

# Globethics Repository

The logo for Globethics, featuring the word "Globethics" in white, sans-serif font centered within a solid blue rectangular background.

## Réquiem para la plaza y la fábrica [Requiem for the square and factory]

This page was generated automatically upon download from the Globethics Repository. More information on Globethics see <https://www.globethics.net>. Data and content policy of Globethics Repository see <https://repository.globethics.net/pages/policy>.

Item Type	Article
Authors	Liernur, Pancho
Publisher	Fundación Friedrich Ebert (FES)
Rights	Creative Commons Copyright (CC 2.5)
Download date	2026-07-01 19:05:15
Link to Item	<a href="http://hdl.handle.net/20.500.12424/220643">http://hdl.handle.net/20.500.12424/220643</a>

# Réquiem para la plaza y la fábrica

*Notas sobre la metrópolis contemporánea en América Latina\**

**Liernur, Pancho**

---

**Pancho Liernur:** Arquitecto argentino. Director del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires.

---

*«Mandelbrot suele decir que las nubes no son esferas. Ni los montes conos. Ni el rayo fulmina en línea recta. La nueva geometría refleja un universo áspero, no liso, escabroso, no suave. Es la geometría de lo picado, ahondado, quebrado, de lo retorcido, enmarañado y entrelazado.» James Gleick: Caos.*

1.« 'La ciudad está degradada, la ciudad está degradada...' , protestaba en cada esquina el gentil pueblo cangrejo que vivía en Centro-de-la-Ciudad. (...) 'La ciudad está degradada', protestaba serio frente a las telecámaras de las redes televisivas durante extenuantes maratones-encuestas-debate. 'El patrimonio artístico se está destruyendo, la ciudad está degradada. ¿Cerramos la plaza?' (...). Y mientras Periferia crecía por la calle, sucia, desordenada, frecuentando malas compañías y jugadores de flippers, Planificación, reguardada en los estudios profesionales por arquitectos y urbanistas crecía debilitada y exangüe, superada por la carga de responsabilidades que debía afrontar».

Orden y desorden son los tópicos entre los que se estructura uno de los más lúcidos ensayos sobre la nueva metrópolis publicado en el volumen *La ciudad sin lugares*. Individuo, conflicto, consumo en la metrópolis, compilado por Massimo Ilarde. Una crítica frontal a la ilusión de un control total de la ciudad moderna, que fue sustentada por arquitectos, planificadores y políticos durante el presente siglo, constituye el núcleo de las ideas que expone Corinna Varricchio, la autora de los párrafos citados.

Cabe preguntarse por qué comenzar estas reflexiones sobre la ciudad latinoamericana contemporánea aludiendo en general a una condición metropolitana que muchos, justamente, identificarán como eurocentrada. La respuesta es que, aunque resulte paradójico, desde los años 60 son las metrópolis europeas las que han ido adquiriendo rasgos de las grandes concentraciones latinoamericanas. De tal modo

que, si exceptuamos los centros históricos más cualificados y tradicionales - diminutos con relación a la dimensión metropolitana contemporánea - hoy en día es difícil detectar características sustantivas que den una particularidad regional al fenómeno. Reconocer perspectivas y conflictos comunes parece entonces ineludible si se quiere comprender nuestros problemas para encontrar sus soluciones más apropiadas.

Para comenzar es necesario advertir que la metrópolis contemporánea, con su diseminación-pulverización en el territorio, no es el estadio transitorio de una evolución que reconducirá alguna vez a alguna armonía, antigua o nueva. La metrópolis contemporánea, con su entropía, con la reducción a dimensiones ridículas de los antiguos «centros», a la que se añade. su estallido y multiplicación en múltiples núcleos periféricos, es ya, de hecho, algo nuevo en la historia humana. Ningún destino de unidad y de orden le espera en ningún futuro.

Por eso, quien observa las condiciones que definen a las metrópolis contemporáneas en el Norte desarrollado del planeta debe admitir una llamativa similitud con sus pares del Sur. Estas últimas fueron desde su misma creación como productos de la modernización sólo composiciones de retazos entremezclados de mundos diversos, rurales, industriales, antiguos, cambiantes y conservadores, no sujetas unívocamente a aquellas «fuerzas terribles, trágicas, que conducen hacia las grandes aventuras del mundo y del espíritu».

Nunca fueron las metrópolis de América Latina como sus modelos europeos «la ciudad residencial, estática, productiva, comunidad política natural donde habitaban las grandes clases, los grandes sujetos colectivos, los grandes individuos, los grandes conflictos, los grandes proyectos».<sup>1</sup>

Pues bien, tampoco parece ser este el diagnóstico de la gran ciudad europea, de ninguna gran ciudad, de nuestros días.

La metrópolis clásica era aquella centralidad en la producción y en la fábrica, y por lo tanto en el trabajo y las clases. La metrópolis contemporánea se ha transformado en la sede del no-trabajo, del consumo, de los individuos. Por eso es justa la crítica de Ilardi a una aplicación a la condición actual, de las ideas que Cacciari elaboraba reinterpretando la noción metropolitana de Walter Benjamin: para ello eran necesarias tres categorías «una estrategia capitalista - un plan del capital - lúcida y racional; un primado de la política que invade todos los ámbitos de la vida; una so-

---

<sup>1</sup>Massimo Ilardi, «L'individuo tra le macerie della citta» en La ciudad sin lugares...

ciudad casi naturalmente organizada en sectores, grupos, clases. Tres categorías que en la metrópolis contemporánea ya no existen».<sup>2</sup> Y que con esas características tampoco existieron jamás en las metrópolis latinoamericanas, crecidas desde siempre sin «estrategia capitalista», sin «primado de la política» y sin «sociedad». ¿No se han constituido estas metrópolis en la mayor parte de los casos, precisamente por migraciones gigantescas de campesinos atraídos no por posibilidades de trabajo sino por la ilusión de acercarse a la mayor acumulación de bienes y servicios de sus territorios?

Es en esta dirección como se opera la gran transformación planetaria actualmente en curso: el fenómeno de estas «grandes sedes del consumo», descentradas, articuladas según los deseos de los individuos más que por las puras lógicas del trabajo, puede observarse ya desde Tokio a Roma, desde Los Angeles a Mogadisho o Bombay, desde Damasco hasta Lima y Lagos, o Maputo y Chicago.

Es evidente que no se igualan por esto las urgencias bien diversas de las sociedades a que pertenecen. Pero parece importante no olvidar, especialmente en el caso latinoamericano, la poderosa influencia que ejerce una población mayoritariamente joven, de una edad promedio de 20 años, cuyos paradigmas están determinados por los media, en modo bien poco diferente al de sus coetáneos de cualquier otra de las grandes metrópolis del mundo. Por eso es que si se quiere avanzar en la comprensión del fenómeno metropolitano latinoamericano es necesario aislar los rasgos que definan en particular a nuestras ciudades para buscar respuestas inéditas a sus problemas inéditos; no menos necesario que dejar de lado el tal vez demasiado autocentrado sentimiento que ha guiado una parte importante de las reflexiones sobre nuestras ciudades en los últimos años.

Para comenzar a identificar diferencias significativas conviene recordar que la tasa de aumento de población en América Latina es una de las más altas del planeta, de manera que a un ritmo promedio de 2,4% anual puede pronosticarse una población de más de 600 millones de habitantes para el cambio de milenio. Pero si en cuanto al crecimiento de su población, la situación de la región es de todos modos asimilable a la del Tercer Mundo en general, no ocurre lo mismo en la relación entre población rural y urbana: a diferencia de Africa, donde el 31% de la población habita en ciudades, o de Asia, donde está urbanizado apenas el 25% de sus habitantes, en América Latina lo están dos tercios del total, lo que en la proyección hacia el cambio de milenio supone cerca de 400 millones de personas construyendo ámbitos metropolitanos.

---

<sup>2</sup>Ibidem.

Otra distinción resulta imprescindible, y es olvidada a menudo. Si la metrópolis contemporánea en los países del Norte se caracteriza por el fenómeno permanente de los guetos de pobreza y diversidad - el Harlem neoyorquino, el barrio de Krausberg en Berlín, por ejemplo -, para las modernas metrópolis del Sur cabezas de más de dos tercios de la población del planeta - es la riqueza la creadora y protagonista de guetos que flotan en el mar de la pobreza. La proporción de un tercio de desgraciados inevitables en una sociedad de dos tercios de ciudadanos satisfechos que parece caracterizar a aquéllos, se invierte en el Sur, donde sólo uno de cada tres seres humanos disfruta del circuito legitimado de la civilización.

2.Podría definirse a la metrópolis como el espacio en el que adquiere mayor velocidad la circulación, distribución y consumo de los bienes, los servicios y los hombres. Es cierto que pueden alcanzarse también velocidades relativamente altas en un territorio más amplio, pero esto depende de la existencia de adecuadas redes que canalicen esa circulación.

Una de las características de América Latina es la de una endémica carencia de esas redes, carencia acentuada por la geografía de la región, pero sobre todo determinada por un pasado colonial durante el cual el aislamiento entre las distintas administraciones virreinales era una condición de la economía impuesta por la Corona española.

La incorporación a la Economía Mundo no trajo como consecuencia la construcción de una red subcontinental equilibrada de comunicaciones. Por el contrario, el auge de economías extractivas, generalmente de enclave, o la sujeción a procesos industriales y flujos de capital provenientes de algunos países del Norte, sólo agregaron estructuras lineales, o en abanico, dirigidas hacia zonas o puntos de frontera, en casi todos los casos preferentemente marítima. Tampoco esta estructura ha sido sustancialmente modificada en los últimos procesos de reconversión parciales, pese a los esfuerzos de integración equilibrada del territorio nacional realizados por algunas administraciones.

Puede decirse, en consecuencia, que el flujo de bienes, servicios y hombres, encuentra para su circulación en territorio latinoamericano considerables resistencias. Es la existencia de esta resistencia territorial la que otorga a las metrópolis latinoamericanas un rol preponderante en la economía, especialmente cuando la velocidad de los flujos adquiere una aceleración creciente, más allá de las disfunciones y los bloqueos que también pueden encontrarse en el interior de los propios artefactos urbanos.

Desde esta óptica es comprensible que la diferencia entre las metrópolis latinoamericanas y sus pares del Norte tienda a acrecentarse en la situación actual, en la que los desequilibrios territoriales se multiplican como producto de la articulación explosiva de crisis de la deuda, y proteccionismo agrícola en Europa y Estados Unidos. La no resolución de la crisis de la deuda tiende a disminuir las inversiones infraestructurales que requerirían una búsqueda de equilibrio territorial, y por lo tanto estimula el flujo de población, servicios y bienes dentro y hacia las metrópolis; simultáneamente; el mantenimiento de los subsidios a la producción agrícola en los países europeos tiende a atenuar los contrastes entre vida urbana y vida agraria, poniendo al alcance de los productores agrícolas bienes que de otro modo les serían inaccesibles y los obligarían a migrar hacia sus respectivas metrópolis para procurárselos.

El resultado es la diferencia de dimensión y control de la calidad de la vida urbana por todos conocida.

3. Desde un punto de vista cualitativo conviene señalar al menos dos características. La primera es lo que podríamos llamar inversión del modelo desarrollado. En efecto, son muchos los que hoy admiten que en las sociedades del Norte deben coexistir los dos segmentos de población a que hemos aludido antes: uno largo, dos tercios del total, integrado al sistema productivo; y uno corto, el tercio restante, compuesto de marginados sociales, laborales y culturales. Como ha sido observado, buena parte de la cultura metropolitana de los años 80 puede atribuirse a la existencia de ese segmento corto, y a sus lazos informales con la sociedad legitimada. Sin las coacciones que impone esa misma legitimidad, es en las áreas marginales donde la velocidad de innovaciones y cambios se acelera, cumpliendo un rol funcional al sistema global.

En las metrópolis latinoamericanas ocurre lo contrario: minoría relativa es el segmento legitimado, hegemónico y saciado de la sociedad, el que constituye guetos no caracterizados por su intrínseca capacidad de innovación sino, por el contrario, por una sumisión conservadora a pautas de vida establecidas y externas. Más allá de su capacidad de innovaciones como medio de supervivencia, cuya absorción no es del interés de un sistema de centralidad externa, el segmento largo manifiesta su presencia en la metrópolis ante todo por su masividad. Mendigos, cuentapropistas, chicos de la calle, vendedores ambulantes, traperos, cartoneros, bandas de jóvenes y millares de desocupados, van ocupando poco a poco el espacio público, generando actividades privadas de servicio y determinando la oferta de los medios de comunicación.

De manera que a diferencia de lo que ocurre en el Norte, en las metrópolis latinoamericanas los programas de guetos nacen y crecen rodeados por la pobreza. Con una calcificación creciente de las redes y núcleos de servicios (cloacas, justicia, sanidad, educación, etc.) como producto de la desinversión, estos guetos se concentran en puntos, líneas o zonas, buscando aislarse de la mayoría de la sociedad y generando programas de lo que Alberto Sato ha llamado «simulacros urbanos»: ficciones de una ciudad ordenada, limpia y funcionante a su medida. Estos simulacros tienen la forma de clubes de campo, centros de compras, centros deportivos, barrios cerrados con policía propia o, si se trata de ámbitos de trabajo, torres de vidrio con ambientes acondicionados desde donde la ciudad puede verse como un paisaje ajeno y lejano.

Se trata de una estrategia que da por descontada la imposibilidad de controlar el peso de las mayorías sobre el conjunto de la superficie metropolitana. Como alternativa, durante los gobiernos autoritarios los mismos sectores caen en la tentación de imaginar la «ciudad blanca». Ello ocurrió durante los años 70, articulando formas dictatoriales del poder político con la disponibilidad de petrodólares aparentemente baratos. De esta forma se llevaron a cabo inversiones para cualificar y regenerar determinados puntos del casco metropolitano, expulsando simultáneamente por la fuerza a las poblaciones marginales hacia los bordes de la «ciudad legítima».

La otra característica depende de la historia política de la región. Mantener una importante porción de la población en condiciones de exterioridad respecto al sistema productivo y al consumo de una importante cantidad de bienes produce, como obvio, grandes dificultades en el mantenimiento del consenso, lo que impulsa la recurrencia a gobiernos autoritarios, o más bien a la oscilación permanente entre éstos y administraciones representativas. La sujeción a determinaciones productivas y pautas de consumo externas se articula en la mayor parte de los casos con las condiciones políticas señaladas, estimulando un funcionamiento espasmódico de las políticas e iniciativas metropolitanas, escandido por gestos de demagogia, apariciones y desapariciones repentinas de programas, y una suerte de canibalismo de cada administración con la precedente, produciendo como consecuencia permanentes interrupciones y cambios de rumbo que se imponen a la construcción del ambiente físico metropolitano.

Las manifestaciones físicas de este fenómeno no son desdeñables. Además de por sus mares de pobreza y sus guetos ricos, las ciudades latinoamericanas contemporáneas se caracterizan también por presentar el aspecto de palimpsestos produci-

dos por algún creador frenético, imaginativo y ciclótico, que ha dejado impudicamente a la vista sobre su tela sus pentimenti.

Esas manifestaciones pueden observarse en primer lugar en las reglamentaciones edilicias, esa suerte de utopías latentes de las ciudades. La debilidad del Estado, como expresión de los intereses de la comunidad para hacer frente a las presiones de los grandes grupos privados monopólicos, nacionales y extranjeros, se manifiesta en la imposibilidad de mantener con firmeza las regulaciones de usos y ocupación de los terrenos, los que en consecuencia van respondiendo a las demandas contingentes. Estas metrópolis se caracterizan de este modo por un absoluto desorden ambiental, con zonas centrales en las que conviven restos de antiguos barrios, con gigantescas construcciones nuevas; o barrios en los que la trama de casas bajas se interrumpe de cualquier modo por galpones industriales, baldíos, instalaciones comerciales o edificios en altura.

En la escala del espacio público, muñones de autopistas, esqueletos de estructura vacías, conjuntos habitacionales sin servicios comunes, calles y veredas interrumpidas, cables sin origen, postes solitarios abandonados y siempre diversos modelos de equipamientos urbanos, conductos desenterrados, se diseminan sobre el territorio urbano determinando la sensación de un omnipresente paisaje de posguerra.

La corrupción administrativa, la discontinuidad política y económica, el saqueo a las finanzas estatales, provocan simultáneamente la aparición de iniciativas edilicias desconectadas de todo proyecto o mínimo plan parcial, y dan lugar sobre todo al absoluto desguarnecimiento de las construcciones públicas, cuyo mantenimiento queda librado a su suerte.

4. De todos modos sería un error proponer frente a este desorden alguna de las antiguas formas de orden total. La región puede exhibir la construcción de Brasilia como ejemplo de un camino equivocado. Más allá de la evaluación que pueda hacerse de su arquitectura, el agudo contraste entre las pobres poblaciones «satélite» de sus alrededores y la rígida estructura del Plan Piloto son expresión de la incapacidad de esos «órdenes» antiguos para dar cauce a las complejidades de la metrópolis contemporánea.

Hace tiempo que estas utopías demuestran sus aporías; y la única alternativa que arquitectos, planificadores, políticos, hombres de la cultura parecen haber imaginado hasta ahora frente al «desorden» no es sino otras formas de utopías regresivas, las de recreación de armonías perdidas. Buena parte de lo que se ha teorizado en

torno a la recuperación de los centros históricos en los últimos años, y los esfuerzos que se han destinado a su recualificación, está signado por ese pensamiento en definitiva conservador, a pesar de las intenciones muchas veces opuestas de sus protagonistas.

¿Cómo imaginar alternativas?

¿Cómo estimular la tozuda insistencia y el ingenio de la gente que todos los días demuestra su propia capacidad de construir a su modo la ciudad?

Una respuesta a estas interrogantes requiere reconocer claramente esas capacidades como virtudes, distinguiéndolas de aquello que constituye un problema y un obstáculo: la administración desigual y el derroche de energías públicas que un crecimiento como el observado supone. Esta desigualdad y este derroche requieren para resolverse de la recualificación del Estado como herramienta de servicio a la comunidad. Pero eso no basta; es necesario también renovar los criterios que deberían regir las acciones de una administración democrática.

Quizás podamos eludir la rigidez y los prejuicios ideologistas de otras respuestas, tentadas por reproducir claros modelos de referencia, si aprendemos de la extraordinaria frescura con la que una parte sustantiva de la investigación científica contemporánea ha procurado también desprenderse de antiguos esquemas rígidos para comprender los fenómenos naturales tal como se presentan. No en estado puro, como ha sido la tradición, si no en su forma compleja, contaminada, plural.

Prigogine observa que tal como ocurrió con nuestra aproximación al fenómeno urbano, «durante varios siglos prácticamente desde la fundación de la física por Galileo, Descartes y Newton -, la idea de simplicidad, la búsqueda de un universo fundamental, establece a través de las apariencias, ha predominado en las ciencias naturales (...). Reconocer la complejidad, hallar los instrumentos para describirla y efectuar una relectura dentro de este nuevo contexto de las relaciones cambiantes del hombre con la naturaleza son los problemas cruciales de nuestra época».<sup>3</sup> Y en otro trabajo afirma que «el precio de la existencia del movimiento colectivo es una producción de entropía permanente: la creación del orden lejano del equilibrio se paga con una creación de desorden. El crecimiento del desorden medido con la producción de entropía no es únicamente destrucción del orden. En ciertas condiciones es también fuente de un orden de tipo nuevo, de una actividad que transfor-

<sup>3</sup>Ilya Prigogine e Isabelle Stengers, «Sfera», agosto 1989, cit. en Desideri, Paolo: «La fine del tipo», mimeo.

ma la multitud de los elementos constitutivos de un sistema en una totalidad coherente».<sup>4</sup>

El «orden nuevo» de este desorden debería ser la expresión más genuina de la profundización y desarrollo de la democratización cada vez mayor de la sociedad.

No caben dudas de que ninguna alternativa válida para el futuro de las metrópolis latinoamericanas puede pensarse al margen de una mayor integración de los países de la región, y con ello de un mayor equilibrio territorial en la distribución de los recursos, de las prioridades de producción y, por lo tanto, de las redes de comunicaciones y servicios. Aun sin llegar a límites fantacientíficos a lo Toffler, la expansión de los medios telemáticos y electrónicos de información hace cada vez más posible imaginar mayores posibilidades para esa tendencia a una menor desigualdad entre condición urbana y condición agraria.

La clave parece ser la democratización creciente de las posibilidades de consumo de bienes y servicios materiales y simbólicos. Es importante insistir en esta afirmación frente a la poderosa ofensiva de ciertos sectores, que desde distintos extremos del espectro ideológico plantean una suerte de ascetismo neomedieval como alternativa - absolutamente utópica, y por ende inoperante - a la «sociedad de consumo». Más allá de los límites en calidad, cantidad y distribución de los bienes, conviene recordar que se trata de una oferta, aunque sea parcial, de calidades y posibilidades de vida, nunca al alcance de la mayoría de los seres humanos antes de la modernización.

Si se trata de criticar y corregir las carencias de este sistema, esto debería producirse en su expansión y no en su negación reaccionaria. Expansión al consumo de bienes simbólicos y no solo materiales, expansión de las posibilidades de participación y control sobre la producción de esos bienes. Y para eso no son útiles los modelos que pretenden sobreimponer a la sociedad, y en nuestro caso a la ciudad, esquemas de orden inamovible. Si la modernización es secularización, eso supone la caída de toda presunción teleológica, hecho que al menos hasta los últimos años no fue advertido por quienes han orientado la gestión urbana.

¿Significa esto necesariamente subsumir la metrópolis contemporánea a la ola neoliberal, y con ello a las puras leyes del mercado? No necesariamente. Más bien por el contrario, este punto de vista supone acciones fuertes por parte del Estado, aunque quizás invirtiendo las direcciones seguidas con más frecuencia.

---

<sup>4</sup>Ilya Prigogine, *¿Tan sólo una ilusión? Una exploración del caos al orden*. Barcelona, 1988.

Habida cuenta de las experiencias realizadas: ¿no debería ser sobre la eficiencia de las redes de circulación y servicios donde pareciera imprescindible volcar el peso primordial de los esfuerzos de la administración? ¿No se promovería de este modo una ocupación más integrada del territorio y un menor derroche de los recursos, admitiendo como un dato cierto que - salvo aisladas excepciones - la construcción de viviendas es una actividad principalmente privada, individual o empresaria? ¿No sería este un camino apropiado para pasar de la proliferación de conjuntos sin servicios ni mantenimiento y de una anomia agresiva, a estructuras urbanas diversificadas, de mayor confort, eficiencia y equilibrio relativo? Es indudable que es una tendencia estimulada por el apuro de administraciones populistas o demagógicas la disposición de recursos hacia intervenciones «visibles», redituables en términos políticos; una orientación alternativa sólo puede ser resultado de la democratización creciente de la política, la economía y la sociedad.

Se ha planteado recientemente la reivindicación del modelo de la ciudad de Los Angeles, dispersa y sin centralidad, pura periferia, como tendencia inevitable para las metrópolis contemporáneas. Esta «losangelización» de las ciudades debería suponer la preeminencia de la malla circulatoria por sobre la masa construida, de lo efímero sobre lo permanente. No por casualidad, frente a la presión que ejerce el patrimonio construido existente, suele ser en sedes europeas donde estas reivindicaciones son mejor recibidas.

Estas características han sido poéticamente advertidas por el cine de Wenders, Lynch o Scott. En *Lluvia negra*, uno de los más recientes filmes de este último, casi no hay arquitecturas, y los escenarios urbanos se definen con señales luminosas o son nudos de intercambio, de autos, hombres o bienes. La autopista y sus estaciones de servicio, los grandes estacionamientos y mercados, las terminales de trenes, ómnibus, o metros, aeropuertos, constituyen, sobre todo con sus vacíos, los monumentos de las metrópolis contemporáneas.

Pero, ¿qué significa este triunfo con aires posmodernos de lo banal en ámbito latinoamericano? ¿Se trata de reivindicar el desorden, la dispersión y la pobreza?

Hemos señalado que con la incorporación forzada a la Economía Mundo es la discontinuidad en la administración la característica dominante de sus sociedades, lo que se manifiesta en su «caos» urbano. También hemos visto que la dispersión de los usos no está estructurada, como en Los Angeles en torno a las redes de comunicaciones, en un sistema integrado Pero también es lícito preguntarse si el funcionamiento del sistema que produce la explosión de las individualidades del que es ex-

presión Los Angeles, necesariamente propone a esos individuos algo más que la posibilidad de acceder a bienes materiales y simbólicos. Vale decir si es deseable - sabiendo que aun esto supone una cierta idealidad limitar la democratización a la recepción de dichos bienes.

Debido a la debilidad de sus estructuras públicas, la metrópolis latinoamericana adolece de una destrucción indiscriminada de los rastros de su pasado. Las metrópolis latinoamericanas resultan exasperantes precisamente porque se manifiestan como una suerte de irresponsable presente eterno, incapaces de constituir imágenes de futuro o de revelar la fuerza del pasado. Pero en su falta de sedimentación radica también su debilidad.

Y la presencia de ese pasado, no necesariamente en sus construcciones sino en la forma general de la cultura, como construcción acumulativa de la experiencia humana, podría y debería aportar una fuerza diversa, la que se origina no derrochando los esfuerzos de los que nos precedieron.

Se trataría entonces de la búsqueda de una suerte de dialéctica entre lo permanente y lo efímero, entre la «fraternidad» y la «libertad».

Si nuestra definición de la metrópolis como lugar de la máxima velocidad de circulación de bienes, servicios y hombres es correcta, deberíamos plantear como objetivo la desaparición paulatina de los obstáculos que disminuyen la libertad de esa circulación. Algunos de ellos afectan al conjunto de la sociedad sin distinción de sectores; otros, en cambio, han sido eliminados sólo para una minoría de la población.

Quizás no deba buscarse un orden para la totalidad del sistema metropolitano contemporáneo. Y sobre todo porque parece ser una tarea imposible. Pero esto no necesariamente debería acarrear para la administración, el triunfo del *laissez faire*, sino más bien una selección cuidadosa de las actuaciones infraestructurales, una distinción precisa entre puntos o áreas «duras» y «blandas», y una organización eficiente de los modos de gestión democrática participativa.

No son propuestas novedosas, y son muchos los que parcialmente impulsan criterios similares de actuación. Sin embargo, algunas ideas que hemos examinado, como la originalidad sustantiva de la metrópolis sudamericana, la búsqueda de un «modelo de equilibrio», la recuperación de la centralidad, el protagonismo de la vivienda por sobre las redes en la gestión pública, la nostalgia por los grandes suje-

tos, continúan siendo las protagonistas del debate sobre nuestras ciudades. Y no tenemos tantos éxitos que agradecerles como para deberles una devoción sin fisuras.

\*Las ideas aquí expresadas comenzaron a organizarse durante las informales pero intensas conversaciones sobre nuestras ciudades y nuestra arquitectura que sostuvimos con Alberto Sato en Caracas, durante el otoño (¿?) caribeño de 1990.

### **Referencias**

\*Iliardi, Massimo, LA CIUDAD SIN LUGARES... - 1989; Desideri, Paolo -- L'individuo tra le maccerie della citta.

\*Prigogine, Ilya; Stengers, Isabelle, LA FINE DEL TIPO. - Barcelona. 1988; Sfera.

\*Prigogine, Ilya, ¿TAN SOLO UNA ILUSION? UNA EXPLORACION DEL CAOS AL ORDEN. -