

Ciudades al borde de un colapso

Notas sobre la insoportable insustentabilidad urbana, se sugieren cuestiones para orientar el pensamiento crítico y la gestión técnica y socio-política.

26

Roberto Fernández
Experto en Gestión Ambiental Urbana, Director del Centro de Investigaciones Ambientales de la Universidad de Mar del Plata y Coordinador del Sistema de Posgrado, Facultad de Arquitectura, Universidad de Buenos Aires.

¹ Para un abundamiento de la temática de este ensayo veáanse otros libros de su autor, a saber, *La Naturaleza de la metrópolis* (editorial de la FADUUBA, Buenos Aires, 2000) y *Derivas, Arquitectura en la cultura de la posurbanidad* (editorial UNL, Santa Fé, 2001).

² K. Polanyi, *La gran transformación. Los orígenes políticos y económicos de nuestro tiempo*, Editorial FCE, México, 1992 (la edición original inglesa es de 1944).

³ L. Mumford, *La Ciudad en la Historia*, Editorial Infinito, B. Aires, 1979 (dos volúmenes).

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 Polanyi² 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 Mumford³ sobre lo que llama civiliza-







ción 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 tra-

dición 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 Phoenix⁴: 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 Lefebvre⁵ 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 Margalef⁶ 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 mas altas pertenecen además a las re-

4 I. San Martín, Cuestionando el sueño americano: planificación regional versus el área metropolitana de Phoenix, ensayo en revista Ciudades 3, Valladolid, 1996.

5 H. Lefebvre, La Revolución Urbana, Editorial Alianza, Madrid, 1972.

6 R. Margalef, Teoría de los sistemas ecológicos, Edición de la Universidad de Barcelona, Barcelona, 1993.

giones más pobres y más 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 mundo⁷.

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 mega-

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 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 Williams⁸ – 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 urba-

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.

ciudades 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.

nistas 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 venidos⁹.

Un tanto como testimonio de lo poco que reclama a este respecto, el pen-

⁷ D. Sudjic, El turbulento nacimiento de una nueva ciudad asiática, ensayo en la revista La Era Urbana, 4-1, Washington, 1996.

⁸ R. Williams, El campo y la ciudad, Editorial Paidós, Buenos Aires, 2001.

⁹ F. Choay, 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 R. LeGates y F. Stout, The City Reader, Editorial Routledge, Londres, 1996.

samiento contemporáneo de izquierda – por ejemplo, Toni Negri¹⁰ – 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 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

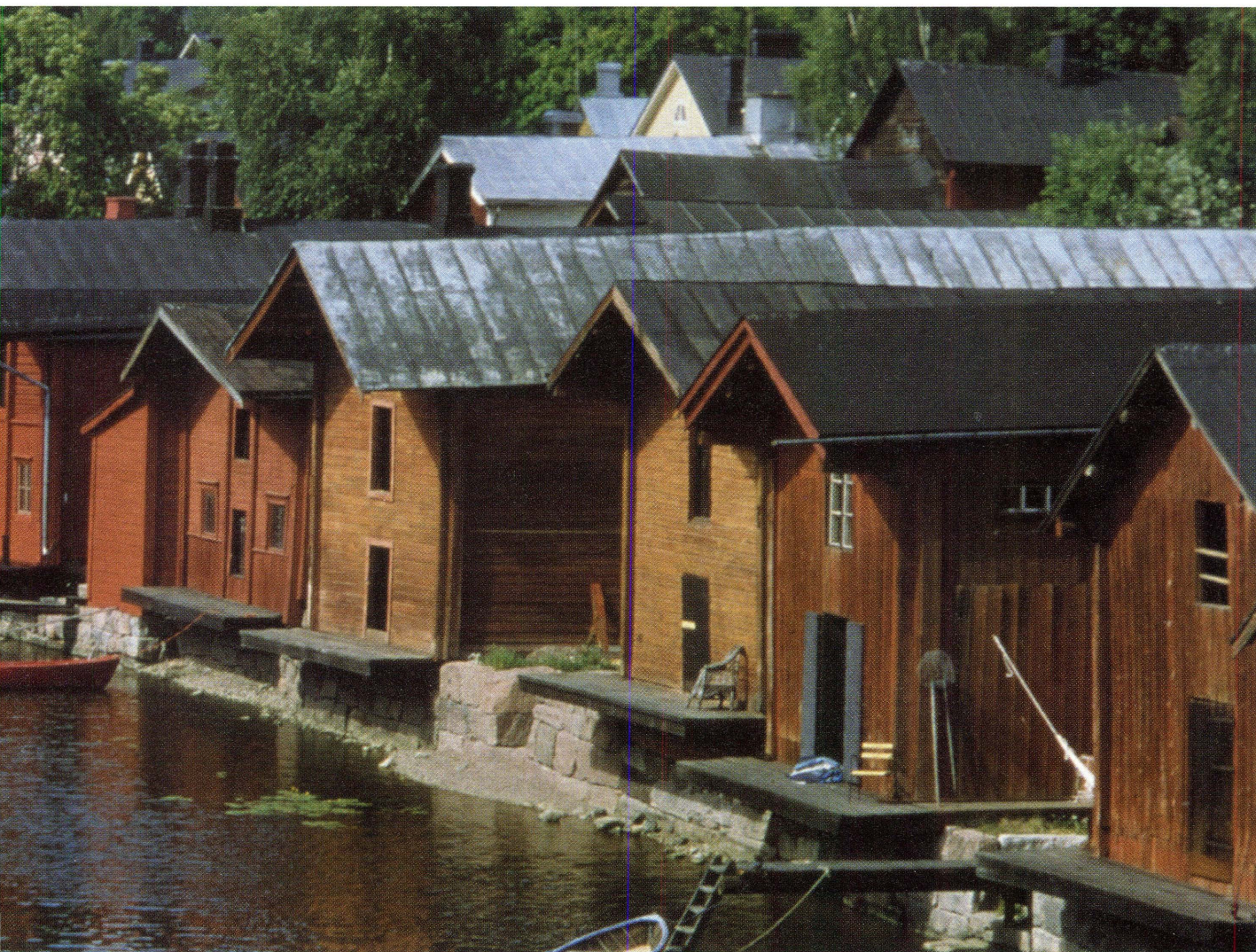
Un tópico sempiterno de la literatura sociológica acerca de la modernidad es la idea de la movilidad espacial como correlato a la ascensión social en trabajo y servicios; la homología entre *movilidad espacial* y *movilidad social*, que se sublima en los escenarios urbanos, en tanto históricamente las 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 Mánchester enderezaban su rumbo a Caracas, Buenos Aires o Nueva York. En tales procesos sin duda la acultu-



ración 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

¹⁰ T. Negri-M. Hardt, Imperio, Editorial Paidós, Barcelona, 2001.



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 globalizada¹¹.

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

¹¹ N. García Conclini (coord.), *Cultura y comunicación en la ciudad de México*, Editorial Grijalbo, México, 1998 (dos volúmenes).



FOTOS: BERLIN IMAGES

32

suerte de supranación [UE]. Canales, corredores, espacios de oportunidad, 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 Sassen¹² 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 Borja¹³ 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

¹² S. Sassen, *Cities in a world economy*, Editorial Sage, Pine Forge, 1994.

¹³ M. Castells-J. Borja, *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*, Editorial Taurus, Madrid, 1997.

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 PBI *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 caras. 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).

El concepto de *huella ecológica* -o los límites de la presión demográfica infinita sobre los soportes naturales finitos - desarrollado por William Rees¹⁶ 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 cápita* 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

LAS TASAS DE CRECIMIENTO URMANO MÁS ALTAS PERTENECEN A LAS REGIONES MÁS POBRES; MÁS DE DOS TERCIOS DE LAS MEGACIUDADES RADICAN EN EL HEMISFERIO SUR DEL PLANETA.

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 Leff¹⁴ o Joan Martínez Alier¹⁵ 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.

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 re-

¹⁴ E. Leff, *Saber ambiental: sustentabilidad, racionalidad, complejidad, poder*, Editorial Siglo XXI, México, 1998.

¹⁵ J. Martínez Alier, *De la economía ecológica al ecologismo popular*, Editorial Icaria, Barcelona, 1994.

¹⁶ W. Rees, *Ecological footprints and appropriated carrying capacity: what urban economics leaves out*, ensayo en *Environment and Urbanization*, volumen 4-2, Londres, 1992.



ducir 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 desgasto 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 Bauman¹⁷ 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 li-



bre 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 Vi-

vianne Forrester¹⁸ 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 Sennett¹⁹, André Gorz²⁰ o Jeremy Rifkin²¹. En rigor se trataría de la definitiva desarticulación 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 Geoge²² o caracterizan el análisis del imperio del *branding* (o mundo de las marcas) manifestaciones que la analista social canadiense Naomi Klein²³ 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 sustan-

17 Z. Bauman, *Modernidad líquida*, Editorial FCE, Buenos Aires, 2002.

18 V. Forrester, *El Horror Económico*, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 1997.

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

20 A. Gorz, *Misericordias del presente. Riqueza de lo posible*, Editorial Paidós, Barcelona, 1998.

21 J. Rifkin, *El Fin del Trabajo*, Editorial Paidós, Barcelona, 1998.

22 S. George, *El Informe Lugano*, Editorial Icaria, Barcelona, 2000.

23 N. Klein, *No Logo*, Editorial Flamingo, Londres, 2000 (Hay edición española de Editorial Paidós, Barcelona, 2001).

ciales 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 globo²⁴.

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 cual 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 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 ocurrió en Indonesia y México, pero también en Gran Bretaña y Alemania, donde ha bajado bastante drásticamente el gasto social, eso que había sido el com-

²⁴ M. Montgomery et al, *Cities Transformed: demographic change and its implications in the development world*, The National Academic Press, Washington, 2003, prepublication copy disponible en el sitio www.nap.edu.

**ASIA ES EL CONTINENTE DE MÁS VELOZ URBANIZACIÓN RECIENTE,
DONDE SE ACUMULAN LAS MEGACIUDADES , HONG KONG, EN POCAS DÉCADAS PASÓ
DE LA NADA A SER UNA DE LAS CIUDADES MÁS GRANDES DEL MUNDO.**



bustible del *welfare state* desde la segunda posguerra.

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

cretas, 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 recenter 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.