

# ***Investidura del Profesor Doctor D. Manuel Castells Oliván como Doctor Honoris Causa en Geografía por la Universidad de León***

## ***LA CIUDAD, ENTRE LO LOCAL Y LO GLOBAL***

Manuel CASTELLS

Magnífico y Excelentísimo Sr. Rector de la Universidad de León, distinguidos colegas de la comunidad universitaria, señoras y señores:

Quiero, en primer lugar, expresar mi agradecimiento por la distinción que la Universidad de León ha tenido a bien concederme. Agradecimiento que hago extensivo a todo el Claustro, con una mención especial para el Departamento de Geografía, representado en este acto por mi madrina, la profesora Dra. Paz Benito del Pozo. Siempre he tenido una relación especial con la Geografía, una disciplina que juega un papel estratégico en la comprensión de nuestro mundo por razones que expondré, con mayor fundamento analítico, a medida que avance en mi intervención.

Al aceptar este doctorado quiero referirme a la temática de mi investigación que, en parte al menos, ha sido considerada por la Universidad para otorgar dicho honor. A saber, la problemática de la transformación de la estructura territorial de nuestras sociedades, a partir de los procesos de cambio tecnológico y social que caracterizan la era de la información. Y más concretamente, a la emergencia de la relación sistémica entre lo local y global como característica del espacio de nuestro tiempo histórico.

En contra de pronósticos apresurados, el advenimiento de la revolución tecnológica en las comunicaciones y telecomunicaciones no ha resultado en la desaparición de la concentración territorial de población y actividades. No estamos en el mundo del *teletrabajo* generalizado o de la dispersión del hábitat en un espacio indiferenciado. Por el contrario, estamos asistiendo a la mayor oleada de urbanización de la historia de la humanidad. Según los datos de organismos especializados, en particular de Naciones Unidas, en el 2005 atravesaremos el umbral de más de la mitad de la población del planeta viviendo en áreas urbanas. Y si consideramos aquellos que habitan áreas semi-rurales de influencia metropolitana, ya podría contabilizarse más del 60% de la población. Actualmente, la tasa oficial de urbanización ya alcanza el 82% en Europa Occidental, el 77% en Estados Unidos, el 76% en Rusia, el 78% en Japon y Corea y el 80% en Sudamérica.

El ritmo de urbanización más intenso del mundo tiene lugar en el África subsahariana, donde se calcula que en el año 2025 más de 2/3 de la población residirá en áreas urbanas. China e India constituyen la gran reserva de población rural del planeta (ambas en torno a un 30% de población urbana), pero las proyecciones apuntan a que India doblará su población urbana en el 2020, llegando a superar los 500 millones en esas áreas, mientras que China debería incrementar su población urbana de los 420 millones actuales a más de 700 millones en 2020, de forma que más de la mitad del crecimiento de la población china en este periodo se asentará en áreas urbanas. Hacia mediados de siglo, en una proyección conservadora, se calcula que más de dos tercios de la población mundial será urbana. A partir de ahí, por simple proyección demográfica, el planeta tiende hacia una urbanización casi generalizada.

Las razones de este proceso son conocidas. En las áreas urbanas, y sobre todo en las de mayor dimensión, se concentra el poder, la riqueza, la ciencia, la tecnología, la creatividad, las empresas más productivas, las instituciones generadoras de conocimiento. Las grandes concentraciones de actividad permiten economías de escala y economías de sinergia que están en la raíz del crecimiento económico y de la calidad de vida. Por consiguiente, es en estas áreas donde se concentran los puestos de trabajo más cualificados, donde se genera más renta y donde se dispone de más oportunidades. También se localizan en estas áreas las mejores instituciones educativas, los mejores servicios de salud y las entidades culturales de más alto nivel.

Por tanto, gravitan hacia estas grandes urbes, en cantidad y en calidad, las migraciones de personas que no disponen de oportunidades suficientes en sus lugares de origen. Más aún cuanto que muchas zonas rurales están sometidas a procesos de modernización tecnológica que no requieren de la mano de obra residente. La existencia de tecnologías de comunicación y transporte basadas en la electrónica es precisamente lo que permite a estos grandes asentamientos humanos el concentrar la decisión y la riqueza, y descentralizar la aplicación de esas decisiones a lo largo de la red de comunicaciones que articula de forma segmentada todo el planeta.

Esta urbanización generalizada adopta una forma históricamente nueva: la gran región metropolitana. Se trata de una organización espacial que concentra población y actividades en un vasto territorio conectado mediante sistemas de transporte rápido y telecomunicaciones. Esta forma espacial no se caracteriza solamente por su dimensión. No es simplemente una gran área metropolitana. Es un espacio complejo en el que se mezclan ciudad y campo, áreas construidas y zonas naturales, industria y agricultura, servicios personales y sedes direccionales. Y es una región en la que se integran varias áreas metropolitanas, cada una con su centro y sus periferias. De modo que la distinción entre ciudad cen-

tral y áreas periféricas desaparece. Se trata de regiones multinodales, en una estructura polinuclear resultante del doble proceso de concentración y descentralización permitido por las nuevas tecnologías de comunicación y transporte. Estas regiones metropolitanas están conectadas entre ellas por ejes de transporte a gran velocidad, por telecomunicaciones y por redes de comunicación entre sistemas informáticos.

De modo que nuestro planeta tiene un espacio configurado por una red de flujos que conecta estos grandes nodos metropolitanos que constituyen los centros nerviosos de nuestro mundo, articulados entre sí por las redes de comunicación. De hecho, cuanto más poblado está el planeta menor densidad de población hay en la mayor parte del mismo, precisamente porque la población se concentra en estas regiones metropolitanas y en sus sistemas subordinados de articulación territorial.

La mayor región metropolitana del mundo es la que está en proceso de constitución entre Hong Kong y Cantón, incluyendo los núcleos secundarios de Shenzhen, Macau y Zuhai, así como el espacio rural e industrial disperso en ciudades y núcleos medios en el Delta del Río de las Perlas, todo lo cual representa una región metropolitana interconectada que es el espacio de vida y trabajo para unos 60 millones de personas. Algo semejante constituye el espacio de regiones metropolitanas como la de Tokio-Yokohama-Nagoya, con 25 millones. O de la Ciudad de México y Estado de México, con unos 18 millones. O de Sao Paulo y el ABC, con 15 millones. O del Gran Buenos Aires con más de 12 millones. En Estados Unidos, la metrópolis del sur de California se extiende desde Santa Bárbara a Tijuana, en México, englobando unos 17 millones de habitantes, mientras que en la costa Este, la región metropolitana de New York/New Jersey también concentra unos 15 millones de personas y la mayor densidad de poder financiero y servicios direccionales del mundo.

En Europa, las regiones metropolitanas de Londres o París, el Randstaad holandés, la región del Rhur en Alemania, el cinturón tecnológico y de servicios que engloba a la mayor parte de Baviera, o el eje Milán-Turín, son ejemplos de formación de grandes regiones metropolitanas. De hecho, el tren de alta velocidad está conectando en tiempo cotidiano varias de estas grandes regiones, constituyendo un espacio mega metropolitano que obliga a repensar nuestras categorías espaciales. Muchos expertos, empezando por el geógrafo Oriol Nel.lo, consideran al conjunto de Catalunya (que denominan “Catalunya ciudad”) como un conjunto metropolitano integrado. La región del centro-norte de España podría también configurarse como tal, con León formando parte de un eje económico-funcional articulado con Valladolid y Burgos y ramificaciones hacia Euzkadi a través del complejo industrial de Miranda de Ebro.

En estas estructuras metro-regionales multifuncionales y multinucleares, las personas circulan con movilidad creciente. Como William Mitchell señala en su libro ME++ (2003) cada vez más mucha gente trabaja desde todos los sitios: en la oficina, en casa, en el tren, en los aviones, en los cafés, en las salas de espera o, por teléfono móvil, mientras conducimos o andamos. No es el teletrabajo desde casa, sino el trabajo multi-localizado. Los espacios/tiempo de trabajo han invadido los demás espacios/tiempo de la vida cotidiana. Se ha producido, pues, la emergencia de un nuevo tipo de espacio, algo que el teórico de la geografía urbana Michael Dear ha teorizado como la transición del modelo de Chicago, representativo de la ciudad industrial, al modelo de Los Ángeles, como expresión de la ciudad postindustrial.

La cuestión que se plantea en este contexto es la posible desaparición de la ciudad como forma cultural y política específica. Es decir, ¿qué es la ciudad en ese tipo de espacio? ¿Cuál es la cultura de la ciudad en el mundo metropolitano hecho a la vez de rural y urbano? ¿Cuáles son las instituciones de gobierno de ese espacio sin nombre? ¿Cuáles son los mecanismos de representación de los ciudadanos que comparten ese territorio como asiento espacial de su vida cotidiana? Esas regiones metropolitanas no tienen gobiernos propios, puesto que las responsabilidades están compartidas en un sistema institucional que no se corresponde a su escala o a su dinámica espacial. Y dejan de ser culturas basadas en la experiencia y en la historia, ya que su multiculturalidad interna y su fragmentación social hacen difícil el establecimiento de valores comunes y de pautas de comportamiento compartidas. La gran paradoja de nuestro tiempo es la crisis de la cultura de la ciudad en un mundo urbanizado.

La crisis se acentúa por la presión del mercado y la inhibición del gobierno. Como la fuente de riqueza y poder de la ciudad depende de su conexión a redes globales y de su competitividad en dichas redes, el mercado tiende a privilegiar aquellas localizaciones que maximizan las ventajas para los flujos globales. Y los gobiernos tienden a favorecer las condiciones de competitividad de sus territorios. Producir primero para redistribuir después. Frecuentemente en ese proceso los gobiernos se separan de sus representados porque la prioridad de la estrategia de crecimiento global sobre los deseos y valores de la ciudadanía local es una espiral sin fin. Graham y Marvin han mostrado como el desarrollo de la infraestructura metropolitana y de los equipamientos de conectividad siguen una lógica de competitividad económica que segregan territorios y sus habitantes en términos de su funcionalidad para las redes globales de poder y riqueza articulados en torno a los nodos metropolitanos. De ahí que la conectividad, de transporte y de telecomunicación sea una prioridad del desarrollo urbano. Como también lo son el desarrollo de centros direccionales, de hoteles internacionales, de instalaciones de congresos y de servicios a las empresas. Y como los recur-

son escasos, éstos se concentran en la expresión de lo global dentro del territorio local, alejando la dinámica del espacio de los intereses y valores de sus ciudadanos. La ciudad se escinde entre lo local y lo global.

Sin embargo, no hay un modelo único de ciudad. Las sociedades locales son capaces de construir sus propios proyectos. Barcelona desarrolló en las últimas dos décadas un modelo alternativo, en el que la calidad de vida, la identidad como cultura urbana y el respeto a lo local se convirtieron en factores de competitividad global. El libro de Jordi Borja, *La ciudad conquistada*, se inspira en ese modelo, del que fue uno de sus actores, pero también en muchas otras experiencias urbanas en el mundo que muestran cómo el control ciudadano sobre las condiciones de desarrollo de la ciudad puede estructurar un espacio diferente. Abundan los ejemplos en ese sentido, desde Curitiba a Birmingham, pasando por Lyon y Portland. Un espacio igualmente organizado en torno a la dinámica de la gran región metropolitana conectada en redes mundiales. Pero en donde se privilegia el espacio público como espacio de convivencia social y comunicación. Una ciudad en que la sociedad civil define las condiciones de su propia articulación a las redes globales. Y un urbanismo en el que los equipamientos colectivos y el acceso igualitario a vivienda y servicios son la prioridad negociable.

Ahora bien, Borja, con otros expertos como Stephen Graham, Oriol Bohigas o Mauricio Marcelloni, también muestra los límites de una gestión confrontada a las presiones comerciales de la globalización. La ciudad abierta al turismo puede convertir en parques temáticos para visitantes áreas enteras de la ciudad (como podría ser el caso de las Ramblas en Barcelona). Los conectores de comunicación (como aeropuertos, estaciones, sistemas de autopistas) pasan a ser los centros de actividad social privilegiada. La monumentalidad urbana se expresa preferentemente en una arquitectura corporativa. Y los manguantes presupuestos públicos no permiten mantener en la ciudad a una parte de su población, empezando por los jóvenes, incapaces de acceder a vivienda propia o de pagar alquileres inflados por la especulación. Así, lo que queda de cultura de la ciudad se transforma en objeto de consumo para los cosmopolitas de las redes globales. La contradicción entre la ciudad global, dependiente de las redes transterritoriales de poder y riqueza, y la ciudadanía local, que construye su cotidianeidad a partir de los lugares en que vive, se plantea en todos los modelos de urbanización, sean Los Ángeles o Barcelona. La cultura de la ciudad, como fuente autónoma de sentido construido a partir de la historia, la geografía y la política, puede difuminarse en el anonimato de la región metropolitana o transformarse en icono cultural para su consumo por élites privilegiadas que embalsaman en su imaginario el derecho a la ciudad.

Por eso la geografía tiene cada vez más importancia en nuestro contexto histórico. Porque el gran problema de nuestro tiempo es articular y compatibilizar el dinamismo de las redes globales con la construcción de sentido y la representación de los ciudadanos a partir de la identidad local y la democracia municipal y regional. Para eso es necesario analizar las condiciones de gestión del territorio que permitan compatibilizar crecimiento, sostenibilidad, identidad y democracia, en el nuevo contexto de la región metropolitana como forma dominante de organización socio-espacial. La perspectiva interdisciplinaria de la ordenación del territorio requiere contribuciones múltiples. Pero puede y debe estar anclada en aquellas disciplinas que trataron de ese tema, bajo enfoques distintos, en otros contextos: la geografía y la ecología. Con la contribución añadida de la economía, del urbanismo y del derecho, la Universidad debe poder responder a los nuevos desafíos de nuestro tiempo con enseñanza e investigación adaptadas al tratamiento de las nuevas formas de organización del espacio. Porque el dilema planteado es el de la evolución hacia un planeta urbanizado carente de ciudades frente a la afirmación posible de una ciudadanía local como actor político-cultural actuando en un mundo de redes globales. La nueva frontera de la geografía se sitúa en esa posible articulación entre el poder de los flujos y la identidad de los lugares.

#### REFERENCIAS CITADAS

- Jordi BORJA (2003): *La ciudad conquistada*, Madrid: Alianza Editorial.
- William J. MITCHELL (2002): *ME++. The cyborg self and the networked city*, Cambridge: MIT Press.
- Michael DEAR (1996): *From Chicago to L.A.*, Berkeley: London, Sage.
- Oriol BOHIGAS (1985): *La reconstrucció de Barcelona*, Barcelona: Edicions 62.
- Oriol NELLO (2002): *Catalunya, ciudad de ciudades*, Lleida, Milenio.
- Peter HALL (1998): *Cities in Civilization*, New York: Pantheon.
- Stephen GRAHAM y Simon MARVIN (2001): *Splintering Urbanism*, London: Routledge.