



Entrevista a Andrés Barreda, catedrático e investigador de la UNAM de México

En Quito se realizó durante el mes de Octubre el encuentro internacional HABITAT 3, este evento que se realiza cada 20 años contó con la participación de delegados de todas las naciones donde se discutió el futuro de las urbes en el mundo.

La visión planteada para este encuentro, fue ampliamente criticada por las organizaciones sociales, quienes plantean que el camino que hábitat 3 señala, es excluyente con las zonas rurales, y fortalece el modelo de ciudad neoliberal donde el capital esta sobre las personas y los modos de vida.

(Agencia Tegantai) Ante esto, ¿Puedes develar el verdadero papel que cumple Hábitat 3 en la construcción de ciudades subsumidas al capital y su visión frente a los territorios, pero sobre todo a las ciudades?

(Andrés Barreda) En la época del neoliberalismo ha ocurrido un proceso de crecimiento urbano, más dinámico dirían algunos, más agresivos diríamos otros; y la idea de que cada vez más se generalicen las ciudades “millonarias”, es decir, las ciudades donde viven más de un millón de personas; este modelo ha ido proliferando.

Existe una concentración masiva en las urbes, pero este crecimiento no es un proceso incontrolado. En la reunión de Hábitat 2 en Estambul en los años 90, se habló de que un de los objetivos fundamentales era que cada vez más población mundial viviera dentro de los espacios urbanos, por ende que cada vez menos gente viviera en el campo.

En ese entonces, todavía más de la mitad de la población mundial vivía en el campo y ellos se trazaron como un propósito, que por lo menos el 75% de los habitantes del mundo viviera en ciudades. Evidentemente la meta es alcanzar el modelo americano de vida, donde el 95% de habitantes viven en un entorno urbano.

(AT) ¿Entonces, a la par de Hábitat 3 se estaría gestando un proceso de descampesinización?

(AB) Durante este periodo la urbanización de América Latina se ha afirmado el proceso de desplazamiento de campesinos a las ciudades el cual ha sido alentado por muy diferentes causas.

En los últimos años Quito enfrenta una disyuntiva sobre el modelo de ciudad que quiere seguir, pero, mientras esa discusión se la construye por las organizaciones sociales de manera aislada, los planificadores de la ciudad motivan a que el crecimiento se dé dentro del modelo excluyente, ¿a qué dinámicas responde el paradigma de planificación urbana al que está sujeto

ciudades como Quito?

Dentro de ese proceso es particularmente notable la manera en que este crecimiento urbano está sujeto o sometido a todo lo que es significa la “producción” y a la venta de las redes vehiculares, es decir, todas estas nuevas urbes son pensadas como ciudades subordinadas a los automóviles, este proceso se ha ido consolidando desde los años 40 en EEUU y ha ido creciendo de forma exponencial.

Las ciudades actuales son pensadas en una lógica de transporte privado disgregado, donde la mayor parte de los habitantes de las ciudades deberían poseer un vehículo y desplazarse de manera privada dentro de las ciudades.

Junto con esta idea de la subordinación de las ciudades a los vehículos automotores, también la articulación de todas las ciudades del mundo mediante otro tipo de vehículo que son los aviones.

Hay toda una idea de la organización de las ciudades en torno a sus aeropuertos que son parte de una red global de transportación de alta velocidad que está en auge, es decir, crece más la industria aeroespacial, incluso que la industria automotriz, cada vez es mayor el número de pasajeros que se transporta por avión. Eso es un hecho, y cada nueva idea de la urbanización ya no solo es como llenar de vías para que los autos se muevan, sino que dentro de estas redes son particularmente importantes aquellas que son de alta velocidad a los aeropuertos.

En la ciudad de México no solo que tiene su aeropuerto, dentro de la propia ciudad, (que ahora se trasladará un poco más lejos a la región de Texcoco), sino que además a través de la red vehicular le da vida al aeropuerto de Toluca, al de Morelos en la ciudad de Cuernavaca y al de Puebla; es decir que toda la red vehicular está sujeta también a esta lógica, pensando que en México hablamos de una mancha urbana donde viven 22 millones de personas.

(AT) ¿Podemos asociar esta dinámica de las ciudades a la profundización de

acumulación que propuso el neoliberalismo en el mundo?

(AB) Este modelo no es propio del neoliberalismo, no es nuevo. Subordinar el crecimiento urbano a la dinámica automotriz lleva más de 100 años. Lo nuevo es que esta producción de vehículos es feroz y crece exponencialmente; y lo nuevo es que se acompaña de proyectos inmobiliarios, no solamente de megaproyectos de infraestructura de movilidad, sino de proyectos inmobiliarios donde hay que producir masivamente miles de viviendas, por ejemplo China donde se desplazan masas gigantescas de campesinos que están siendo trasladados a las ciudades, en este país se levantan de la noche a la mañana enormes edificios para que vivan millones de habitantes, millones de campesinos que son expulsados del campo y que son concentrados en estas ciudades.

Pero si tu inventas ciudades y crees en las ciudades que ahora les llaman policéntricas por su magnitud, tienes que dotar de múltiples servicios, es de esta época la idea de hacer grandes centros comerciales o malls; es de esta época la idea de vaciar el centro de las ciudades donde se había concentrado la mayoría de la población pobre históricamente, para que pase a ser ocupado por las grandes empresas, por los grandes capitales, centros particularmente aptos para el comercio, para el espectáculo, para el consumo de clases acomodadas; a esto le llaman la gentrificación, que tiene varias décadas ocurriendo en todo el mundo, entonces estas gentrificaciones ocurren en muchos centros, la creación de esos megacentros de consumo, ósea los malls son claves y forman parte central de toda la industria de la construcción y de todo el proceso especulativo de lo que es el diseño del crecimiento urbano.

Ligados a estos ejes viales, a estos libramientos, a los malls, a la construcción de todas estas unidades de vivienda, viene la construcción de una cantidad de estaciones de gasolina, de micro tiendas o tiendas de conveniencia que aparecen en todos lados, o la construcción de universidades privadas, de los casinos, de los centros de diversión. En México es un patrón regular en cualquier ciudad donde vayas que tenga más de 50 mil habitantes y ocurre en todos los lugares del mundo.

Andrés Barreda: Habitat 3 y la urbanización salvaje

Escrito por Administrator

Viernes 09 de Diciembre de 2016 17:06

