

Editores: Fernando Carrión, Marcelo Corti,
Patricia Ramírez Kuri, Pedro Abramo

Editora general: Paulina Cepeda

El futuro de las ciudades



© 2022 FLACSO Ecuador
Julio de 2022

ISBN: 978-9978-67-611-0 (impreso)
978-9978-67-612-7 (e-pub)

FLACSO Ecuador
La Pradera E7-174 y Diego de Almagro, Quito-Ecuador
Telf.: (593-2) 294 6800 Fax: (593-2) 294 6803
www.flacso.edu.ec

Corrección de estilo:

Juana Garabano Caporossi; Martina Sipowicz

Apoyo editorial:

Emilia Silva; Mayra Dominguez

El futuro de las ciudades / editado por Fernando Carrión, Marcelo Corti,
Patricia Ramírez Kuri, Pedro Abramo y Paulina Cepeda. Quito : FLACSO
Ecuador, 2022

ix, 630 páginas : ilustraciones, figuras, gráficos, mapas, tablas

Incluye bibliografía

ISBN: 9789978676110 (impreso)

ISBN: 9789978676127 (e-pub)

PLANIFICACIÓN URBANA ; CIUDADES ; SOCIOLOGÍA URBANA ; POLÍTICA URBANA ; ECONOMÍA ; ZONAS URBANAS ; ESPACIOS PÚBLICOS ; URBANISMO ; DESARROLLO URBANO. I. CARRIÓN, FERNANDO, EDITOR II. CORTI, MARCELO, EDITOR III. RAMÍREZ KURI, PATRICIA, EDITORA IV. ABRAMO, PEDRO, EDITOR V. CEPEDA, PAULINA, EDITORA

307.76 - CDD

Índice

Presentación	ix
INTRODUCCIÓN	
El futuro de las ciudades	3
<i>Pedro Abramo, Marcelo Corti, Patricia Ramírez Kuri y Fernando Carrión M,</i>	
METRÓPOLIS GLOBALES	
Las ausencias en nuestros análisis	29
<i>Saskia Sassen</i>	
París 2021 - Trayectoria metropolitana y gobernanza Viejos problemas y nuevos desafíos	45
<i>Marie-France Prévôt-Schapira</i>	
Ciudad de México Espacio público y neoliberalismo urbano en tiempos de pandemia	61
<i>Patricia Ramírez Kuri</i>	
La gobernanza de las metrópolis y los desafíos de la inclusión: la trayectoria de São Paulo	89
<i>Eduardo Marques</i>	
Trayectoria, transformaciones e incertidumbres de la ciudad de Chicago a través de los cambios de régimen socioeconómico del capitalismo	107
<i>John Jairo Betancur</i>	
Un nuevo urbanismo de transformación y reciclaje de la ciudad existente: Proyecto Madrid Centro	125
<i>José María Ezquiaga</i>	

Historia y perspectivas del desarrollo urbano sostenible en Seúl.	151
<i>Federico Poore</i>	
Informalidad urbana en Corea del Sur	169
<i>Pedro Abramo y Arantxa Rodríguez</i>	
Los desafíos de la ciudad futura: Pospandemia, desarrollo urbano y derechos humanos.	201
<i>María Mercedes Di Virgilio</i>	
METRÓPOLIS CONTINENTALES	
Santiago, la pandemia neoliberal	215
<i>Alfredo Rodríguez y Paula Rodríguez</i>	
Bogotá, el futuro incierto al fragor de la sindemia metropolitana.	235
<i>Óscar Alfonso Roa</i>	
Montevideo, memoria y futuro	251
<i>Mariano Arana y Salvador Schelotto</i>	
Panamá metropolitana: entre espejismos y desigualdades.	263
<i>Magela Cabrera Arias</i>	
Caracas o la gobernabilidad metropolitana frustrada. Ideas para repensarla	287
<i>Carlos Mascareño Quintana</i>	
Retos y oportunidades del crecimiento de la Ciudad de Guatemala en el inicio del siglo XXI	303
<i>Jean Roch Lebeau</i>	
Quito: crónica de una crisis anunciada	321
<i>Fernando Carrión M. y Paulina Cepeda</i>	
CIUDADES DE INTERMEDIACIÓN	
Ressurgências do passado, emergências do presente e o futuro pós pândemico das cidades, indicações a partir do caso brasileiro e sua capital.	353
<i>Benny Schvarsberg y Neio Campos</i>	
Ciudad Juárez en el contexto actual: Recuperar la inteligencia de la ciudad para proyectar su futuro posible	365
<i>Luis Alfonso Herrera</i>	

Covid-19 na fronteira Brasil-Uruguai: ilegalismos e políticas públicas nas cidades de Sant’Ana do Livramento e Rivera	393
<i>Letícia Núñez Almeida y Camilo Pereira Carneiro</i>	
Centro, periferia y fuego Córdoba en discusión.....	409
<i>Marcelo Corti</i>	
Aproximaciones a las lógicas de apoyo mutuo en Cochabamba durante el confinamiento rígido por el Covid 19	425
<i>Juan E. Cabrera, José Martínez, Carla Quezada y Margoth Salazar</i>	
Asunción: Posibilidades para la gestión participativa en el gobierno local	447
<i>Ana Raquel Flores</i>	
DEBATES CENTRALES	
La ciudad neoliberal en América Latina	465
<i>Fernando Carrión M.</i>	
Por una teoría crítica del mercado del suelo urbano	493
<i>Samuel Jaramillo</i>	
La Ciudad por Partes El plan de sector como un instrumento de planificación para periferias complejas. Experiencias recientes en Córdoba, Argentina	509
<i>Fernando Díaz Terreno</i>	
Pensar la infraestructura urbana en América Latina.....	519
<i>Pedro Pérez</i>	
Producción social del hábitat en América Latina	533
<i>Enrique Ortiz</i>	
Historia y presente de las iniciativas de Producción Social del Hábitat desde el prisma del Programa de Autogestión de la Vivienda (PAV): ¿Alternativa para la(s) desigualdad(es) urbana(s) en el contexto del COVID-19?	545
<i>María Mercedes Di Virgilio y Alejandro Lorences</i>	

DEBATES EMERGENTES

Ciudad, ciudadanías y expresiones solidarias en la producción urbana y en contextos de crisis sanitaria	571
<i>Yutzil Cadena</i>	
Espacio público y ciudadanía en la centralidad urbana.	579
<i>Vladimir Morales</i>	
Criar Paisajes Sanos. En busca de una ciudad mejor	589
<i>Karina Borja</i>	
Turismo urbano y COVID-19	605
<i>Victor Llugsha G.</i>	
Pandemia y Ciudades de Frontera.	613
<i>Francisco Enríquez Bermeo</i>	
¿Hacia dónde vamos?	623
<i>Valeria Reinoso Naranjo</i>	

París 2021 - Trayectoria metropolitana y gobernanza

Viejos problemas y nuevos desafíos

Marie-France Prévôt-Schapira¹

Antes de todo, quisiera precisar que soy geógrafa y que mis investigaciones se han centrado sobre América Latina, en particular sobre los procesos de metropolización y las reconfiguraciones socioespaciales en las grandes metrópolis latinoamericanas, siempre cruzando las miradas entre América Latina y Europa (Prévôt-Schapira, 2009, 2015). Es desde esta perspectiva que orientaré esta conferencia, pero esta vez recentrando la mirada sobre París, donde vivo y estuve confinada en estos meses. El contexto de la pandemia de COVID-19, obviamente, (re)abre muchas preguntas sobre el futuro de las ciudades y las grandes metrópolis, en cuanto a la circulación del virus y a los cambios en los modos de habitar, trabajar y desplazarse en la ciudad.

Como en Nueva York, Seúl, Tokio, Bogotá, Lima, Buenos Aires, etc., el confinamiento desde marzo de 2020 en París, ha dado lugar a una reflexión intensa sobre las especificidades de la pandemia en el medio ambiente urbano y, en especial, sobre la relación entre territorio metropolitano, salud, vivienda y movilidades, trayendo de vuelta viejos debates que han atravesado la historia del pensamiento y la planificación urbana. Al mismo tiempo, el confinamiento ha cambiado las prácticas y aspiraciones de los ciudadanos y también ha golpeado fuertemente el funcionamiento mismo de la economía urbana en las *global cities*, lugares por excelencia de la “planetarización” de lo urbano (Brenner, 2015). Una de las hipótesis planteadas en esta conferencia es que la pandemia refuerza y acelera las tendencias preexistentes. Actúa aquí como un poderoso indicador de la

¹ Geógrafa. Profesora emérita -Universidad París 8/CREDAL UMR7227. mfschapira@gmail.com.

organización del espacio geográfico. Destaca las múltiples interacciones entre territorios a diferentes escalas, de lo local a lo mundial.

El campo de reflexión así abierto es inmenso. Quisiera solamente abordar dos puntos. El primero refleja algunos debates que se dieron en los ámbitos académicos como en los medios de comunicación ¿En qué medida la fuerte densidad urbana favorece la propagación del virus? ¿En qué medida la pandemia agudiza las desigualdades entre los territorios y golpea con virulencia las poblaciones más vulnerables?

El segundo reflexiona sobre los cambios observados en relación a lo vivido, en cuanto a las movilidades y el “*revival*” del vecindario en tiempos de pandemia.

En la primera parte, empezaré por una breve presentación de la metrópoli de París. Con la globalización, se han observado cambios y tendencias comunes en las grandes metrópolis tanto del norte como del sur, ampliamente analizados. En este caso, trataré de insistir sobre las singularidades y especificidades de la trayectoria metropolitana de París, anclada en su geografía de vasta llanura fluvial atravesada por el Sena y su historia de capital de un Estado centralizado.

Una ciudad capital, una *global city*, un espacio fragmentado y, en último término, una metrópoli improbable

Quisiera rápidamente dar una idea de la configuración geográfica de París 2021. De la ciudad densa –París *intra-muros*– a la inmensidad de la región Île-de-France se pueden distinguir, para simplificar, tres momentos de la ocupación del territorio y tres espacios que se despliegan *grosso modo* de manera radiocéntrica en la planicie de la cuenca parisina.

1) París *intra-muros*, capital icónica de la modernidad urbana del XIX (Harvey, 2021), es el centro neurálgico y denso de la aglomeración. Domina la organización política, económica y social de la metrópoli y también del país. Es la comuna más poblada de Francia, con alrededor de 2,2 millones de habitantes, encorsetada en un perímetro de 105 km² que no se ha cambiado desde 1860, caso único en Europa.

2) A partir del fin del siglo XIX y de modo muy acelerado durante los llamados “treinta gloriosos” (1945-1975)², la urbanización gana las comunas adyacentes para formar los suburbios (*la banlieue*) de la «*petite couronne*», con una clara división entre las zonas industriales y obreras en el nordeste y los espacios más acomodados, burgueses, en el oeste.

3) A partir de los años setenta, la aglomeración desborda las comunas de la «*banlieue*» densamente poblada, bajo nuevas modalidades de urbanización que avanzan de modo difuso sobre el campo. La expansión (*urban sprawl*) del periurbano en la «*grande couronne*» es facilitada por las nuevas infraestructuras de transportes (RER, red expresa regional, y vías rápidas) y la nueva política de vivienda, que facilita, a través del crédito, el acceso a la «casa propia» en la segunda corona.

Hoy en día, la metrópolis parisina es una vasta región urbana de 12 millones de habitantes. Representa casi 20 % de la población francesa y su extensión corresponde *grosso modo* a la región Île-de-France. La metrópolis parisina, como veremos, es un mosaico político-administrativo muy complejo. Es un factor de fuerte conflictividad y de desigualdades entre territorios.

Tabla 1. Datos básicos de la región Île-de-France

	Población	Superficie	Densidad hab/km ²
Région Île de France 8 departamentos	12.213.447	10.012 km ²	1 006
• París intramuros (75) Comuna y departamento	2.148 271	105,4 km ²	21.159
• Petite Couronne (Seine Saint Denis (93)*, Val de Marne (94), hauts de Seine (92)	4.572 283	657 km ²	6.848
*Seine Saint Denis (93)	1.632 677	236,3 km ²	6.912
• Grande couronne (Seine et Marne, Essonne, Yvelines Val d'Oise)	5.389 136	11.350 km ²	148
• Métropole du Grand Paris (MGP)	7.075 028	814,2 km ²	8.689

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INSEE

² Se refiere al período de crecimiento acelerado de la posguerra hasta mediados de la década del 70, título de un estudio famoso de Jean Fourastié, *Les Trente Glorieuses ou la révolution invisible* (1979).

¿«Es París una ciudad global»?³

Esta pregunta fue el centro de la reflexión en los años noventa (Sassen, 1994, Veltz, 1994). ¿Por qué? Como las otras grandes metrópolis, en París son los años en los cuales la nueva fase del capitalismo globalizado provoca cambios fuertes y rápidos, marcados por una fuerte desindustrialización –más fuerte que en New York y Londres– y, por el contrario, un desarrollo intensivo del sector de los servicios. El nuevo ciclo capitalista ha propulsado la región Ile-de-France al tope de los diferentes rankings sobre las «*global cities*», por delante de sus cinco o seis rivales europeos en muchas áreas de desarrollo, incluida Londres. Representa 35 % del PIB nacional, PIB que ha aumentado de un 50 % desde 1990. El aumento del PIB per cápita es aún más espectacular: 50.900 euros en 2017, más del doble de la media europea. Es una región atractiva para las inversiones. Reagrupa una población altamente calificada (ingresos medios un 12 % más altos que en Francia). Se caracteriza por una fuerte movilidad social, con una alta presencia de mujeres, de graduados (profesionales) y también de trabajadores inmigrantes. Históricamente, París creció gracias a la inmigración: 4 de cada 10 inmigrantes en el país residen en Ile-de-France, cuyos orígenes han variado en el tiempo. La población nacida en el extranjero está hoy en aumento. Pasó de 18 % en 2000 a 24 % en 2017, menos que en Londres (27 %) y Nueva York (29 %) pero, sin duda, es una de las ciudades más cosmopolitas.

La internacionalización de su economía en las últimas décadas se ilustra a través del dinamismo de industrias de punta (farmacéuticas, aeronáuticas) y sobre todo de las actividades del FIRE (*Finance, Insurance, Real Estate*). A partir de los años 2000, la industria inmobiliaria ha conocido un proceso de financiarización y ha visto el precio promedio del suelo urbano llegar en París a 11.000 euros el m² en 2020. Un tercio de las empresas extranjeras de envergadura mundial tienen una sede en la región de París, al lado de las sedes de las grandes empresas estatales y nacionales (SNCF, Air France, Total), de la Banca y de las cadenas de supermercados.

Pero su rango en las *global cities* lo debe también a su peso cultural y científico a nivel nacional e internacional. La región parisina concentra las

3 Cf. Título del dossier, de la revista *Le Débat*, 1994 «*París est-elle une ville globale?*».

industrias culturales (80 % de industrias del cine y audiovisual del país), el sector del turismo (47 millones de visitantes, la mitad extranjeros), sin hablar de las “industrias” del lujo, todo eso fuertemente ligado a su historia y la riqueza de su patrimonio. Por fin, se tiene que evocar la fuerte concentración del dispositivo científico y universitario del país y el prestigio de algunas de sus instituciones (La Sorbonne, l’Institut Pasteur, etc.).

Pero al mismo tiempo, detrás de este panorama alentador, se percibe a partir de los años 2000 un estancamiento de la competitividad. El último censo demográfico reveló que el saldo migratorio de Île-de-France es negativo y que pierde su atractivo para los jóvenes de la “clase creativa” (Florida, 2005) en beneficio de otras metrópolis nacionales (Lyon, Bordeaux), europeas (Londres, Berlín) y mundiales.

Las desigualdades entre territorios productivos y residenciales de la metrópoli se fueron agudizando. El dinamismo económico está muy concentrado en el centro de la aglomeración, a pesar del aflojamiento de actividades hacia la segunda corona. Se conjuga con el declive de los asalariados protegidos que caracterizaba el mercado del trabajo fordista, lo que significa una mayor inseguridad laboral. El desempleo gira alrededor de un millón de personas y la “uberización” creciente de los servicios se refleja en las disparidades extremas de los ingresos. En la región Île-de-France encontramos el departamento más pobre del país, la Seine-Saint-Denis (93) y los dos más ricos, París (75) y los Hauts-de-Seine (92). La división entre el este y el oeste se amplifica; sin embargo, la penetración de la nueva economía creativa y conectada en los antiguos suburbios industriales, aprovechando baldíos en desuso, desdibuja una configuración territorial mucho más compleja, en “piel de leopardo”. La línea divisoria entre ricos y pobres traza sectores cada vez más precisos y divididos dentro de un mismo municipio. Los ricos siempre viven cada día más entre ellos y simétricamente, en los 44 municipios más pobres de la región, la pobreza está arraigándose y agudizándose. Desde 2008, la pobreza ha aumentado en la región, pero más en los municipios donde ya estaba fuertemente presente y donde más ha aumentado el desempleo, el número de inquilinos o el número de inmigrantes⁴.

4 <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3291402>

Por tanto, la dinámica de polarización observada

[...] no conduce, sin embargo, a un espacio metropolitano totalmente dual. De hecho, una gran mayoría de los municipios ubicados en una posición intermedia entre estos dos polos han estado, al mismo tiempo, marcados por un proceso de gentrificación iniciado desde 1990. (Fleury et al., 2012)

La difícil gobernanza de una metrópolis fragmentada

Hoy en día, estamos frente a una región que ha conocido un dinamismo innegable pero que se está debilitando, difícil de gobernar por la muy fuerte fragmentación político-administrativa y el papel central del Estado en la gestión y gobernanza de la metrópoli. Se caracteriza por su inclusión en un Estado históricamente construido por fuertes procesos de centralización por un lado, y por la doble oposición París/provincias y ciudad de París y sus suburbios por el otro⁵.

Como bien lo analiza Christian Lefèvre (2017), a diferencia de otras grandes metrópolis, en particular Londres y New York, la región Île-de-France tiene una cultura política en gran parte dominada por lo público y sus elites, prisioneras del espacio hexagonal⁶ desconfían de la globalización. Su visión se inscribe en un horizonte nacional.

Esta visión permite entender las ambivalencias de las políticas del Estado hacia la región parisina, oscilando entre un “keynesianismo espacial” (deslocalización industrial hacia las provincias, en contra del “*trust* parisino”) y, la concentración en la región parisina de inversiones públicas masivas en las infraestructuras y grandes obras, tanto en los años 60/70 (De Gaulle), como en los 80 (Mitterrand).

Bajo la conducción de Paul Delouvrier⁷, los años 60/70 fueron el momento de los grandes proyectos y logros importantes para “poner orden

5 París comparte eso con Buenos Aires. Pero Argentina es un Estado federal y esa es una diferencia clave.

6 Es la forma en que los franceses llaman al territorio continental por su aspecto geométrico en los mapas.

7 De 1961-1969, Paul Delouvrier, a la cabeza del distrito de la región parisina, dispone de todos los poderes para «ordenar» el espacio parisino.

en el desmadre”⁸. Pensamos en la creación y desarrollo de nuevas ciudades (*les villes nouvelles*), la construcción del *business district* en La Défense, el establecimiento de la Red de metro Regional Express (RER), el aeropuerto Roissy-Charles de Gaulle, las vías expresas y la construcción de la carretera de circunvalación inaugurada en 1973. El “periférico”, como se lo denomina, una especie de avenida General Paz parisina, separa físicamente la ciudad de su *banlieue*, ratificando así el desmembramiento en 1964 del departamento de la Seine (75)⁹ para fragmentar el poder político de la región parisina, antes de todo contra el “cinturón rojo” de la *banlieue* popular que asustaba al poder gaullista. “El desmembramiento del departamento del Sena puso fin a las formas de solidaridad entre París y sus suburbios, a una cierta comunidad de destino de los parisinos y los suburbios” (Bellanger, 2013). Sin lugar a duda, es un hecho que deja huellas muy profundas en la organización urbana de la metrópolis hasta hoy.

La crisis del petróleo y el fin de los “treinta gloriosos” marcan un giro en la gobernanza. Por primera vez, después de un siglo (desde la caída de la comuna de París en 1871), en 1977, la municipalidad de París elige su alcalde, a partir de entonces pieza clave en la gobernanza metropolitana¹⁰. En 1981, con la llegada de la izquierda, el voto de las leyes de descentralización (1982) permite transferir poderes y competencias a las 22 nuevas “regiones” entonces creadas¹¹. Estas se convierten en colectividad territorial plena, administrada por un consejo regional cuyos miembros son elegidos por sufragio universal. Sin embargo, los procesos de descentralización en la región Île-de-France fueron más lentos que en las otras del país. La tutela del Estado no se desprendió del todo. Hubo que esperar a 1994 para que el IAURIF (Institut d’Aménagement et d’Urbanisme de la région Île-de-France) elabore su propio plan director y hasta 2005 para que el Estado deje de controlar del todo las empresas de transporte público de la región

8 Cf. según las palabras de de Gaulle « Delouvrier, Mettez-moi de l’ordre dans ce foutoir! » [ou ce bordel].

9 La reforma de 1964, supuso la partición político-administrativa del antiguo departamento de Sena (75) en 4 departamentos. El número “75” corresponde desde entonces a París *intramuros*, a la vez departamento y municipio y se crearon tres nuevos departamentos: Les Hauts –de –Seine (92), La Seine-Saint Denis (93), y Val-de-Marne (94).

10 A partir de 1982, el alcalde no es más electo al voto universal directo sino por los concejales municipales de cada uno de los 20 *arrondissements* (delegaciones) de París.

11 Recordemos que Francia es un país unitario

(RATP, SNCF). De hecho, la región era débil frente a la tecnocracia central y a los desafíos urgentes: congestión del transporte público, crisis de la vivienda, desigualdades crecientes entre oeste y este y entre París y la *banlieue*. Por otro lado, durante los años noventa, la ciudad de París conoce cambios fuertes en consonancia con la globalización. Por una parte, a través de la acción de l'APUR (Atelier Parisien d'Urbanisme)¹² promueve un urbanismo de proyectos, en favor de una ciudad densa y mixta, recuperando los terrenos liberados por la desindustrialización (playas ferroviarias, fabricas, galpones...). La reconversión de una ZAC (*zone d'aménagement concerté* o zona de ordenamiento concertada), entre las estaciones de Austerlitz y Bercy (cf. Biblioteca Nacional por el arquitecto Dominique Perrault y Bercy por los arquitectos Paul Chemetov y Borja Huidobro) fue una de las operaciones más emblemáticas. Los alcaldes de París desarrollaron una política de internacionalización activa «de marketing urbano». Como en el caso en Buenos Aires, la imagen de la metrópolis es la de París *intramuros*.

En los años 2000, la metrópolis aparece debilitada por fuertes conflictos (políticos, institucionales, territoriales) entre el Estado, la región y la ciudad de París. Es desde el Estado que se expresa la necesidad de buscar una institución metropolitana que permita enfrentar los desafíos de la mundialización y mantenerla en su estatus de *“global city”*. Inspirada en los modelos del “Gross Berlín” y del “Greater London”, nace la idea del “*Grand Paris*”, que abarcaría un perímetro que correspondería más o menos al desaparecido departamento de la Seine, es decir París y sus alrededores densamente poblados. Sin embargo, dos visiones ideológicas y políticas sobre el futuro “*Grand Paris*” se enfrentaron (Subra, 2012): la visión del Estado y de los grupos económicos con sus bases territoriales en el oeste, para hacer de París un “hub internacional de la innovación”, y aquella opuesta de la Alianza, “verde y roja”, entre la municipalidad de París y las comunas populares del este, para quien la prioridad era encontrar un herramienta con mecanismos de solidaridad que pudiera enfrentar de la cuestión social (vivienda, transporte, fracturas territoriales y ecológicas) (Garnier, 2010; Subra, 2012). Después de tres años de conflicto, el Estado y la región de Île-de-France llegaron a un acuerdo en 2011 que desembocó en la decisión de crear un nuevo metro, el

12 Cf. <https://www.apur.org/fr>

Grand París Express y a la creación oficial de la MGP (*Métropole du Grand Paris*) en 2016. La MGP es el fruto de un compromiso político que aparece rápidamente obsoleto, ya que el proceso de metropolización se extiende más allá del perímetro definido, atravesada por desacuerdos que se expresan en múltiples y permanentes conflictos. Persisten las desigualdades de riqueza entre poblaciones y entre municipios. La cuestión social en las *periferias* está intrínsecamente ligada a la crisis de la vivienda y al problema de los transportes, que el confinamiento puso a la luz de modo crudo¹³.

Tiempos de pandemia: la metrópolis en cuestión

Desde los primeros días de la cuarentena, los geógrafos y urbanistas fueron llamados a reflexionar sobre la relación entre la circulación de la COVID y las formas de vivir y moverse en las grandes metrópolis.

Densidad y desigualdades territoriales

La idea que “La ciudad densa traicionó a sus habitantes” (Ferrier, 25 junio de 2020) acompañó la salida —calificada de “éxodo urbano”— de un millón de habitantes de la metrópolis. La COVID hizo resurgir viejos discursos urbanofóbicos e higienistas acerca de la densidad, asociada a la promiscuidad, el hacinamiento y a la necesidad de erradicar los tugurios. Sobre eso no me voy a extender sino solo recordar que estas ideas fueron movilizadas para implementar en los años 60/70 la política de *tabula rasa*, mal llamada «renovación urbana» de los viejos barrios obreros, expulsando de París las clases populares que se fueron a vivir en los grandes conjuntos (HLM) de las afueras, iniciando un proceso de extensión de la mancha urbana a costa de la ciudad central¹⁴. Igualmente, con estos mismos preceptos en boga en los sesenta se procedió en el viejo centro de México a la erradicación de la Herradura de los tugurios para construir el Conjunto Urbano Nonoalco Tlatelolco con 110 edificios (Legorreta, 2001).

13 Cf. Tribuna de un colectivo de urbanistas y arquitectos (24 juin 2021). « La métropole du Grand Paris paraît inopérante pour gérer un espace de 12 millions d’habitants », *Le Monde*.

14 Entre 1968 y 1975, 901.045 personas dejaron París intra-muros.

Los años 80 ponen fin a este urbanismo “destructor”, tanto en Europa como en América latina. En París –como más tarde en México “el Bando 2”¹⁵–, el “regreso al centro” (*back to the city*) y la defensa de una ciudad densa y compacta (“hacer ciudad sobre la ciudad”) inspiran las políticas de recualificación urbana para frenar el *sprawl* y favorecer la mixtura social.

1- En la región parisina, durante el primer confinamiento, la mayor letalidad no se ha observado en la zona más densa de la metrópolis –es decir en París intra-muros (200 habitantes/ha)–, sino más bien el departamento de la Seine-Saint-Denis, el “93”, el más pobre de la metrópolis y del país.

En los últimos treinta años, la explosión del costo de la vivienda acrecentó la dificultad de acceso a una vivienda digna, como lo demuestra el aumento del número de personas sin hogar o que viven en viviendas precarias: barrios marginales, okupas o campamentos permanentes, o grandes conjuntos degradados. En la Seine-Saint-Denis, más de 40 % de la población vive en los monoblocks, con familias numerosas y monoparentales, en un departamento carente de infraestructura hospitalaria (3,3 camas por cada mil habitantes contra 7,7 en París).

El mandato “quédate en casa” hizo resaltar las desigualdades fuertes entre los territorios. Cuando todas las actividades sociales, incluido el trabajo y la escolarización, se deben realizar desde el hogar, vivir en viviendas degradadas o inadecuadas pone de relieve las desigualdades habitacionales que afligen a la sociedad.

2- Hizo resaltar también las fuertes interdependencias entre los territorios de la metrópolis, conectados entre sí y envueltos en un mismo proceso de globalización. El confinamiento destacó con elocuencia que los trabajadores de esos territorios vulnerables, siempre vistos desde el ángulo de la pobreza, de la delincuencia y de los estallidos sociales, hicieron posible el funcionamiento de la metrópoli: enfermeras, cajeros, conductores de autobuses, repartidores, recolectores de basura, que vivían fuera de París en los barrios etiquetados eufemísticamente sensibles o “*quartiers sensibles*”. Apunta también sobre las contradicciones de los procesos de metropolización y la fuerte segregación y contrastes territoriales que afectan la región parisina. La Seine-Saint-Denis es el territorio que crea más riqueza

15 En los años 2000, el gobierno del Distrito Federal introdujo “el Bando 2”, una política de densificación de áreas centrales.

y produce más pobres a la vez, a pesar de estar conectada a la economía globalizada y lejos de la imagen del “ghetto”. Aquí se ubica el “polo de la creatividad” —el cluster más exitoso de la metrópolis—, alrededor de la “Ciudad del Cinéma” (14 platós de cine y más de 50 estudios de televisión). Sin embargo, los nuevos empleos más sofisticados están ocupados por gente “de fuera” calificada¹⁶. Al revés, la población poco calificada del “93” forma las tropas de los *cleaners* para retomar la terminología de S. Sassen, en primera línea de riesgo en tiempos de pandemia. En Île-de-France, como en muchas otras metrópolis, más aún las del sur global, la dependencia de los trabajadores “esenciales” (*key workers*) al transporte público, los sobreexpone al virus (a diferencia de los teletrabajadores), con el riesgo a futuro que

[...] los trenes, metros y autobuses abandonados por trabajadores de cuello blanco se conviertan en una nueva área de segregación social. En París y Nueva York, las líneas más frecuentadas son las que sirven a los suburbios pobres, donde viven quienes no pueden trabajar a distancia. (Bezatz, 23 noviembre de 2020).

El acceso y la elección de la movilidad, nuestra capacidad o no de quedarnos quietos, han revelado y reforzado las desigualdades sociales o territoriales.

Movilidades emergentes y vecindario

En París, la parálisis casi total del tráfico durante la primera fase del confinamiento, en particular el automóvil, fue un shock sensorial y visual, en una ciudad sujeta a un tráfico muy denso y una congestión permanente en los distritos centrales y en el “periférico”, transitado por flujos masivos de residentes de las afueras de la capital. Quiero solamente resaltar dos puntos muy sobresalientes en París *intramuros*.

¹⁶ Cluster asociado a importantes centros universitarios (Universités Vincennes Saint Denis - París 8 et París 13 y desde 2019 el Campus Condorcet de Ciencias Sociales) y sedes de grandes empresas (PSA Peugeot, L'Oréal, Kodak, etc.). Pero el 70 % de los empleos generados son ocupados por trabajadores con diploma, que vienen de fuera. La tasa de desempleo es una de las más altas, mientras a la inversa los habitantes de Seine Saint Denis van a trabajar en la ciudad central.

1- La pandemia está acelerando y fortaleciendo los procesos ya en marcha desde hace casi dos décadas para limitar el lugar de los coches en la ciudad. Como bien lo analizan diferentes encuestas del APUR, los servicios compartidos (*bici*, patinetas, autolib) habían conocido en la última década un impulso notable con la llegada de operadores privados de micromovilidad en *free floating*.

El éxito de estos servicios se basa en su estrategia de implantación en grandes metrópolis, caracterizadas por una alta densidad de edificios y población, una estructura poblacional compuesta principalmente por jóvenes, trabajadores y en particular ejecutivos, una mezcla de funciones, alto tráfico turístico y una fina malla de espacios públicos. Los *scooters* y bicicletas de autoservicio ofrecen una nueva experiencia de movilidad a los habitantes de la ciudad y están cambiando profundamente el uso de los espacios públicos. (Atelier d'urbanisme Parisien, mayo de 2020)

En el París *intramuros*, resulta de una voluntad política afirmada por dos décadas. La pandemia refuerza la posición del municipio para reconquistar espacios confiscados por el automóvil durante los “treinta gloriosos”. Ciertamente, la protesta militante, combinada con la crisis del petróleo de 1973, puso fin en los ochenta a la política de vías rápidas urbanas. Pero no fue hasta la década de 2000 que la ciudad de París inició una lucha frontal contra el automóvil, con medidas fuertes para desalentar su uso en París: reducción de plazas de aparcamiento, reconquista de aceras invadidas por coches, multas.

Las teorías del “urbanismo táctico” inspiraron la voluntad de crear nuevos espacios públicos para humanizar la ciudad. La operación pionera, la más emblemática, fue la reconquista de la margen derecha del Sena, restituida al tráfico peatonal. La alcaldía lanza en 2002 el famoso evento “París Plage”, que convirtió la margen derecha del Sena en un área de recreo, cerrada a los coches durante el mes de agosto, para recibir a parisinos y turistas en una especie de Coney Island efímera y reversible. El éxito fue total.

Fue la primera etapa. En 2018 hubo una prohibición definitiva de la circulación automovilística¹⁷ sobre la orilla derecha del Sena, después

17 Alrededor de 40.000 coches circulan en esta vía *express*.

de una batalla jurídica ganada por el ayuntamiento frente al lobby automovilístico, liberando así al público más de 3 km de paseos, jardines y espacios de ocio.

Al mismo tiempo, la alcaldía lanzó en 2007 el sistema Velib (Velo / libertad) servicio en París para incitar los parisinos al uso compartido de la bicicleta¹⁸. Sin duda, los cambios en las prácticas y aspiraciones de los parisinos debidas a la COVID-19 han permitido a la alcaldía «pasar al acto», si se puede decir, para extender e imponer las pistas ciclísticas exclusivas. 60 km de coronapistas están rediseñando la ciudad. En julio de 2021 la municipalidad anunció el proyecto de extender la prohibición del tráfico de automóviles a los distritos centrales.

2- Finalmente, el último punto que me gustaría abordar en relación con las movilidades es que la crisis del COVID-19 ha roto los ritmos de la vida y ha recentrado nuestras actividades, durante el encierro, en un espacio de proximidad, inicialmente delimitado en un perímetro de 1 km de diámetro. En los años 90, Francois Ascher (1995) en su obra *Metapolis* había pronosticado “el fin de los barrios”, subrayando que en la ciudad de la Tercera Modernidad, hipermóvil, ya no vivimos al nivel del barrio, ni siquiera de la ciudad, sino en una vasta conurbación policéntrica y discontinua. La crisis del COVID-19 ha puesto de relieve las disfunciones de la movilidad en el transporte abarrotado (metro, trabajo, sueño o *métro, boulot, dodo*). La idea de una necesaria reorientación de actividades en un espacio más reducido es la que adelanta en su libro Carlos Moreno (2020). “La ciudad del cuarto de hora”, inspirada por la obra de Jane Jacobs (1961), es una ciudad donde los servicios y el comercio estarían a una distancia de un cuarto de hora en bicicleta o a pie, en una ciudad con una planificación urbana flexible que permite reducir los desplazamientos y ahorrar tiempo y energía. En junio de 2020, Anne Hidalgo ha incorporado el proyecto a su campaña para su reelección en la alcaldía de París, centrada en la sostenibilidad; pretende reducir la contaminación, potenciar los desplazamientos a pie y que París sea 100 % accesible para bicicletas en 2024. No hace falta decir que el enfoque de proximidad, por muy atractivo que sea para los parisinos, parece

¹⁸ La ciudad otorgó una delegación de servicio público a un operador privado, Decaux, para desplegar y operar un servicio de 19.000 bicicletas en París.

no tomar en cuenta los 10 M de *banlieusards*¹⁹ que viven las afueras de París y la importancia y la solidez de los sistemas técnicos (agua, desagüe, redes de internet, logísticas) que permitieron el funcionamiento de la metrópoli.

Conclusión

El confinamiento destacó una evolución importante, a menudo oscurecida por la visión municipalista de París: que “el centro de la ciudad ya no solo está abrumado por sus suburbios sino que está bien y verdaderamente integrado con ellos dentro de un sistema metropolitano organizado en redes e interdependencias” (Behar y Delpirou, febrero de 2020). Como lo subrayan estos geógrafos, en una tribuna del periódico *Le Monde* « *Il faut prendre acte que Paris n'appartient pas qu'aux Parisiens* » y que es necesariamente a la escala metropolitana que se pueden encontrar las soluciones y respuestas a los grandes desafíos estructurales de la región parisina, exacerbados por la pandemia en materia de vivienda, de segregación de transporte y de protección del medioambiente.

Bibliografía

- Atelier d'urbanisme Parisien (APUR) (mayo de 2020). *Les mobilités émergentes, trotinettes, scooters, et vélos en partage*. <https://www.apur.org/fr/nos-travaux/Paris-mobilites-emergentes-trottinettes-scooters-velos-partage-profils-pratiques-attentes-enquete>
- Ascher, F. (1995). *Métapolis ou l'avenir des villes*. Ed. OdÏle Jacob.
- Bellanger, E. (2013). La traversée historique du Grand Paris. *Mouvements*, 74.
- Behar D. y Delpirou A. (febrero de 2020). Il faut prendre acte que Paris n'appartient pas aux Parisiens. *Le Monde*.
- Bezat, J. M. (23 noviembre de 2020). Transports publics: l'impasse financière menace les collectivités locales et les exploitants. *Le Monde*.

¹⁹ *Banlieusard*: habitante de la *banlieue*

- Bonvalet, C. y Lefèvre M. (1983). Le dépeuplement de Paris 1968-1975. Quelques éléments d'explication. *Population*, 38(6), 941-958.
- Brenner, N. (ed.). (2015) *Implosions/Explosions*. Towards a Study of Planetary Urbanization. Jovis.
- Clerval, A. (2013). *Paris sans le peuple: La gentrification de la capitale*. Ed. de La Découverte.
- Ferrier, J. (25 junio de 2020). La ville dense est au cœur de la crise sanitaire. *Le Monde*.
- Fleury A., François J.-Ch., Mathian H., Ribardièrre A. y Saint-Julien, Th. (2012). ¿Les inégalités socio-spatiales progressent-elles en Île-de-France? *Métropolitiques*. <https://metropolitiques.eu/Les-inegalites-socio-spatiales.html>
- Florida, R. (2005). *Cities and the creative class*. Routledge.
- Fourastié, J. (1979) Les Trente Glorieuses. Fayard.
- Garnier, J. P. (2010). El “Gran París”: una urbanización sin urbanidad. Premoniciones lefebvrianas acerca de un porvenir metropolitano. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 24(1), 1-25.
- Institut national de la statistique et des études économiques (s. f.). En Île-de-France, la pauvreté s’est intensifiée dans les territoires déjà les plus exposés. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3291402#consulter>
- Jacobs, J. (1961). *the death and life of great American cities*. Random House.
- Harvey, D. (2021), *Paris, capitale de la modernité*. Les Prairies ordinaires.
- Lefèvre, Ch. (2017). *Paris, métropole introuvable. Les défis de la globalisation*. PUF.
- Légorreta J. (26 octubre de 2001). Una visión de la ciudad de México en 1969. Renovación urbana para erradicar la *herradura* de tugurios del Centro Histórico. *La Jornada*.
- Le Monde. (24 junio de 2021). La métropole du Grand Paris paraît inopérante pour gérer un espace de 12 millions d’habitants. https://www.lemonde.fr/idees/article/2021/06/24/la-metropole-du-grand-paris-paraît-inoperante-pour-gerer-un-espace-de-12-millions-d-habitants_6085440_3232.html
- Moreno, C. (2020). *De la «ville-monde» à la «ville du quart d’heure»*. Ed. de L’Observatoire
- Prévôt-Schapira M. F. (2009). Apuntes de Moreno. En *Apuntes de Investigaciones de CECYP, Conurbano*, 16/17.

- Prévôt-Schapira, M. F. (2015). La cuestión de la vivienda social en Buenos Aires y México. Lógicas institucionales y trayectorias metropolitanas. En Alba Vega C. y P. Labazée (e ds.), *Metropolización, transformaciones mercantiles y gobernanza en los países emergentes*. Ed. El Colegio de México/IRD.
- Sassen, S. (1994). La ville globale, éléments pour une lecture de Paris, *Le Débat*, 80.
- Subra, P. (2012). *Le Grand Paris. Géopolitique d'une ville mondiale*. Ed. Armand Colin.
- Veltz P. (1994). Les ressorts de la métropolisation de Paris, *Le Débat*, 80.