

# CIUDADES AL BORDE DEL COLAPSO

## Notas sobre la insoportable insustentabilidad urbana

**Roberto Fernández**

Director del Centro de Investigaciones Ambientales, CIAM  
Universidad de Mar del Plata, Argentina

Ya Karl Polanyi había advertido la anomalía de la capacidad de hospedaje que el sistema naturaleza tenía respecto del crecimiento urbano ilimitado y esa anomalía ya existía *in nuce* al filo del siglo XIV, es decir iniciada la consolidación del *modus* urbano. Desde entonces el fenómeno de la *urbanización mundial* —algo saludada políticamente por un Lefebvre todavía vigente dentro del litigio bipolar de los 60— unida a trashumancias desesperadas se convierten en síntomas de una situación que ha desarticulado el mito de una movilidad espacial unida a una movilidad social. Ambas caducan históricamente a la vez en esta hora de *modernidad líquida* (Baumann) y despliegue de reterritorializaciones tácticas e infinitas sobre la geografía de un mundo que ya no tiene sustentabilidad para los 6.3 mil millones de habitantes, de modo que éstos crecerán en mermas de calidad básica de vida como lo anuncia el rimbombante informe *Cities Transformed*, auspiciado nada menos que por la *National Academy of Sciences* de USA. Al filo de una crisis galopante de ingobernabilidad urbana cabe pues analizar vías posibles de una historia futura, de características posurbanas.

### **CITIES ON THE VERGE OF COLLAPSE**

Karl Polanyi had already highlighted the anomaly of the capacity of the natural system to accommodate unlimited urban growth and indeed that anomaly had already existed *in nuce* from around the time of the 14th Century, i.e. initiating the consolidation of the urban *modus*. Thereafter the phenomenon of *world urbanisation* — something greeted politically by Lefebvre and still in force within the bipolar dispute of the 1960s — linked to desperate migrations, has been converted into symptoms of a situation that has dismantled the myth linking spatial mobility to social mobility. Both expire historically at the same time, at the moment of *liquid modernity* (Baumann) and unfold from a tactical and infinite re-territorialisation concerning the geography of a world, no longer sustainable for its 6.3 billion inhabitants. Consequently these will grow amidst an ever-decreasing basic quality of life, as announced by the bombastic report entitled *Cities Transformed*, backed by nothing less than the United States' *National Academy of Sciences*. Facing a rapidly increasing crisis challenging urban governability, it is necessary to analyse possible paths of a future history, of a post-urban nature.

### La ciudad histórica como huésped de la naturaleza y los territorios

LA CIUDAD ES UN ARTEFACTO RELATIVAMENTE RECIENTE del largo proceso de la hominización de los soportes naturales y como tal emerge históricamente como un modo de ofrecer nuevos servicios (comerciales, religiosos, proto-industriales) a poblaciones concentradas que usufructúan el capital acumulado por excedentes territoriales (por ejemplo, de cosechas emergentes de administraciones más complejas y eficientes de la irrigación). Por más de tres milenios—digamos hasta la maduración del modo productivo industrial— las ciudades no superan la condición inicial de disrupciones en los *continuums* naturales que no alcanzan un grado de impactación grave e irreversible de éstos. Karl Polanyi<sup>1</sup> plantea que ya desde fines del medioevo, la presión del desarrollo urbano—cuando la ciudad pasa de *asentamiento* a *mercado* y el suelo de *naturaleza* a *mercancía*— contiene los términos de un deterioro creciente e ilimitado de la naturaleza y los célebres, cuanto sombríos, estudios de Lewis Mumford<sup>2</sup> sobre lo que llama *civilización neotécnica*, cargan las tintas del deterioro humano y social que fructificará en las ciudades industriales.

A veces se comete el error de pensar que únicamente existe el *modelo occidental* de ciudad—la ciudad de origen grecolatina, multiplicada en Europa y trasplantada a la América colonial del Sur y el Norte— pero, aunque de hecho sólo parece subsistir la historia del triunfador, hay otros modelos de ciudad, desde los núcleos territoriales de las vastas ocupaciones andinas hasta los asentamientos orientales y toda la tradición islámica de los *ksar* rurales caravaneros o las *kasbah* de artesanos y mercaderes. Estas ciudades alternativas en algunos casos subsisten, en cierto sentido incluso, dando cuenta de mayor

racionalidad en la relación ciudad-territorio (como las configuraciones de oasis del Sahel subsahariano o las ciudades como Shibán, la *Manhattan* de Yemen del Sud, un modelo de estructura urbana de alta economía energético-matérica), pero en general la proliferación de la noción occidental de ciudad y su desarrollo tecnológico infinito tiende a establecer una homogeneización de lo que llamamos *modo de vida urbano*, que contiene los términos de una crisis de sustentabilidad, ya que la idea de una ciudad sin límites en su demanda de subsidio energético extra-regional es en sí misma, plena de irracionalidad, como el caso patético, en su precaria sustentabilidad, que presentan ciudades como Phoenix:<sup>3</sup> dos millones de habitantes en una ciudad difusa de baja densidad situada en un bioma desértico, con poca agua natural e inexistente transporte público y el consecuente daño contaminativo del muy extendido parque automotor privado, la tasa de enfermedades respiratorias más alta de USA, etc.

### Tendencia a la urbanización mundial

Escritos bien sesentistas del célebre y contestatario sociólogo francés Henri Lefebvre<sup>4</sup> hablaban de la perspectiva entonces utópica, de una urbanización absoluta, de un modo de vida *concentracionario* según el cuál toda la población mundial convergería a unas estructuras que el conocido ecólogo catalán Ramón Margalef<sup>5</sup> sólo encontraba en las macrociudades y en los termiteros. En rigor esta suerte de profecía se está cumpliendo ya que la tasa de urbanización es constante y que regiones como América Latina ya han superado el 80% de su población total residiendo en *ciudades*, eufemismo benigno que designa toda aglomeración de más de dos mil habitantes. Las tasas de crecimiento urbano más altas pertenecen además a las regiones más pobres y más

1 POLANYI, K. *La gran transformación. Los orígenes políticos y económicos de nuestro tiempo*, Editorial FCE, México, 1992 (la edición original inglesa es de 1944).

2 MUMFORD, L. *La Ciudad en la Historia*, Editorial Infinito, Buenos Aires, 1979 (dos volúmenes).

3 SAN MARTÍN, I. *Cuestionando el sueño americano: planificación regional versus el área metropolitana de Phoenix*, ensayo en revista *Ciudades* 3, Valladolid, 1996.

4 LEFEBVRE, H. *La Revolución Urbana*, Editorial Alianza, Madrid, 1972.

5 MARGALEF, R. *Teoría de los sistemas ecológicos*, Edición de la Universidad de Barcelona, Barcelona, 1993.

de dos tercios de las megaciudades de más de diez millones de habitantes radican en el hemisferio sur del planeta. Asia es el continente de más veloz urbanización reciente, donde tienden a acumularse además las megaciudades, algunas de neta improvisación e insustentabilidad, como Zhuhai, la aglomeración del delta del Pearl River proveedora de mano de obra barata a Hong Kong que sólo en un par de décadas pasó de la nada a ser una de las veinte ciudades (?) más grandes del mundo.<sup>6</sup>

La velocidad de la urbanización asiática es un síntoma de estas décadas finales del siglo, ya que de las apenas 9 ciudades —4 en Europa, 3 en América, 2 en Asia (Tokio y Shanghai)— de más de 5 millones de habitantes que existían hacia 1950; hacia el 2000, de las 39 registradas Asia tiene 22, que serán 36 hacia el 2025, mientras que, hacia el cambio de siglo, Europa seguía con sus 4 megaciudades y América había llegado a 10.

El caso de la urbanización china es también sintomático y problemático, ya que la ancestral ruralidad de esta nación-continente es otra de sus mitologías y la población urbana de alta concentración se acerca a la quinta parte del total (que a su vez, es la quinta parte de la población del globo). Si nuevos chinos urbanos —digamos, un 10% adicional al actual— adoptaran *gadgets* modernos elementales como un refrigerador hogareño, la supervivencia de la capa de ozono dañada por los escapes del freón, el gas de las serpentinas de enfriamiento, duraría unas pocas semanas, agravando sustancialmente el cambio climático global regresivo. Pasar de la *cultura de la salazón* a la *cultura del frío* puede significar progreso relativo pero a la vez, crisis notable de sustentabilidad como supervivencia ecosférica planetaria.

Los procesos de crecimiento relativo de las tasas de población urbana suelen asociarse a la idea del modo de vida de urbano como desiderátum civilizatorio, pero tal modo de vida, pobreza generalizada

mediante, es cada vez más un deseo imaginario que una meta alcanzable.

### Trashumancias: del campo a la ciudad y de las ciudades pequeñas a las grandes

La nostalgia de la ruralidad perdida fue el motor estético del romanticismo —como lo atestiguan los estudios de Raymond Williams—<sup>7</sup> tanto como uno de los factores que quería equilibrar la idea marxiana de una ocupación racional de los territorios, ya que la *utopía socio-productiva* de la homología entre trabajo manual e intelectual también implicaba la *utopía espacial* (valga la paradoja) de la ocupación continua de campos y ciudades, como efímeramente propusieron los urbanistas de la primavera leninista, como Miliutin y sus teorías de las *ciudades lineales*, precursoras de los corredores posindustriales actuales. Las múltiples propuestas que conjugan romanticismo y socialismo (o anarquismo) como la *garden city* que Ebenezer Howard plantea en la Inglaterra de fin del siglo XIX o la *green belt* promovida en el *new deal* rooseveltiano así como la mencionada ciudad lineal de Miliutin, se insinúan como tentativas técnicas de anticiparse a la urbanización absoluta, aún al precio de anteponerse a la idea de la migración campo-ciudad como motor de modernidad, que los tempranos *surveys* científicas que Engels produjo para las ciudades industriales británicas de la segunda mitad del siglo XIX, demostraban como irreales ya que tales ciudades no implicaban mejoras directas para los recién venidos.<sup>8</sup>

Un tanto como testimonio de lo poco que reclama a este respecto, el pensamiento contemporáneo de izquierda —por ejemplo, Toni Negri—<sup>9</sup> resalta en la proposición de contraponer a la absoluta *movilidad del capital*, signo sustantivo de las economías líquidas de la globalización, una similar *movilidad demográfica*

6 SUDJIC, D. *El turbulento nacimiento de una nueva ciudad asiática*, ensayo en la revista *La Era Urbana*, 4-1, Washington, 1996.

7 WILLIAMS, R. *El campo y la ciudad*, Editorial Paidós, Buenos Aires, 2001.

8 CHOAY, F. *El Urbanismo: Utopías y Realidades*, Editorial Lumen, Barcelona, 1970. También se puede consultar — para acceder a extractos del pensamiento socio-urbanístico de Engels, Howard, Geddes y otros, a la compilación de LEGATES R., STOUT, F. *The City Reader*, Editorial Routledge, Londres, 1996.

9 NEGRI, T., HARDT, M. *Imperio*, Editorial Paidós, Barcelona, 2001.

*fica de las fuerzas del trabajo*, luchando contra la creciente tendencia a *fronterizar* la llegada de inmigrantes pobres (a menudo, ex-coloniales) a las ciudades afluentes. Como patética respuesta equilibrante desde el campo progresista, entender la movilidad demográfica o la errancia de la marginalidad a la afluencia, no implica más que agravar la insustentabilidad y el desarraigo.

La migración campo-ciudad también presenta comportamientos diferentes según las regiones, ya que en África y en América Latina las tasas decrecen entre 1960 y 1980 y en cambio crecen consistentemente en Asia.

#### **Movilidad espacial como movilidad socio-económica: el fin de un mito moderno**

Un tópico sempiterno de la literatura sociológica acerca de la modernidad es la idea de la movilidad espacial como correlato a la ascensión social en trabajo y servicios; la homología entre *movilidad espacial* y *movilidad social*, que se sublima en los escenarios urbanos, en tanto históricamente las migraciones significaron ambos fenómenos a la vez y por eso son tan significativas en el proceso de la industrialización periférica y expansión imperial de fines del XIX a mediados del XX. Dentro de los países fue habitual constatar el desplazamiento de capas rurales marginales a las ciudades, desplazamiento que al cabo de un par de generaciones conllevaban seguramente ascenso social. Incluso las grandes migraciones de europeos hacia América supusieron en un alto número de casos, situaciones de contingentes rurales de la marginalidad europea que se salteaba la migración hacia ciudades de su propio país y emprendía la aventura americana: así ocurrió con gran parte de los gallegos, calabreses o irlandeses que en lugar de tentar suerte con Bilbao o Barcelona, Milán o Turín, Londres o Manchester enderezaban su rumbo a Caracas, Buenos Aires o Nueva York. En tales procesos sin duda la aculturación urbana debe entenderse como un signo de progreso modernizante

que implicaba mejoras laborales y de calidad de vida. En el caso de San Pablo, la última megalópolis histórica de América Latina, su historia verifica esa norma de migraciones internas y externas, con bruscos incrementos poblacionales que daban cuerpo al proceso de modernización, industrialización y sindicalización.

Hoy ya resulta evidente una suerte de colapso de tal modelo: el habitante rural es expulsado de un ámbito crecientemente carenciado en cuanto espacio público y va a la ciudad como *última thule*, no ya como esperanza de mejoramiento social. El habitante rural, despojado de los vestigios finales de territorio sustentador al menos de módicas modalidades de autosubsistencia, va a la ciudad a conseguir *un lugar donde instalar su cuerpo*, ya casi sin ninguna esperanza de futuro. Incluso podrían ocurrir situaciones que como en México, la ciudad se presenta como reserva de ancestralidad, el último y paradójico lugar donde subsisten hábitos lingüísticos, alimentarios o socio-culturales de una ruralidad por lo demás desvanecida en la modernidad económica globalizada.<sup>10</sup>

#### **Infraestructuras y redes de asentamientos**

Las transformaciones posmodernas y globales del tiempo y el espacio han modificado completamente la geografía del mundo y el rol de las ciudades, las que sin asumir todavía su mayor peso político y económico —subsumidas por las mediaciones institucionales— recentran a la vez, las oportunidades y los problemas de este momento avanzado y tercerizado del capitalismo unipolar. La economía global ha funcionado como un sistema que tiende a la relativización de espacios, distancias y fronteras. El carácter *líquido* de la economía transnacionalizada supera las fronteras —otrora proteccionistas, ahora a lo sumo, con un grado de proteccionismo dependiente de la magnitud de poder relativo de cada país— ha promovido la caída del concepto de *nación*, sustantivamente en el caso de Europa, ahora redefinible como una yuxtaposición de regiones más una suerte de supranación [UE]. Canales, corredores, espacios de oportuni-

10 GARCÍA CANCLINI, N. (coord.), *Cultura y comunicación en la ciudad de México*, Editorial Grijalbo, México, 1998 (dos volúmenes).

dad, redes, desespacialización, son algunas de las características geográficas y funcionales que emerjen, como nuevos conceptos territoriales, de la concentración oportunista y monopólica de nuevas funciones urbanas, lo cuál disuelve en un sentido las funciones centralizadas de la urbanidad tradicional y abre, en otro sentido, el cauce hacia nuevas formas de asentamiento territorial, a la vez dispersas en vastas organizaciones espaciales (lo que induce a hablar de un estatus civilizatorio posurbano, en tanto caducidad del concepto gravitatorio y focal de ciudad) que paradójicamente resultan identificadas con prestaciones urbanas deslocalizadas.

Autores como Saskia Sassen<sup>11</sup> refieren a la reorganización de las formas de asentamiento urbano concomitantes de la globalización y en ese caso, explicitando la muy selectiva emergencia de una nueva categoría de ciudad —las *ciudades globales*—, como unos pocos puntos de la geografía mundial que operan como centros de comando de la cultura y economía globalizada. En un talante tal vez más optimista, el dúo Manuel Castells–Jordi Borja<sup>12</sup> avizora una nueva relación entre *lo global y lo local*, entre dónde esta segunda categoría usufructuaría algunas ventajas de la circulación expandida de bienes, servicios e información de la globalización fortaleciendo localías, si bien éstas, dependientes de ventajas oportunistas tanto como de estrategias afortunadas de competitividad entre distintas ciudades de prestaciones e implantaciones semejantes.

Todo ello implica grandes cambios de redes de infraestructura y también, la amortización de las mismas en tanto significación del costo relativo *per cápita* de tales disponibilidades y sus servicios, marcándose un nuevo sesgo de la brecha entre desarrollo y no-desarrollo, ya que las ciudades emergentes o carecen de la acumulación suficiente de capital para mejorar su perfil de infraestructura o, si apela a la receta privatizante como paliación de su ausencia de capitalización, seguramente confrontará

un alto costo relativo de los servicios de tales mejoras de infraestructura y equipamiento.

Si hablamos del transporte *inner-city*, también en tal rubro existen comprobaciones de netas diferencias entre las ciudades desarrolladas y las emergentes: en aquéllas el costo del transporte, como porcentaje dentro del PIB *per cápita* de los habitantes urbanos ha bajado sistemáticamente y estar físicamente conectado es perfectamente posible, mientras que en las segundas el transporte y las comunicaciones en general son cada vez más proporcionalmente caros. En el caso de la región metropolitana de Buenos Aires, algo más de la mitad de la población activa percibe unos 120 dólares de ingreso promedio mensual y de tal ingreso, el costo del *commuter* diario trabajo-residencia se lleva casi el 27% (un *commuter* de 40 kilómetros diario en promedio, con el costo de 1,6 dólares, que llega a 32 dólares al mes).

### La presión antrópica creciente sobre los reservorios naturales finitos

La confrontación de la *acientificidad* (o ideologismo) *economicista* respecto de la *cientificidad ecológica*, verificable especialmente en el desafío de las leyes de la termodinámica ha sido presentado por autores como Enrique Leff<sup>13</sup> o Joan Martínez Alier<sup>14</sup> como una de las causas fundantes de la problemática ambiental, en tanto irracionalidad de la acción de la primera sobre la capacidad de sustentación y resiliencia de la segunda. Esa irracionalidad encuentra una expresión álgida en la presión antrópica de las formas urbanas sobre los territorios genéricos que las sustentan, ya que la expansión creciente de la urbanización ha tenido un impacto consecuente en la ampliación geométrica de las áreas naturales afectadas por las demandas energético-matéricas de las ciudades y las formas de vida de sus habitantes y las tecnoestructuras que utilizan.

11 SASSEN, S. *Cities in a world economy*, Editorial Sage, Pine Forge, 1994.

12 CASTELLS, M., BORJA, J. *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*, Editorial Taurus, Madrid, 1997.

13 LEFF, E. *Saber ambiental: sustentabilidad, racionalidad, complejidad, poder*, Editorial Siglo XXI, México, 1998.

14 MARTÍNEZ ALIER, J. *De la economía ecológica al ecologismo popular*, Editorial Icaria, Barcelona, 1994.

El concepto de *huella ecológica* —o los límites de la presión demográfica infinita sobre los soportes naturales finitos— desarrollado por William Rees<sup>15</sup> expresa científicamente tal relación y más grave aún, demuestra la sustancial insustentabilidad actual del mundo, ya que si se aceptara una media de huella ecológica *per capita* de unas 4 hectáreas (es el promedio por habitante del tamaño físico de naturaleza que consume, para su metabolismo corpóreo y extra-corpóreo, un ciudadano de Vancouver, ciudad canadiense donde Rees hizo su primera medición) un mundo de 6,3 miles de millones de personas ya es insustentable, ya que ese índice estipula más de 25 mil millones de hectáreas cuando el mundo, a máximo uso de su disponibilidad, tiene menos de la mitad de esa dimensión. La subsistencia o supervivencia —ya que no sustentabilidad— se explica en términos de *pobreza urbana*, ya que un habitante promedio de Calcuta consume menos de media hectárea o uno de Santiago de Chile algo menos de tres hectáreas, aunque, a la inversa y forzando más la brecha, uno de Nueva York supera cómodamente las 20 hectáreas.

Respuestas devenidas de las tecno-burocracias dominantes contestan a tales hechos con la apología de *nueva tecnología* (de reemplazo de la naturaleza directa, lo cuál agudizaría más la brecha de calidad urbana: un antibiótico sintético cuesta hasta veinte veces más que uno natural) y con el elogio de una suerte de *neo-comercio*, según el cuál los felices poseedores de capital natural lo entreguen a transacciones siempre dominadas por el dueño del capital financiero (que es la vez, el dueño del poder y la fuerza, por si la racionalidad comercial fallara). Otras recetas a la insustentabilidad son, desde el punto de vista central, los nuevos *subsídios energéticos* (por ejemplo, la energía fotovoltaica) y la *desmaterialidad* (como forma de reducir la dependencia de insumos materiales).

Las respuestas desde un polo progresista serían las de nuevas relaciones internacionales susceptibles de ponderar mejor el equilibrio entre *capital natural* y *financiero* (el Norte le debe al Sur, por desgaste de capital natural —el 75% del mismo está en el Sur— más de veinte veces el monto de capital financiero que el Sur le debe al Norte), reducir la huella ecológica —mediante un consumo más frugal— de las ciudades dispendiosas y tender a modos de asentamiento posurbanos que limiten el consumo exagerado de materias y energías naturales.

### **Economías líquidas y horrores económicos posfordistas**

El sociólogo anglo-polaco Zygmunt Bauman<sup>16</sup> ha planteado el dilema de una *modernidad líquida* (luego de una primera *modernidad sólida*, que ya Marx veía *disolverse en el aire*) en el que la libre circulación de los capitales ha entronizado una profunda y continua transformación de territorios y ciudades y una rápida capacidad de impactación de los flujos erráticos de tal comportamiento sobre los ciudadanos urbanos, otrora más defendidos por la cierta estabilidad e inercia de las relaciones socio-económicas urbanas, que además hacía atractivo migrar del campo a la ciudad o de las ciudades pequeñas a las medianas y grandes.

El *horror económico* que describe Vivianne Forrester<sup>17</sup> es la exposición de la condición crecientemente desvalida del urbanita, frente a los vaivenes de la economía mundializada, sobre todo manifiesta en la decadencia absoluta de las formas del *salario social* (la base del *welfare state*) y en la práctica tendencia a la desaparición del empleo formal, análisis que comparten otros autores de la sociología contemporánea como Richard Sennett,<sup>18</sup> André Gorz<sup>19</sup> o Jeremy Rifkin.<sup>20</sup> En rigor se trataría de la definitiva desarticu-

15 REES, W. *Ecological footprints and appropriated carrying capacity: what urban economics leaves out*, ensayo en *Environment and Urbanization*, volumen 4-2, Londres, 1992.

16 BAUMAN, Z. *Modernidad líquida*, Editorial FCE, Buenos Aires, 2002.

17 FORRESTER, V. *El Horror Económico*, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 1997.

18 SENNETT, R. *La Corrosión del carácter. Las consecuencias personales del trabajo en el nuevo capitalismo*, Editorial Anagrama, Barcelona, 2000.

19 GORZ, A. *Miserias del presente. Riqueza de lo posible*, Editorial Paidós, Barcelona, 1998.

20 RIFKIN, J. *El Fin del Trabajo*, Editorial Paidós, Barcelona, 1998.

lación de una forma clásica del capitalismo sólido como fue el *fordismo* o *taylorismo*, con sus ideas de cadena de montaje y *stock*, pero también con su concepto de pagar al obrero fordista no sólo lo necesario para la recomposición biológica de su fuerza de trabajo sino también lo suficiente para que se compre... un Ford. Lo que sucede a cambio, siguiendo con las metáforas automovilísticas (y luego de verificarse el fracaso en términos de competitividad globalizada, de la humanizada forma de trabajo en minigrupos que intentó Volvo) es la irrupción absoluta del *toyotismo*, verificable en el nefasto lema *just in time*, cuyas consecuencias serían la desaparición de la cadena de montaje y el *stock* (con sus efectos consecuentes en lo socio-laboral y en lo urbano-territorial) y el indiscriminado manejo de la geografía económica mundializada por los planificadores ultracoyunturalistas del *just in time*.

Las versiones catastrofistas de un mundo dominado por estas estrategias tiñen el fantástico —pero a la vez, ominoso por lo posible— libro de la socióloga francesa e impulsora del movimiento globalifóbico *Attac*, Susan Geoge<sup>21</sup> o caracterizan el análisis del imperio del *branding* (o mundo de las marcas) manifestaciones que la analista social canadiense Naomi Klein<sup>22</sup> cree verificar en aspectos regresivos del mundo contemporáneo.

### Certezas amargas

*Cities Transformed* es un reciente estudio encargado por la Academia de Ciencias de USA que tomó el trabajo de realizar un análisis de la dinámica poblacional urbana y sus efectos en factores sustanciales de la calidad de vida urbana como la salud, la educación, el trabajo o la economía de las ciudades, justamente en relación al irresistible impulso a una urbanización planetaria casi total, ya que si sólo había 16 ciudades de más de un millón de habitantes a inicios del siglo XX, al final del mismo hay 400, con el

agravante que tres de cada cuatro de tales ciudades se encuentran en las regiones más pobres del globo.<sup>23</sup>

El estudio presenta algunas certezas un tanto amargas, contra el optimismo de los adalides del neoliberalismo económico y la globalización. Justamente, si tal globalización planteaba que algunas ciudades centrales se desplazaban al sector terciario, ello dejaría impulsos para la industrialización de otras muchas periféricas, que debían fungir de locomotoras del crecimiento marginal: este estudio constata que tal transformación no ocurrió, aunque la nueva economía otorga más autonomía a las ciudades a la búsqueda de sus oportunidades, lo cuál puede ser ventaja para algunas y retroceso para muchas otras.

Si bien el trabajo hipotetiza que a mayor crecimiento económico regional, mayor crecimiento urbano (lo que explicaría el crecimiento urbano sudasiático), los resultados no hacen pensar que tales nuevos habitantes urbanos tengan mejores estándares de vida que en sus orígenes rurales o de asentamientos pequeños: están ahora más cerca de hospitales o escuelas pero a menudo no pueden pagar tales servicios.

El crecimiento demográfico tiende a regularse —puesto que hay más control en las ciudades— pero no mejora la alimentación o la regulación de las enfermedades más virulentas, como el Sida y otras; tampoco hay mejoras de vivienda, hábitat y salubridad y crece el empleo informal, como prólogo al flagelo mayor del desempleo sin redes de contención social.

La globalización económica también ha impuesto en las ciudades, mercados laborales muy volátiles y algo que antes no ocurría ahora prolifera, cuál es la alta exposición de habitantes urbanos de cualquier punto de planeta a efectos emergentes de crisis periódicas de la economía globalizada, como ocurriera en Indonesia y México, pero también en Gran Bretaña y Alemania, donde ha bajado bastante drásticamente el gasto social, eso que había sido el combustible del *welfare state* desde la segunda posguerra.

La gobernabilidad de las ciudades, por más que ha crecido exponencialmente su población y por tanto,

21 GEORGE, S. *El Informe Lugano*, Editorial Icària, Barcelona, 2000.

22 KLEIN, N. *No Logo*, Editorial Flamingo, Londres, 2000 (Edición española de Editorial Paidós, Barcelona, 2001).

23 MONTGOMERY, M. et al, *Cities Transformed: demographic change and its implications in the development world*, The National Academic Press, Washington, 2003, *prepublication copy*

las *problemáticas socio-urbanas* son cada vez más las *problemáticas sociales* a secas, no ha tenido cambios cualitativos significativos, ni al nivel de las formas de la administración política ni de los criterios de asignación de la inversión pública.

Lo que los analistas urbanos y socio-demográficos han ido descubriendo en estos trabajos, suele ser moneda corriente de la vida cotidiana de las capas populares de las grandes ciudades (incluso las grandes ciudades de economías prósperas, que empiezan a enquistarse de problemas como pobreza, marginalidad de minorías étnicas, violencias e inseguridades urbanas, etc.) pero además, las constricciones de la economía real de las ciudades, sus dificultades de gobernabilidad y financiamiento, su alta exposición a los vaivenes cíclicos y oportunistas de la economía y el empleo, son además factores que, directa o indirectamente, inciden en la generación o intensificación de problemas ambientales urbanos y en la vulneración de umbrales razonables de sustentabilidad.

### **La cuestión de la gobernabilidad urbana**

Las ciudades, como una presa más de los fenómenos de organización general de la macroeconomía capitalista avanzada, no poseen adecuados niveles de gobernabilidad ya que a pesar de la retórica política acerca de la preeminencia de los poderes locales, carecen de condiciones de autonomía y autarquía adecuadas a sus problemáticas reales. A pesar de la gran concentración que representan en la formación del producto bruto territorial, administran una parte ajustada de tal generación de riqueza y el financiamiento de las actividades y servicios urbanos tiende a ser cada vez más inadecuado respecto de las demandas. Las ciudades y sus pobladores están en la primera línea de fuego frente a las ofensivas en la

privatización de servicios de saneamiento, salud y educación: vivir en las ciudades tiende a costar cada vez más e incluso esta carga se hace más gravosa para los habitantes urbanos más nuevos.

Estas circunstancias de iliquidez presupuestaria unida a privatización creciente de prestaciones sociales engendran retos muy grandes a la gobernabilidad, ya que la administración de ciudades pasa por satisfacer las demandas de servicios básicos de sus habitantes (tanto como controlar adecuadamente a los prestadores privados de servicios) y tal satisfacción ha decrecido sistemáticamente en el contexto de las últimas dos décadas de un *fin de la historia* coincidente con la hegemonía absoluta del capitalismo globalizado. Además la presión tendiente a obtener más productividad y competitividad de los actores productivos de la ciudad engendrán cada vez más *marginalidad* (del trabajo, del consumo, del transporte, de la integración social ciudadana, etc.) con lo cuál gobernar ciudades es cada vez más dar algunos apoyos a los marginales o excluidos emergentes de aquella dinámica inexorable de la economía reciente. Es así que algunas gestiones exitosas recientes en el campo de la gobernabilidad urbana —como los casos de Seattle (con la alcaldía de Schell, bajo la gobernación de Oregon de Tom McCall), Barcelona (bajo el gobierno Maragall), Roma (con la administración Rutelli), Porto Alegre (en la intendencia de Genro), Curitiba (en el municipio de Lerner)— encuentran oportunidades ya sea mejorando el financiamiento devenido de otros gobiernos nacionales o federales, aprovechando nichos favorables en coyunturas temporales y geográficas concretas, rediseñando el perfil de participación pública y popular en la administración local y reformulando la gobernabilidad sectorial tradicional mediante el montaje de programas de relaciones sinérgicas .



### **Inventario provisorio (y promisorio) para una sociedad posurbana**

Podríamos concluir este ensayo con una mínima referencia exploratoria a cauces de acción alternativa a la lógica imperativa del pensamiento único de la globalización insustentable especialmente manifiesta en la vida urbana, crecientemente advenida a vida contemporánea sin más, vista la declinación de la calidad territorial como sustento y balance de aquellos focos disruptivos de flujos de energía y materia que siempre fueron las ciudades. Algunos de este ejes de reflexión y trabajo podrían ser los siguientes:

- Crisis de la gobernabilidad urbana y despliegue de formas alternativas de *democracia participativa*. El modelo Porto Alegre.
- Movilizaciones socio-políticas que incluyen hipótesis de *reorganización territorial* racional: propuestas del EZL y del MST.
- Fortalecimiento de las *economías populares* (economías alternativas a la dicotomía entre economías públicas y privadas: informalidad, autogestión, microproyectos, etc.).
- Crisis de la *abstracción territorial* de las macroeconomías neoliberales.
- *Biodiversidad y etnodiversidad*: fortalecimiento de las reivindicaciones de las *minorías urbanas*.
- Modelos de *complementariedad* territorial antes que de *competitividad* (*Agendas Locales XXI* versus *planes estratégicos*). *Redes* versus *ciudades globales*. Culturas de la posurbanidad.

La precedente, meramente enunciativa y para nada taxativa, es una agenda mínima de temas y cuestiones sobre las que recentrar nuestro pensamiento crítico y nuestras vías alternativas de gestión técnica e implicación socio-política: en tales términos quizá pueda afrontarse el más grande desafío de la época, cuál es la dramática conversión de las ciudades en sitios ya no de progreso y crecimiento, sino de alarmante insustentabilidad y deterioro entrópico incontrolable.