

Un mundo de ciudades, ¿un mundo más civilizado

Antonio T. Reguera Rodríguez
Departamento de Geografía. Universidad de León

I

Hace aproximadamente cinco mil años que el hombre construyó las primeras ciudades en algunas regiones del Próximo Oriente, en las que se daban unas condiciones ecológicas y sociales adecuadas para ello (Una excelente síntesis a propósito, tanto para el área mesopotámica, como para el área mesoamericana, en Guliaev, 1989). Constituyó una auténtica revolución en la forma de entender la organización social, las actividades productivas y la instalación del hombre en el territorio (Véase de Gordon Childe, 1994), su capítulo "La revolución urbana en Mesopotamia"). Nació así la idea de la *civitas*, asociada al trabajo especializado, a las relaciones de vecindad y a la organización política de las primeras comunidades a modo de Estados. Comenzaba la superación de las organizaciones tribales, de la depredación como práctica básica de captación de alimentos y de las formas bárbaras de entender la existencia. El nacimiento de la ciudad -de la *civitas*- aparecía así asociado a la idea de civilización.

Nunca desde esa fase inicial se ha interrumpido el proceso que conduce hacia formas superiores de organización y de convivencia, por más que desde entonces hasta la más reciente actualidad podamos comprobar una permanente secuencia de actos de barbarie en las sociedades humanas. En este proceso civilizador las ciudades han jugado el papel de soporte básico del mismo, entendiendo de esta forma la continuidad de la vida urbana y su expansión ininterrumpida.

En la actualidad el 50% de la población mundial -unos 3.000 millones- vive en ciudades. Este porcentaje se puede elevar hasta el 60% -3.600 millones- si flexibilizamos los criterios que utiliza la ONU para confeccionar las estadísticas sobre población y habitat a escala mundial. Por ejemplo, la ONU considera "ciudades" los asentamientos que superan los 20.000 habitantes. Astorga con 13.000 habitantes no estaría incluida, pero nosotros sí identificamos a Astorga como una ciudad -como una pequeña ciudad-.

Identificamos las ciudades como aglomeraciones duraderas y crecientes de personas que usan el espacio de forma intensiva, realizando actividades espe-

cializadas, parafraseando la definición que de ciudad dio el conocido geógrafo alemán F. Ratzel (Beaujeu-Garnier y Chabot, 1970, P. 27). Entendemos por actividades especializadas las relacionadas con el intercambio y la transformación de productos primarios, y con la prestación de todo tipo de servicios: administrativos, culturales, religiosos, etc. La especialización constituye, por tanto, el fundamento funcional de la ciudad. Y la posibilidad de la inmediatez de la relación y de la transmisión de ideas y conocimientos entre los habitantes de la ciudad explica la aglomeración y el carácter creciente de la misma. Vivimos aglomerados porque las ventajas que obtenemos de ello superan a los inconvenientes. Se va perfilando así un mundo urbano caracterizado por la intensidad: de relaciones, en la ocupación del espacio, en el avance cultural y científico-técnico, frente a un mundo rural definido por la extensión en el uso del territorio, la predominante producción primaria y la multiplicación de minúsculas aldeas.

Estas observaciones nos descubren algo esencial de la génesis y de la formación de la ciudad, pero la realidad siempre es más compleja, por lo que la dicotomía básica que hemos establecido entre lo rural y lo urbano en la actualidad se encuentra en fase de superación, debido a la proliferación de formas de asentamiento, de trabajo y de vida que podemos calificar de indiferenciadas. Nos referimos a la nueva realidad denominada rururbana, o rururbanización. Algunos geógrafos ya se han ocupado de proponer nuevas categorías de análisis socio-espacial para comprender la denominada "metamorfosis del espacio habitado" (Por ejemplo, Santos, 1996).

La complejidad urbana difícilmente puede ser abordada sin el recurso a la historia. Vivimos en ciudades que pueden tener siglos, e incluso milenios de existencia, habitadas en la actualidad por sociedades diferentes, pero en las que siguen existiendo referentes territoriales, urbanísticos y arquitectónicos del pasado. La continuidad territorial y morfológica se debe en buena medida a que las ciudades nunca han dejado de ser ni centros de poder, ni centros de mercado. Dos fuerzas éstas que condicionan las formas urbanas y que tienen el valor de ideas esenciales para entender, tanto el origen de las ciudades, como su evolución o desarrollo posterior.

La idea de la ciudad como centro de mercado estuvo presente en las primeras sociedades que se urbanizaron, y resulta muy evidente que sigue explicando la estructura de las ciudades en las que vivimos en la actualidad. Ha sido la práctica sistemática de la transacción y el intercambio de productos para el consumo, para la producción artesana o industrial y para la formación del excedente económico tutelado por el Estado mediante el cobro de todo tipo de impuestos los que han hecho de la ciudad un centro de riqueza. Riqueza que se colecta y se acumula, que se transforma y que se redistribuye. Inevitablemente, si la ciudad es un centro de acumulación de riqueza -recursos, inversiones, conocimientos, tecnología- se convierte a la vez en un centro de poder.

Centro de poder fueron las ciudades medievales, controladas por la Iglesia y por la nobleza; y en algunos casos por una burguesía emergente (Véase la obra de un clásico de la economía urbana medieval, Pirenne, 1975). La máxima expresión de esta concentración de riqueza y poder se alcanza en las grandes capitales imperiales y en las ciudades-puerto de la época de la colonización y

del primer desarrollo del capitalismo: el llamado capitalismo comercial. Consideración aparte merecen las ciudades de las sociedades modernas, industriales o postindustriales.

Con la Revolución Industrial el fenómeno urbano cambia de escala, tanto en términos cuantitativos, como cualitativos. En términos de cantidad, el capitalismo industrial convierte la ciudad en un gran centro de producción a base de concentrar inversiones de capital y forzar el desplazamiento de grandes contingentes de mano de obra, como ha señalado P. Sica (1981, pp. 7-62). La ciudad del siglo XIX da fe de este proceso con la planificación de los Ensanches para las "clases acomodadas"; es decir, para la burguesía. Y con el nacimiento de los suburbios para la población obrera. Hacia finales de siglo se han formado ya las primeras aglomeraciones millonarias. Londres tenía 3,8 millones en 1880, y París se acercaba a los 2 millones (Arroyo y Fernández, 1987, pp.21 y 36), y en la primera década del siglo XX Viena y Berlín alcanzan los 2 millones (Carter, 1974, p. 34). En términos cualitativos, el capitalismo y la economía de mercado hacen de la construcción de la ciudad un objetivo económico en sí mismo. Bajo el principio de que el espacio es una mercancía es susceptible de ser tratado como cualquier otra mercancía; es decir, producirla, reproducirla, parcelarla, venderla... Aparece así un nuevo concepto en economía, el de renta urbana (Topalov, 1984), referido al valor de uso y al beneficio que puede proporcionar un espacio -una parcela- en función de los usos urbanos que pueda albergar.

Desde estos momentos dos fenómenos se dan la mano en el Urbanismo moderno: la escasez de espacio edificable -ya urbanizado- y la especulación. El Urbanismo del siglo XX no ha podido sustraerse a estas dos "cualidades" o condiciones que la economía de mercado ha impuesto sobre la ciudad. Nuestras vidas como ciudadanos han de pagar un elevado tributo por ello en forma de viviendas muy escasas, servicios públicos deficientes y condiciones de vida en general que rebajan considerablemente las ventajas en principio supuestas de la vida urbana.

II

En la actualidad son fuerzas de naturaleza económica las que dominan los procesos de construcción de la ciudad, planteándose por ello una profunda contradicción. La idea de la ciudad como negocio, reflejada en conceptos como el de "ciudad-empresa", de amplia difusión entre los economistas, choca con su percepción como marco de vida comunitario, de raíz sociológica. Por unos, la ciudad es esencialmente servicios y espacios públicos, a través de los cuales se materializan las relaciones sociales y cobra sentido la idea de comunidad. Para otros, la ciudad es una suma de habitantes, debiendo esperar de la libre concurrencia de sus iniciativas particulares el máximo bienestar colectivo. La cuestión urbana no escapa, por tanto, a la vieja dialéctica entre el Estado y el mercado, aunque la también vieja idea constantemente renovada del Estado burgués nos demuestre que ambos - Estado y mercado- son perfectamente compatibles.

Es la política la que se encarga de gestionar esta contradicción. Y lo ha venido haciendo con resultados muy diversos. En ciudades con gobiernos democráticos que han de rendir cuentas a los ciudadanos cada cierto tiempo se

observa una mayor sensibilidad y respeto hacia lo público y hacia una concepción de la ciudad como servicio. Sin embargo, a medida que los ciudadanos pierden la capacidad de ejercer algún tipo de control o influencia sobre la gestión pública de la ciudad, emergen con gran vigor las prácticas más antisociales, y de manera destacada la de la especulación -con el suelo y con la vivienda-, que viene a ser una adulteración de las propias reglas del libre mercado.

En las sociedades más avanzadas, denominadas postindustriales, la práctica del Urbanismo se desenvuelve en torno a un complejo entramado jurídico de carácter ordenancista, regulador y previsor. La concepción y la práctica de la planificación ha de conciliar las necesidades y exigencias del mercado -una planificación de hecho-, con las demandas de servicios públicos que sólo las leyes democráticamente aprobadas pueden garantizar -una planificación de derecho- (Sobre estas acepciones de la planificación puede consultarse Campos Venuti, 1980, pp. 21-24).

En las sociedades subdesarrolladas, sometidas a sistemas de dominación social que impiden la formación de un poder dedicado al desarrollo colectivo de las mismas, el Urbanismo da la medida de las profundas contradicciones, desequilibrios y carencias en las que viven dos tercios -2.000 millones- de la población urbana. No debemos olvidar este dato: dos tercios de la población urbana mundial lo es de países subdesarrollados, con todo lo que esto significa. ¿Qué significa? La aparición de la denominada *hiperurbanización*, o superación de los niveles considerados como normales en el crecimiento de las ciudades, poniendo en relación de proporcionalidad los recursos, las inversiones, el número de viviendas, la dotación de servicios..., con el flujo de inmigrantes recibidos.

Ciudades multimillonarias, como Calcuta, Kinshasha, El Cairo, Sao Paulo, Caracas o México -ésta se calcula que ha podido alcanzar los 25 millones de habitantes: la mayor aglomeración urbana existente- tienen de media un 50% de "población marginal". Tres precisiones para entender este concepto y la realidad que representa:

Urbanístico: población que habita en las afueras de la ciudad formando una amplia orla de asentamientos de infravivienda -chabolas, favelas, ranchitos, chacras, bidonvilles...-, con carencia total de servicios urbanísticos, como transportes, escuelas e infraestructuras higiénicas.

Sociológico: marginalidad es sinónimo de no integración en el sistema cultural, político y social de la ciudad. No integración por las dificultades inherentes en las que viven las sociedades indígenas frente a sociedades que han creado en estos países unas relaciones de poder. O no integración por la práctica de la exclusión activa mediante métodos racistas, xenófobos o discriminatorios en general.

Económico: la marginalidad significa quedar fuera de las necesidades y de los mecanismos de contratación que impone el sistema. El sistema capitalista. A esta población ni siquiera le concede el sistema económico de libre mercado el privilegio de poder ser explotada; es decir, trabajar por un salario de miseria sin ningún tipo de prestaciones sociales. Simplemente es población que queda fuera, al margen; que le sobra al sistema. Subsiste realizando actividades mar-

ginales sin ninguna cualificación, recurriendo al vagabundeo y la mendicidad y engrosando la creciente estadística de los diferentes tipos de pauperismo.

La tesis, sostenida en los años sesenta de que la urbanización era una función del desarrollo económico (Castells, 1976, pp. 49-50, citando a Brian J.L. Berry: "Some relations of Urbanization and basic patterns of economic development", 1962) podía explicar el crecimiento de las grandes ciudades del mundo desarrollado, como Nueva York, Los Ángeles, Tokio, París o Londres, pero al finalizar el siglo XX, el crecimiento explosivo de las ciudades del Tercer Mundo sin que exista un desarrollo económico concomitante ha invalidado la vieja tesis. Debemos buscar por tanto nuevas claves interpretativas. Tal vez estemos ante una de las grandes evidencias de la globalización: la acentuación en la polarización de la pobreza y de la riqueza.

En la actualidad la riqueza y los medios que la hacen posible fluyen con facilidad en cualquier dirección, pero esto no determina su localización y por lo tanto un reparto equitativo de la misma. Las ciudades escenifican sin veladuras este drama.

Tal vez nosotros, desde la situación urbanística en la que vivimos y mejor conocemos podemos pensar que las observaciones anteriores son exageradas, pero no es así. África, el continente más pobre -o de mayor porcentaje de pobres- duplica su población urbana cada siete años con las actuales tasas de crecimiento. En el 2.010 habrá en África 500 millones más de población urbana malviviendo en la periferia de las ciudades. Una fórmula exponencial de multiplicar y de concentrar la pobreza, y de degradar los valores ciudadanos que han dado sentido a las ciudades a lo largo de su historia.

En nuestro ámbito el Urbanismo refleja la otra cara de la moneda. Estamos ante la urbanización llamada metropolitana, o de país rico; aunque las ciudades en las sociedades más desarrolladas no están exentas de problemas que los respectivos gobiernos tratan de solucionar con políticas específicas (Consúltese Stretton, 1978 y *Planeamiento urbano en la Europa comunitaria*, 1994). Las metrópolis europeas construyeron su red moderna de ciudades con los beneficios proporcionados por el capitalismo comercial -primera gran globalización-, impuesto en su relación de dominación con las colonias, o con el resto del mundo. La revolución industrial no hizo sino amplificar el fenómeno de acumulación de inversiones y de mano de obra hasta convertir la ciudad en una gigantesca máquina del capital. Desde entonces el mundo urbano desarrollado ha de enfrentarse a grandes contradicciones impuestas por un sistema y una lógica de reproducción económica a la que nuestras vidas no pueden sustraerse, al menos de momento.

III

Una percepción sumaria de dichas contradicciones requiere considerar al menos los siguientes pares de contrarios:

Los valores de uso frente a los valores de cambio. La inmensa mayoría de los habitantes de la ciudad consideran que ésta es un marco de vida en el que es posible realizar cuatro funciones básicas: trabajar, residir, circular y recrearse, según el esquema funcional del urbanismo racionalista presente en la Carta

de Atenas (Le Corbusier, 1981), creando las condiciones para favorecer las relaciones sociales y obtener la máxima eficiencia en los intercambios. En cambio, una minoría con mucho poder formada por grandes propietarios de suelo, constructores y banqueros han visto la ciudad como un objeto de negocio y como un asunto empresarial. La máxima expresión de esta contradicción se produce en torno a la vivienda. Objetivamente hay un problema de escasez de viviendas, cuyos precios sean asequibles, es especial para los jóvenes que empiezan su vida laboral. Sin embargo, en España hay del orden de 3 millones de viviendas vacantes, entendiéndose por tales aquéllas que permanecen cerradas año tras año sin cumplir la función de residencia para la que se supone que fueron construidas.

Ecología frente a economía. Constituyen un segundo par de contrarios. Ya los griegos del siglo V a.n.e. distinguían con claridad las actividades relacionadas con la organización y los cuidados del *aecos*, que era la casa o el habitat, de las prácticas que tenían por objeto el enriquecimiento. Ellos lo denominaban *crematística*; nosotros hoy hablamos de economía. Es la diferencia entre una ciudad construida respetando valores y elementos naturales, y una ciudad producida atendiendo exclusivamente a valores inmobiliarios. Sirva como ejemplo de esta última actitud el parecer de los empresarios leoneses, quienes a finales de los años setenta, cuando se estaba elaborando el Plan de Ordenación Urbana que ha estado en vigor en la ciudad desde 1980 hasta la actualidad, consideraban un derroche de suelo inadmisibles la dedicación de algunas parcelas del interior de la ciudad a zonas verdes. Éstas debían habilitarse en suelo rústico, a varios kilómetros del centro de la ciudad.

En la actualidad hay una corriente de opinión muy extendida, expresada a través del concepto "desarrollo sostenible", que aparentemente trata de conciliar ambas actitudes, la ecológica y la económica. Decimos aparentemente porque además de la visión desinteresada o en interés de la comunidad de "lo sostenible", existe otra de signo contrario. Es el concepto de "desarrollo sostenible" defendido por quienes han alcanzado unos niveles de consumo y de bienestar elevados. Los países pobres siempre han considerado que la contaminación más peligrosa que se ven obligados a soportar es la propia pobreza alcanzando niveles de miseria.

Lo privado frente a lo público. Representa la confrontación entre dos formas de entender la ciudad. Un agregado de ciudadanos, que ante todo se consideran propietarios privados, con derecho de uso y abuso sobre los bienes de su dominio, han de enfrentarse a la idea de la existencia colectiva, de la comunidad única, de los espacios y servicios públicos.

Uno de los principales servicios públicos que ha de ofrecer la ciudad ante la constante y creciente necesidad de movilidad por parte de los ciudadanos es el transporte. Una ciudad media tiene en la actualidad varios kilómetros de radio, alcanzando en las grandes, decenas de kilómetros. En buena medida podemos decir que la función circulatoria hace posible la vida urbana. Esta función se realiza mediante el uso intensivo y extensivo del automóvil particular, en franca competencia con los medios de locomoción públicos. He aquí otra de las grandes contradicciones. Para realizar los desplazamientos que son imprescindibles en la ciudad, los poderes públicos han de construir y mantener la infraestructura

ra pública necesaria para que circulen los medios de locomoción privados: los coches. La densidad del tráfico privado es tal que los inconvenientes del mismo ya están superando a las ventajas, razón por la cual estamos comprobando como administraciones municipales de ideología incluso ultraliberal están aplicando políticas fuertemente reguladoras e incluso coactivas en relación con el uso del automóvil: peatonalizaciones, impuestos especiales, zonas azules, sistemas "ORA", etc. Tiene solución entonces el problema? Sí, pero es muy difícil, porque cuando un automóvil se pone en circulación, tres grandes poderes han unido sus fuerzas: la multinacional que lo fabrica, la multinacional que le proporciona el carburante y el Estado que cobra dos grandes tipos de impuestos por ello, el de la matriculación y el del carburante -hasta dos tercios del precio del mismo-. El negocio organizado en torno al tráfico en las ciudades es de tales proporciones para las economías modernas que no admite soluciones que impliquen su desaparición, sólo paliativos. En las sociedades modernas ha sido el automóvil la fuerza que incluso ha modelado y remodelado la forma de la ciudad. Las calles anchas y rectas, las plazas circulares, las diagonales, las vías de ronda, de circunvalación u orbitales y los modelos radioconcéntricos así lo denotan. La idea de mercado sigue triunfando sobre la ciudad, y lo que es más preocupante, triunfa sobre los propios ciudadanos que la protagonizan.

La última gran contradicción en torno a la cual se desarrolla la vida urbana refleja algo de la esencia sociológica de la ciudad. Una ciudad, además de una fábrica, un mercado, un centro de poder o un lugar geográfico, es una comunidad formada en torno a tres premisas: la relación, la comunicación y la integración de sus miembros. Pues bien, las ciudades en la actualidad, modeladas por la lógica que impone la economía de mercado, se organizan sobre la base de la división zonal, la separación de actividades y la segregación social. La mayoría de los ciudadanos residen o ubican sus actividades o negocios allí donde el suelo adquiere un precio que pueden pagar. Sólo una minoría queda por encima de esta determinación económica. Son los que pueden tomar decisiones en función de razones ecológicas.

El Urbanismo moderno a la vez que planifica espacios y construye materialmente la ciudad se ha ocupado de resolver las contradicciones planteadas. Las administraciones públicas en sus diferentes niveles han asumido las competencias necesarias para ello. Y deben seguir haciéndolo. Esta es la reivindicación con la que finalizamos esta exposición.

El mercado que se reivindica libre es en la actualidad la principal fuerza que impulsa los procesos de construcción urbana. La experiencia nos enseña que el mercado se comporta como una fuerza bruta, que sólo es útil socialmente si se controla. Cuando hablamos de Urbanismo, además de reflexión teórica sobre la ciudad, nos referimos a un conjunto de instrumentos técnico-normativos -leyes y planes- que hacen posible instituir el control, el orden y la regulación que domestica el mercado para construir ciudades habitables y humanizadas.

Debemos estar atentos. La misma corriente ideológica que ha postulado el fin de la historia habla de una "nueva economía" y del pensamiento único, que sería el fin de la filosofía y de la política. Esta nueva utopía alcanza también al Urbanismo, preconizando su final. Pero de qué nueva utopía hablamos? Noam

Chomsky lo ha expresado con toda claridad y concisión: "el fin de la Historia es la utopía de los amos" (CHOMSKY, 2001, pp. 137-141). Nosotros añadimos, el fin del Urbanismo es la utopía de los especuladores y de los urbicidas.

BIBLIOGRAFÍA

- ARROYO, Fernando y FERNÁNDEZ, Felipe (1977): *Las ciudades de Europa*. Pamplona, Salvat S.A. de Ediciones.
- BEAUJEU GARNIER, J. y CHABOT, G. (1970): *Tratado de Geografía Urbana*. Barcelona, Editorial Vicens Vives.
- CAMPOS VENUTI, G. (1980): «Sobre los modelos territoriales. Apuntes Para una discusión», *CEUMT*, N° 31, pp. 21-24.
- CARTER, Harold (1974): *El estudio de la Geografía Urbana*. Madrid, Instituto de Estudios de Administración Local.
- CASTELLS, Manuel (1976): *La cuestión urbana*. Madrid, Siglo XXI de España Editores.
- CHOMSKY, Noam (2001): *Perspectivas sobre el poder*. Barcelona, El Roure Editorial.
- GORDON CHILDE, V. (1994): *El nacimiento de las civilizaciones orientales*. Barcelona, Editorial Planeta-De Agostini.
- GULIAEV, Valeri (1989): *Las primeras ciudades*. Moscú, Editorial Progreso.
- LE CORBUSIER (1981): *Principios de Urbanismo (La Carta de Atenas)*. Barcelona, Editorial Ariel.
- PIRENNE, Henri (1975): *Las ciudades de la edad media*. Madrid, Alianza Editorial.
- Planeamiento urbano en la Europa comunitaria. Bélgica, Italia, Gran Bretaña, Francia, Portugal y España* (1994), Instituto de Urbanística de la Universidad de Valladolid.
- SANTOS, Milton (1996): *Metamorfosis del espacio habitado*. Barcelona, Oikos-Tau.
- SICA, Paolo (1981): *Historia del Urbanismo. El siglo XIX*, I. Madrid, Instituto de Estudios de Administración Local.
- STRETTON, Hugh (1985): *Planificación urbana en países ricos y pobres*. México, Fondo de Cultura Económica.
- TOPALOV, Christian (1984): *Ganancias y rentas urbanas. Elementos teóricos*. Madrid, Siglo XXI de España Editores.

Un mundo de ciudades, ¿un mundo más civilizado

Número 1: *DIOSES Y EMPERADORES TUTELANDO LA CIUDAD*

La Acrópolis de Atenas y el Foro de Roma, en primer término en ambas fotografías



(Arriba: © desconocido. Abajo: Foto Terni)

Número 2: **CIUDADES Y TERRITORIOS SE PROTEGEN MUTUAMENTE**

La cité de Carcassonne y el núcleo histórico de la ciudad hanseática de Lübeck



(*Arriba*: Editions CELY. *Abajo*: Herst. U. Verlag Schöning & Co +Gebrüder Schmidt)

Un mundo de ciudades, ¿un mundo más civilizado

Número 3: *DESARROLLO "SOSTENIBLE" Y SUBDESARROLLO INSOPORTABLE*
Complejo hotelero en Pattaya, Bahía de Bangkok (Thailandia), y niño recogiendo
madera en Tegucigalpa (Honduras)



(Arriba: Pattaya Beach Resort. Abajo: S.O.S. Centroamérica)

Número 4: *RELIGIONES Y MERCADOS ¿SOBREVIVIRÁN LAS CIUDADES?*

Detalle del Jerusalem musulmán y panorámica de Nueva York, con el "bosque" de Manhattan en primer plano



(Arriba: © desconocido. Abajo: Photo by Port of New York Authority)