



LA AVENTURA URBANA DE AMÉRICA LATINA

Germán R. Mejía Pavony

FUNDACIÓN MAPFRE/TAURUS (COLECCIÓN AMÉRICA LATINA EN LA HISTORIA CONTEMPORÁNEA, SERIE RECORRIDOS), 2013, 287 pp. + ANEXO GRÁFICO

El ejercicio de pensar y escribir la historia de las ciudades latinoamericanas, desde una perspectiva de conjunto y en un periodo de tiempo amplio, no ha sido muy frecuente. El intento más serio está por cumplir cuarenta años, y por su calidad sigue siendo el gran referente: *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*, escrito por el argentino José Luis Romero en 1976. Con una pretensión menor por el tiempo del que se ocupa (dos y no cinco siglos), el colombiano Germán Mejía acaba de publicar *La aventura urbana de América Latina*, integrante de la serie Recorridos (de la Fundación Mapfre, bajo cuyo sello se han producido en varios momentos buenas historias de ciudades iberoamericanas), donde se propuso revisar los ejes comunes de la historia de Latinoamérica desde la independencia hasta la actualidad.

El libro acomete la tarea buscando salir de ciertas “prisiones historiográficas”, con preguntas sobre la dinámica urbana de América Latina desde lugares diferentes a los acostumbrados: sin el peso de la teoría de la dependencia —tan extendida por varias décadas en estos estudios—, sin las limitaciones de la perspectiva físico-arquitectónica, sin la estrechez de los miradores demográficos o de industrialización, frente —y contra— las historias donde la ciudad es un simple escenario por el que pasan vidas. En la encrucijada de la historiografía contemporánea, que se debate por la pertinencia de sus temas y de los grandes esquemas explicativos, Germán Mejía opta por comprender el papel político que las ciudades han desempeñado (sin obviar las explicaciones económicas): el de las funciones que les ha correspondido

cumplir en cada momento; el de la participación de sus elites, su gobierno; el de los roles y tensiones que han mantenido como parte de los conjuntos mayores a los que han pertenecido; el del impacto de fondo que ha tenido el liberalismo como programa asumido en el siglo XIX.

El punto de arranque es principio y también fin. No resulta paradójico, dice el autor, “que el imperio español hubiera nacido y comenzara a morir de la misma manera: en sus cabildos”. Lo que siguió fue la búsqueda de un nuevo modelo político; por tanto, una guerra de elites, pero también una guerra de ciudades, una disputa por la organización del espacio y, además, una redefinición del papel que le correspondía al municipio. Cuando la monarquía hispana entró en crisis en el bienio decisivo 1808-1810, muchas ciudades importantes quisieron asegurar el control de la región que dominaban, tratar de ser independientes, lo que planteaba una configuración espacial opuesta a la que se había mantenido en los siglos anteriores y opuesta también a la que exigirían las nuevas naciones.

En esta línea, una historia que aquí se cuenta es la de las múltiples opciones y decisiones resultantes de la lucha entre ciudades por la obtención de la capitalidad; en México, esta nunca estuvo seriamente en duda, pero sí en casi todas partes: en Brasil, las elites cafetaleras de São Paulo disputaron seriamente la centralidad a Río de Janeiro; en Ecuador, Quito mantuvo la capitalidad, aunque Guayaquil la superaría en dinamismo económico y demográfico; en Honduras, las oligarquías regionales de Tegucigalpa vencieron a las de Comayagua; en Bolivia se optó por dividir competencias: La Paz mantuvo las sedes del poder ejecutivo y

legislativo, pero cedió la del poder judicial a Sucre; en Nicaragua, la solución a una disputa entre León y Granada concluyó con la elección de una tercera fuera de la discordia, Managua; y en Argentina, aunque no lograron construir una ciudad nueva, neutra, estratégicamente ubicada para restar poder a Buenos Aires y aliviar las disputas, encontraron una opción intermedia, al crear no una nueva capital nacional, pero sí una provincial, La Plata.

Otro tema que sobresale en distintos apartados y que merece subrayarse es el de la fundación de ciudades. Como las que resultaron de la conquista y primera colonización en los siglos XVI y XVII fueron tantas y casi siempre exitosas, se ha tendido a olvidar que la creación de asentamientos urbanos ha sido un acto permanente: en el siglo XVIII fueron fruto de las reformas y políticas de reordenamiento y control territorial; en el XIX, hacer nación era también poblar; y en el XX, cuando las fronteras alcanzaron definición, no cesaron las necesidades económicas que llevaron a formar nuevas ciudades. En Colombia, “cerca de la mitad de las actuales cabeceras municipales (...) tienen menos de 200 años”; en Chile, “unas 26 ciudades importantes” fueron fundadas durante el siglo XIX; en Argentina: Resistencia, La Plata, Neuquén y muchas otras resultaron de los flujos migratorios y, como en Brasil y en todas partes, de las nuevas explotaciones económicas.

El estudio de lo que José Luis Romero bautizó como “ciudad burguesa” (la del final del siglo XIX) y Mejía hace suyo, conduce a una de las preguntas más interesantes sobre la historia de la ciudad: ¿quién la construye?, ¿quién orienta sus transformaciones?, ¿cuándo y por qué

cambia? Para Romero, “lo característico de la ciudad burguesa (...) es que una nueva economía se instaló en ella”. La explicación central, aparentemente indiscutible, se llenó de matices con el propio argentino, quien hizo recaer “el impulso de la novedad” en la actividad exportadora; encontró en las ciudades puerto sus mejores casos y, detrás de él, por mucho tiempo las grandes urbes y las razones de su despegue económico parecían suficientes para la investigación histórica, para explicar el éxito de un modelo de ciudad que se resume en la búsqueda de higiene, ornato, comodidad, monumentalidad, segregación y ocio.

Al querer desarmar la trampa de Romero, Mejía parece caer en otra, trasladando el factor explicativo desde la economía a la política: si se enfoca la economía, se privilegian solo las grandes ciudades; si se enfoca la política, se descubren cambios similares en todas, gracias a una figura, el “hacedor de ciudad” —sostiene—, casi siempre el presidente, pero a veces también un alcalde, el gran aliado de la burguesía para transformar radicalmente la ciudad de finales del siglo XIX y principios del XX. Era este, en la propuesta del autor, no solo un “autócrata ilustrado”, sino “la cabeza de la dinámica transformadora”, pero más allá, “condición para que los deseos de ese nuevo sujeto urbano se convirtieran en realidades”.

El problema es mayor o menor, según se le quiera ver. Sostener, como se afirma corrientemente en la historiografía mexicana —por poner un caso—, que en México la transformación de sus ciudades en el cambio de siglo fue “fruto de la *pax porfiriana*”¹, remite a la más

envejecida interpretación histórica, que cifra en los grandes hombres el destino de un país y, en este caso, de una ciudad. Es ver una parte y correr el velo sobre otra. Pero el propio Mejía matiza y lo dice mucho mejor en otro momento, cuando articula el poder del “hacedor de ciudad” con los proyectos de un grupo social, y con el desarrollo económico, tres componentes de la ecuación: la maduración por parte de la burguesía de una idea de ciudad, de la ciudad de sus sueños, “ocurrió en el preciso momento en que dicha burguesía contaba con los capitales para construir la nueva ciudad”.

Ahora bien. Por algún tiempo, la historiografía de las ciudades latinoamericanas estuvo obsesionada por encontrar patrones de crecimiento, modelos de urbanización. Esta veta cuantitativa, que antes fue explotada para afirmar la creciente dependencia que América Latina ha mantenido respecto de la economía exterior, tiene también un giro político interesante en esta obra: no fue solo el capitalismo, también el Estado nacional, los que guiaron el crecimiento urbano. Acentuada no solo la concentración, sino también la formación de redes urbanas, resulta una versión actualizada, útil y a veces sorprendente: en la gigantesca zona metropolitana de la ciudad de México, sus 20 millones de habitantes representan solo el 18% de la población total del país, un porcentaje de concentración similar al de Colombia, Venezuela o Ecuador; en cambio, Argentina, Perú y Chile tienen en su capital casi un tercio de la población total, siendo los casos más acentuados los de Paraguay (cerca de 40% en el Gran Asunción) y Costa Rica.

1 Por referencia a la presidencia de Porfirio Díaz, 1876-1880 y 1884-1911.

“Una y muchas ciudades”, uno de los dieciocho apartados que componen el libro, traza un cuadro impresionista, un recorrido amplio y lúdico por las ciudades latinoamericanas de todos los tamaños entre 1824 y la mitad del siglo. El autor cumple su propósito, retratar una época, un tiempo de aparente estancamiento, de ciudades envejecidas, víctimas de la ruina de los países que se estaban tratando de construir, donde, sin embargo, se olían vientos de cambio, “renovadas posibilidades” para el capitalismo adivinadas por los foráneos. Más que eso, y sin contar la dificultad de confiar y leer adecuadamente las disímiles descripciones, se obtiene un ejercicio interesante de reconstrucción —sobre todo por la representatividad de los lugares descritos— a partir de dieciséis crónicas, memorias y/o diarios de viajeros.

Otro gran tema que recorre las páginas apunta a un replanteamiento útil del concepto de ciudad: América Latina ha sido desde hace mucho un “territorio urbano”, con “modos de vida urbanos”. Se trata de mostrar, a contracorriente de una imagen arraigada, que entre ciudad y campo las diferencias son solo por la complejidad de las actividades que se llevan a cabo en ellas, y no por la calidad o por el número de sus habitantes.

La raíz del equívoco se halla a finales del siglo XVIII: el liberalismo colocó al individuo como sujeto de la vida social y política; nació la necesidad de discutir los asuntos *públicos*, en espacios *públicos* que antes no había, y se impuso el hombre *público*; los Estados nacionales y el naciente capitalismo formaron un “urbanita”, que se veía a sí mismo como alguien civilizado, ordenado, trabajador; “y por este camino, rápidamente se

aceptó en los círculos urbanos, cada vez más burgueses, que la ausencia de civilidad era sinónimo de ruralidad”.

Después, las poblaciones con un umbral de población menor han sido clasificadas como algo diferente a la ciudad, imagen dual fortalecida por miradas sucesivas. Roto ese muro artificial, tales poblaciones resultan integrales, no ajenas al mundo urbano, del cual han formado parte por su economía y por su posición política, como dos niveles de una misma realidad: el territorio, “un entramado social en el que un arriero del siglo XIX o un transportador del siglo XX lleva desde y hacia el pueblo las mercancías que produce el capitalismo en cualquier parte del mundo; un armazón político en el que un juez y el notario, además del alcalde y el policía, representan al Estado y sus instituciones...”. La idea es desde luego sugerente y las argumentaciones, junto con otras en el mismo sentido que recientemente ha producido la historiografía, apuntan a un replanteamiento fructífero para pensar las ciudades.

Expositiva y argumentalmente, el texto tiene la virtud de la coherencia, una línea clara que quiere entender el lugar de las ciudades en sus realidades generales. De esta suerte, se arriba por la vía de la historia a otra conclusión que hace tiempo está en el aire: las instituciones de gobierno, que han estado sujetas a los jalones y contradicciones de los proyectos monárquicos, republicanos y del avance del capitalismo, no corresponden a los escenarios que hoy se plantean. Quizá una ventaja del mirador histórico es llamar la atención sobre la muy larga condición de indefinición del municipio, condenado así —en los regímenes federalistas como en los centralistas— a

una posición de subordinación, agravada por las nuevas condiciones de las zonas metropolitanas y la disolución de las fronteras nacionales.

Como historia de dos siglos que pretende llegar a la actualidad, el libro se detiene muchas páginas en el siglo XIX y menos en el XX, aunque reserva espacio para tres lecturas de conjunto y algunas claves de futuro (“territorios urbanos”; “esplendor y miseria” y “caminos abiertos”). Tiene otro defecto, que le ocurre casi siempre a la historiografía, esto es, perder de vista su escala espacial superior: en las historias de ciudades particulares se echa de menos un ejercicio de comparación con otras nacionales; las historias de ciudades de un mismo país a menudo pierden de vista sus pares de otros países; ésta, carece de un mirador internacional, para poner en su justo lugar particularidades y fenómenos compartidos (el crecimiento, el grado de urbanización, la centralidad de sus capitales, los momentos clave de transformación física asociados a los ritmos del capitalismo, etcétera).

En conjunto, el resultado es un fruto rico no solo por el entorno árido en el que surge, sino por las ideas propias, las interpretaciones de conjunto, el plano de diálogo que establece con sus antecesores. Un libro indispensable sobre la aventura urbana, pero también indispensable para la aventura de la historiografía urbana.

Gerardo Martínez

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES DR. JOSÉ MARÍA LUIS
MORA, CIUDAD DE MÉXICO, MÉXICO
E-MAIL: GERARDO.MEXCOL@GMAIL.COM