

Crisis y Reinención de la Ciudad contemporánea



Archipiélago num.62

“Manual para uso de territorios sobredesarrollados. Dualidades y acoplamientos: administradores y administrados”
Rizoma

“Hay una posible salida para nuestro incierto futuro, una brecha que se va abriendo con el tiempo: la participación ciudadana en la toma de decisiones”, “La necesidad de pensarnos nos compromete, como habitantes de este territorio nuevo, a proponer las primeras ideas, a inventar el urbanismo que ahora nos parece tan imposible...”, “El problema real es cómo hacer que las decisiones que afectan a la ciudad sean de sus pobladores. Porque esto, desde luego, no es un problema técnico”, “En la medida en que rechazemos ser meros administrados ya no dependeremos de que sea la misma mediocridad de los administradores la que hunda sus propios proyectos”

Rizoma es un laboratorio de ideas intermitente, una multitud difusa y sin límites, aunque localizada en el área geopolítica del sur. Se formó hace unos diez años en Málaga; edita una pequeña revista aperiódica homónima de arquitectura y demás cosas relacionadas con el concepto “terrotorio”. Este texto para Archipiélago ha sido redactado por Eduardo Serrano con la imprescindible colaboración de Jorge Dragón, Rafael Reinoso, José María Romero y Alfredo Rubio.

“El dios brutal e idiota Scemoz debe su impunidad al hecho de que es tuerto por voluntad propia; con su único ojo nunca ha podido ver su propio mundo, aquel que se empeñó en destruir sin éxito...”.
Javier Doncella

Si observamos la relación de un territorio y su agua, o la de una ciudad y su puerto, y las complejas cuestiones que plantean estos asuntos, confirmaremos cómo, a pesar de su diferente escala y de afectar a administraciones no necesariamente relacionadas, todos ellos acaban siendo tratados de la misma manera¹, algo así como un modo históricamente específico de realizar las grandes infraestructuras territoriales. E inseparables de este reconocimiento surgen también sentimientos, acumulados, de indignación por los trapicheos y feos resultados; y más allá la negra convicción de que nada pintamos, pues no somos más que los “administrados” ¿Es esto verdad? ¿Qué podemos hacer?

De los ejemplos a nuestro alcance, elijamos una ciudad (llamémosle Málaga), situada al sur de un país (éste) con persistentes desequilibrios hídricos, y relativamente con-yugada con su puerto. Esta ciudad, como tantas otras, había dejado de serlo hacía mucho tiempo para convertirse en la dudosa “centralidad” de un área metropolitana atípica, que denominamos ZoMeCS², un territorio complejo producto de las sinergias entre turismo y procesos de difusión de lo urbano surgidas ya a fines de la década de los años cincuenta.

Tres décadas después, cuando se pierden los ingresos procedentes del tráfico y descarga de crudos, se decide una ampliación extraordinaria del puerto. El proyecto se gesta en la oscuridad, por lo que las verdaderas razones de tal ampliación³ siguen siendo misteriosas para nosotros; además un sinnúmero de cuestiones de índole técnica⁴, nunca aclaradas, nos colocan ante el panorama de una infraestructura que aspira a jugar un importante papel a nivel regional pero que paradójicamente parece operar al margen de la lógica territorial de la que es deudora.

Lo que si empezamos a conocer son algunas de las consecuencias de la obra: la modificación del paisaje incommensurable de la lámina de agua de la Bahía, interferido por el nuevo espigón y la literal desaparición de las playas occidentales del término municipal de Málaga, las únicas que aún podían ser calificadas de naturales⁵. Coincidiendo con estos hechos las relaciones matrimoniales de ciudad y puerto entran en una nueva y conflictiva dinámica.

Cara-a-cara y de espaldas: la ciudad (puerto) y su mar.

En un principio es la palabra. Dos actos administrativos en dos fechas diferentes: en 1897 un decreto promovido por el malagueño Cánovas del Castillo da satisfacción a un preciado proyecto de la burguesía local: los terrenos ganados al mar en el curso de las obras de ampliación del Puerto serán para el Parque de Málaga y no solares cuya venta financien dichas obras. Un siglo después la nueva ampliación suscita una oportunidad parecida. En 1998 es redactado un Plan Especial con el que se ordenan unos suelos poco útiles para la actividad portuaria pero en situación privilegiada, adyacentes al Parque, al centro histórico de la ciudad y muy próximos a su espacio monumental y paisajístico más relevante. En el año 2000 la autoridad portuaria insta su adaptación para poder concentrar en la parte oriental del Puerto un fuerte volumen de edificación, según el proyecto de Chelverton Properties, empresa que casualmente fue luego escogida como concesionaria para promocionar la obra y explotar los usos lucrativos previstos.

Pero tanto el contenido del Plan (las relaciones puerto-ciudad eran ignoradas, los parámetros urbanísticos y los usos lucrativos quedaban mal definidos, se concedían insólitas facultades a los operadores privados, etc.), como su tramitación provocan la oposición de ciudadanos y entidades de todo tipo, mientras autoridad portuaria y ayuntamiento disputan y negocian hasta seis versiones sucesivas del proyecto. A principios del 2003 se presenta una nueva versión que incorpora las mejoras aportadas por la propuesta ganadora de un concurso de ideas celebrado el año anterior. De nuevo surge una fuerte contestación; pero ahora un informe técnico valiente y demoledor da respuesta favorable a muchas de las críticas, lo que fundamenta la decisión municipal de anular todo lo actuado desde 1998. Asistimos en estos momentos a una laboriosa recomposición del consenso entre ayuntamiento y Puerto, habiéndose pactado un recorte del volumen lucrativo a la mitad y otros drásticos cambios. Entonces: ¿por qué tanto empeño en defender durante años unas determinaciones urbanísticas escandalosamente desmesuradas? ¿Cómo se sostienen las cifras de esa supuesta necesidad de ocio y comercio por parte de la ciudad que según sus patrocinadores venían a resolver?

Tenemos, pues, dos decisiones de gobierno que desde un mismo motivo (definir el vínculo territorial entre ciudad y puerto) dan paso a procesos divergentes. El del siglo XIX abre un nuevo devenir para la ciudad: lentamente un paisaje, totalmente inventado, va apareciendo catalizado por el Parque: el frente de edificios institucionales, la reconstrucción de la Alcazaba y del castillo de Gibralfaro, la repoblación y ajardinamiento del monte del mismo nombre. Al final un lujo único para Málaga y un portal espléndido para sus visitantes. Motor de riqueza difusa pero cierta, valor de uso gratuito, capital común que crece incansable y que nos muestra cómo podría ser esta ciudad algún día. Coevolución del parque y su entorno urbano. Inmanencia.

Trascendencia. Después de un siglo de progreso y unos años de democracia el proyecto redactado por Chelverton determina la implantación de algo más que un torpe tapón entre la ciudad y el mar: un aspirador de inmensas rentas de posición.

La dualidad primordial: administradores y administrados

Existe una dualidad impensada que se da como natural requisito material para el “acto administrativo”: dos agentes que se reparten eternos y complementarios papeles, al modo como pueden ser el principio masculino⁶ y el principio femenino⁷, la parte actora y la parte receptora: los administradores y los administrados. Y cuyas características territoriales (tempo-espaciales) vamos a explorar brevemente.

El conjunto de instancias que componen la parte actora tiende a conformar un espacio (social) de intereses y decisiones concéntrico, alrededor de un grupo pequeño de personas cuyos objetivos no son los que animan oficialmente los proyectos: intereses diferentes y ocultos, estrictamente privados, decididos siempre de antemano y lejos del lugar afectado. En el otro lado, la parte receptora no es sino la colectividad social en su conjunto, aunque sea una población concreta la que “disfrute” de la vecindad del puerto.

Ambas partes tienen modos de actuar diferentes: por un lado, concentración de recursos de todo tipo e inversión masiva de capital; acortamiento del tiempo de obtención de beneficios (lo ideal es el “pelotazo”); definición de un ámbito de actuación acotado que permita la captura de las rentas de posición y la imposición de onerosas servidumbres al resto del territorio (causa principal de la insostenibilidad). En el otro lado, tenemos una multiplicidad territorial donde se dan ritmos muy diversos, la mayoría calificables como “lentos”: en los procesos de construcción de la ciudad y de su riqueza, en las respuestas de los agentes locales, en los procesos de adaptación social y ecológica, etc.

Observamos entonces que hay una oposición bipolar; una de las partes o polos, dotada con recursos muy concentrados, movimientos rápidos (siempre hay mucha urgencia), que precisa el cierre (privatización) del espacio físico, del espacio social y también del epistémico, como luego se verá; que monopoliza la relación entre la actuación promovida por los poderes públicos y las empresas locales. La otra parte es difusa, múltiple, sujeta al largo plazo, compleja y abierta.

Inevitablemente, en el acoplamiento se produce un diferencial de velocidades que frustra o condiciona en lo local la construcción, siempre parsimoniosa, de un territorio. Esto es ocasión para un aprovechamiento auténticamente estratégico, cada vez más extendido: la dinámica económica inducida bloquea la constitución de nodos de poder local al impedir la acumulación de recursos (las ganancias no se reinvierten en el territorio); podríamos decir que son destruidas las condiciones para que surja o se consolide un capitalismo inmanente al territorio, propiciando en cambio una economía de tipo extractivo, casi colonialista. Y como resultado: precariedad, desarticulación social, dependencias de todo tipo, etc. La cuestión económica es sólo herramienta para una estrategia de gobierno, una biopolítica (espontánea o dirigida, eso da igual) mucho más ambiciosa.

El verdadero problema: cómo acoplar las partes del mecanismo

Sin embargo, todo esto atañe al funcionamiento, muy automatizado, del mecanismo bipolar ya instalado. Queda por ver “cómo” se monta dicho mecanismo, el acoplamiento de ambas partes. Eso se suele lograr echando mano de los aparatos estatales; y con relativa facilidad si dichos aparatos gestionan un saber-poder opaco y ensimismado. Los agentes invitados luego discretamente desaparecen; hasta que sean de nuevo reclamados para sustituir el mecanismo en el momento en que (convenientemente) caduque su utilidad, cada vez más efímera.

La operación, no obstante, es compleja: la parte actora no puede, como es de suponer, esgrimir sus verdaderos objetivos; hay que justificar la operación apelando al interés común: para eso están los políticos y sus prótesis de los medios de comunicación de masas. Mientras, los profesionales expertos se encargarán de la eficacia de los instrumentos. Todo este conjunto es el que aparece propiamente como “Administración”, un tercer elemento que intermedia entre parte actora y parte receptora, asegurando su acoplamiento.

El “problema” de la parte receptora es muy diferente: por su carácter a-orgánico e in-numerado se hace “necesario” que sea representada (sustituida) de manera adecuada, presentando las mismas categorías que los representantes de la parte actora: la institución política municipal y la cohorte de profesionales y técnicos locales. Por eso no basta enrolar en el proyecto al núcleo institucional (el alcalde, el ayuntamiento) de la parte receptora, también hay que asegurar y engrasar la complicidad de otros nodos estratégicos, donde agentes locales ricos en capital social, políticos, funcionarios, periodistas, empresarios, profesionales, etc., tienen mucho que ofrecer; es bien sabido que, en el caso del que extraemos ejemplo, conocidos técnicos locales se han apresurado a vender discretamente sus servicios, primero al Puerto, luego al ayuntamiento (o viceversa), tratando de terciar “constructivamente” en su disputa. Sin estos secretos caballos de Troya la parte actora no puede conjugarse con la parte receptora.

Con frecuencia estas operaciones de acoplamiento no funcionan debido a la ineptitud estratégica de la parte actora, confiada en la engañosa operatividad del aparato que gestiona las grandes actuaciones territoriales del Estado, a su vez dominado por una casta tecnocrática y endogámica que parcela el territorio en dominios de soberanía inconexos. Los axiomas técnicos que tradicionalmente han justificado su “eficacia” (una única solución óptima y por tanto un procedimiento también óptimo, único; proceso lineal y determinista; limitación de interferencias exteriores; fórmulas estereotipadas, etc.), ya muy superados, sirven ahora para extraños propósitos: el antiguo afán de objetividad que rechazaba las influencias exteriores se convierte en coartada para el velo de opacidad que protege sus maniobras; la prudente flexibilidad para hacer frente a los imprevistos se troca en generosos márgenes de discrecionalidad en beneficio de los operadores, frecuentemente escogidos mucho antes de su elección oficial. Por su parte, el discurso que se pliega sobre sí mismo (autorreferencialidad), produce un cierre que lo mismo favorece la “prevaricación técnica”⁸ (ejemplo: cuando las conclusiones que “interesan” determinan la elección de las premisas) que asfixia la inventiva. A lo anterior ahora se añade el supremo método econométrico para ajustar fines y medios, según el criterio de la autofinanciación en el interior del ámbito de actuación previamente definido, laminando cualquier complejidad mediante la traducción de cualquier cosa al equivalente universal (valor de cambio) y obviando el costo de todo efecto fuera de su ámbito.

En la evolución de este tercer elemento se aprecia, en paralelo al alineamiento de sus intereses con los de la parte actora, un mismo estilo, que caracteriza tanto la empobrecida práctica técnica como las manifestaciones públicas de los políticos, cuya eficacia se confía a palabras-consigna que activan respuestas automáticas previamente inoculadas mediante tecnologías mediáticas (por ejemplo, sin ir muy lejos, aquí, en Málaga, la anunciada cubrición del río Guadalmedina, o la ya ejecutada canalización del río Guadalhorce). De ese mismo material es tanto la arrogante prepotencia de la autoridad portuaria como la sorprendente ineptitud de los profesionales que han redactado los proyectos.

El tercer elemento y la singularidad

Un mecanismo con dos polos sólo puede funcionar en el automatismo del espacio sin tiempo. El tercer⁹ elemento es imprescindible cuando el “factor tiempo” aparece como una exigencia (el montaje del mecanismo ya comentado es un buen ejemplo). Pero ese elemento es móvil y necesariamente ambiguo porque tiene sus propios intereses, que puede alinear con los (privados) ya establecidos de la parte actora; o por el contrario perseguir eso que llamamos “bien común”.

Un bien común que existe y coincide rigurosamente con ese resto in-útil de la parte receptora que se supone “necesitado” de representación política y técnica.

Con la generalizada operatividad de instancias no locales, “globales”, desterritorializadas, cuya gestión económica es sólo parte de sus tareas de gobierno, simétricamente resurge el “resto”, una multitud a la que ya de poco sirven sus tradicionales representantes. La razón de ser de los políticos y técnicos entra en crisis. El infame resultado de su trabajo, su parloteo en nombre de los poderes fácticos (los cuales se guardan mucho de hablar, sólo dictan: actúan) es síntoma de su propia ruina: en ese sentido es notorio cómo sus concretos proyectos contradicen de la manera más grosera los principios que pomposamente declaran; incurriendo (interesadamente) en flagrantes indefiniciones de aspectos sustantivos, presentando documentos incompletos, cometiendo abusivas irregularidades en los procedimientos administrativos, etc.

El reto de proporcionar adecuadas condiciones al despliegue de la potencia de la nueva vida que ahora brota ya no se puede formular en términos de la dualidad subjetivo--objetivo, sino como “singularidad”¹⁰, con ocasión de que un tercer elemento no asimilado a la oposición entre las dos partes “traicione” su encomendada función conjugadora. Singularidad como ruptura y mutación que, no obstante, se reconoce parte de un devenir histórico; como invento que no pertenece a lo que convenimos en llamar “su inventor”. Acción, mucho más que palabras.

Ideas-inventos

“...con su único ojo no pudo ver su propio mundo, aquel que se empeñó en destruir sin éxito; no supo de sus gentes, que en una sola noche engendraron millones de criaturas y hablaban todas las lenguas en una sola, construyendo el resto del mundo en el suyo propio”.

Hacemos un zoom. El puerto es una pieza mínima, pero importante, del sistema ZoMeCS (Zona Metropolitana Costa del Sol Algeciras-Almería)¹¹ que tiene entre sus vértices al aeropuerto, la estación, las infraestructuras ferroviarias, la universidad, el parque tecnológico... Y puede convertirse en el mejor escenario donde representar la pesadilla de Scemoz...

Ahora vemos otras cosas: dos millones de pobladores (censados la mitad) esperan a otros ocho para la próxima década. La ZoMeCS, territorio sobredesarrollado, es un incipiente condensador social, un laboratorio donde ensayar lo que en el futuro serán los nuevos ámbitos urbanos del planeta.

La necesidad de pensarnos nos compromete, como habitantes de este territorio nuevo, a proponer las primeras ideas, a inventar el urbanismo que ahora nos parece tan imposible... Pero el problema real es cómo hacer que las decisiones que afectan a la ciudad sean de sus pobladores. Porque esto, desde luego, no es un problema técnico.

No obstante hay una posible salida para nuestro incierto futuro, una brecha que se va abriendo con el tiempo: la participación ciudadana en la toma de decisiones resulta ser tanto el requisito operativo fundamental para conseguir una verdadera sostenibilidad como la clave para una nueva manera de entender las relaciones entre nosotros y las “cosas”.

Ahora tal vez podamos añadir algo al planteamiento inicial de este artículo: en la medida en que rechazamos ser meros administrados ya no dependeremos de que sea la misma mediocridad de los administradores la que hunda sus propios proyectos. Para ello no es suficiente resistir, es preciso que la sociedad local sepa destapar los mecanismos que ampara su descarada impunidad, que se pertreche de recursos y que se adelante con la invención, discusión y exigencia de proyectos muy concretos, sin esperar lo que le ofrezcan unas instituciones ineficaces y parásitas.

Notas

1. La revista Archipiélago dedicó su número 57 (donde el lector encontrará muchas resonancias respecto lo que aquí se propone) a la política de gestión del agua en nuestro país.
2. En <es.wikipedia.org/wiki/ZoMeCS> pueden consultarse sus características geográficas.
3. Desde las actuaciones de los años ochenta en Port Vell (Barcelona) hay fortísimos intereses en aprovechar las magníficas rentas de posición de las superficies portuarias más antiguas, adyacentes a las ciudades, lo que ha propiciado todo tipo de ampliaciones, privatizaciones, reordenaciones y supuestas integraciones entre puerto y ciudad. Junto a este motivo se esgrime el previsible aumento de los tráficos portuarios. Véase, Greenpeace, 2003: “Destrucción a toda costa, 2003” <http://greenpeace.org/espana_es>.

4. Entre otras, la supuesta insuficiencia del puerto existente para servir al creciente tráfico de cruceros, las muy numerosas relativas a la articulación con las redes de transporte terrestres tales como las oportunidades de descentralización de las áreas del almacenamiento mediante conexiones ferroviarias, las pesadas servidumbres impuestas por el transporte pesado de mercancías a través de las congestionadas calles de la ciudad, el obstáculo que puede representar a las comunicaciones entre las partes oriental y occidental de la costa, las funciones básicas de intermodalidad que le corresponderían al puerto, etc. Sin agotar el tema hay que consignar los graves interrogantes que plantea la proximidad del Puerto de Algeciras, principal puerto del sistema portuario español, con 55 millones de toneladas de tráfico total de mercancías (2002), que ocupa el segundo lugar del Mediterráneo con 2,2 millones de TEUs (contenedores de 20 pies) y se comporta como nodo logístico del Estrecho de Gibraltar; actualmente sigue en expansión con una inversión de 781 millones de euros; véanse: Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, 2003: "Port of Algeciras". Handbook 2003-2004; y Colegio de Arquitectos de Cádiz: "Plan Especial del Sistema Portuario de la Bahía de Cádiz", Cádiz.
5. La recuperación del perfil de las playas se consiguió con tierras procedentes de suelos contaminados de la vieja zona fabril cercana (industrias químicas), suelos apelmazados que convenientemente triturados fueron depositados para restituir los antiguos perfiles del ecosistema litoral. Paralelamente se construyó un paseo marítimo. Con ello, estas playas quedaban perfectamente integradas en el gran negocio de su restitución anual.
6. "El PHN se aprobará en esta legislatura 'por cojones'" [declaraciones del ministro de Agricultura el 12 de noviembre de 2000 (en Aguilera Klink, Federico. "Gestión autoritaria versus gestión democrática". En Archipiélago nº 57. Barcelona: Editorial Archipiélago, 2003, p. 34 a 42: página 36)].
7. "¿La ciudad? ¡Que 'se joda'!" Comentario de un alto cargo de la Autoridad Portuaria de Málaga (2003).
8. Expresión atribuida a Pedro Arrojo en referencia al PHN [en Aguilera Klink, Federico. "Gestión autoritaria versus gestión democrática". En Archipiélago nº 57. Barcelona: Editorial Archipiélago, 2003, p. 34 a 42: página 42].
9. "[...] la mera oposición 'a/b', sin reconocer que 'a' y 'b' son 'un par' y colaboran por igual en la formación de la pareja, no basta para la construcción de la Realidad; lo cual introduce "un 3º", que quedará por siempre alternando o vacilando en una disyuntiva: la de situarse, a su vez, en el mismo plano lógico que los "2" opuestos, y entrar en la testura de la Realidad, o mantenerse aparte de ellos y de ella". [García Calvo, Agustín. Contra la Realidad. Estudios de lenguas y cosas. Zamora: Editorial Lucina, 2002: página 19].
11. "Il s'agit en somme d'opérer un transfert de singularité entre l'artiste créateur d'espace et la subjectivité collective" [Guattari, Felix, "Pratiques écosophiques et restauration de la Cité subjective". Texto en línea: <<http://www.revue-chimeres.org/pdf/17chi07.pdf>> (aparecido originalmente en Chimères nº17, otoño 1992: página 18)].
10. "ZoMeCS es otra cosa [...] No metafóricamente posmoderno, sino posmoderno auténtico, sin nada de restos antiguos o modernos desde el principio de su formación. Y por ello ZoMeCS es precisamente un territorio sobre-desarrollado. Es decir, es un territorio que no se crea cuando se solucionan problemas funcionales (desde la necesidad), sino cuando se inventan problemas (innecesarios). ZoMeCS es un territorio innecesario. Y de ahí que produzca, como en todo espacio sobre-desarrollado, riesgos impensados, y pueda provocar desastres incontrolables (no únicamente medioambientales, que también)". [Reinoso, Rafael; Romero, José María; Serrano, Eduardo, 2003. "ZoMeCS: el poder y la impotencia" en revista Neutra nº2. Sevilla].

© Rizoma. Se permite la copia, reproducción literal y redistribución de este texto en su totalidad y por cualquier medio siempre y cuando sea sin ánimo comercial y esta nota se preserve.

Este artículo fue publicado en Archipiélago
Cuadernos de Crítica de la Cultura núm.62
coordinado por:

