



## PLANETA DE CIUDADES

*Shlomo Angel*

CAMBRIDGE, MA: LINCOLN INSTITUTE OF LAND POLICY /  
BOGOTÁ: UNIVERSIDAD DEL ROSARIO, 2015. 565 P.

Shlomo Angel es arquitecto y Ph.D en Planeamiento Urbano y Regional de la Universidad de California en Berkeley. Su libro *Planeta de ciudades* es producto de una investigación de ocho años y cinco fases sobre la expansión urbana global. El texto se complementa con *Atlas of Urban Expansion*, en coautoría con Jason Parent, Daniel Civco y Alejandro Blei. El estudio contó con la financiación y apoyo académico de múltiples entidades: universidades, organismos multilaterales, gobiernos locales, entidades públicas y privadas de financiación a investigación científica.

Análiticamente, el libro se puede dividir en cuatro apartados: en el primero, el autor plantea los aspectos de lo que denomina el *paradigma de la creación de*

*espacios*. El segundo ofrece un recuento histórico de la urbanización global hasta llegar a la jerarquía de ciudades actual. En el tercero, utiliza información estadística y de georreferenciación para dar cuenta de la expansión urbana global leída a través de siete aspectos de la estructura espacial urbana (cobertura del área urbana, densidad, centralidad, fragmentación, compacidad, proyecciones de crecimiento de las manchas urbanas en el período 2000-2050, y tierras cultivables). Finalmente, señala los elementos que debe considerar un programa de expansión urbana, a saber: proyección realista de la necesidad de tierras, límites metropolitanos generosos, protección selectiva del espacio abierto y red arterial de vías sin pavimentar.

En lo que hace al primer apartado, Angel explica que, en la actualidad, el crecimiento de la población y su correspondiente expansión urbana se concentrarán en países en desarrollo de Asia, África y Latinoamérica, mientras que América del Norte, Japón y Europa tenderán a estabilizar sus poblaciones y urbes. Por consecuencia, las ciudades de los primeros territorios deberán ser ambiciosas si quieren gestionar adecuadamente la llegada de la nueva población. Plantea al respecto retomar la propuesta aplicada otrora en Nueva York y Barcelona, el *paradigma de la creación de espacios*.

La alternativa a la planificación tradicional que ofrece el autor puede ser irritante para los lectores partidarios de la contención urbana, pero se basa en sólidos argumentos respaldados por las fuentes consultadas, que llevarían a una actuación realista frente a los desafíos actuales de la expansión urbana en los países en desarrollo. El paradigma propuesto se puede sintetizar en el principio de hacer los preparativos necesarios para acomodar la expansión de la ciudad, y tiene como fundamento cuatro pilares: *expansión inevitable* (por lo que no es útil negarse esta realidad); *densidades sostenibles* (debe haber un punto intermedio que asegure un buen transporte público, ahorrar energía en los movimientos, estimular contactos vecinales y no llegara la sobresaturación); *viviendas dignas* (aspecto en el que plantea como problemas necesarios de resolver la mejora cualitativa de las condiciones actuales y la creación de nuevas viviendas); y *obras públicas* (debe haber equilibrio entre los terrenos privados y los equipamientos públicos).

Esta postura académica y política es diametralmente opuesta al *paradigma de contención urbana*,<sup>1</sup> en tanto considera que la expansión de las ciudades es incontenible, por lo que su crecimiento debe acompañarse de unos mínimos de sostenibilidad, condiciones que permitan mantener una buena calidad de vida e integren a todas las personas que llegan a la urbe. La *creación de espacios* postula la necesidad de proyectar la cantidad de suelos necesarios según las tendencias de población actual, considerando algunos aspectos técnicos específicos (vg. se debe reservar espacio suficiente para vías, equipamiento, viviendas y espacios/servicios públicos). En ese sentido, el autor destaca el papel preponderante que deben tener las entidades públicas al momento de reservar franjas de suelo bien localizadas y distribuidas, que sean destinadas para usos públicos (de tipo equipamientos o reservas viales). Ello en consideración a que el mercado, en su lógica de maximización de beneficios, tiende a no ser eficiente en la dotación de suelos para tales usos, lo que genera

1 En este paradigma, el autor incluye todos los trabajos académicos, técnicos y políticos que, frente a la expansión de la ciudad, proponen una suerte de medidas de contención universales con las cuales desincentivar las dinámicas en ciernes. Si bien no existe un consenso sobre las principales características que se podrían alinear a este paradigma, sí se encuentra en académicos y técnicos expertos un discurso común que rechaza el crecimiento urbano y que se puede desglosar en los siguientes términos: la expansión urbana se puede evitar por distintos mecanismos, como la fijación de límites urbanos estrictos, controles de migración nacionales e internacionales, declaratoria de extensas zonas como espacios de interés/cinturones verdes o la aplicación de la densificación y reutilización de franjas de suelo en desuso/subuso (aplicando mayores factores de ocupación del suelo y proyectos de revitalización).

el caos y sobrecostos que actualmente pagan todos los ciudadanos en urbes que han crecido de manera espontánea y no planificada.

En lo que refiere al segundo apartado, el autor realiza un recuento histórico del modelo de desarrollo seguido por las ciudades del mundo, del cual destaca la importancia que ha tenido el transporte en la posibilidad de ampliar la ciudad más allá del 'límite caminable', mejorando el radio de comercio posible. Su incidencia es tal que el autor habla de tres estadios: la ciudad a pie con radios de máximo dos kilómetros (ciudad amurallada), a la que sucedieron las primeras ciudades monocéntricas del siglo XIX que, apoyadas en los primeros sistemas de transporte (carruajes, tren y automóvil) ampliaron las fronteras anteriores e integraron nuevos territorios en un único tipo de dirección (centro-periferia); y, por último, la más contemporánea, en la que aparecen nuevas centralidades independientes de la primera, con lo cual se complejiza el tejido urbano y la circulación de bienes y servicios se torna multidireccional (centro-periferia, periferia-centro, periferia-periferia).

Del tercer apartado vale la pena destacar la robustez de la información procesada para obtener conclusiones que fuesen significativas a escala planetaria. Toma como base 120 ciudades que en el año 2000 tenían cien mil habitantes o más (revisión de información censal, encuestas e imágenes satelitales en el período 1990-2000), una muestra de otras 3643 ciudades con información al año 2000, a las que se suman los datos censales de 20 ciudades estadounidenses para el período 1910-2000 y de 65 para los años 1950-2000, además

de elaborar 30 mapas históricos de las principales ciudades del mundo. Toda la información digital está disponible en el sitio web "Atlas of Urban Expansion" del Lincoln Institute of Land Policy, con el propósito de compartir conocimiento/generar conciencia frente a la importancia de incorporar la expansión urbana dentro de la agenda de los decisores técnicos. En ese sentido, el libro es mucho más que un interesante ejercicio estadístico, pues presenta visiones de futuro sobre las ciudades.

El análisis se enriquece mediante la construcción de siete índices que hacen a la forma de la mancha urbana, con los cuales se llega a algunas conclusiones que pueden ir en contra del sentido común: es necesario desescalar la preocupación por el crecimiento poblacional de las grandes urbes, pues no existe un tamaño de población que sea eficiente/ideal para la ciudad, pese a los esfuerzos de distintos académicos por calcularlo; las ciudades grandes no están creciendo más que las urbes de otras escalas (sus tasas relativas de crecimiento son equiparables); hasta tanto no se aplique una planificación que potencie el rol diferenciado de todo el sistema urbano de un país –incluyendo ciudades intermedias y pequeñas–, el factor de atracción de las ciudades principales continuará siendo un elemento común y de difícil control, tal y como ocurre en los países en desarrollo; existen regularidades en el desarrollo urbano de todas las ciudades analizadas que evidencian una tendencia a la descentralización dentro de todos los sistemas urbanos (área de influencia-complementariedad); debe calcularse una densidad/compacidad/fragmentación que sea sostenible según las características específicas de la ciudad; la

expansión urbana es inevitable, y ello exige una respuesta integral de parte de las entidades administrativas para realizar los planes de expansión adecuados.

Por último, en lo que hace al cuarto apartado, Angel señala los elementos que él considera necesario desarrollar en una agenda adecuada de creación de espacios: proyección realista de la necesidad de tierras (con fórmula ‘duplicar la población es triplicar el espacio urbano construido’), límites metropolitanos generosos (que sean ajustables según las dinámicas propias de la metrópolis), protección selectiva del espacio abierto (destacando nuevamente la importancia de la base estatal dentro de la planeación, donde una tercera parte de los suelos de expansión debe ser destinada a equipamientos públicos) y red arterial de vías sin pavimentar (en la que no se debe superar la distancia de un kilómetro entre cada vía principal, siguiendo lo establecido por el urbanismo de proximidad, y se debe asegurar un transporte público de buena calidad que desincentive el uso de automóvil particular).

Con argumentos de esta clase, es innegable el aporte que Angel brinda en su texto al ejercicio de la planificación urbana, a la vez que resucita el debate frente a la postura política, académica y técnica que se quiere adoptar y aplicar en futuros años según el tipo de desarrollo urbano que queremos para nuestras ciudades. Al respecto, proporciona un marco conceptual consistente, abundante información y recomendaciones verificadas con los datos empíricos que sirven de base para una nueva gestión urbana; una que contemple la necesaria administración de la expansión urbana, pues, como él mismo apunta, “esto es

especialmente pertinente para el futuro de nuestras ciudades, ciudades que son de lejos nuestros proyectos más grandes, ambiciosos y complejos” (p. 391).

*Alejandro Mendoza*

UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA, BOGOTÁ,  
COLOMBIA<sup>2</sup>

E-MAIL: AMENDOZAJ@UNAL.EDU.CO

---

2 Especialista y magíster en Planificación Urbana y Regional por la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires y sociólogo por la Universidad Nacional de Colombia, con experiencia en procesos de gestión urbana en Colombia (Chía) y Argentina (Morón). La presente reseña se deriva de la investigación desarrollada en el marco del grupo de investigación “Proyecto Urbano y Arquitectura del Territorio”, de la Facultad de Artes de la Universidad Nacional de Colombia, sede Bogotá DC.