

Semi-retículo intermetropolitano

El modelo de metrópolis frente al cambio conceptual de distancia

Alfonso Melero Beviá

IV Convocatoria Beca de Investigación en Nueva York
Fundación Arquia / Real Academia de Bellas Artes de San Fernando

Objeto y ámbito de estudio

1. Tale of Two Cities

Hace unos años Bill de Blasio realizaba su famoso discurso *Tale of Two Cities* en el que hacía alusión a la brecha cada vez más evidente entre las clases más y menos acomodadas de la sociedad neoyorkina.

Un análisis realizado por la *NYU School of Professional Studies Urban Lab* en el *Schack Institute of Real Estate* sobre la división de clases, establece una división entre tres a las que llama la creativa, la de servicios, y la obrera. Este estudio se centra en los lugares en los que estas tres clases residen. La clase creativa de trabajadores profesionales, artistas, y trabajadores de los medios de comunicación tienen en su mayoría la residencia en Manhattan y las zonas adyacentes a Brooklyn, mientras que la creciente clase de trabajadores en servicios de restauración, pequeños negocios, empleados de oficina y de cuidado personal se concentran en distritos periféricos. Por último, los obreros, residen en los barrios más apartados del centro de la ciudad.

Manhattan, siendo el principal empleador entre los condados, se ha convertido, por lo tanto, en un lugar de la parte más favorecida de la clase creativa. En este distrito existe una representación muy inferior del resto de clases, las cuales son indirectamente forzadas a vivir en la periferia.

Por su parte, Brooklyn, Queens y El Bronx son, de forma cada vez más evidente, comunidades dormitorio para la parte de la clase creativa con menores salarios, los trabajadores de servicios y los obreros.

A la historia de Nueva York de Bill de Blasio, contada como dos ciudades diferentes en función de la clase económica, se le podría sumar otra capa: la de dos ciudades separadas entre sí por el lugar en que reside la gente que las habita.

La ciudad se encuentra en un proceso de gentrificación continuo, pero ¿cómo evolucionará? ¿Hablaremos en un futuro de gentrificación a nivel urbano o habrá que ampliar la escala para hablar del término a nivel nacional, continental o intercontinental?

2. Super-commuters

La historia de los medios de transporte está íntimamente ligada a la evolución y crecimiento de las ciudades. La mejora de sus costes y rapidez ha facilitado la construcción de grandes metrópolis gentrificadas como Nueva York, especialmente desde finales del siglo XIX con la construcción de las primeras líneas de metro y cercanías. Esta revolución en el transporte ha hecho posible los desplazamientos diarios de las clases con menores salarios desde las ciudades dormitorio en las que residen hasta su puesto de trabajo en el centro económico de la ciudad.

La reducción del tiempo en los desplazamientos ha dado lugar a la aparición de los "super-commuter". Este término se refiere a aquellas personas que trabajan en un área metropolitana y residen fuera de ella, viajando grandes distancias en tren, coche o avión una o dos veces por semana para volver a su verdadero lugar de residencia. Según un estudio de 2012 realizado por el *Rudin Center for Transportation Policy and Management* de la ciudad de Nueva York, Manhattan tiene 59.000 "super-commuters".

El último medio de transporte que hará posible el aumento en el número de "super-commuters" es el Hiperloop, el cual tiene previsto que los primeros vagones de pasajeros comiencen a operar en 2021.

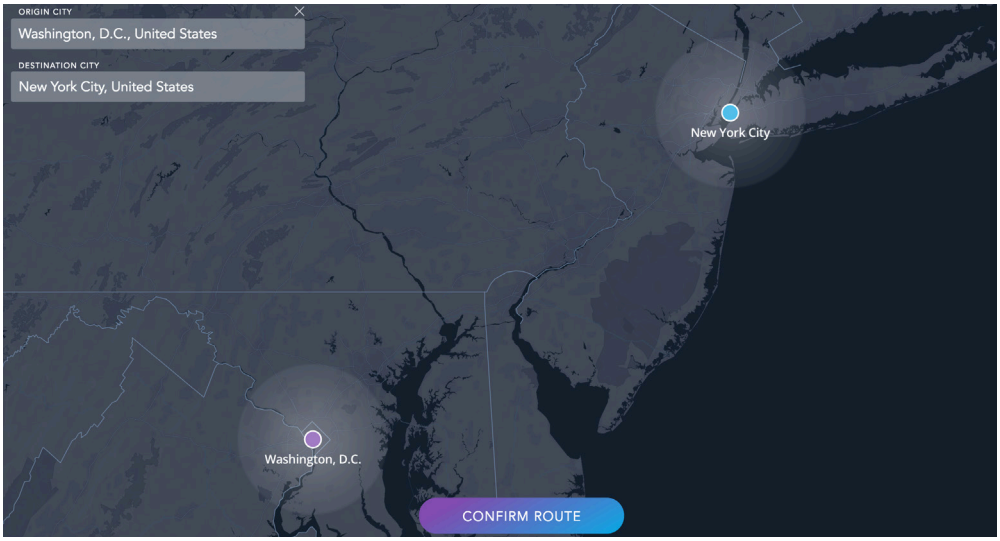
3. Hiperloop

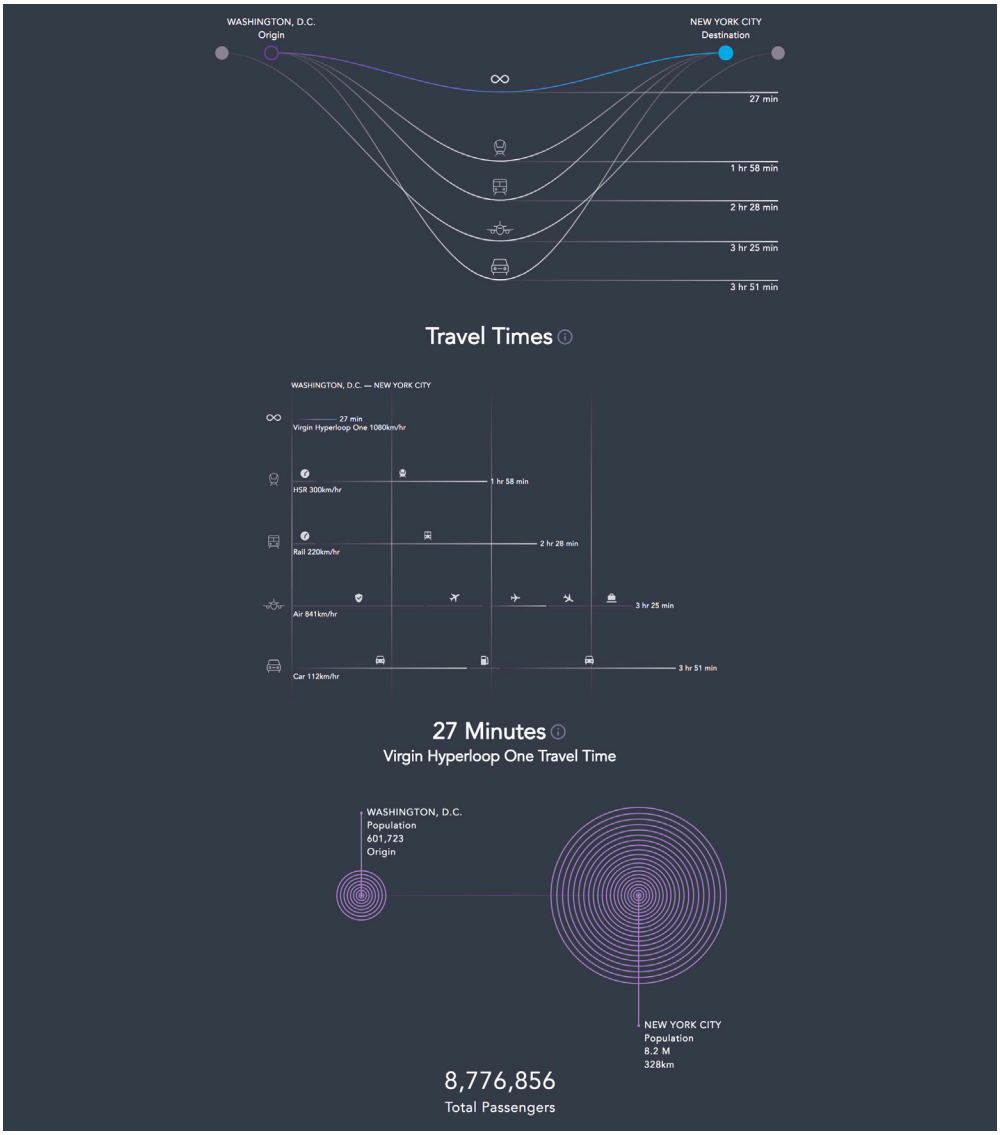
Hiperloop es un proyecto desarrollado por Tesla Motors y SpaceX cuyo funcionamiento consiste en el envío de cápsulas con pasajeros a través de un conducto continuo de acero. Cada cápsula se desplaza a través de un elevador de aire dentro del conducto de forma autónoma y completamente eléctrica.

Aunque el proyecto aspira a superar los 1200 km/h en los desplazamientos actualmente se realizan los cálculos con una velocidad de 1080 km/h.

En cuanto a los aspectos económicos se estima un precio muy reducido para los billetes (en torno a los 20 €) gracias a sus reducidos costes de mantenimiento.

Un sistema de transporte de este tipo puede cambiar por completo el concepto de distancia actual y abre un campo de investigación interurbano sobre cómo el aumento de los super-commuters puede ampliar el concepto de gentrificación a una escala mucho mayor o, por el contrario, acabar con ella.





Imágenes extraídas de la página oficial de Hiperloop one (https://hyperloop-one.com/)

Marco teórico y conceptual

Si un transporte de larga distancia como el Hiperloop consigue un uso similar al que actualmente se da a transportes urbanos e interurbanos como el metro o el tren de cercanías, son varios los escenarios posibles que pueden aparecer ante esta nueva realidad:

1. Cambio de sentido en el vector de gentrificación

Las clases más favorecidas cambiarán su lugar de residencia a zonas con mayor calidad de vida, gentrificándolas y provocando que las clases más humildes vuelvan a los centros de las ciudades, invirtiendo el sentido actual del vector de gentrificación.

2. Multiplicación del vector de gentrificación en el sentido actual

Capitales como Nueva York, Londres, París o Madrid continuarán siendo ciudades de residencia sólo para las clases favorecidas, que podrán desplazarse de un modo mucho más sencillo a lugares más lejanos, mientras que la mayor parte de la población vivirá en ciudades más asequibles y con mejor calidad de vida que las actuales ciudades dormitorio.

3. Progresivo éxodo metropolitano.

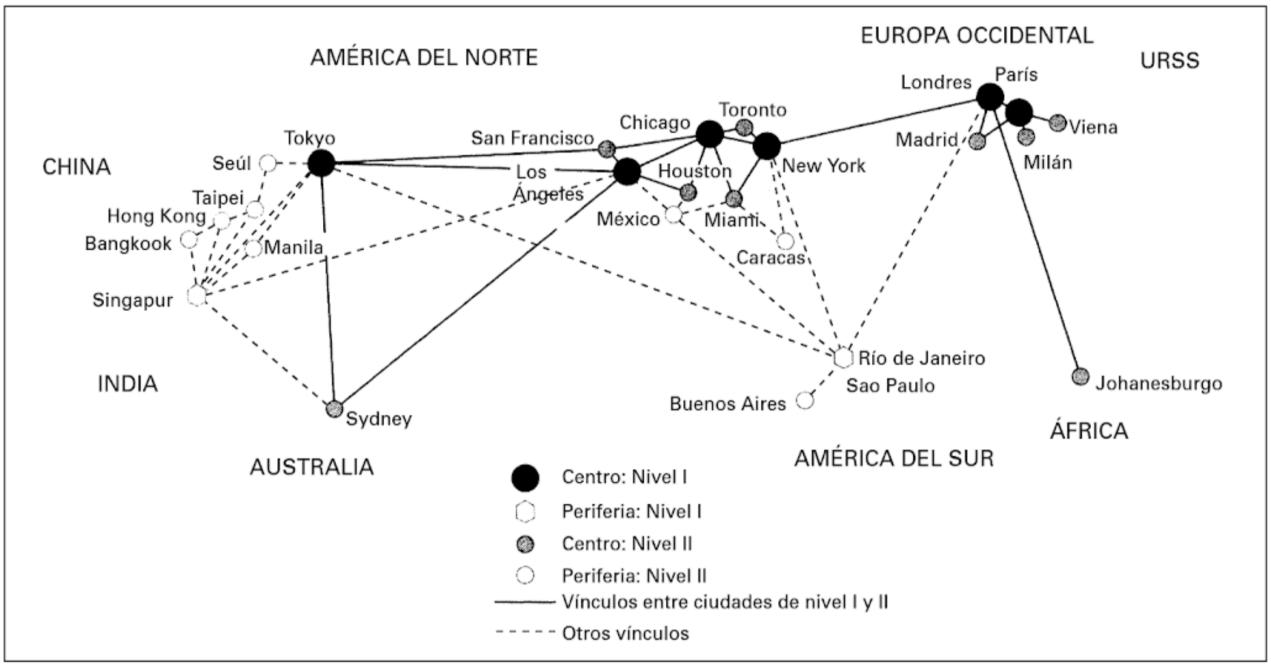
Tanto clases humildes como favorecidas tendrán la posibilidad de vivir fuera de las grandes metrópolis, quedando éstas últimas vacías y transformadas únicamente en centros de producción económica. En tal caso cabe preguntarse qué ocurriría en este caso con la vida social y cultural de estas ciudades, y si serían necesarios entonces nuevos modelos de ciudad en función del tipo de explotación al que estuviesen destinados.

En cualquiera de los escenarios posibles nos encontraríamos ante un nuevo modelo de metrópolis, en el cual sus difusos límites, que ya se reflejan en la *historia de las dos ciudades* de Bill de Blasio y en el caso de los super-commuters, se acentuarían.

Según el libro *Conceptos y prácticas en Geografía Humana* de Manuel Antonio Zárate Martín y María Teresa Rubio Benito, el archipiélago metropolitano mundial es un término que "se utiliza para expresar el funcionamiento de las ciudades cada vez más integradas en una red a escala mundial desde hace una década. Antes, las ciudades se comportaban fundamentalmente como lugares centrales que estructuraban el espacio a escala nacional y regional. Ahora, impulsadas por las dinámicas generales de la globalización, las ciudades actúan como lugares autónomos marcados por funcionamientos reticulares que llegan a la desterritorialización de las actividades."

Se describe el archipiélago metropolitano mundial desde el punto de vista de la jerarquización de las metrópolis, estableciendo una relación entre las conexiones entre ellas y la influencia en la toma de decisiones y dirección del mundo. El libro apunta que "lo que cuenta es la integración reticular de las ciudades, sus puestos indiferenciados en la red urbana mundial, mientras que las relaciones con los territorios más próximos se debilitan".

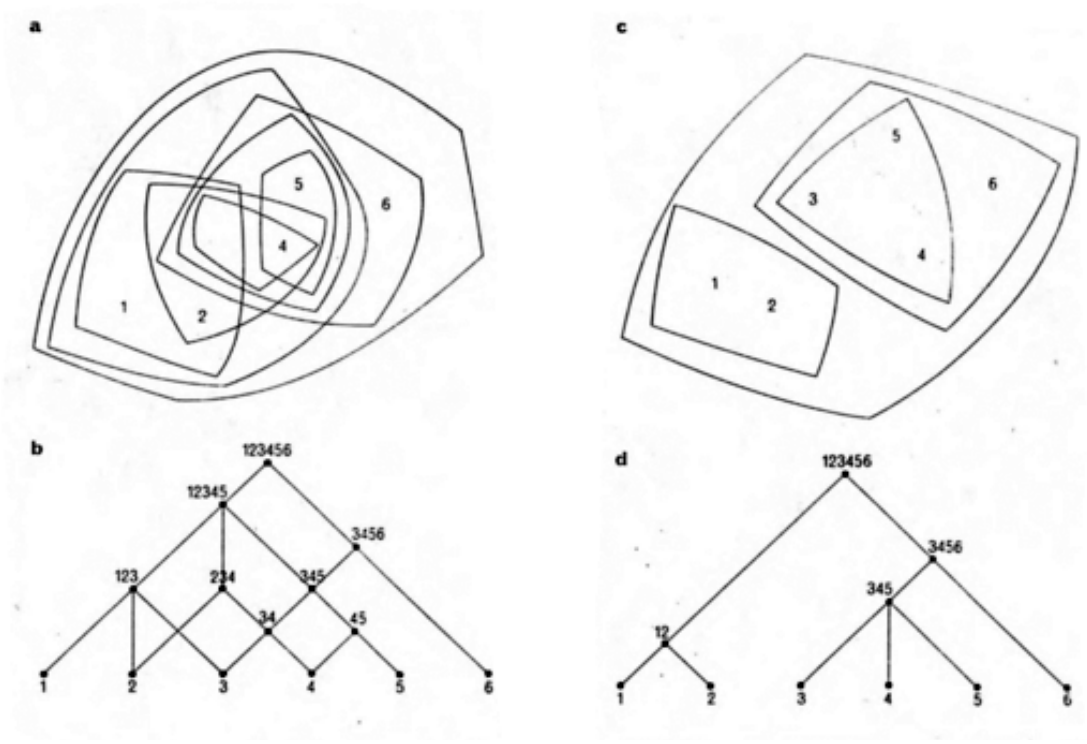
Además, Zárate y Rubio describen en dicho libro el concepto de área de influencia urbana, de la cual afirman que "su extensión va desde el entorno inmediato al ámbito regional, el Estado o el Mundo, según la importancia y rango de la urbe o metrópoli. […] La influencia inmediata y más directa de la ciudad se ejerce sobre el entorno rural próximo, a través de relaciones complejas de complementariedad y de intercambio de tipo social y económico. La ciudad actúa como lugar central que proporciona bienes y servicios especializados, administrativos y públicos."



La jerarquía de ciudades globales, según J. Friedman, 1990. Extraído de *Conceptos y prácticas en Geografía Humana* de Manuel Antonio Zárate Martín y María Teresa Rubio Benito.

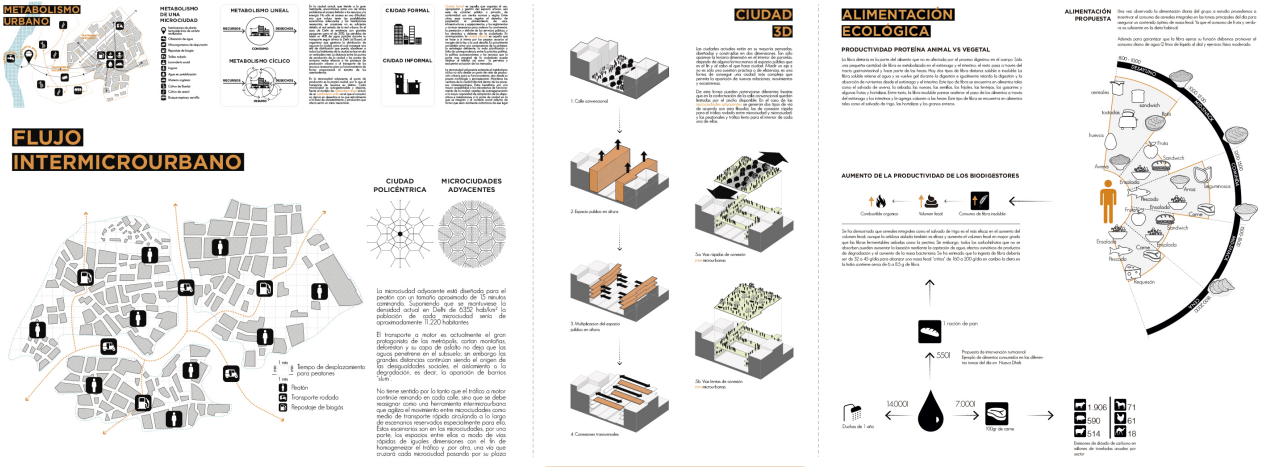
Se describe por lo tanto el archipiélago metropolitano mundial desde el punto de vista de su output, de aquello que produce cada una de las metrópolis. Un transporte de alta velocidad como el hiperloop nos obligaría a estudiar desde otra perspectiva dicho archipiélago, puesto que cada una de las metrópolis estaría a su vez formada por un archipiélago de ciudades o territorios superpuestos entre sí y dispondrían de un área de producción metropolitana de varios cientos de kilómetros, entendiendo este término como todo el territorio cuyos residentes son susceptibles de habitar y trabajar diariamente en la metrópolis.

Las metrópolis y por lo tanto el archipiélago metropolitano mundial se organizarían de un modo mucho más evidente al actual en una estructura de semi-retículo, según la definición de este tipo de estructura realizada por Christopher Alexander en su libro *A City is Not a Tree*.



Esquema de una estructura de semi-retículo (a y b). Esquema de una estructura árbol (c y d). Extraído de *A City is Not a Tree* de Christopher Alexander

Los escenarios y modelos que son objeto de esta investigación parten de un estudio previo realizado en el Proyecto de Final de Grado titulado *1311*, en el año 2016, sobre la definición de un modelo urbano para un posible futuro en el que la superpoblación aumente las desigualdades en cuanto al acceso a los recursos en grandes aglomeraciones urbanas.



Esquemas de definición del modelo de ciudad correspondiente al proyecto *1311*, realizad en la Universidad de Alicante en el año 2016 junto a Luis Ortiz Martínez

Objetivos

Los objetivos consistirán en definir y evaluar los escenarios y modelos de metrópolis posibles ante un cambio aparentemente inminente en el concepto de distancia actual, así como las posibles consecuencias que dicho cambio conceptual puede provocar en el modelo actual, en su área de producción e influencia urbana y en el marco del archipiélago metropolitano mundial.

Metodología

Con el fin de definir y evaluar los modelos posibles será necesario el estudio in situ del funcionamiento y evolución de una de las ciudades más pobladas del mundo, Nueva York.

El estudio se apoyará en la recogida de datos tanto oficiales, como estadísticos y empíricos, con el fin de comprender los parámetros que influyen en el modelo actual y así poder extrapolarlos y adaptarlos a los posibles modelos metropolitanos que son objeto de la investigación.

Bibliografía

Alexander, Christopher
“A City is Not a Tree”
Architectural Forum, Vol 122, Nº 1, Abril 1965, pp 58-62 (Parte I), Vol 122, Nº 2, Mayo 1965, pp 58-62 (Parte II)

Budden, Rob
“The brave world of super-commuters”
BBC, 19 de noviembre de 2014

Carson Y. Qing, Mitchell L. Moss y Sarah Kaufman
“Commuting to Manhattan. A study of residence location trends for Manhattan workers from 2002 to 2009”
Rudin Center for Transportation Policy and Management. New York University Wagner School of Public Service, 2012

Florida, Richard y Pedigo, Steven
“Insight: Measuring Manhattan’s Creative Workforce”
NYU School of Professional Studies Urban Lab en el Schack Institute of Real Estate, 2017

Neuman, William
“One Family, Two Jobs and Homes in Separate Cities”
The New York Times, 7 de mayo de 2006

Zárate Martín, Manuel Antonio y Rubio Benito, María Teresa.
“Conceptos y prácticas en geografía humana”
Editorial Universitaria Ramón Areces, 2010