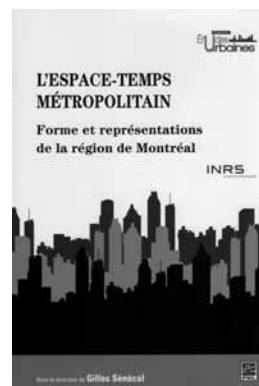


RESEÑA

**Sénécal, Gilles (director).
*L'espace-temps métropolitain:
 Forme et représentations
 de la région de Montréal.***

Québec: Presses de l'université Laval,
 2011. 334 pp.



BAJO LA DIRECCIÓN DE Gilles Sénécal, conocido investigador del INRS (Institut National de la Recherche Scientifique), este libro presenta quince artículos sobre la metropolización de Montreal, derivados de las actividades investigativas de científicos del Instituto, y en el que se incorporan los resultados de varios trabajos de posgrado.

El libro se organiza en cuatro partes: la primera está orientada a la discusión de la relación entre movilidad y metropolización, la segunda desarrolla empíricamente en Montreal la hipótesis de una estructuración metropolitana en ejes, una tercera parte asocia las relaciones entre planificación, representación y paisaje, y, finalmente, un cuarto capítulo se dedica a la gobernanza metropolitana.

Aunque el libro es prolijo en estudios de caso y evidencia un abundante trabajo de campo y de recolección de datos, su principal interés para los investigadores urbanos no quebequenses radica, a mi modo de ver, en las ideas que allí se debaten sobre la problemática de la metropolización. Así, esta reseña dará prelación a la discusión de dichos elementos conceptuales.

En ese sentido, el sujeto central del libro es la movilidad urbana, entendida en dos dimensiones: como el cambio de residencia en el ciclo de vida de los individuos y como el desplazamiento cotidiano de las personas en función del hogar, el trabajo y la recreación. A la idea de movilidad se añaden otros conceptos claves en el análisis de la espacialidad metropolitana: la relación centro-periferia, la fragmentación-dispersión del espacio metropolitano, las relaciones de proximidad entre

espacios suburbanos y centrales, los cambios de funcionalidad urbana y, en general, las lógicas de los procesos metropolitanos. Esto último incluye la estructuración de las áreas metropolitanas, su cohesión o fragmentación y, también, la ambivalencia entre individualismo y comunitarismo; todos estos elementos son centrales en las lógicas contemporáneas de la urbanización.

La primera parte del libro está dedicada a las movi- lidades metropolitanas y enfatiza una oposición que históricamente han marcado la dinámica de las grandes ciudades: la tensión centro-periferia. Esta tensión está presente más que nunca en las urbes de hoy y da lugar a un amplio debate sobre la extensión de la urbanización y su incidencia en la calidad de vida de los habitantes. Al respecto, los autores conciben la expansión como una regresión de efectos perversos, materializados en el declive del centro y la fragmentación y dispersión de la urbanización (p. 18). Asimismo, esta extensión da vida a nuevas formas de organización y reestructura múltiples relaciones. Particularmente, Gilles Sénécal ilustra las oposiciones centro-periferia y cultura-naturaleza, en cuanto antinomias que resultan de la combinación ciudad densa vs. espacios suburbanos y, más exteriormente, espacios rurales, cada uno de ellos con representaciones distintas, no solo de la naturaleza, sino también de las relaciones sociales.

Para Sénécal, igualmente, la intensificación de la movilidad desencadena también un nuevo ritmo de los espacios metropolitanos, marcado por la complejidad de los suburbios, los cuales se definen como el producto de intrincadas relaciones de actores desplegados

en múltiples escalas e interconectados en vastas redes. Los dos textos adicionales de esta primera parte elaboran aproximaciones más empíricas del sujeto, las cuales insisten en el carácter ciudadano de la movilidad y su importancia para comprender la dinámica social de la ciudad. Así, la movilidad emerge como un mecanismo para la estructuración de una subjetividad autónoma de los individuos y grupos, y también como un instrumento de liberación, en particular de las restricciones espaciales impuestas por las organizaciones territoriales preexistentes (p. 30).

La movilidad toma así el carácter de un instrumento a través del cual los individuos construyen la espacialidad de la metrópoli, especialmente por medio de la representación y su contribución en la conformación de una identidad y, en últimas, de una comunidad metropolitana marcada por los ritmos distintos de lo institucional, lo eventual y lo cotidiano. Es así como la movilidad se desmarca de la idea exclusiva de desplazamiento y trasciende a una dimensión política, jugando un papel primordial en la estructuración de las diferentes tensiones que moldean la ciudad: la planificación, los transportes, la gobernanza —y con ella la división fiscal del costo de los servicios—, y las luchas políticas alrededor de las finanzas públicas a escala urbana y metropolitana (*encart 4*).

La segunda parte del libro desarrolla cuatro ensayos alrededor de la hipótesis axial, una propuesta de Gilles Sénécal que parte de dos oposiciones fundamentales:

1. La idea de la ciudad con un centro fuerte y un conjunto unificado vs. un área metropolitana fragmentada y policéntrica.
2. La idea de una comunidad metropolitana eficiente y jerarquizada vs. una metropolización fundamentada en la autonomía local y la reivindicación de un desarrollo soberano.

A partir de estas oposiciones, Sénécal contrasta los modelos clásicos de la Escuela de Chicago, en los que la centralidad juega un rol importante, con el modelo angelino, donde la movilidad creciente, a través de rápidas autopistas, engendra una dispersión gigantesca de la mancha urbana. Esta mancha da lugar a una estructura metropolitana marcada por la hipermovilidad, la individualización y la atomización de los suburbios.

El examen de esta realidad conduce luego a formular la hipótesis de una dinámica metropolitana configurada alrededor de los llamados ejes metropolitanos, conformados por las líneas de movilidad que, a su vez,

modelan grandes centralidades comerciales como escenarios principales de la vida social y, por consiguiente, como teatro de los principales actores metropolitanos. Estos ejes de movilidad, asimismo, remiten a cuatro dimensiones: paisajística, de interacción social, de comunicación y acción, y de representación. Dimensiones que a su vez poseen una estructura demográfica, un modo de ocupación del suelo, una estructura económica, un conjunto de representaciones y un paisaje.

A partir de los anteriores fundamentos, un grupo de investigadores desarrollan luego tres ejercicios con los que buscan caracterizar los ejes de movilidad de Montreal, ejes en los que las autopistas y rutas provinciales poseen un rol importante dentro de los procesos de suburbanización, y, según su trayectoria y contexto, generan diferentes formas en el interior del espacio metropolitano. La síntesis de los tres ensayos ratifica la persistencia de una alta centralidad de Montreal como ciudad, así como de su centro de negocios, aparejado con la lenta consolidación de centralidades lineales sobre los ejes de circulación. El aparte culmina con un análisis del eje centro-norte de Montreal, en el que se exponen las tensiones históricas entre centro y periferia, y se pregunta si aún el centro es el organizador de la estructura espacial, más cuando un tercio de los desplazamientos de la ciudad provienen de la periferia, a pesar de lo cual se concluye en la idea de un centro aun robusto.

El tercer aparte, *Territorios planeados, paisajes representados*, explora en seis artículos el papel de los grandes complejos de comercio. El apartado empieza con una discusión sobre la proliferación de centros comerciales, los cuales entran a sustituir las funciones del centro de la ciudad, conformando verdaderos polos urbanos a partir de la agrupación de servicios públicos, culturales y de recreación.

El aparte inicia precisamente con el artículo *Le centre comercial comme pôle urbain: observations au fil de l'axe Centre-Nord*, destacado por su originalidad metodológica, basada en la observación detallada de las condiciones físicas y socioeconómicas del vecindario, así como de los patrones de consumo. El artículo siguiente, a su vez, se concentra en los impactos de los centros comerciales, principalmente como espacios de sociabilidad (primaria, secundaria y terciaria), de debate, de circulación y de movilidad; estas dimensiones necesariamente pasan también por el examen de cómo el centro comercial reestructura la idea de espacio público, no

solo porque hace ambigua su naturaleza al aumentar la importancia del espacio privado de uso público del centro comercial, sino también en función de las áreas públicas que ofrece (en particular los jardines). Igualmente, el centro comercial se asocia estrechamente con la suburbanización, proceso que dinamiza y expande en un contexto de envejecimiento de la población y fragmentación creciente de la ciudad; esta última se deriva de políticas de densificación que llevan al colapso del tráfico y, como consecuencia, a la restricción de los intercambios, que convierten a los diversos espacios urbanos y suburbanos en guetos (p. 197).

Los dos últimos capítulos del apartado se concentran en el transporte y la movilidad asociada con este. La conclusión principal es la contradicción entre un enfoque metropolitano impulsado por la ciudad central y un enfoque localista de las municipalidades. En ese sentido, uno de los retos más significativos de la movilidad se encuentra en las políticas públicas, que no solamente definen las redes físicas de transporte, sino que también manifiestan las contradicciones entre los intereses de los diferentes actores, expresadas en la superposición de los discursos a nivel de la metrópoli. En ese sentido, Reyburn y Rochat (p. 227) reivindican la necesidad de ver los suburbios como un segundo nivel de organización territorial y recalcan la importancia de las representaciones territoriales y de la planificación en la comprensión de las dinámicas metropolitanas. Al respecto, estos autores subrayan que “[...] las decisiones de ordenamiento pueden emerger de interacciones entre los diferentes actores, los cuales persiguen estrategias en función de sus intereses y de sus valores propios, a través de procesos y representaciones sociales diferenciadas [...]” (p. 229).

La cuarta parte del libro se concentra en la gobernanza metropolitana y parte de la hipótesis de Sénécal que sostiene que “[...] la estructura metropolitana se compone de ejes de movilidad, pero también de ejes de percepciones, de representaciones y de interacciones entre los actores [...]” (p. 255). Este aparte se dedica principalmente al examen de los actores, particularmente de aquellos de orden institucional que operan a través de la normativa territorial. Así, Van Neste llama la atención sobre los actores metropolitanos y la difícil conciliación entre los múltiples intereses, en particular, alrededor de la movilidad y la construcción de autopistas, evento siempre sujeto a duros cuestionamientos (p. 263), a pesar de constituir un asunto neurálgico de

la dinámica metropolitana y de la conciliación de los espacios de familia y trabajo.

El aparte termina con un examen sobre los transportes metropolitanos de Montreal, que pone de relieve las principales contradicciones relacionadas con la masificación del uso del automóvil y las resistencias y consecuencias negativas asociadas con el cambio climático, el sedentarismo, la salud pública, etc. El automóvil se erige entonces como una importante fuente de disputas en el escenario metropolitano, entre la búsqueda de revertir su uso y la necesidad de acrecentar la movilidad. Esta tensión se resume en la siguiente cita: “Así, revertir la tendencia al uso del automóvil nos remite a disputarle su lugar en el espacio público, pero también su rol como motor del desarrollo económico, de la libertad individual y de la construcción social del individuo” (p. 284).

Finalmente, el libro concluye con un análisis de la crisis de la gobernanza metropolitana de Montreal, derivada, en la perspectiva de Jean Pierre Collin, de la alta fragmentación de la ciudad, de la dualidad lingüística y de la débil economía urbana. Así mismo, el autor destaca las potencialidades de Montreal, en especial, su menor extensión con relación a otras metrópolis, la alta concentración de empleos, su diversificación poblacional y su potencial para el desarrollo de actividades culturales.

Igualmente, en las conclusiones Gilles Sénécal recalca el carácter heteróclito de las relaciones de poder que se presentan en la metrópoli que resultan, a su vez, de los juegos políticos de diversos actores. Encuentra, entonces, una oposición entre los discursos de la gobernanza y la realidad local y metropolitana, en donde la primera está limitada en la promoción de la deliberación de los actores metropolitanos.

Para finalizar, habría que señalar que el balance general del libro nos remite a unos aportes sustantivos en términos tanto empíricos (metodológicos y de análisis de la realidad metropolitana montrealense) como teóricos (estos últimos sobresalen en la idea de plantear como conflictiva la relación entre metropolización y movilidad). En ese sentido, el texto permite reconocer el carácter altamente complejo de las diferentes oposiciones que caracterizan lo metropolitano: naturaleza-cultura, centro-periferia, público-privado, densificación-fragmentación, movilidad física-no uso del automóvil, etc. Estas ideas se hacen absolutamente pertinentes para muchos contextos metropolitanos

(por ejemplo, Bogotá), donde una lectura ligera y fragmentada de la movilidad ha conducido a políticas regresivas de expansión viaria y a una asfixia generalizada del tráfico, con las consecuencias que en este libro se

han demostrado: fragmentación, polarización social y segregación, encarecimiento significativo del valor del suelo y, en consecuencia, deterioro de la calidad de vida de los ciudadanos.

Jhon Williams Montoya

Profesor

Universidad Nacional de Colombia

Ph. D. en Ciencias Geográficas de la Université Laval, Québec, Canadá



Excepto que se establezca de otra forma, el contenido de este artículo cuenta con una licencia Creative Commons “reconocimiento, no comercial y sin obras derivadas” Colombia 2.5, que puede consultarse en <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.5/co/>