en 1950; 4,2 % en 1960; 3,7 % en 1970; 2,3 % en el 2000). Según los datos del Banco Mundial, hoy seis países superan el promedio regional de urbanización (80 %), con niveles cercanos o superiores al 90 %: la Argentina (91,45 %), Brasil (85,17 %), México (81,29 %), Puerto Rico (93,67 %), Uruguay (94,98 %), Venezuela (88,89 %).

En conjunto, la población urbana de América Latina puede estimarse hoy en unos cuatrocientos ochenta millones de habitantes, sobre un total de quinientos noventa y seis millones seiscientos mil (CEPAL, 2011). Esta concentración urbana es, a su vez, diferente según los países: la Argentina tiene tres grandes ciudades (Buenos Aires, Córdoba, Rosario); Bolivia, dos (La Paz, Santa Cruz); Brasil, trece (San Pablo, Río de Janeiro, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Fortaleza, Brasilia, Curitiba, Manaus, Belem, Goiania, Guarulhos); Colombia, cuatro (Bogotá, Cali, Medellín, Barranquilla); Ecuador, dos (Guayaquil, Quito); México, seis (México, Guadalajara, Monterrey, Puebla, Juárez, Tijuana); Venezuela, cinco (Caracas, Maracaibo, Valencia, Maracay, Barquisimeto).

Las grandes ciudades latinoamericanas producen hoy entre un 60 % y un 70 % del PBI, según datos del BID en 2011, y albergan casi la totalidad de las universidades, centros de producción y centros de investigación de sus respectivos países. Zonas como el Área Metropolitana de Buenos Aires o la Zona Metropolitana de la Ciudad de México concentran una parte mayoritaria de la riqueza, la producción, los servicios, la población y los recursos de sus respectivas regiones. Son, al mismo tiempo, los lugares más dinámicos y sede de bolsones de pobreza, áreas donde coexisten procesos de consolidación urbana y bruta segregación social: cerca de un tercio en promedio (el 27 % según datos del Naciones Unidas-Hábitat 2008, casi ciento cincuenta millones de personas) de esa población urbana vive en situación de pobreza, en lo que hoy se ha convertido en una de las regiones más desiguales del planeta. Esa coexistencia espacial de concentración del PBI y concentración demográfica atempera en parte la dura situación de pobreza (por su proximidad con los beneficios de la vida urbana), relativiza la pertinencia de antiguas críticas —ya pasadas de moda— a la macrocefalia urbana del continente y abre, al mismo tiempo, nuevas áreas de conflictividad. Por otro lado, regiones de antigua urbanización, como los países del Cono Sur, son un ejemplo de que la gran

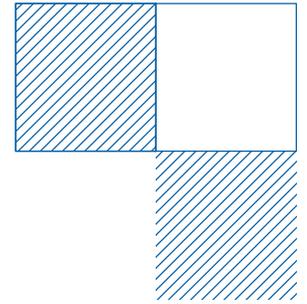


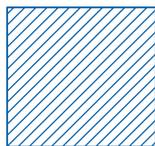
concentración urbana no es por sí misma un obstáculo para la economía y que puede incluso ser una ventaja para el desarrollo.

## LATINOAMÉRICA AL NORTE Y AL SUR: SIMILITUDES Y DIFERENCIAS

La comunidad de lengua e historia encubre, en América Latina, una diversidad económica y demográfica que adquiere particular relevancia en los procesos de urbanización de la segunda mitad del siglo XX. Mientras en los países del sur del continente (Argentina, Uruguay, Chile) el porcentaje de población urbana era ya superior al 50 % a comienzos del siglo, en el norte de América del Sur, América Central, México y el Caribe, a mediados del siglo XX la población era todavía mayoritariamente rural. Hacia 1930 el total de la población de México alcanzaba unos dieciséis millones seiscientos mil habitantes, de los cuales aproximadamente el 70 % vivía en áreas rurales (INEGI, 2001). Hacia 1950, según la CEPAL, la población que vivía en núcleos de más de dos mil habitantes en los países de América Central y el Caribe oscilaba entre un 10 % (Haití, 1950) y un 45 % (Cuba, 1953). La mayor parte de la población vivía en pequeños asentamientos en áreas rurales. Así, el proceso de urbanización desarrollado a partir de mediados del siglo XX, que ha llevado a los indicadores mayoritariamente urbanos de hoy, fue particularmente intenso en la región. Hoy el porcentaje de población urbana de Honduras es del 53,53 %, sobre un total de ocho millones de habitantes y la capital, Tegucigalpa, apenas supera el millón de habitantes (1 037 600) y el porcentaje de población urbana de Cuba es del 76,87 % y La Habana tiene unos dos millones veintiún mil habitantes (Banco Mundial). Muy distintos serán también las características particulares y los ritmos del proceso de urbanización, al sur y al norte de América Latina.

La segunda mitad del siglo XX fue el tiempo de la definitiva urbanización de la población latinoamericana, en paradójica coincidencia con la difusión continental de una visión del desarrollo que apartó la mirada de los procesos urbanos y no supo o no pudo concebir las herramientas teóricas adecuadas para incorporar la ciudad latinoamericana a los cambios globales en gestación. Una trasposición de modelos de análisis territorial ajenos, una voluntad de explicar la urbanización como expresión del desarrollo dependiente (el extraordinario impacto de *La Cuestión Urbana* de Manuel Castells), quizás la influencia de un redescubrimiento de la memoria en la literatura y en la antropología coincidieron en un estancamiento de la teoría urbana y en una pérdida de atención a los procesos de crecimiento urbano propios en la región, que vivió así su período de más intensa urbanización en relativa orfandad teórica. En conjunto, el proceso de urbanización acelerada empieza a estabilizarse hacia fines del siglo XX. Las tasas de crecimiento de la urbanización descienden a guarismos cercanos al 2 % y dependen ya más del crecimiento vegetativo de las ciudades. Esto ocurre en un continente cuya población total, en el mismo período, aumenta dramáticamente y cambia su peso relativo en el contexto mundial. A comienzos del siglo XX la población total de América Latina (unos setenta y cinco millones de habitantes en 1900) representaba el 45 % de la población de América del Norte. Hacia mediados del siglo el número de habitantes se equipara y hoy la población de América Latina supera la de América del Norte.





## CONECTIVIDAD Y VULNERABILIDAD DE LAS CIUDADES

La ciudad latinoamericana contemporánea, abierta al mundo, es al mismo tiempo más fuerte y más frágil que la ciudad moderna de las naciones industrializadas, aquella que con sus masas de trabajadores, su pujante burguesía, su creciente clase media, pudo integrar demandas y necesidades complejas en soluciones armónicas. Hoy la riqueza corre pareja con la vulnerabilidad de la población y es necesaria como quizás nunca antes la intervención del Estado. Si las ciudades son nodos de una red mundial, ámbitos de interacción, las dos herramientas principales de la conectividad —puertos y aeropuertos— son especialmente sensibles. Allí el escenario urbano es hoy, por definición, inestable. En el caso de los aeropuertos su impacto puede calcularse si se piensa que cada avión comercial mediano que aterriza en la ciudad pone en movimiento (en un cálculo moderado) unos cien automóviles en un viaje de ida y vuelta al aeropuerto. Este movimiento se repite unas cuarenta o cincuenta veces por hora desde la madrugada hasta el anochecer y supone un flujo constante de miles de automóviles por hora en camino de ida y vuelta entre el aeropuerto y el centro, con índices de expansión del tráfico aéreo que bordean en muchos casos el 6 % anual. Si ese flujo permanente de viajeros ingresando a toda hora a las ciudades contribuye a desdibujar su centralidad e impacta constantemente en sus estructuras, los efectos de la actividad portuaria son todavía más severos, por el peso y las dimensiones de las infraestructuras necesarias al tráfico marítimo actual. Así, los puertos, históricamente vinculados al comercio mundial, son todavía hoy el espacio más revelador de los procesos de cambio de las ciudades en su incorporación al comercio mundial. La ciudad en la globalización enfrenta en un ámbito de gran movilidad los problemas tradicionales de vivienda, trabajo, salud y vialidad, con necesidad de espacios urbanos comunes (plazas y parques) y equipamientos (bibliotecas, escuelas, hospitales, teatros) para todos sus integrantes.

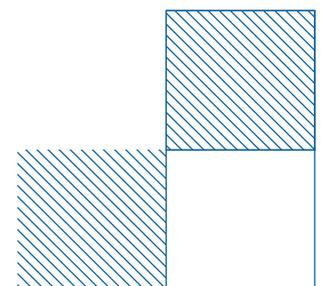
## ¿UN NUEVO CICLO EN LA URBANIZACIÓN LATINOAMERICANA? MONTEVIDEO Y MARIEL

Los datos estadísticos muestran hoy una moderación de las tasas de crecimiento urbano en América Latina (estabilizadas en promedio desde el año 2000) y una consolidación de las ciudades que permiten hablar de un probable nuevo ciclo en la urbanización de la región, superada la prolongada etapa de debate interno con que los gobiernos locales enfrentaron las nuevas condiciones del escenario global. La discusión en torno a la globalización por un lado y la crítica a lo que se llamó la macrocefalia urbana parece haber quedado atrás a medida que emergen con claridad las ventajas de las grandes ciudades en la economía global. En conjunto, y en contraste con la anacrónica inercia inicial de la mayoría de las ciudades latinoamericanas, las ciudades-puerto de la región han experimentado, en general, fuertes procesos de modernización de sus infraestructuras (muelles, dársenas), para adaptarse a los cambios en el movimiento de carga marítima. Así los casos de los puertos del sur del Brasil, el replanteo (en proyecto o en vías de realización) de los puertos del Caribe frente al incremento del tráfico consecuencia de la ampliación del canal de Panamá o

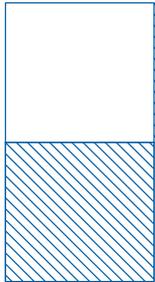
la renovación de los puertos del Pacífico. En este panorama general los casos de los puertos de Montevideo (Uruguay) y Mariel (Cuba) son casos paradigmáticos de la renovación urbana en la región, por su capacidad para combinar renovación (o construcción desde cero) de infraestructuras pesadas, urbanismo tradicional y actualizados análisis prospectivos de la relación de la ciudad con el territorio. Como se ha visto en el caso del puerto de Mariel y la política exterior cubana, estas políticas urbanas con perspectiva territorial a largo plazo saldan, al mismo tiempo, anacrónicos debates y abren nuevas perspectivas de desarrollo.

En el Río de la Plata, la ciudad-puerto de Montevideo encaró desde comienzos de la década de 1990, bajo los gobiernos sucesivos de Tabaré Vázquez y Mariano Arana una renovación urbana (sostenida hasta conformar una política de Estado de largo plazo), que combinó medidas de urbanismo tradicional con el reposicionamiento del puerto en el estuario, tendiente a actuar en el movimiento de cargas de la región, beneficiándose de su privilegiada situación geográfica y la dinámica de la economía del Cono Sur. Así, la ciudad de Montevideo, que concentra cerca de dos millones de habitantes (sobre un total nacional de alrededor de tres millones quinientos mil) transformó el viejo puerto, con una inversión (prevista a largo plazo) cercana a los dos mil millones de dólares para convertirlo en el puerto hub<sup>1</sup> del estuario del Río de la Plata. Según datos de INALOG (Instituto Nacional Logístico del Uruguay) el puerto de Montevideo mueve en promedio unos 35 000 TEU por mes, en más de un tercio carga que va a la Argentina, compensando la pérdida de eficiencia del puerto de Buenos Aires. Las obras (realizadas o en construcción) llevan la línea de muelles a una longitud de casi cinco kilómetros, profundizan el dragado de accesos y dársenas (hasta catorce metros) y anticipan una capacidad operativa anual de unos 900 TEU.

En el caso del puerto de Mariel, situado a unos cuarenta kilómetros de La Habana, los proyectos de renovación se hicieron evidentes a partir del año 2000, cuando comenzaron las obras de dragado de la bahía y construcción de infraestructura vial (carreteras y ferrocarril) con participación de empresas brasileras y capitales del Brasil y de China. En una primera etapa, la capacidad de la llamada Zona Especial de Desarrollo alcanzará al manejo de unos 800 000 TEU anuales y se prevé la continuación de las obras hasta llegar a un frente de muelles de casi tres kilómetros y una capacidad operativa de 3 000 000 TEU anuales. Con esta transformación de Mariel recupera Cuba (en la medida en que el proyecto se consolide) su posición histórica en el Caribe, su condición de centro económico en el entramado de ciudades de la región y su proyección internacional. Es también probablemente el cierre de una etapa en el histórico debate sobre la relación ciudad-campo en América Latina. El predominio decisivo de las ciudades en la sociedad latinoamericana está cambiando radicalmente una relación entre ciudad y territorio —basada en cierto equilibrio y tensión entre la ciudad y el campo— que históricamente orientó el desarrollo y el modo de vida latinoamericanos. Esta verdad evidente no ha logrado todavía permear aspectos esenciales de la práctica política —podría decirse también del imaginario político— latinoamericano, que, en muchos casos, mantiene una visión rural del escenario y tiene grandes dificultades para pensar la ciudad contemporánea y su función en el escenario global. Es probable que la renovación del puerto de Mariel y su incorporación al tráfico mundial cierre un ciclo en relación con la cuestión urbana, abierto hace casi sesenta años, en lo que bien puede tomarse como una



<sup>1</sup> Centro de intercambio y distribución de mercancías desde y hacia puertos navales de menor importancia.



nueva muestra de los límites del determinismo geográfico y la importancia del proyecto en la construcción del destino territorial.

## LA CIUDAD EN EL IMAGINARIO LATINOAMERICANO

Fue Umberto Eco, hace ya casi medio siglo, el mayor profeta de la llegada de una nueva era en las relaciones internacionales, cuando publicó en 1972, un ensayo que llamó *Hacia la Nueva Edad Media*, después recuperado y difundido por Internet. Con ese título se apropiaba de una idea que circulaba entonces por el mundo: estábamos en las puertas de una nueva configuración global del poder, donde las ciudades serían protagonistas. Unos años más tarde, Umberto Eco popularizó esa visión con su novela *El Nombre de la Rosa* (1980), trasladada al cine en 1986: las ciudades y el conocimiento serían los nuevos factores decisivos. Con una alusión a Jorge Luis Borges en el personaje del bibliotecario ciego, el argumento tuvo un enorme impacto en la Argentina (aunque no en la agenda política).

Años después fue el turno de la sociología urbana, y *La Ciudad Global* (1991), de Saskia Sassen, profundizó esa percepción de la cultura y la literatura. La idea recorrió el mundo: hacia el año 2000 urbanistas como Jordi Borja repetían en sus conferencias, como un hecho ya no discutible, que las ciudades competían con los antiguos Estados nacionales, en algunos casos con ventaja, como cuando el presupuesto de una gran metrópolis resulta superior a los de varios países pequeños. En todos estos casos las grandes ciudades de América Latina (México, Buenos Aires, San Pablo) están de alguna manera presentes: ciudades de exilios y refugios, bibliotecas y universidades.

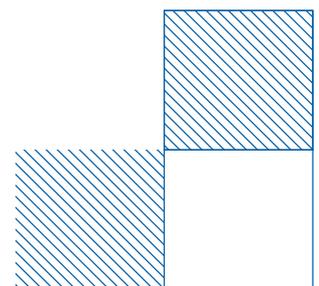
Exilios y refugios, en efecto, porque si la ciudad se ha vuelto protagonista, ha sido en medio de profundas mutaciones sobre las que se sostiene desde hace décadas un complejo debate: se habló, entre fines de los sesenta y los ochenta, de la muerte de la ciudad: la ciudad había muerto, y vivíamos en un continuo urbano esencialmente distinto (Henri Lefebvre, 1968; Chombart de Lauwe, 1981). En ese continuo urbano más o menos indiferenciado, unos pocos grandes centros controlaban lo esencial de los flujos. Entretanto, la observación directa imponía un nuevo concepto: se formaban visiblemente redes de ciudades, más o menos interdependientes, más o menos conectadas, más o menos eficientes, visión que era también una esperanza para la acción y para la política urbana. En un nuevo libro sacudía el horizonte de los estudios urbanos en Europa: *La metropolización de Suiza* (Michel Bassand). Varios años antes, sin esa síntesis en la formulación, una idea similar planeaba en los estudios urbanos locales de la Argentina, del *Plan Director Buenos Aires 2000* (CONADE, 1969) a los escritos del grupo de OIKOS liderado por Patricio Randle, sobre las redes urbanas (*Ciudades intermedias*, 1992): la metropolización del Río de la Plata, aunque nadie lo dijo de esa forma. De Rosario a La Plata, del Tigre a Colonia, de Buenos Aires a Montevideo y Punta del Este emergía una red metropolitana que daba otro significado al territorio. Procesos similares, a menudo incompletos, se anunciaban entonces en otras latitudes de América Latina: la urbanización de la Corona Regional del Centro de México a partir de la expansión urbana del Valle de México (Toluca, Cuernavaca, Cuautla, México, Puebla, Tlaxcala, Pachuca), la

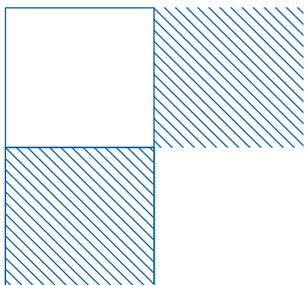
Región Metropolitana de la Costa Caribe en Colombia (Cartagena, Barranquilla, Santa Marta), el Área Metropolitana de Lima.

Un contexto de enraizada tradición urbana y amplio horizonte cosmopolita abarcaba históricamente a la ciudad latinoamericana, más claramente en las ciudades-puerto pero en todo el continente, a lo largo de los siglos: «Aquí vinieron italianos, turcos/ árabes, rusos, búlgaros, judíos/ eslovacos, polacos, españoles/ con los dedos del hambre en la mejilla/ con la lágrima seca sobre el pómulos/ con las espaldas hartas del fusil/ del knut, del palo de la policía» diría Juan Gelman hablando de Buenos Aires (*Violín y otras cuestiones*, 1956): «Trajín, ciudad y tarde buenos aires./ Aire de plaza, ruido de tranvía». Fueron entonces los años de la década de 1960. Pero si los años sesenta quedan en la memoria argentina como una (¿última?) explosión de la inteligencia y la creatividad, del Instituto Di Tella a la Facultad de Ciencias Exactas, del Programa de Huerta Grande (1962) a la CGT de los Argentinos (1968), del Operativo Cóndor (1966) conducido por Dardo Cabo, a Almendra (*Muchacha ojos de papel*), Manal, Los Gatos, Tanguito, la década fue también el tiempo de la institucionalización de la criminal estupidez del partido militar (en los militares de las dictaduras, la crueldad hace olvidar la escasa inteligencia): del golpe de 1966 a la Noche de los Bastones Largos, del Estatuto de la Revolución Argentina a la clausura de los hoteles alojamiento. Quizás en esa década la ciudad perdió el rumbo.

Ocurrieron también en los sesenta, entre tantas otras, dos cosas inesperadas: Editorial Sudamericana publicó en Buenos Aires, en mayo de 1967, la primera edición de *Cien años de soledad*, de Gabriel García Márquez, inaugurando o consagrando por el camino del realismo mágico una mitológica visión rural de América Latina y pocos meses más tarde en octubre, en Bolivia, muere el Che Guevara, cerrando el ciclo de su leyenda. Entonces, la gran ciudad despertó a su sueño rural y latinoamericano: despertó a su sueño, porque ese ensueño fue vivido como una nueva vida («despierto vivo entre las ráfagas del mar», escribió Gelman en su poesía a Camilo Cienfuegos).

Desde los años sesenta, liderados de una u otra forma por Henri Lefebvre, Manuel Castells y Régis Debray, los intelectuales asumieron esa singular descalificación de la ciudad. Una descalificación que privilegiaba el estudio de las desigualdades en el ámbito urbano y perdía de vista su peso y proyección territorial. Asumía así la misma simplificación que durante décadas ignoraría el papel decisivo que las ciudades desempeñaban en América Latina, incluso, en países chicos, no digamos en la Argentina, Brasil o México, donde las consecuencias de ese error tuvieron enorme importancia. Muchos años más tarde, hacia fines del siglo pasado, reflexionando sobre el devenir de la Argentina, el escritor y poeta Juan Gelman, estrechamente involucrado con las luchas políticas de los años sesenta y setenta hablaría, en conversaciones con Roberto Mero, del «error de interpretación de la Revolución cubana» y las particularidades de la Argentina, «un país donde el 80 % de la gente vive en ciudades, algo muy diferente al resto de América Latina» y la «burocratización del pensamiento» de izquierda en América Latina, incapaz de advertir los cambios de la realidad y sacar a tiempo conclusiones. En el camino quedaron olvidados los intentos de los años cincuenta, la lenta pero sabia exploración de Orlando Fals Borda y los experimentos de investigación participativa del CINVA (Centro Interamericano de Vivienda y Planeamiento Urbano) en Bogotá, las propuestas del padre Louis-Joseph Lebret y sus trabajos en Brasil y Colombia, y los intentos





previos de indagación del terreno y la historia americanos, desarrollados por la vieja tradición liberal progresista criolla, que mantenían vivas las ideas de Rodó, Darío, Alberdi: el sueño de una civilización propia y autónoma (José Vasconcelos, Manuel Ugarte, José Ingenieros, Aníbal Ponce: muchos de esa generación murieron lejos de sus países de origen sin lograr ver la continuidad de sus esfuerzos con lo que se gestaba en esos años).

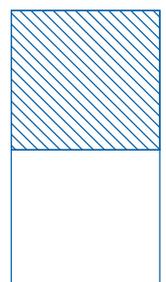
En el ideario revolucionario latinoamericano de mediados del siglo XX, las ciudades serán inesperadamente postergadas. Hecho insólito en un continente que vivió, en ese mismo período, el mayor proceso urbanizador de su historia. Si las utopías socialistas del XIX alimentaron la búsqueda de un nuevo orden urbano, durante el siglo XX la ciudad latinoamericana asistió a una revolución que la ignoraba. Este desencuentro, en un mundo definitivamente urbano, tuvo sus consecuencias: el reclamo social abandonó la reflexión territorial y se internó por sendas ideologizadas y librescas. Repitió sin saberlo el pecado que atribuía a las antiguas clases dominantes: la fascinación por modelos ajenos. Acostumbrado a ser antiburgués en un territorio que no tenía proletariado industrial, cortó el hilo de la propia historia, se entretuvo en el estudio de los márgenes y perdió, finalmente, las herramientas conceptuales que la transformación tecnológica y económica a fines de siglo reclamaría. Hacia fines de los años cincuenta, los postulados de la llamada revolución cuantitativa en la geografía, la geografía radical, las pretensiones científicas y en no pocos casos (como la escuela francesa en general, con escasas excepciones) un genuino desconocimiento y desinterés profundo en la tradición urbana hispano-americana, se combinaron con resultados fatales para la geografía urbana de América española, como se vería pocos años después. Si en América Latina los años sesenta son años de crecimiento urbano y consolidación de las clases medias, crecimiento económico y aparición de nuevas técnicas de comunicaciones y transporte (invento y generalización del uso del contenedor metálico de veinte pies o cuarenta pies cúbicos de capacidad, que bajó vertiginosamente el costo para el transporte de carga marítima, crecimiento de las flotas y tamaño de los buques de carga, inicio de la revolución en las comunicaciones), el continente vive, al mismo tiempo, una singular aventura que consiste en negar o subestimar la tradición local de la ciudad como elemento de poder territorial.

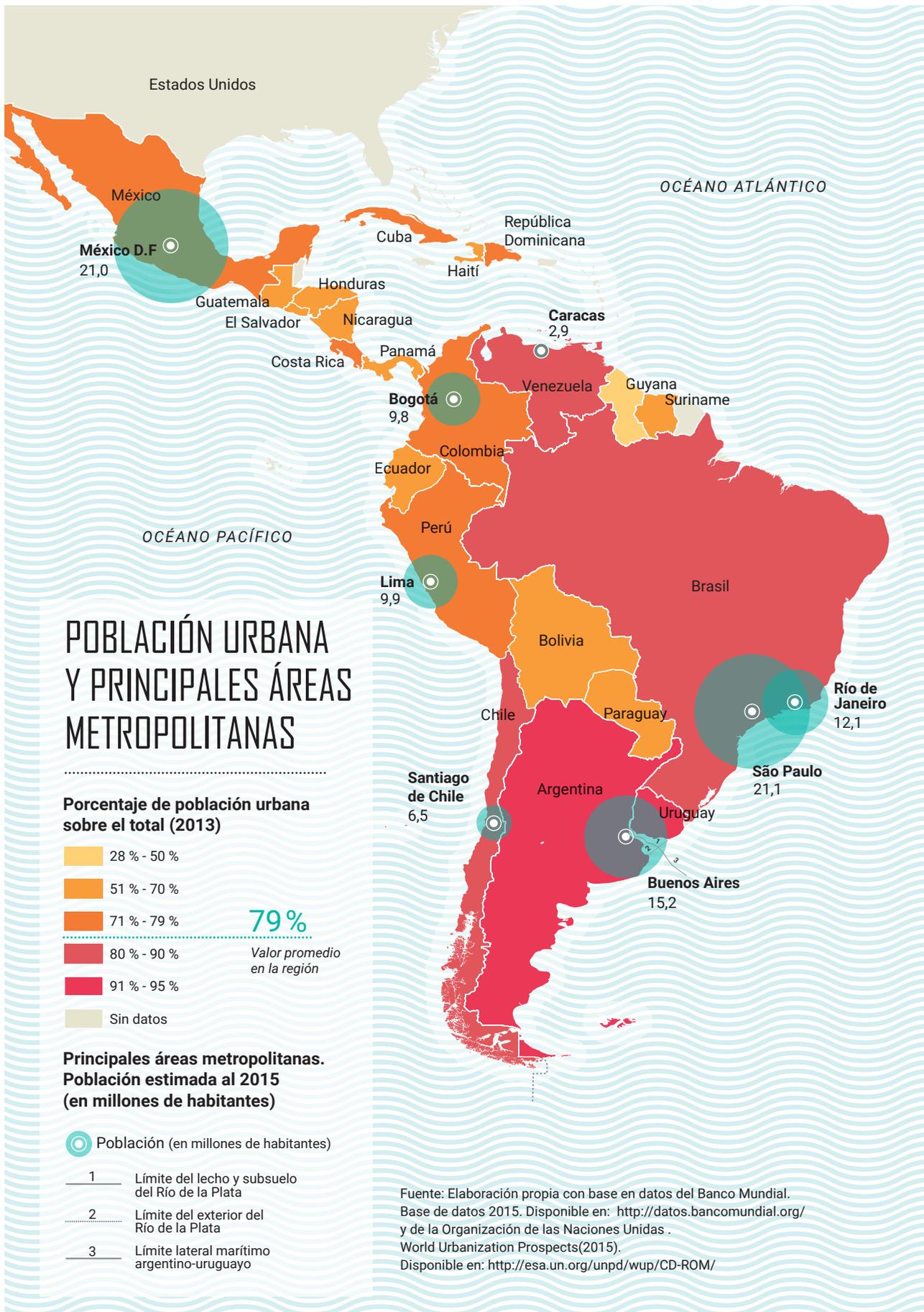
Es asombroso pensar que esa experiencia de negación urbana se hace desde espacios esencialmente urbanos: los bares, clubes, aulas, academias, cines, teatros y galerías y demás espacios urbanos públicos y privados de fines de los sesenta y comienzos de los setenta, y acompañados por una pléyade de escritores esencialmente urbanos en su producción y en su vida personal: Julio Cortázar, Carlos Fuentes, Mario Vargas Llosa, Rodolfo Walsh, Juan Gelman. La intensa reflexión desarrollada entonces sobre los problemas políticos y del poder desdeña la ciudad y el centro, mientras exalta el campo y los márgenes. Más tarde, cuando en los noventa finalmente la globalización irrumpe de manera ya innegable, las ciudades no tendrán sustento teórico para asimilarla. A fines de los años setenta y comienzo de los años ochenta, cuando las compañías transnacionales se instalaban (o se preparaban a hacerlo) en el Paseo de la Reforma en México, y en la Avenida 9 de Julio en Buenos Aires, para asumir las tareas del viejo y destartado Estado local, administrando los servicios públicos (agua, luz, teléfonos, transporte), la discusión sobre la

modernidad ingresó por fin en los ámbitos intelectuales, pero así como fue tardía esa discusión fue sesgada y casi irrelevante. En muchos casos una anacrónica discusión ideológica, abstracta muchas veces, de principios, cuando en realidad la clave era una disputa territorial.

En la Argentina, en 1984, terminada la dictadura del llamado Proceso de Reorganización Nacional (24 de marzo de 1976-diciembre de 1983), irrumpe la excepción de Buenos Aires en la cuestión urbana: puede pensarse que después de décadas de violencia institucional y ruptura recurrente de la vigencia de la Constitución, la práctica política se había separado de la gestión de la cosa pública y la vida académica se había desentendido de la indagación de la realidad inmediata. Sea como fuere, la ciudad marcó un camino propio: en un tiempo de metropolización creciente, es decir, en un tiempo de expansión urbana organizada como redes y nodos que priorizaban en todo el mundo la ampliación de las jurisdicciones, Buenos Aires optó por lo contrario. Caso único en una metrópoli de su tamaño y tradición (en todo el mundo las grandes ciudades ampliaron la extensión territorial de sus atribuciones de gobierno) Buenos Aires optó por la autonomía de la ciudad central, y en un tiempo de multiplicación de las conectividades, optó por la destrucción de los ferrocarriles y la disgregación del puerto (los sindicatos de camioneros y los piqueteros de la periferia entendieron mejor el nuevo escenario y convirtieron el control de las rutas en una eficaz herramienta de lucha).

La ciudad de Buenos Aires pagaría muy caro esos lujos: así, cuando la economía global dejó de ser una discusión para imponerse como una realidad que modelaba los flujos comerciales, la antigua gran ciudad-puerto vio cómo la carga y los puestos de mando se desplazaban a los puertos vecinos (Zárate, Rosario, Montevideo y ciudades del sur de Brasil), con efectos negativos directos sobre la economía local y el empleo. Pasado ya ese tiempo es quizás hora de que la ciudad salga de su sueño y entre a la vida que la espera. Ya no es el tiempo o todavía no es el tiempo pero podemos pensar que Buenos Aires va rumiando en silencio su destino, asimilando sus heridas, metabolizando el puerto perdido, los talleres y galpones vacíos, los baldíos y el potrero ya casi inexistentes, la paz perdida de los barrios, la antigua serenidad de las noches: construyendo su nuevo destino en estos años. Toda creación es precedida por una destrucción (Marcel Schwob en *El Libro de Monelle* (1894), pero también Enrique Santos Discépolo en pleno siglo XX: no hay aplazados ni escalafón). El menguante puerto no escapa a esa regla. Con renovadas áreas ofrecidas al hedonismo urbano (juegos, hoteles de lujo, casinos, estadios) donde antes hubo talleres y galpones, con la novedad histórica de la consolidada desigualdad (varias ciudades en una misma ciudad), Buenos Aires sigue siendo la ciudad más vital de la región, cargada de futuro, a la espera de su destino.





Fuente: Elaboración propia con base en datos del Banco Mundial. Base de datos 2015. Disponible en: <http://datos.bancomundial.org/> y de la Organización de las Naciones Unidas. World Urbanization Prospects(2015). Disponible en: <http://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/>

## CANTIDAD DE POBLACIÓN EN AMÉRICA LATINA POR PAÍS

**Población por país (2014)**  
En millones de personas

Fuente: Banco Mundial. Datos - Indicadores. Población por países seleccionados, 2014.

- 1 Límite del lecho y subsuelo del Río de la Plata
- 2 Límite del exterior del Río de la Plata
- 3 Límite lateral marítimo argentino-uruguayo



## DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN POR SEXO

**Proporción de varones y mujeres por país (2014)**

- Países con mayor proporción de **varones** (50,01 % a 50,81 %)
- Países con mayor proporción de **mujeres** (50,01 % a 52,63 %)
- Sin datos

- 1 Límite del lecho y subsuelo del Río de la Plata
- 2 Límite del exterior del Río de la Plata
- 3 Límite lateral marítimo argentino-uruguayo



Fuente: CEPALAST, 2014.



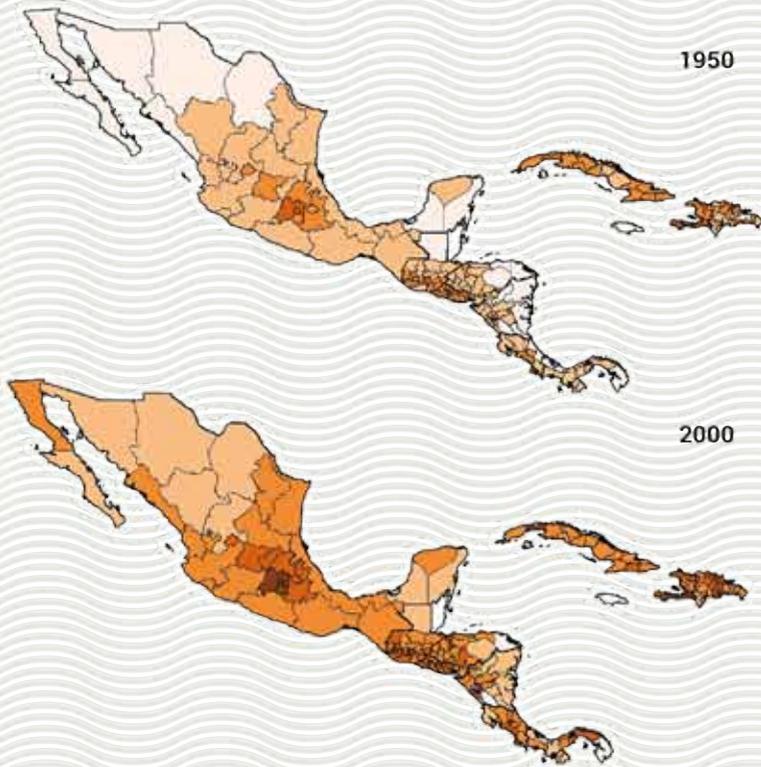
# DENSIDAD DE POBLACIÓN EN AMÉRICA LATINA POR DIVISIÓN ADMINISTRATIVA MAYOR (1950-2000).

## MESOAMÉRICA

Densidad (habitantes/km<sup>2</sup>)

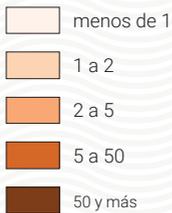


Fuente: Base de datos DEPUALC 2004 CELADE/2004



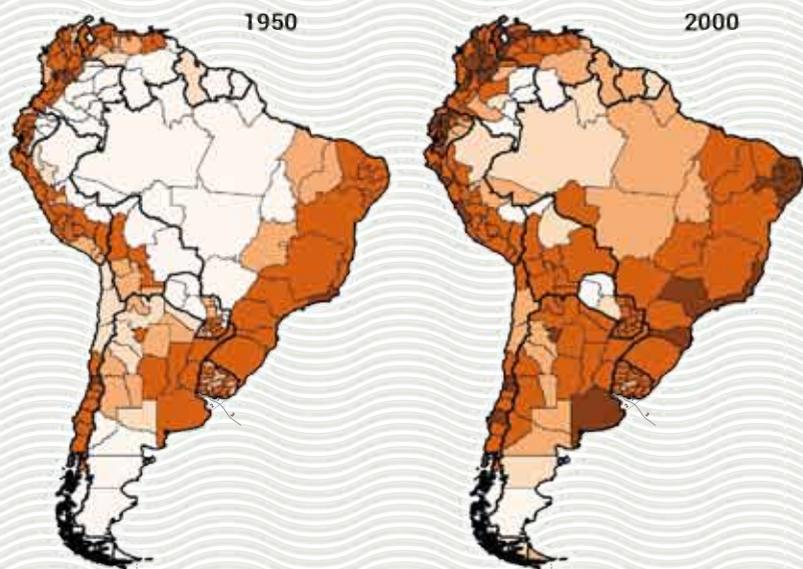
## AMÉRICA DEL SUR

Densidad (habitantes/km<sup>2</sup>)



- 1 Límite del lecho y subsuelo del Río de la Plata
- 2 Límite del exterior del Río de la Plata
- 3 Límite lateral marítimo argentino-uruguayo

Fuente: Base de datos DEPUALC 2004 CELADE/2004



## POBLACIÓN MUNDIAL POR REGIONES

En millones de personas

Años

1994 2014



## PARTICIPACIÓN EN LA POBLACIÓN MUNDIAL

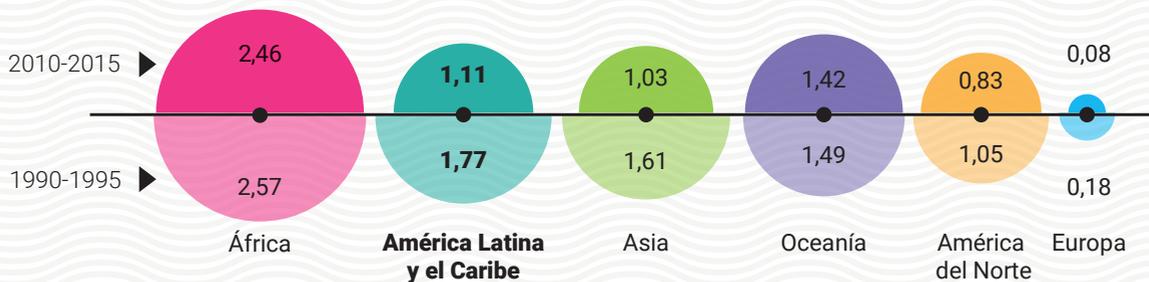
En porcentaje, por continente



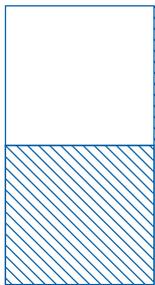
Fuente: Elaboración propia con base en datos del Banco Mundial. Disponibles en <http://datos.bancomundial.org/>

## TASA MEDIA DE CRECIMIENTO ANUAL

En porcentaje por continente



Fuente: Elaboración propia con base en datos del Banco Mundial. Disponibles en <http://datos.bancomundial.org/>



## BIBLIOGRAFÍA

- Banco Mundial. (1991). *Política urbana y desarrollo económico*. Washington.
- Bassand, M. (2004). *La metropolisation de la Suisse*. Lausanne: PPUR.
- BID. (2014). *Desarrollo urbano*. Consultado el 8-5-2014 de: [www.iadb.org/es/temas/desarrollo-urbano.1175.html](http://www.iadb.org/es/temas/desarrollo-urbano.1175.html)
- CAF-Banco de Desarrollo de AL. (2013). *Foro Iberoamericano de Logística y Puertos*. Panamá: Banco de Desarrollo.
- CEPAL. (2013). *Anuario estadístico de América Latina y el Caribe. Santiago de Chile*: CEPAL.
- CLAEH. (2014). *Centro Latinoamericano de Economía Humana*. Consultado el 4-5-2014 de: [www.claeh.edu.uy/v2/](http://www.claeh.edu.uy/v2/)
- CONADE. (1969). *Plan Director Buenos Aires 2000*. Buenos Aires: CONADE.
- Eco, U. (1972). *Hacia una nueva Edad Media*. Consultado el 7-5-2014 de: [andrescapelan.blogspot.com.ar/2008/11/99umberto-eco-la-nueva-edad-media.html](http://andrescapelan.blogspot.com.ar/2008/11/99umberto-eco-la-nueva-edad-media.html)
- Fals Borda, O. (1999). Orígenes universales y retos actuales de la IAP -Investigación Acción Participativa. En *Análisis Político*, 38.
- Gelman, J. (1956). *Violín y otras cuestiones*. Buenos Aires: Ediciones Gleizer.
- GRANMA. (2014). *Órgano oficial del CC del Partido Comunista de Cuba*. Consultado el 8-5-2014 de: [www.granma.cu](http://www.granma.cu)
- INALOG. (2014). *Instituto Nacional de Logística del Uruguay*. Consultado el 15-5-2014 de: [www.inalog.org.uy/es/](http://www.inalog.org.uy/es/)
- INEGI. (2014). *Instituto Nacional de Estadística y Geografía*. Consultado el 20-5-2014 de: [www.inegi.org.mx](http://www.inegi.org.mx)
- ISEMAR. Institut Supérieur d'Économie Maritime Nantes-Saint Lazare. (2010). *L'Amérique du Sud maritime à l'ère de la globalisation*. Nantes Saint-Nazaire: ISEMAR.
- ONU-HABITAT. (2012). *Estado de las ciudades de América Latina y el Caribe*. Nairobi: ONU.
- Randle, P. H. et al. (1992). *Ciudades intermedias*. Buenos Aires: Fundación Banco de Boston.
- Sassen, S. (1991). *La Ciudad Global*. Buenos Aires: Eudeba.
- Sonderegger, P. C. (2013). VEP n.º 47/48. *Cartagena-Veracruz, la ciudad-puerto en la globalización*, México: UAM-París X.
- ————— (2014). *México-Buenos Aires, el combate de nuestras ciudades*. Madrid: Punto de Vista.
- ————— (2014). Notas publicadas. *CADA17, 2014-2015* Consultado el 25-5-2014 de: [www.cada17.com](http://www.cada17.com).
- ————— VEP n.º 49/50. *Ciudades del Pacífico en América Latina*. México: UAM-París X (en prensa).
- Terán, O. (2013). *Nuestros años sesenta*. Buenos Aires: Siglo XXI.



Colectivo Político Ricardo Carpani, *Contraste urbano*, 2016.  
Técnica: tinta y grafito.

