

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>	

Trayectoria, transformaciones e incertidumbres de la ciudad de Chicago a través de los cambios de régimen socioeconómico del capitalismo

John Jairo Betancur¹

Introducción

Las transformaciones de la ciudad de Chicago desde su fundación hasta hoy ilustran las maneras en que la destrucción creadora altera los espacios construidos (*built environments*) y la organización de lo urbano al pasar de un sistema de acumulación a otro. Como ejemplo principal, se retoma el efecto diferencial de la desindustrialización del cinturón industrial del oeste medio de los EE. UU. devastando a ciudades como Detroit. Empezando como una ciudad frontera de acopio, distribución e intercambio, Chicago invirtió el capital comercial acumulado en la industrialización generando una simbiosis virtuosa entre las dos eras; en cambio, la transición de emporio manufacturero a ciudad global de servicios avanzados fue muy traumática causando la destrucción de una de las industrias más consolidadas del mundo; aunque la ciudad reconstruyó su economía convirtiéndose en una capital global de servicios avanzados. Esta transformación cambió la geografía de fábricas con sus barrios propios, por una geografía polarizada entre un área sobre desarrollada y rodeada por una periferia devastada. ¿Qué podemos aprender de estos cambios? Además de ilustrar las maneras como el capitalismo produce y destruye ciudad, ellos muestran la inestabilidad urbana intrínseca al sistema de producción actual. Para exponer este proceso, este escrito empieza con descripciones de la trayectoria de Chicago de la fase comercial a la manufacturera y a la de servicios avanzados, para después sintetizar los factores que convirtieron a esta ciudad en una

¹ Profesor de planificación y políticas urbanas de la Universidad de Illinois Chicago.

de las grandes urbes de EE. UU. y concluir con un análisis de las implicaciones que surgen de las indagaciones. La tesis central es que la ciudad capitalista es una estructura frágil, desmontada y reensamblada al ritmo de los cambios de régimen cuyo futuro depende de su capacidad de reconstruirse continuamente. Aunque la materia prima para el análisis proviene de fuentes secundarias, la manera como se construye y analiza la trayectoria de la ciudad es contribución de este autor y está basada en conceptos de economía política, particularmente la producción del espacio desarrollada por Henri Lefebvre (1991) en el libro *La Producción del Espacio*.

Era comercial

Ubicada en la desembocadura del Río Chicago en el Lago Michigan y conectada a una vasta red fluvial regional y nacional, Chicago comenzó como una ciudad frontera de libre comercio en la colonización del oeste de los EE. UU. habitada por poblaciones nativas. Ocupada inicialmente por aventureros, comerciantes, cazadores, y sus acompañantes, la ciudad sobrevivió los choques entre colonos e indígenas hasta el Tratado de Greenville (1795) que les quitó a los aborígenes lo que sería la región de los Grandes Lagos de EE.UU. Incorporada como municipalidad en 1833 y como ciudad en 1837, Chicago se convirtió en el centro de convergencia de un vasto sistema de canales, ferrocarriles y carreteras y como capital del oeste medio en la comercialización de los productos de la región. En sus primeras tres décadas la ciudad se consolidó como el centro de distribución más importante del país; su importancia se refleja en el crecimiento de la población que pasó de 350 residentes en 1833 a 4.470 en 1840 y a 29.963 en 1850 alimentada por oleadas sucesivas de inmigrantes europeos que aceleraron su expansión; este crecimiento y circunstancias hicieron que Chicago sobrepasara rápidamente al noroeste en el procesamiento y comercialización de productos Según Mills (2001).

El distintivo económico de la ciudad de Chicago en el siglo XIX fue un crecimiento extremadamente rápido prácticamente sin regulación o impuestos.... Una de las características más impresionantes ... fue su

capacidad para juntar empresarios imaginativos, capital financiero, masas de trabajadores productivos, técnicas innovadoras financieras y de producción e innovación en el transporte. Se hicieron inversiones masivas en lo que ahora se llama capital de infraestructura: muelles, dragado, vertedero, calles, suministro de agua, transporte y, cerca de finales de siglo, metros electrificados y líneas ferroviarias elevadas. Las empresas privadas, casi sin intervención ni apoyo del estado, hicieron todo esto (p. 290).

Era manufacturera

Con el capital acumulado en este proceso, los negociantes de la ciudad invirtieron en el procesamiento de recursos naturales de la región iniciado la industrialización de la ciudad y la región; en tanto, el capital acumulado en la comercialización y el procesamiento de productos primarios financió el desarrollo de industrias intermedias dedicadas a la producción de máquinas agrícolas, instrumentos, y equipo de transporte convirtiendo a Chicago en una economía bastante autosuficiente y diversificada (Meyer, 1989). En 1900, Chicago era el principal productor de productos agrícolas, ganaderos y forestales del oeste medio y el mayor centro ferroviario del país (Mills, 2001, p. 292). Este desarrollo continuó atrayendo inmigrantes europeos haciendo que la ciudad pasara de 112.172 personas en 1860 a 298.977 en 1870, a 503.185 en 1880, 1.099.850 en 1890 y 1.698.575 en 1900, el crecimiento poblacional más rápido del mundo en la segunda mitad del siglo XIX. Una última ola de inmigrantes europeos (1890-2014) y la Primera Gran Inmigración de negros del sur del país (1910-1930) elevaron la población a 2.185.283 en 2010 y a 2.701.705 en 2020, cuando se convirtió en la segunda ciudad en población en EE. UU.

Cuando se creyó que los incendios de 1871 y 1874 devastarían a la ciudad, los empresarios invirtieron en la reconstrucción del centro utilizando nuevos materiales, tecnologías y códigos de construcción; este nuevo ímpetu no solamente redujo las posibilidades de otros incendios sino que resultó en el invento del rascacielos, convirtiendo a Chicago en la primera ciudad vertical del mundo. En reconocimiento a la ciudad, el Congreso de los EE. UU. seleccionó a Chicago para la Feria Mundial de celebración de

los 400 años del “descubrimiento” de América. Para esto, Chicago construyó una ciudadela que se denominó Ciudad Blanca mostrándole al mundo las virtudes de una ciudad planeada. En 1909, la Ciudad creó su propio Plan bajo el slogan “No hagas planes pequeños” que continúa inspirando el desarrollo de la ciudad. De nuevo en 1933, la ciudad organizó la Exposición Internacional Un Centenario de Progreso resumiendo su trayectoria en su nuevo slogan “La ciencia descubre, la industria aplica, y el hombre se adapta” (*New York Times*, 1933).

En el año 1929, Chicago se había convertido en el principal centro cárnico, de fundición, maderas y talleres mecánicos de EE. UU., en el segundo fabricante de ropa y en el tercero en productos de tabaco; ese mismo año se “ubicó detrás de Nueva York y Londres en la industria de finanzas” (Schweikart, 2005). Culminando el ciclo entre 1900 y 1945 la ciudad “[se] convirtió en uno de los mayores centros de industria pesada del mundo” (Mills, 2001, p. 296).

Pero el mayor desafío provino del colapso bursátil de 1929 que redujo el empleo manufacturero a la mitad (la mayoría de ellos obreros no blancos),² causó una escasez alimenticia sin precedentes, dejó sin techo a miles de personas, y generó la mayor bancarrota financiera de su historia (Postel-Vinay, 2016).³ En respuesta, un tercio de los obreros se sindicalizó y los votantes eligieron al Partido Demócrata, inaugurando el reinado de la Maquinaria Demócrata que gobernó a la ciudad desde entonces asegurando su reelección con el más corrupto y clientelista sistema de gobierno en el país. La crisis generada por la Gran Depresión solo terminó en 1941 cuando EE. UU. convirtió a la industria en una máquina de guerra como parte de su participación en la 2ª Guerra Mundial. Como parte de ese esfuerzo, las empresas de la región produjeron más acero que el Reino Unido y en 1943 más que la Alemania nazi. Aunque solo Detroit produjo

2 “En 1932, del 40 al 50 por ciento de los obreros negros en Chicago estaban desempleados” (Deutsch, 2005)

3 “Las dificultades de la ciudad fueron exacerbados por una crisis fiscal que había comenzado a finales de los 1920s. Una reevaluación de la propiedad en 1928 impidió que la ciudad colectara impuestos; esto fue seguido de inmediato por una huelga generalizada de impuestos. La ciudad no pudo cubrir la nómina y para febrero 1, 1932, los fondos de emergencia se agotaron totalmente. Otras fuentes de ayuda (instituciones religiosas, sociedades de benevolencia, sociedades mutuales) vivían al borde de la quiebra y ni las caridades privadas ni la ciudad estaban equipadas para un momento tan devastador como aquel” (Deutsch, 2005).

más insumos para la guerra que Chicago, la industria local con productos desde comida hasta paracaídas y torpedos ocupó a 100.000 obreros en la producción de motores, láminas de aluminio, visores de bombas y otros componentes. Según Mills (2001, p. 296), “Entre 1900 y 1945 ... [Chicago] se consolidó como uno de los grandes centros mundiales de industria” y un emporio en comercio mayorista, finanzas, industria inmobiliaria, y servicios ferroviarios. Estas actividades hicieron que el empleo manufacturero alcanzara su pico en 1947 con 667,407 obreros y que la población alcanzara su nivel histórico más alto en 1950 con 3.620.962 habitantes.

Desindustrialización, segregación y dispersión urbana

En la posguerra, la población de origen europeo que se había beneficiado de esta prosperidad empezó a abandonar los barrios de la ciudad (*white flight*) e irse a vivir a los suburbios periféricos con subsidios federales que excluían a la población no blanca. Como resultado, en tres décadas la ciudad pasó de ser mayoritariamente blanca a ser mayoritariamente mayoría no blanca. Reflejando esto la población pasó de 3.620.962 personas en 1950 a 3.550.404 en 1960, 3.366.957 en 1970; 3.005.072 en 1980; 2.783.660 en 1990; 2.895.671 en el 2000; 2.695.598 en el 2010; y 2.693.976 en 2019 (Biggest US Cities, 2021) perdiendo 926,986 habitantes entre 1950 y 2019. La dispersión de la población hizo que mientras que en 1939 el 90 % de la población del área residía en la ciudad de Chicago, en 1950, esta cifra bajó al 66 % y en 2010 al 28 % (Cox, 2011). La industria siguió la misma trayectoria pasando “de emplear el 71 % [de la población metropolitana] al 54 % entre 1947 y 1961” (Hirsch, 2005). De esta manera, la industria que empleaba 667.407 obreros en Chicago en 1947, pasó a emplear a 546.500 en 1967; 336.000 en 1977; 220.600 en 1987 (McDonald, 1984; IDES, 1987) y 110. 445 en 2014 (Biggest US Cities, 2015, p.1). Mientras que la ciudad decrecía en población y empleo, la población suburbana creció hasta 1980 cuando empezó también a declinar en los suburbios (en el año 2014 el empleo manufacturero en los suburbios bajó a 402.300 obreros).

Mientras que en el período 1833-1947 la ciudad ocupó los primeros lugares en el mundo en el crecimiento de población y empleo manufature-

ro, en la posguerra Chicago se convirtió en el símbolo de la “otra América” (Harrington, 1962). Esta trayectoria refleja la crisis del capitalismo manufacturero en la posguerra y la penosa transición al capitalismo financiero. Mediada por el racismo y caracterizada por la mayor desigualdad que el capitalismo haya experimentado, la reestructuración socioeconómica del periodo 1970-1990 convirtió a Chicago y su región en una de las concentraciones urbanas más desiguales del país (Doussard, Peck y Theodore, 2009); dividida geográfica y económicamente, la región aceleró la segregación entre geografías blancas de abundancia y geografías no blancas de desinversión y entre empleos bien remunerados ocupados principalmente por blancos y empleos de baja remuneración ocupados principalmente por empleados no blancos. Entre 1950 y 1960, los negros pasaron del 14,2 % al 23,6 % de la población total en Chicago mientras que los blancos disminuían en 12,8 % (Comisión de Relaciones Humanas, 1961); en 1980, los blancos eran el 43.2 % y los negros el 39.5 % de los habitantes de la ciudad. Los latinos, que empezaron a crecer a mediados de 1940, se convirtieron en el 14 % de la población en 1980. En 1990, los blancos habían bajado al 38.2 % mientras que los negros llegaban al 38 %, los latinos al 19,2 % y otras razas al 3.9 %. Para el año 2019, la distribución llegó a un 33,5 % de la población blanca, 28.8 % de latinos, 28.5 % residentes negros y 6.9% asiáticos. En tanto, el área continuó expandiéndose hasta conformar un Área Metropolitana de seis condados con 9.461.405 habitantes en 2010 y un Área Estadística Combinada Censal (CSA) de 14 condados expandiéndose a Indiana y Wisconsin con 14.691.336 millones de habitantes—la tercera mancha urbana más grande del país con una población blanca del 53 % y una no blanca del 47 % (CMAP, 2015; Paral et al, 2004, p. 7). En 1914, el área Metropolitana se dividía entre un 22,1 % de Latinos, un 17,1 % de negros y un 8.3 % de otras poblaciones no blancas (CMAP, 2015).

Era de servicios avanzados

Entre 1970 y 1990 Chicago y su región pasaron de ser economías manufactureras a ser economías de servicios avanzados. “[C]oincidiendo con las tendencias nacionales, los empleos en servicios se duplicaron entre 1970

y 80, igualando y luego superando los empleos manufactureros” (Federal Reserve Bank of Chicago, 1990, p. 16). El área de oficinas en el centro pasó de 59.6 millones de pies cuadrados en 1970 a 81,3 en 1980 y a 116.6 en 1989 (Ludgin, 1989, p. 21). Entre 1979 y 1989, la inversión en bienes raíces superó los \$6,8 mil millones añadiendo 45,2 millones de pies cuadrados en oficinas además de 12,5 millones en construcción, 14.660 residencias nuevas y 3.114 en construcción, y 11.723 habitaciones hoteleras nuevas con otras 2.944 en camino (Ludgin, 1989, p. 6). El empleo en el centro pasó del 37 % del empleo total de la ciudad en 1967 al 44 % en 1990 (IDES 1970 y 1990) y a la mitad hoy. Entre 1950 y 1980, la ciudad fue segunda en EE. UU. en construcción de oficinas (Ludgin, 1989) duplicando el área del centro de negocios (Ludgin y Masotti, 1986, p. 17).

En esta transición Chicago perdió 1.3 millones de empleos entre 1970 y 1990 (Federal Reserve Bank of Chicago, 1990, p. 21) y el empleo se bifurcó entre un polo con salarios altos (ocupado principalmente por blancos) y otro con salarios bajos (ocupado mayoritariamente por personas no blancas) mientras que los empleos medios bajaban drásticamente en número y proporción.⁴ Reflejando esta distribución, la geografía de la ciudad se polarizó entre un área central de negocios rodeada por un anillo de gentrificación y expandida hacia el norte a lo largo del Lago Michigan y una periferia empobrecida de personas no blancas.

En síntesis, tras la Segunda Guerra Mundial, la población blanca de clase media se suburbanizó dejando atrás una población mayoritaria no blanca de bajos recursos y generando una geografía dispersa con altos niveles de segregación socioeconómica (entre la ciudad y los suburbios, entre áreas de afluencia y otras de escasez, y entre áreas desarrolladas ocupadas por blancos y áreas subdesarrolladas habitadas por no blancos (Cox, 2011). Si bien en la transición del capitalismo manufacturero al capitalismo de servicios avanzados el centro logró transformarse un área de servicios avanzados de talla global⁵ reteniendo la función de la ciudad como núcleo eco-

4 “La mitad de las unidades censales [census tracts] de Chicago se consideraban de clase media en 1970. Hoy han bajado al 16 por ciento.” (Lutton, 2019).

5 Desde el principio el sector terciario de la ciudad se situó entre los más importantes del país pasando de emplear el 7 % de la fuerza laboral en 1840 al 60 % en 1930 y al 80 % en 1990 (Mills, 2001, p. 291).

nómico de la región⁶ y como el segundo centro más próspero en el país, la ciudad abandonó el sur y el oeste de la ciudad a su suerte. La siguiente tabla resume la distribución del empleo por industria en la ciudad de Chicago y su Área Metropolitana en el año 2010.

Tabla 1. distribución del Empleo entre Chicago y su Área Metropolitana por Industria, 2010

Industria	Empleo Área Metropolitana	Empleo Chicago	Chicago como Porcentaje del Área
Comercio, Transporte y Servicios Públicos	763,400	143,750	19%
Servicios Profesionales y Comerciales	601,100	132,524	22%
Gobierno	469,600	49,556	10.5%
Educación y Servicios de Salud	466,600	169,205	36.3%
Manufactura	402,300	103,255	25.7%
Ocio y Hospitalidad	319,600	73,707	23.1%
Servicios Financieros	292,400	91,298	31.2%
Construcción y Minería	175,300	38,585	22%
Otros Servicios	171,200	40,236	23.5%
Información	87,000	24,789	28.4%
Fuerza Laboral Civil	4,231,500	868,288	20.5%

Fuente: <http://www.city-data.com/us-cities/The-Midwest/Chicago-Economy.html> and US Census Bureau

Como puede leerse en la Tabla 1, la ciudad de Chicago albergaba el 20,5 % de la fuerza laboral total del Área Metropolitana en 2010; sin embargo, su participación en servicios financieros, información, manufactura, otros servicios, ocio y hotelería, servicios profesionales y empresariales, y construcción y minería (en ese orden) estaba por encima de esa cifra. En cambio, su participación en empleos del sector público, el comercio, el transporte y los servicios públicos estaba por debajo de ese porcentaje. En tanto, en medio de la dispersión poblacional mencionada, el Condado de Cook (que incluye a Chicago) aún concentra el 65 % de los empleos del área metropolitana total constituida por los condados de Cook, de Du

⁶ En el año 2000, el área empleaba a 542.000 personas.

Page, Kane, Lake, Will, y Lake Indiana; en tano, Chicago tiene el 32 % del empleo total del condado de Cook (Tabla 2).

Tabla 2. Participación de Chicago en el Empleo con Seguro de Desempleo en la Región por Industria

Industria	Empleo Total y Porcentaje– Chicago	Empleo y Porcentaje– Cook ⁷	Empleo y Porcentaje– Resto del Área
Comercio, Transporte y Servicios Públicos	178,448 (25%)	420,995 (59%)	293,599 (41%)
Servicios Profesionales y de Negocios	141,557 (41.2%)	232,520 (67.7)	110,985 (32.3%)
Gobierno	No disponible (Nd.)	Nd.	Nd.
Educación y Salud	194,056 (34.9%)	389,510 (70%)	166,427 (30%)
Manufactura	64,727 (25.7%)	191,888 (55%)	156,808 (45%)
Ocio y Hospitalidad	113,898 (34.5%)	214,709 (65%)	115,463 (35%)
Servicios Financieros	106,072 (50.7%)	149,211 (71.3%)	60,163 (28.7%)
Construcción y Minería	16,688 (15.3%)	58,977 (54%)	50,158 (46%)
Otros servicios	52,701 (39.4%)	92,412 (69%)	41,438 (31%)
Información	31,714 (37.8%)	51,197 (61%)	32,735 (39%)
Total	1,011,151 (32.3%)	2,004,132 (64%)	1,128,919 (36%)

Fuente: Illinois Department of Employment Security. 2011. Where Workers Work 11-12. <https://www2.illinois.gov/ides/LMI/Where%20Workers%20Work/2010.PDF>

Esta distribución sugiere una dispersión poblacional y geográfica con altos niveles de concentración en el empleo.

Según estas tablas, Chicago se especializó en servicios financieros, profesionales, otros servicios, e información, seguidos de cerca por salud, educación, ocio y hospitalidad mientras que el resto del Área lo hace en construcción, minería y manufactura.

⁷ Incluye a Chicago

Estos cambios estuvieron acompañados por una fragmentación administrativa de “269 municipios, 113 townships [caseríos], 6 condados, y 558 autoridades especiales (incluyendo 306 distritos escolares públicos)” (Orum, 2005) y refleja dinámicas raciales y rivalidades políticas entre la ciudad y los suburbios (Steiner, 1966). Mientras que esta parece una desventaja competitiva, Orum sugiere que

Lo que da coherencia a la historia de la gobernanza de Chicago es su incoherencia crónica. Por otra parte, esa misma incoherencia, esa mezcla de factores no integrados y esa cacofonía de voces, también puede ser lo que le da a la ciudad su fuerza. (2005)

Chicago y las incertidumbres de la ciudad capitalista

Como reza la cita inicial (Lefebvre, 1991), cada sistema social produce y reproduce su propio espacio; el espacio así producido impone sus relaciones y determina lo que es y no es posible. Asimismo, como el consumo de lo producido (su destrucción) reproduce la demanda, la producción creativa de ciudad destruye/abandona las espacialidades anteriores para generar las que corresponden a los nuevos regímenes socioeconómicos (Schumpeter 1994 [1942] y Marx 1993 [1857]). En palabras de Schumpeter (1994 [1942], pp. 82-83), el capitalismo se renueva “destruyendo incesantemente la [estructura] vieja, creando incesantemente una nueva.” La trayectoria de Chicago refleja muy bien estas dinámicas, aunque con las variaciones que surgen de su interacción con factores y agencias locales. Mientras que capitalismo comercial y el manufacturero se complementaron generando una economía y una ciudad en expansión (Chicago pasó de ocupar 10 millas cuadradas en 1837 a ocupar 185 en 1900 y 234 o 606 km² en 1956), el capitalismo financiero destruyó esa ciudad para construir sobre ella la que correspondía al nuevo régimen, reduciendo la población y el empleo del periodo anterior y generando el tipo de espacialidad que correspondía a la economía de servicios avanzados. De esta manera, Chicago pasó de ser una ciudad con altos niveles de movilidad social y barrios residenciales en buenas condiciones a ser una sociedad con una geografía polarizada

entre un área central globalizada y un corredor de desarrollo hacia el norte y barrios de desinversión en el resto —en correspondencia con la nueva economía global de concentraciones ostentosas y una periferia de subdesarrollo—. Como la ciudad, los suburbios se polarizaron entre corredores con industrias avanzadas y poblaciones afluentes principalmente blancas y periferias subdesarrolladas con poblaciones mayoritariamente no blancas y desinversión.

Las explicaciones convencionales hablan del éxito de Chicago en la transición del capitalismo manufacturero al de servicios avanzados (en contraste con la devastación del resto de ciudades manufactureras del cinturón entre el medio oeste y el noroeste) que ellos atribuyen a su “pasado exitoso, su ubicación y la interacción con una de las tierras agrícolas más productivas del mundo” (Mills, 2001, p. 284). Aunque las ventajas de Chicago sobre el resto de las ciudades del oeste medio permitieron que la ciudad construyera una economía de servicios avanzados sobre las ruinas de la industria manufacturera,⁸ a diferencia de la época de dicha industria, la ciudad y la región han alcanzado los niveles más altos de polarización y desigualdad en el país favoreciendo a un sector limitado de la población. Aunque Chicago pasó de tener funciones centrales de comando y control en la era manufacturera a desempeñar estas funciones en la era de servicios avanzados, las dinámicas del régimen socioeconómico actual destruyeron la cohesión, autosuficiencia y complejidad que la habían caracterizado anteriormente. Y aunque las ventajas heredadas del pasado han mantenido la ciudad y la región en el concierto de ciudades centrales, ellas no aseguran que la ciudad mantenga esta posición en el futuro.

En tanto, el “éxito” de la ciudad en la transición al capitalismo actual no se extendió a los trabajadores que construyeron su riqueza, pero perdieron sus empleos ni a los vecindarios que entraron en decadencias al parecer irreversibles. Mientras que la economía manufacturera compensó a cientos de miles de migrantes europeos con el “sueño americano” la economía

8 A diferencia de las otras ciudades manufactureras del cinturón industrial, Chicago desarrolló desde el principio una industria diversificada con un sector de servicios que era segundo en el país antes de la desindustrialización. Sobre esta base, y contando con instituciones financieras globales del calibre del Board of Trade creado en 1848 y del Mercantile Exchange creado en 1898, Chicago logró posicionarse como un centro global de servicios avanzados a finales del siglo 20.

actual de servicios exhibe un “patrón arraigado y profundo de desigualdad salarial” (Doussard, Peck y Theodore, 2009, p. 183).

En última instancia, la riqueza tradicional de Chicago fue generada por el flujo incesante de fuerza de trabajo barata atraída por las expectativas de enriquecimiento que el capital manipuló explotando las diferencias étnicas y raciales, enfrentando a migrantes con migrantes, hasta que la crisis favoreció la sindicalización y la distribución de parte de la riqueza aunque también dividió a los trabajadores entre una fuerza de privilegiados en su mayoría blancos, y otra de trabajadores desechables no blancos. Estas divisiones beneficiaron tremendamente a los trabajadores blancos sindicalizados que abandonaron la ciudad huyendo de los trabajadores no blancos también traídos por “el sueño” americano en la posguerra, a quienes la desindustrialización hundió en el sótano. De esta manera, las divisiones raciales ancestrales se perpetuaron en una economía y geografía nuevas que privilegió a la población blanca educada con salarios altos y áreas residenciales exclusivas y ponen desventaja a la población no blanca, empleada en actividades de baja compensación y relegados a áreas residenciales de desinversión. Pero ni los unos ni los otros tienen el futuro garantizado como tampoco lo tienen la ciudad y la región en una economía donde las ventajas de hoy pueden diluirse en cualquier momento y en donde las ciudades participan en una competencia de perdedores (*race to the bottom*) vendiéndose al capital por unas monedas.⁹

El futuro de la ciudad y la región

¿Quién hubiera pensado en 1947 que la economía de la ciudad de Chicago se desplomaría en las décadas siguientes y que la prosperidad sin precedentes de los obreros sindicalizados y sus barrios terminaría pronto? Como ha sido el caso de la transformación de las ciudades manufactureras clásicas de EE. UU., el futuro de la ciudad capitalista es difícil sino imposible de pre-

⁹ Chicago ofrece ejemplos increíbles de procesos de privatización del patrimonio público; el más conocido es la privatización de los estacionamientos viales que cedió por 75 años el usufructo de estos estacionamientos a un consorcio privado a cambio de 1.15 billones de dólares que la ciudad se gastó en un par de años mientras que el consorcio recuperaba este dinero en un par de años (Mohler, 2018).

decir. Estas incertidumbres han sido agravadas por la movilidad del capital globalizado que en teoría puede invertir y desinvertir a capricho obligando a las ciudades a arrodillársele. Aunque esto no es nuevo para Chicago que ha estado en manos del gran capital desde el principio, el capital globalizado ha convertido a la ciudad en la gallina de los huevos de oro controlando o privatizando sus activos, eliminando o privatizando servicios sociales básicos, corporativizando la administración pública, y obligándola a incrementar la deuda año tras año para atender sus demandas crecientes. Controlada por el *lobby* de la construcción, Chicago ha invertido a manos llenas en la industria inmobiliaria generando

[...] una peligrosa sobreoferta de bienes raíces comerciales... A pesar de las altas vacantes comerciales, la presión en las agencias fiscales y el resentimiento de los ciudadanos, la ciudad no quiere renunciar a su herramienta favorita de desarrollo urbano, los distritos de financiamiento que extraen valor de los impuestos futuros para financiar ofertas inmobiliarias inciertas (Weber, 2010, p. 251).

Aunque la ciudad sigue ocupando un lugar privilegiado entre las ciudades globales, su globalidad se limita al centro de negocios y a las áreas adyacentes; el resto de la ciudad, en tanto, congrega a una población que mira de lejos la globalización sin poder acceder a ella. Sobre esta base, Cox (2011), describe el futuro de Chicago en estos términos “el distrito comercial visualmente llamativo del área urbana mantendrá su estatus icónico incluso si, en general, la región se parece cada vez más al resto de la América del Centro altamente dispersa” —y yo añadiría si la mayoría de la población sigue sacrificándose por una economía y ciudad que la ignora—.

Juntando estos dos extremos, nos encontramos con una población y una economía estancadas (Hartung, 2021) mientras que el centro de gravedad de la economía y la población de EE. UU. se desplaza hacia el sur y hacia las zonas costeras del país. En consecuencia, ciudades como Denver, Houston, y Atlanta han ido erosionando las ventajas que les tenía Chicago quitándole por ejemplo el primer puesto en convenciones y transporte aéreo; y en términos generales, la ciudad que en 1929 era un emporio financiero global, continúa perdiendo importancia en este frente (Bartin, 2008;

Chang-Tai Hsieh y Enrico Moretti, 2015). A pesar de todo, la riqueza y las ventajas acumuladas ubican a Chicago y su región en el grupo de las economías más grandes del mundo; la ciudad y su Área Metropolitana aún albergan 400 corporaciones globales, 36 de ellas en la lista Fortune 500, y 31 en el grupo S&P 500; la ciudad ocupa el segundo lugar en empresas distribuidoras, bolsas de valores y sedes corporativas y es el tercero entre los centros de distribución del país; en los últimos siete años, ha ocupado el primer lugar en mudanzas y expansiones corporativas y en Inversión Extranjera Directa (World Business Chicago). Considerando que gran parte de estos capitales son móviles y pueden emigrar en cualquier momento, no es posible predecir hasta cuándo durarán las ventajas acumuladas y la lealtad de compañías con dueños globales. La gran recesión de 2009 y las oscilaciones subsiguientes en los precios de la propiedad inmobiliaria son un ejemplo vívido de esto.

Aunque para los optimistas la ciudad aún posee el ímpetu y el capital que le permitieron levantarse de los incendios de 1871 y 1874, de la Gran Depresión de los 1930, y de la desindustrialización, a diferencia de New York, Londres y Tokio, la posición de Chicago varía de un *ranking* a otro reflejando las incertidumbres de la globalización para la mayoría de las demás ciudades, las ventajas de ciudades nuevas beneficiadas por contratos federales, leyes laborales desreguladas, y para el caso específico de Chicago, los conflictos raciales y la polarización social y geográfica que han generado. La principal ventaja comparativa de Chicago en las eras comercial y manufacturera fue su alto nivel de diversificación, autodependencia y autofinanciación; pero la desindustrialización y la globalización erosionaron esas ventajas aumentando su dependencia de fuerzas exógenas.

A pesar de esto, Chicago aún puede utilizar el control y las ventajas comparativas que le quedan para reforzar su autodependencia y priorizar modelos que no estén a merced de capitales especulativos y móviles. Porque el ritmo de la destrucción creativa no garantiza estabilidad a ninguna ciudad, el futuro de Chicago depende de lo que haga por sí misma. Una economía de capitales móviles, inversiones especulaciones, y subsidios corporativos es una economía cortoplacista sin raíces. Aunque esta propuesta contradice los presupuestos neoliberales, a largo plazo el crecimiento au-

tosostenido y balanceado ha demostrado ser el más resiliente. De igual o quizás mayor importancia para la ciudad es aprovechar sus propios recursos y educar a la mitad de la población desechada hasta ahora e invertir en desarrollos sostenibles. Según Rowley (2016)

“Chicago... No es mejor ni peor que las ciudades de las costas, solo más pequeña y vieja... De hecho, la mayoría de las ciudades en competencia por un estatus global están sufriendo desafíos y contradicciones estructurales similares; nuestro puñado de estados del Medio Oeste constituye una isla relativamente autosuficiente y segura en el océano caótico que se tragó la mitad de la tierra”.

En última instancia, en el *longue durée* Chicago y en general las ciudades actuales necesitan decidir entre seguir invirtiendo en capitales móviles que nada les garantizan o en construir futuros diferentes. La primera opción reproduce polarización y desigualdad echando a perder el potencial de la población descartada y empoderando aún más los capitales globales que continuarán drenando sus economías y poblaciones. La segunda opción les permite por lo menos invertir sus activos en la producción de un futuro sostenible de bienestar para todos sus residentes. Hasta hoy, al igual que las ciudades del mundo compitiendo por los “favores” del capital, Chicago se ha dedicado a sofocar las resistencias de aquellos que luchan por un futuro diferente aumentando los costos de represión a costa de mayor inversión en su gente. En cambio, si la ciudad decide invertir en su gente y en sus vecindarios estará invirtiendo en sí misma y reteniendo gran parte de su producción.

Bibliografía

- Bartin, Steve (2008). *The Decline of Chicago: The City that Doesn't Work*. *New Geography*. <https://www.newgeography.com/content/0040-the-decline-chicago-the-city-doesnt-work>.
- Biggest US Cities (1921). *Chicago, Illinois Population History 1840 – 2019*. <https://www.biggestuscities.com/city/chicago-illinois>.

- Chicago Human Relations Commission (1991). *Human Relations News of Chicago, Non-White Population Changes 1950-1960*. 3(3). <https://www.nlm.nih.gov/exhibition/forallthepeople/img/1234.pdf>
- CMAP (2015). *Race and Ethnicity in the CMAP region*. CMAP. https://www.cmap.illinois.gov/updates/all/-/asset_publisher/UIMfSLn-FfMB6/content/race-and-ethnicity-in-the-cmap-region
- Cox, Wendell (2011). The Evolving Urban Form: Chicago. New Geography. <https://www.newgeography.com/content/002346-the-evolving-urban-form-chicago>
- Doussard, Marc, Jamie Peck y Nik Theodore (2009). *Economic Geography* 85 (2), 183-207.
- Deutsch, Tracey (2005). *Great Depression*. *Electronic Encyclopedia of Chicago*. <http://www.encyclopedia.chicagohistory.org/pages/542.html>
- Federal Reserve Bank of Chicago (1990). Chicago's economy: Twenty years of structural change by Philip Israilevich and Ramamohan Mahidhara. *Economic Perspectives*, 14 (2).
- Flanagan, Maureen A. (2005). *Politics*. *Electronic Encyclopedia of Chicago*. <http://www.encyclopedia.chicagohistory.org/pages/989.html>.
- Gradel J. Thomas and Dick Simpson (2015). *Corrupt Illinois: Patronage, Cronyism, and Criminality*. Urbana-Champaign, IL: University of Illinois Press.
- Harrington, Michael (1962). *The other America. Poverty in the United States*. Baltimore, Maryland: Penguin Books.
- Hartung, Adams (2021). *The Decline and Fall of Chicago and Illinois*. <https://adamhartung.com/decline-fall-chicago-illinois/>.
- Hirsch, Susa E. (2005). *Economic Geography*. *The Electronic Encyclopedia of Chicago, Chicago Historical Society*. <http://www.encyclopedia.chicagohistory.org/pages/409.html>.
- Hsieh, Chang-Tai y Enrico Moretti (2015). *Why do Cities Matter? Local Growth and Aggregate Growth*. *Chicago Kreisman working paper on housing law and policy*, 30. Law School of the University of Chicago. https://chicagounbound.uchicago.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1045&context=housing_law_and_policy.
- Lefebvre, Henri (1991). *The Production of Space*. Malden, USA, Oxford, UK and Carlton, Australia: Wiley-Blackwell.

- Lutton, Linda (2019). *The Middle-Class is Shrinking Everywhere—In Chicago It's almost Gone*. WBEZ Chicago.
- Marx, Karl (1993) [1857]. *Grundrisse: Foundations of the Critique of Political Economy*. Harmondsworth, UK: Penguin.
- Meyer, David (1989). Midwestern Industrialization and the American Manufacturing Belt in the Nineteenth Century. *The Journal of Economic History*, 49 (4), 921-937.
- Mills, Edwin S. (2001). Evolution of the Chicago Landscape: Population Dynamics, Economic Development and Land Use Change, Chapter 11. En *Growing Populations, Changing Landscapes: studies from India, China, and the United States*. <https://www.nap.edu/read/10144/chapter/20#292>
- Mohler, Jeremy. (2018). Chicago's disastrous parking meter deal is a cautionary tale for cities trying to lure Amazon. En *The Public Interest May 31*. <https://medium.com/in-the-public-interest/chicagos-disastrous-parking-meter-deal-is-a-cautionary-tale-for-cities-trying-to-lure-amazon-4bae39101d12>
- New York Times (1933). *Voices from the 1933 Chicago World's Fair*. <https://park.org/Guests/WWWvoice/1933chi.html>.
- Orum, Anthony (2005) Governing the Metropolis. The Electronic Encyclopedia of Chicago. <http://www.encyclopedia.chicagohistory.org/pages/531.html>.
- Paral, Rob, Ready, Timothy, Chun, Sung y Sun, Wei (2004). *Latino Demographic Growth in Metropolitan Chicago. Research Reports*. University of Notre Dame Institute for Latino Studies. <https://latinostudies.nd.edu/assets/95323/original/paral.pdf>.
- Postel-Vinay, Natacha. (2016). What Caused Chicago Bank Failures in the Great Depression? A Look at the 1920s. *The Journal of Economic History*, 76 (2), Cambridge University Press, pp. 478–519.
- Rowley, Jason (2016). *The Bright, Sustainable Future of Chicago's Technology Ecosystem*. Mattermark. <https://mattermark.com/bright-sustainable-future-chicagos-technology-ecosystem/>
- Schumpeter, Joseph A. (1994) [1942]. *Capitalism, Socialism and Democracy*. London: Routledge.
- Schweikart, Larry E. (2005). *Banking, Commercial*. *Electronic Encyclopedia of Chicago*. <http://www.encyclopedia.chicagohistory.org/pages/108.html>.

- Steiner, Gilbert Y. (1966). Metropolitan Government and the Real World: The Case of Chicago. *Center for Research in Urban Government, Loyola University*, 1(3).
- Weber, Rachel. (2010). Selling City Futures: The Financialization of Urban Redevelopment Policy. *Economic Geography*, 86 (3), 251-274.
- World Business Chicago. ND. *WBC Web Page*. <http://www.worldbusiness-chicago.com/economy/>.