



Ciudad y ciudadanos

Aportes para la enseñanza
del mundo urbano

Silvia Alderoqui

Pompi Penchansky

(compiladoras)

Jorge Blanes

Isabel Carrillo

Ricardo Ciccarella

Roberto Cuenca

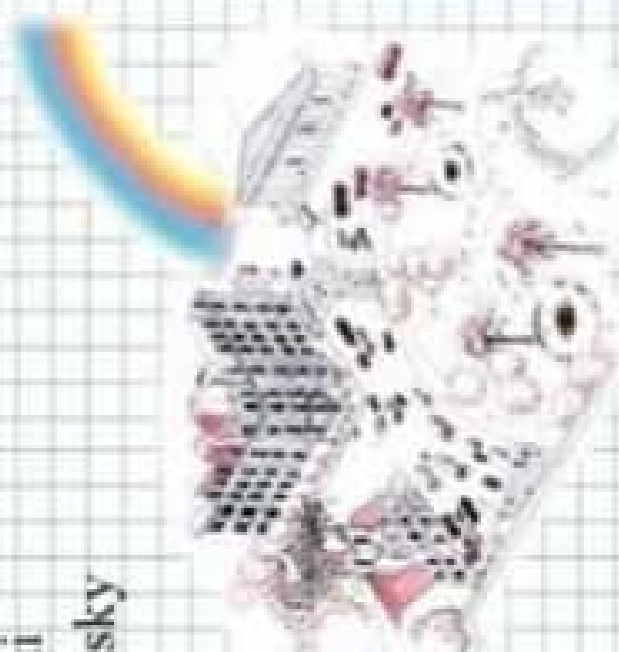
Néstor García Canclini

Raquel Gutiérrez

Carlos Moreno

Daniel Schvartzman

Graciela Schreier Molares



PAIDÓS CUESTIONES DE EDUCACIÓN

- Hannoun, Hubert (1977): *El niño conquista el medio*, Buenos Aires, Kapelusz.
- Lynch, Kevin (1998): *La imagen de la ciudad*, Barcelona, Gustavo Gili.
- Luc, Jean-Noël (1981): *La enseñanza de la historia a través del medio*, Madrid, Cincel-Kapelusz.
- Merenne-Schoumaker, Bernadette (1994): *Didactique de la géographie (I)*, París, Nathan.
- Moniot, Henri (1993): *Didactique de l'histoire*, París, Nathan.
- Moraes, A. y Costa, W. (1987): *A valorização do espaço*, San Pablo, Huitec.
- Reboratti, Carlos (2000): "Una cuestión de escala: sociedad, ambiente, tiempo y territorio", mimeo.
- Resnick, Lauren (1999): *La educación y el aprendizaje del pensamiento*, Buenos Aires, Aique.
- Riboulet, Pierre (1994): "La ville comme oeuvre", en *Conférences Paris d'architectes, Pavillon de l'Arsenal*, París, Editions du Pavillon de l'Arsenal.
- Sassen, Saskia (1991): "La ciudad como escenario", Primer Congreso Internacional de Ciudades Educadoras, Documentos Finales, Barcelona, Ayuntamiento de Barcelona.
- Sennet, Richard (1994): *De carne y piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*, Madrid, Alianza.
- Souto González, Xosé Manuel (1998): *Didáctica de la geografía*, Barcelona, Del Serbal.
- Zárate, Martín Antonio (1991): *El espacio interior de la ciudad*, Madrid, Síntesis.
- Zelmanovich, Perla (1998): "Seleccionar contenidos para el primer ciclo. Un falso dilema: ¿cercanía o lejanía?", en Aisenberg, Beatriz y Silvia Alderoqui, *Didáctica de las ciencias sociales II. Teorías con prácticas*, Buenos Aires, Paidós.

2

UNA GEOGRAFÍA DE LAS CIUDADES CONTEMPORÁNEAS: NUEVAS RELACIONES ENTRE ACTORES Y TERRITORIOS

Jorge Blanco
Raquel Gurevich

INTRODUCCIÓN

El mundo contemporáneo es un mundo urbanizado. Resultan múltiples y variadas las formas en que se presentan las ciudades del mundo, sus fronteras, sus actores predominantes, sus funciones distintivas. Sin embargo, hay un conjunto de elementos que hacen reconocible a toda ciudad, aun cuando las características y las dinámicas de cada una de ellas no se parecen o hayan dejado de ser lo que las identificaba en otros tiempos.

En efecto, la ciudad como toda construcción humana se halla en permanente transformación. ¿Qué es lo que permanece: es el objeto o la palabra que lo nombra? Todo nombre supone una dotación de sentidos y significados en permanente cambio, de allí el carácter histórico de los conceptos.

En este artículo proponemos un itinerario que recorre las principales características de la trama urbana del mundo, las formas urbanas que se están delineando a finales del siglo XX, la conformación de redes a escala mundial, las nuevas modalidades de inserción en estas redes y los actores sociales implicados. Acompañan a esta presentación algunos casos de grandes ciudades de América latina que articulan en situaciones concretas los distintos procesos analizados.

1. ¿POR QUÉ DECIMOS QUE VIVIMOS EN UN MUNDO URBANIZADO?

Para justificar este interrogante, el argumento que se esgrime habitualmente es que, por primera vez en la historia de la humanidad, más de la mitad de los habitantes del planeta viven en algún tipo de área urbana. Según las estimaciones de las Naciones Unidas, para el año 2025 el porcentaje de población urbana del mundo superará el 60%. Algunos continentes ya son hoy continentes urbanos (Europa, América del Norte, América del Sur), en tanto que Asia y África –los continentes menos urbanizados– registran tasas de urbanización muy aceleradas.

Pero hay otros elementos que son aún más importantes que estas comprobaciones estadísticas. Por ejemplo, que las *formas de vida* de las sociedades actuales son predominantemente urbanas. Esto implica la existencia de interacciones cotidianas múltiples y cara a cara, la residencia en áreas de población concentrada, el acceso en tiempos “urbanos” a servicios de todo tipo –educativos, recreativos, sanitarios–, la inserción en mercados de trabajo urbanos, etcétera.

Las innovaciones en las *comunicaciones* y en las condiciones de *movilidad* de la población contribuyen decisivamente para la comprensión de esta urbanización generalizada. En particular, las mejoras en las comunicaciones permiten que personas situadas en lugares distantes participen en simultáneo de eventos lejanos, y esto vale tanto para la producción y el trabajo como para las relaciones familiares, personales y sociales, y para el acceso a propuestas educativas y culturales.

El otro componente de estos cambios está en relación con el *transporte*. La difusión del uso del automóvil particular y los sistemas de alta velocidad cambian los esquemas de movilidad cotidiana, tanto respecto de lo puramente urbano como de lo regional. A nivel urbano, se comienzan a trastocar las relaciones entre las áreas de residencia y de trabajo. Vivir en ámbitos semirrurales y trabajar en las áreas centrales de las ciudades es un fenómeno de desarrollo relativamente reciente, que sólo podía producirse con el acondicionamiento del espacio para una circulación más fluida en la escala de movimientos diarios. Los procesos inversos también han sido de gran influencia en el avance de la urbanización. Amplios sectores de propietarios rurales, e incluso de trabajadores del sector, se han mudado a las áreas urbanas cercanas y se trasladan diariamente hacia la explotación agropecuaria.

Otro argumento que apoya la noción de mundo urbanizado es que, en este contexto, gran parte de los problemas de la sociedad contemporánea (como la falta de una vivienda apropiada, la atención de la salud, la igualdad de oportunidades para acceder a la educación, la distribución de agua potable, la dotación de infraestructura y las condiciones ambientales) se vuelven *problemas urbanos*. Estos problemas, que afectan a amplios sectores sociales, tienen a la ciudad como marco, tanto en su manifestación y desarrollo como en sus caminos de resolución. Esto nos lleva a concluir que serán respuestas sociales y políticas pensadas en contextos urbanos las que intenten superar estos desafíos sociales.

Constatamos entonces que las implicancias de la urbanización son múltiples y difícilmente podrían agotarse en la enunciación formal de crecientes porcentajes de población viviendo en ciudades.

Resulta oportuno comparar ahora dos definiciones distintas de la *urbanización*. Según la definición clásica, el proceso de urbanización se produce cuando porcentajes cada vez mayores de la población residen en áreas urbanas. Esta definición es la que encuentra su correlato en la visión estadística que señalábamos al inicio del artículo. En cambio, quienes sostienen que la urbanización se refiere más a las articulaciones espaciales de población, de actividades económicas, de información, de modos de vida, ponen el acento en el resto de los elementos que hemos presentado en relación con lo que consideramos un mundo urbanizado (Borja, J. y M. Castells, 1998).

1.1. Un mundo urbanizado: material e inmaterial

Estamos frente a una trama doble: por un lado, la ciudad es *material*, esto significa que es una construcción concreta, un conglomerado de objetos materiales que fueron surgiendo en distintas condiciones y momentos históricos, dejando su presencia en distintos puntos del territorio. Los objetos de la ciudad son marcas de las épocas en que ellos fueron creados, a modo de testigos de tiempos pasados. En el presente a veces esos objetos tienen funciones que mantienen su vigencia y, en otros casos, han perdido su sentido original, pero hallan resignificada su función. Tal es el caso de los procesos de renovación urbana que afectan antiguas áreas portuarias e industriales en desuso, transformadas en nuevos centros de negocios o en

espacios recreativos, residenciales y culturales, como sucede en Buenos Aires (Puerto Madero), Río de Janeiro (Puerto de Río), Londres (Docklands) y Nueva York (East River).

También la ciudad tiene una dimensión *inmaterial*, conformada por un conjunto variado de símbolos, representaciones, ideas, tecnologías. Actualmente, las ciudades se definen cada vez más por los procesos de desmaterialización que atraviesan. Esta extensión más allá de lo material (desmaterialización) es la que permite la creación de objetos urbanos dispersos, no contiguos (materialización). Precisamente, las tecnologías inmateriales ofician de "cemento o argamasa" no material, y representan la condición de posibilidad de las materialidades dispersas.

Justamente a partir del desarrollo tecnológico en materia de comunicaciones y transporte, algunos autores en las últimas décadas del siglo XX sostuvieron como hipótesis la disolución de las ciudades. Esta hipótesis pareciera refutar el éxito de la ciudad como forma predominante de organización del territorio y se apoya básicamente en la modificación de los parámetros de localización de las empresas y, concordantemente, de los puestos de trabajo. Esta modificación locacional se explica a partir del desarrollo de las telecomunicaciones, la transformación de las economías de aglomeración, el crecimiento de nuevas modalidades de organización del trabajo (como el teletrabajo), el desarrollo de sistemas de transporte masivos y ultraveloces (como los trenes de alta velocidad) que permiten la formación de cuencas de empleo extensísimas y articuladas entre sí.

Todos estos fenómenos se están desarrollando, pero el resultado de su acción no es la desaparición de las ciudades. Los hechos parecen demostrar rotundamente lo contrario. El nuevo papel de las áreas urbanas en la economía y la cultura globales se afirma día a día. Sin embargo, la hipótesis de disolución de las ciudades toca un punto central de las transformaciones de fines del siglo XX: los cambios en la organización del territorio.

1.2. El espacio urbano pensado en un contexto histórico-geográfico

El mundo de los inicios del siglo XXI presenta nuevas realidades o nuevas versiones de viejas situaciones, por lo que resulta pertinente interrogarse por el sentido de la utilización de conceptos pensados en otros contextos para intentar explicar la realidad actual. Si en ciertos contextos históricos y

geográficos la dicotomía *campo-ciudad* aludía a la existencia de unidades relacionadas pero, a la vez, diferenciadas tanto en términos morfológicos como de funciones productivas y de modos de vida, con las transformaciones en la organización de la producción, en los transportes y en las comunicaciones, esos límites nítidos fueron haciéndose cada vez más borrosos. Las diferencias entre las ciudades medievales amuralladas y compactas y el *continuum* de un mundo casi exclusivamente urbano para el siglo XXI no son sino ejemplos extremos de contextos históricos diferentes.

En cada momento histórico, lo que entendemos por *urbano* y por *rural* va cambiando. Ambas son formas de organización del espacio geográfico que, como tales, precisan ser caracterizadas en contextos históricos particulares. Tanto quienes sostienen que el espacio es un mero reflejo de los procesos sociales como aquellos que consideran el espacio como una práctica social, coinciden en que cualquier transformación en la organización de la sociedad tiene efectos sobre el espacio.

Las transformaciones tecnológicas y los cambios en las relaciones sociales, en la organización de la producción, en la vida cotidiana, en la cultura, tienen un fuerte impacto en las formas de organización del espacio. Lo urbano es una de las formas de organización del espacio, por lo que podemos partir de la afirmación de que es un proceso en transformación, ya que los procesos sociales se encuentran en un momento de acelerados cambios.

Es necesario, al mismo tiempo, evaluar el significado de lo urbano en diferentes contextos geográficos. Los niveles relativos de desarrollo, la organización de ciudades en redes, las jerarquías urbanas, la homogeneización de las condiciones tecnológicas y productivas entre distintas ciudades, hacen que el contexto geográfico sea esencial a la hora de evaluar qué representa una ciudad pequeña, intermedia o grande. Vale citar los casos extremos de las ciudades europeas y africanas, por ejemplo. En Europa la red de ciudades se halla sumamente integrada a escala continental, encontrándose las ciudades unidas entre sí a través de sistemas de transporte de alta velocidad y con condiciones de vida relativamente homogéneas, mientras que en el continente africano es prácticamente imposible siquiera hablar de red de ciudades en el nivel nacional.

2. LAS FRONTERAS DE LAS CIUDADES: ¿CIUDADES COMO PUNTOS, ÁREAS, RECORTES, CONTIGÜIDADES, DISCONTINUIDADES?

Una de las mutaciones más importantes registradas desde finales del siglo XX son los cambios de y en la ciudad como forma territorial. No es novedad que las formas urbanas han cambiado a lo largo de la historia, desde las primeras aldeas neolíticas hasta las metrópolis industriales, pero tal vez habían conservado un rasgo común referido a la posibilidad de delimitar unidades compactas identificables con el nombre de ciudad, aglomeración, metrópolis. Ya en el siglo XX, esas formas se caracterizaron por su amplísima extensión, superando notoriamente muchas veces los límites legales de las unidades administrativas y llegando a engarzar varias aglomeraciones en un continuo urbano, para lo cual se creó el concepto de *megalópolis*. Pero lo realmente nuevo en la organización del territorio, propio de la sociedad contemporánea, es la articulación de espacios urbanos discontinuos y fragmentados, llegando a conformar verdaderas unidades relacionadas funcionalmente, a las que se han dado en llamar *metápolis*. (Ascher, 1995).

En relación con la organización interna de las ciudades hay varios puntos a considerar. El primero afecta a la propia delimitación del fenómeno urbano. Si bien no existe una definición aceptada de manera unánime, la delimitación tradicional de las ciudades resulta claramente insuficiente como unidad de análisis de los procesos en curso. Aglomeración, comunidad local, límites administrativos, son algunos de los conceptos que resultan poco adecuados para las circunstancias actuales, superados por las nociones de redes globales y discontinuidades en la estructuración del espacio urbano. La identificación de los procesos que se desarrollan en las sociedades actuales requiere una visión amplia, es decir, una que supere los esquemas que refieren a delimitaciones previas, a marcos formales *a priori* del espacio, para luego analizar los procesos que en ese recorte ocurren. La superación de ese esquema supone empezar al revés: es decir, analizar la espacialidad de los procesos sociales, espacialidad resultante, posterior, *a priori*. Se trata de identificar qué territorios alcanza un cierto fenómeno o reconocer sobre qué mosaicos de territorio se despliega un determinado proceso. En el último apartado retomaremos esta relación entre procesos sociales y territorios, a partir de la explicitación de los actores que protagonizan la construcción del territorio.

Estas ideas resultan fértiles para analizar las nuevas formas urbanas. De hecho, en diversos lugares del mundo la urbanización generalizada está dando lugar a entramados funcionales muy extensos, ya sea en conjuntos urbanos de alta densidad de población, como sucede en la costa este de América del Norte, en Europa Occidental y en Japón, ya sea en espacios articulados en torno a una gran metrópoli, como es el caso de San Pablo, México y Buenos Aires, en América latina. En todos los casos, estas mutaciones se producen en el contexto de aplicación de nuevas tecnologías en la producción y circulación de bienes e información y de nuevas divisiones territoriales del trabajo. Así, la espacialidad resultante de estos fenómenos refiere a una forma urbana, que no tiene anclaje en las definiciones de ciudad vigentes hasta fines del siglo XX.

Esta nueva espacialidad que estamos analizando resignifica el concepto de "escala geográfica" y la operación de "clasificación de las ciudades por tamaño". Las escalas geográficas dejan de ser, entonces, recortes *a priori* para convertirse en medidas de magnitud y de impacto de las decisiones de los actores sociales. Por ejemplo, San Pablo es la ciudad más grande de Brasil, no sólo por la cantidad de habitantes que tiene sino por el poder y el comando de las acciones de todo tipo -y, especialmente, las vinculadas a las decisiones financieras y el manejo de información en red- que sus actores realizan.

En este sentido, ¿puede compararse una ciudad europea de 1.000.000 de habitantes con una latinoamericana de igual población? ¿Es lo mismo Amsterdam que Rosario, ambas de alrededor de un millón de personas?

Evidentemente, no. Resulta ineludible evaluar la complejidad de las economías nacionales en las que ambas están situadas. Amsterdam, puerta de Europa, tiene funciones comerciales a escala mundial, tanto que el país entero al que pertenece (Holanda) puede pensarse ligado a un *hinterland* continental. En un radio de 200 kilómetros con centro en Amsterdam, las densidades de población son de las más altas del mundo. Otro indicador elocuente del entorno lo constituye la distancia y el tiempo que separan, por ejemplo, a Amsterdam de otras dos ciudades holandesas: La Haya y Rotterdam. La Haya, sede de organismos internacionales (Corte Internacional de Justicia), y Rotterdam, uno de los principales puertos del mundo, se hallan separadas de Amsterdam por apenas una hora de viaje. Es decir, que en un corto tramo se hallan concentradas tres ciudades que tienen funciones supranacionales, que intercambian bienes de alto valor y cuyos ha-

bitantes tienen un elevado nivel de ingresos, constituyendo un importantísimo mercado de consumo.

Por su parte, Rosario, importante puerto fluvial de la Argentina, está ligado a las agroindustrias chaco-pampeanas. Su área de influencia es de alcance nacional, e incluso en los últimos años puede considerarse de alcance regional, en tanto concentra aceiteras que procesan soja paraguaya y se postula como punto nodal de la proyectada hidrografía Paraná-Paraguay. La distancia que separa esta ciudad de la Ciudad de Buenos Aires, por vía terrestre, es de tres horas y media a cuatro; el trayecto entre ambas incluye otras ciudades pequeñas y medianas, y los ingresos de la población residente son medianos. Estos ejemplos muestran la necesidad de analizar no sólo los contornos estrictamente urbanos, sino la región circundante.

También las relaciones entre la ciudad y su región y de las ciudades entre sí están siendo profundamente modificadas. La organización de las ciudades como lugares centrales, que servían a un área de influencia inmediata, variable según el grado de complejidad de los bienes y servicios ofrecidos, pasa a funcionar como un sistema en redes. Ya no existen relaciones lineales en las que las ciudades mayores prestan servicios a la población del entorno rural o de las ciudades más pequeñas, en una pirámide jerarquizada que concluye en el ámbito del Estado-nación en el principal centro urbano del país.

Actualmente, áreas rurales y ciudades pequeñas y medianas tienen relación directa con las grandes metrópolis, saltando al resto de las ciudades de las jerarquías intermedias. Las denominadas "*metrópolis omnipresentes*" (Santos, 1994) cumplen esa función en el territorio, es decir que son capaces de producir, recolectar y clasificar información así como de distribuirla y administrarla de acuerdo con sus propios intereses. Estas ciudades llegan a engarzar mosaicos urbanos enteros, islas de ciudades medianas y pequeñas alejadas físicamente entre sí.

3. LA CIUDAD Y SUS NOMBRES: ¿NUEVOS PROCESOS, NUEVOS TIEMPOS, NUEVOS OBJETOS, NUEVOS CONCEPTOS?

¿De qué conceptos disponemos para comprender esta ciudad que venimos describiendo? Ya dijimos que la ciudad es un objeto histórico y cambiante, y por lo tanto en búsqueda de nuevas conceptualizaciones. En el

nuevo contexto mundial, esto implica la necesidad de superar las dos escalas clásicas de análisis urbano: la regional-nacional (sistemas de ciudades) y la local (interna, propia del espacio urbano), con el consiguiente desafío de articular esas escalas con el nivel internacional. En efecto, la creciente mundialización de la producción, de la circulación de información, de capitales y de personas, obliga a un análisis complejo e integrado que articule estas dimensiones.

Por ello es preciso revisar los conceptos utilizados para estudiar las ciudades y lo urbano. Los conceptos que hacían referencias a la ciudad como comunidad local o a la aglomeración como forma física parecen poco adecuados para analizar la actual configuración física de las ciudades y las relaciones que se establecen con el conjunto del sistema urbano. A continuación proponemos un ejemplo de cómo los conceptos se vuelven poco apropiados cuando cambia el contexto político, económico, social y cultural en el que son formulados.

3.1. *Metrópolis: un concepto resignificado*

En el caso de las grandes ciudades, frecuentemente se han empleado los términos "metrópolis" y "área metropolitana" para describir la organización urbana, pero ambos están relacionados con otros momentos de la evolución de la economía mundial. Con respecto a la metrópolis, Ascher afirma lo siguiente: "A pesar de la ausencia de definición precisa, la noción de metrópolis es abundantemente utilizada, en general para calificar las principales aglomeraciones urbanas de un país, que cuentan con algunas centenas de miles de habitantes, que son multifuncionales y que mantienen relaciones económicas con muchas otras aglomeraciones extranjeras. Estas tres características integran, de hecho, todas las dimensiones que forman parte de los criterios de definición de las ciudades que pretenden competir en escala internacional" (Ascher, 1995: 16). Son tres los criterios considerados por el autor en esta definición: cuantitativo, funcional y en relación con la escala.

Mérenne-Schoumaker (1998) presenta otras características de las metrópolis, a las que define como una gran aglomeración dotada de equipamientos de servicios superiores, que comanda una red urbana y que posee una zona de influencia extensa. De hecho, metrópoli designa frecuentemente a la ciu-

dad-madre del país o de la región, lo que implica automáticamente precisar el territorio de referencia. Esta caracterización responde más a la visión clásica que a un análisis de las metrópolis en el contexto de la economía globalizada. La autora aclara que, después de 1985, ese concepto fue resisado y que a partir de allí *metrópoli* aparece asociado a una gran ciudad de servicios, que es sede de las actividades de comando y que desempeña un papel de centro para un territorio exterior más o menos vasto. Emergen así como características las funciones metropolitanas que se refieren principalmente a los servicios de apoyo a las actividades de las empresas en encadenamientos tanto hacia atrás (investigación y desarrollo, diseño, innovación) como hacia adelante (marketing, comercialización, comunicación).

3.2. El proceso de metropolización: un concepto en movimiento

Los dos autores que se tomaron como guía (Ascher y Mérenne-Schoumaker) parten de la base del concepto de metrópolis (referido básicamente a una forma espacial y a sus funciones) para hablar de un proceso: el de *metropolización*. Ambos coinciden en que la formulación del concepto de metrópolis era más acorde con otro contexto internacional y que los cambios recientes en la economía y en la organización del espacio hacen necesaria su revisión.

La propia expresión *metropolización* ya señala una diferencia importante con respecto a metrópolis: se trata de un proceso generado a partir de las transformaciones de las metrópolis y que da como resultado nuevas formas espaciales. "La metropolización concentra de manera creciente los hombres, las actividades y las riquezas en aglomeraciones de varias centenas de miles de habitantes, multifuncionales, fuertemente integradas a la economía internacional. Está acompañada de transformaciones significativas de las grandes ciudades, de sus periferias y de su medio ambiente, constituyendo espacios urbanizados cada vez más vastos, heterogéneos, discontinuos, formados a partir de diversas ciudades grandes, cada vez menos ligados a una economía regional, y cuyos interiores se transforman en espacios de servicios y de recreación. La noción de metrópolis que hemos utilizado hasta el presente para describir estas grandes aglomeraciones parece de hecho inadaptada para calificar a este nuevo tipo de espacio. Por un lado, porque evoca sobre todo a una ciudad grande asumiendo las fun-

ciones más elevadas de la jerarquía urbana regional. Por otro lado, porque esa noción no introduce la idea de la estructuración novedosa de los espacios urbanos, ni la idea de la formación de un nuevo espacio para las actividades económicas y sociales cotidianas" (Ascher, 1995: 33).

Por su parte, Mérenne-Schoumaker apunta que "si para ciertos autores el término [proceso de metropolización] es general y traduce un fuerte movimiento prácticamente mundial de concentración de población en las metrópolis, para otros el término es específico y se refiere a la concentración de actividades metropolitanas en ciertas grandes ciudades, no sólo en sus barrios centrales sino también en los polos especializados del territorio metropolitano, donde las ligazones son más estrechas entre metropolización y el nuevo contexto económico y social" (Mérenne-Schoumaker, 1998: 6).

Se destaca que el uso que la autora hace del término "actividades metropolitanas" se refiere a las ya mencionadas funciones de comando, coordinación y gestión del capital que se desarrollan en las metrópolis. Las diferencias con la concepción tradicional de metrópolis hacen mención también a la específica organización del espacio que resulta de estos procesos. En particular, se aprecia que los territorios metropolitanos no son necesariamente contiguos y que las características metropolitanas se extienden sobre vastos territorios, lejanos, a veces separados de la ciudad originaria.

3.3. Metrópolis: un concepto en elaboración

Aparece así la idea de *metrópolis* como *metástasis metropolitana*, propuesta por Ascher para dar cuenta de esa fragmentación, señalando, adicionalmente, que a veces son sólo fracciones de esa población o de esas actividades las que son integradas en el proceso de metropolización.

Al mismo tiempo, el criterio de ciudad con múltiples funciones se hace más explícito. Ya no resulta suficiente esa diversidad, sino que es necesario la presencia de algunas funciones específicas, como son las asociadas con el comando de la economía. La tercera característica central del proceso de metropolización es el rol articulador entre las redes locales y globales y la inserción creciente en la economía globalizada.

Ante estas transformaciones es que Ascher propone la utilización del concepto de metrópolis: "[...] una metrópolis es un conjunto de espacios de los cuales todos o parte de sus habitantes, de sus actividades económicas y

de sus territorios son integrados en el funcionamiento cotidiano (ordinario) de una metrópolis. Una metrópolis constituye generalmente una sola cuenca de empleo, de residencia y de actividades. Los espacios que componen una metrópolis son profundamente heterogéneos y no necesariamente contiguos" (Ascher, 1995: 34).

La metrópolis, como organización espacial resultante del proceso de metropolización a fines del siglo XX, estaría entonces reconociendo esas características diferenciales de la organización del espacio metropolitano, que el antiguo concepto de metrópolis no enfatizaba suficientemente. A continuación, presentamos un caso de reorganización del espacio metropolitano.

San Pablo: la región de la metrópoli desconcentrada

El crecimiento de la aglomeración metropolitana paulista, abarcando un radio de cerca de 150 kilómetros a partir de la ciudad de San Pablo y superando esa distancia a lo largo de los principales ejes de autopistas, conforma un paisaje metropolitano que se presenta fragmentado, aunque constituya una unidad.

Esta apariencia de fragmentos ha conducido a interpretaciones erróneas basadas en la idea de aglomeración metropolitana sólo desde la perspectiva de la concentración. Si la concentración de las actividades económicas, sobre todo la concentración industrial, es el elemento que estructuró el aglomerado metropolitano, hoy es la dispersión industrial el elemento fundamental en la reestructuración de la metrópolis de San Pablo. [...]

El centro se afirma cada vez más como centro de esta metrópolis ampliada. De allí que el uso del término "descentralización" para referirse a este proceso de dispersión de la industria cree un velo que oculta la redefinición de la primacía de San Pablo, no como capital del capital sino sobre todo como la capital de la información y de la gestión. También impide percibir la unidad de esta nueva metrópolis donde las discontinuidades espaciales son fragmentos de un todo que se extendió, fracciones de un todo en expansión que se afirma cada vez más como el centro del país. [...]

La reestructuración de la metrópolis de San Pablo, producto de los procesos de concentración y centralización del capital, se traduce en un fenómeno socioespacial nuevo, creación y reiteración de una región metropolitana más compleja, fragmentada y jerarquizada, en la que la conurbación de ciudades, el crecimiento relativamente menor de algunas o exacerbado de otras —como,



por ejemplo, el gran crecimiento de Campinas—, no significan procesos autónomos de metropolización. Por el contrario, son manifestaciones constitutivas del espacio metropolitano paulista, que se configura como una "macrometrópolis" que es reforzada, y no negada, por la dispersión de sus actividades.

Fuente: Lencioni, Sandra: "Reestruturação urbano-industrial no Estado de São Paulo: a região da metrópole desconcentrada", en Santos, M. y otros (org.): *Territórios. Globalização e Fragmentação*, San Pablo, Hucitec-ANPUR, 1996.

4. LA CIUDAD EN EL CONTEXTO GLOBAL: ¿CÓMO SE POSICIONA, COMPITE, SE SINGULARIZA O SE DESTACA UNA CIUDAD EN EL MUNDO GLOBALIZADO?

Un mundo urbanizado es un mundo de flujos. Las ciudades articulan estos dos rasgos distintivos de la sociedad contemporánea: la urbanización y la aceleración de los movimientos. Ellas conforman los nodos desde los que parten y hacia los cuales llegan los flujos de mercancías, personas, información y capitales.

¿Cómo se disponen las ciudades en esta red global de flujos? ¿Subsisten las jerarquías en la organización? Ya adelantamos que una característica central de estos tiempos es la inserción directa de las ciudades en las redes globales. Decimos directa en el sentido de que actualmente no es necesaria la escala jerárquica regional previamente existente, según la cual la capital del país o la ciudad que concentraba el poder económico actuaba como intermediaria obligada con el sistema internacional.

4.1. Una red global de ciudades

La movilidad del capital supone que el mundo entero sea el mapa de los lugares potenciales para invertir. En los hechos, sin embargo, la localización del capital se muestra altamente selectiva: las empresas eligen el lugar más adecuado para cada tipo de producto y para cada etapa del pro-

ceso de producción, así como las redes empresarias sustentan inmaterialmente la organización de los flujos. En consecuencia, pueden vincularse, cada día más, ciudades distantes al mismo tiempo que desvincularse, sucesivamente, ciudades cercanas entre sí y aun la ciudad y su entorno rural circundante.

Las redes globales, sin embargo, no son completamente horizontales ni eliminan las jerarquías. No es posible que desaparezcan en la medida en que las economías nacionales continúan teniendo una organización jerárquica. ¿O acaso han desaparecido las condiciones de subordinación en que se encuentran algunas naciones? ¿O acaso los circuitos de acumulación a escala internacional no terminan teniendo destinatarios privilegiados, ya sean actores o lugares, que tienen capacidad de decidir las nuevas asignaciones del capital?

Saskia Sassen propuso, a inicios de la década de 1990, el término *ciudad global* para designar a aquellos centros que cumplan, en el escenario internacional, con "cuatro funciones completamente nuevas: primero, como puntos de comando altamente concentrados desde los que se organiza la economía mundial; segundo, como localizaciones clave para las finanzas y las empresas de servicios especializados o del terciario avanzado, que han reemplazado a la industria como sector económico dominante; tercero, como lugares de producción y de generación de innovaciones vinculadas a esas mismas actividades; y cuarto, como mercados para los productos y las innovaciones producidas" (Sassen, 1999: 30). La autora concluye que a inicios de la década de 1990 sólo tres ciudades cumplían acabadamente con ese rol: Nueva York, Londres y Tokio.

A partir de estas ideas se generaron numerosas investigaciones académicas dirigidas a analizar si otras ciudades cumplían con estos mismos roles. Así se identificó una segunda jerarquía de ciudades europeas y norteamericanas que asumían parcialmente estas premisas, mientras que los estudios específicos sobre las mayores ciudades latinoamericanas demuestran que, poseyendo algunos rasgos de las ciudades globales, estaban muy lejos de constituirse en acabadas ciudades de este tipo. Como resultado de esas investigaciones sí puede afirmarse que hay una serie de nodos de la red global, que son los que articulan las distintas formas de inserción de los territorios en dicha red, con ciudades que comandan la economía en ámbitos nacionales o regionales supranacionales.

4.2. La competitividad territorial

Las ciudades se encuentran, entonces, insertas en redes de relaciones funcionales a múltiples escalas superpuestas. Esto es válido para las grandes metrópolis, pero no solamente para ellas. También las ciudades intermedias e incluso las pequeñas áreas urbanas están afectadas por esta dinámica propia de las redes globales, pero sujetas a las particularidades locales.

La globalización homogeniza al mismo tiempo que fragmenta y selecciona. La homogeneidad está dada por la vigencia de una lógica única compartida por los actores globales, de modo tal de conformar un espacio-mundo y un tiempo-mundo (Santos, 1994) que se mueven al ritmo de los actores hegemónicos. La fragmentación está dada, en el caso del espacio urbano, por las particulares condiciones de los lugares en términos de *competitividad*, uno de cuyos factores esenciales es el proceso de *especialización funcional*.

La economía urbana es, casi por definición, una economía compleja, que se caracteriza por la oferta articulada y simultánea de un conjunto de condiciones para la producción, la circulación y el consumo de un sinnúmero de bienes de todo tipo, desde los típicos bienes industriales masivos hasta los productos culturales o financieros más sofisticados. Este conjunto de condiciones de producción se encuentra, obviamente, distribuido de desigual manera entre las ciudades.

Existen ciertas condiciones mínimas, requisitos indispensables para la integración de la red mundial de ciudades. Existen también especializaciones funcionales, resultado de capacidades diferenciales desarrolladas a lo largo de la historia productiva de cada área urbana y del territorio por ella controlado. Y existen, también, posibilidades de atracción de inversiones que se encuentran a nivel global pero que se concretan a nivel local. Estas posibilidades de concreción hacen necesario focalizar la atención en la competitividad de las ciudades, embarcadas en la carrera de la competencia entre territorios.

¿Cuáles son los factores que vuelven competitivas a las ciudades, es decir, cuáles son los que las colocan en condiciones de competir con otras ciudades en el escenario internacional? Para abordar esta cuestión es nece-

sario señalar que existen diversas escalas en las cuales se generan *contextos de competitividad*. Si bien una tendencia reciente y creciente es la relación directa de las ciudades con las redes globales, hay una parte importante de la competitividad que sigue estando ubicada en el nivel de las políticas del Estado-nación. Así por ejemplo, los indicadores económicos más generales (tasa de inflación, nivel de la tasa de interés, política fiscal y monetaria, riesgo país, etcétera) y cuestiones tales como el ordenamiento jurídico, la vigencia de regímenes democráticos y la existencia de corrupción, no son propios del nivel de la ciudad sino del país en su conjunto y constituyen una parte esencial de las condiciones de competitividad de las ciudades, que tienen posibilidades de decisión limitadas con respecto a ellas.

En el nivel directo del gobierno y la gestión de las ciudades hay, sí, varios aspectos que generan diferencias entre unas y otras. La atracción de las ciudades se basa en su oferta de elementos complejos articulados entre sí. Un componente esencial de la competitividad es el referido a los recursos humanos disponibles, tanto en la calidad de su formación como en su capacidad de innovación y adaptación a los nuevos requerimientos de la producción mundializada. La formación de recursos humanos está muy ligada a la acción estatal en materia de educación y de investigación, pero también influyen enormemente las políticas empresarias en cuanto a crear mecanismos propios de formación de recursos en investigación y desarrollo de nuevos productos y nuevas tecnologías, y a la propia creación de empresas en los sectores dinámicos del modelo productivo actual. Obviamente, éste es un campo de cooperación importante entre los sectores público y privado en el que hay una amplia gama de políticas activas por desarrollar con el objetivo de crear un medio innovador, "entendido como un específico conjunto de relaciones sociales de producción y gerenciamiento, basado en metas instrumentales comunes, compartiendo una cultura del trabajo y generando un alto nivel de sinergia organizacional" (Castells, 1989: 72).

Otro componente esencial es la dotación de infraestructura en todas sus variantes: transporte, comunicaciones, equipamiento urbano, etcétera. La existencia de fluidas conexiones internacionales a través del transporte aéreo y la facilidad de circulación en el interior del espacio urbano son dos

requisitos importantes para evaluar la competitividad de la ciudad. Lo mismo sucede con los sistemas de comunicaciones en sus múltiples facetas (para las empresas y para los habitantes en general, a escala urbana, interurbana e internacional, etcétera). La presencia de telepuertos, que son equipamientos especializados y complejos que aseguran la emisión de flujos de información a través de medios combinados, es un factor importante de posicionamiento de la ciudad en el nivel internacional.

La organización del espacio urbano es un tercer componente de la competitividad. Aquí entran en juego cuestiones tales como el estado del equipamiento de oficinas y la existencia de distritos industriales especialmente acondicionados, junto con otras que remiten claramente a la calidad de vida urbana. Este último aspecto está cobrando cada vez mayor importancia en la medida en que el entorno socioeconómico, cultural y ambiental comienza a ser valorado por las decisiones empresarias. Es claro que las políticas en este sentido deberían tener como objetivo prioritario la elevación de la calidad de vida de los habitantes de la ciudad; asimismo, es preciso señalar y no perder de vista que entornos con mejor calidad de vida resultan más atractivos para el desarrollo de actividades productivas.

Un concepto asociado con la competitividad territorial es el acuñado por Reich (1991) como *potencial creativo de la proximidad*. Alude a las ventajas derivadas de la proximidad de cada componente de la economía urbana compleja como uno de los factores básicos para decidir la localización empresarial. En los hechos, esto ha reforzado el crecimiento de las mayores aglomeraciones. "De esta manera, ha tendido a consolidarse aún más la presencia en un mismo entorno territorial de un diversificado conjunto de servicios avanzados, de recursos humanos calificados, de capacidad empresarial, de ambiente de negocios, todo lo cual implica condiciones ventajosas para la adopción de innovaciones y, por lo tanto, para mejorar competitividad" (De Mattos, 1998).

Esta enumeración de los componentes de la competitividad lejos de pretender exhaustividad intenta destacar el carácter variado, modificable y sistémico de los elementos decisivos. Todos estos elementos son, en cierta manera, pasibles de comparación, lo que ha derivado en la organización de *rankings* de ciudades, en campañas de promoción y en el desarrollo de mecanismos de cooperación para competir.

El *city marketing* se ha vuelto una parte importante de las políticas urbanas destinadas a dar a conocer los atractivos de la ciudad al mundo entero, para lo cual no es de menor importancia la demostración de capacidad para gerenciar grandes eventos internacionales culturales, científicos o deportivos.

Es interesante, asimismo, el desarrollo de mecanismos de cooperación para insertarse en el sistema internacional y competir exitosamente. El concepto apropiado es el de redes, nuevamente resignificado, y en esta oportunidad entendido como *redes solidarias*. La difusión de experiencias de políticas exitosas, la celebración de reuniones con el fin de analizar los obstáculos y las dificultades, los programas de formación de recursos humanos para el sector público, la asistencia económica y financiera, los acuerdos para organizar eventos de manera conjunta, son sólo algunos aspectos en los que se manifiestan estos procesos de cooperación.

Finalmente, es necesario señalar que en la cuestión de la competitividad están presentes la especialización y la proximidad geográfica (Borja y Castells, 1998). En el primer caso, como aporte particular en la dialéctica homogeneización y diferenciación que implica la globalización. En el segundo caso, como resultado de los procesos de conformación de bloques económicos regionales y como resultado de las estrategias regionales de los actores globales.

A continuación presentamos dos ejemplos que ilustran los conceptos desarrollados.

Santiago de Chile: Nuevas funciones de comando y cambios en la forma urbana

[...] al culminar el proceso de reestructuración y globalización en Chile, la aglomeración metropolitana emergente se ha constituido en el lugar de emplazamiento básico de: i) el comando del nuevo poder económico, incluyendo las funciones de enlace con la economía mundial; ii) la cabeza y las principales actividades del sector terciario moderno, en el que destacan los servicios financieros; iii) un porcentaje mayoritario de la nueva industria y, en particular, de la más dinámica y con mayor capacidad innovadora; iv) el mercado principal para los productos e innovaciones globales, y v) la residencia de los sectores más modernos y de mayores ingresos de la sociedad nacional.

[...] En consecuencia, la progresiva globalización de la economía chilena ha desembocado en la reactivación de una economía metropolitana que, además de ser la más diversificada y dinámica del país, es la que realiza la contribución más importante en términos de generación de empleo y de valor agregado manufacturero y de servicios. Continúa siendo allí, por lo tanto, donde se encuentran las actividades secundarias y terciarias que utilizan los recursos humanos mejor calificados y remunerados, con sus consecuentes efectos retroalimentadores sobre los diversos mercados metropolitanos.

[...] En este panorama, un conjunto de nuevas actividades se han ido desplegando por diversos lugares de este espacio metropolitano en expansión, originando nuevos focos de crecimiento, en los que marcan fuertemente su presencia numerosos centros comerciales cuya proliferación, durante los últimos años, ha golpeado duramente a los barrios comerciales tradicionales de la ciudad y ha producido radicales cambios en la estructura urbana y en los hábitos de sus habitantes. Allí, el mayor crecimiento de los cordones periurbanos ha estado acompañado por el decrecimiento relativo y absoluto del peso industrial y poblacional del núcleo central tradicional del Área Metropolitana de Santiago que, sin embargo, al mismo tiempo, ha ganado actividades de servicios, especialmente muchas de las más sofisticadas del terciario avanzado y, en especial, del sector financiero. Con estas transformaciones, la antigua ciudad compacta, concebida según el modelo de la ciudad europea, tiende a ser sustituida por una estructura suburbanizada y policéntrica, formada al impulso de las fuerzas del mercado, a imagen y semejanza de la ciudad norteamericana.

Fuente: De Mattos, Carlos: "Avances de la globalización y nueva dinámica metropolitana: Santiago de Chile, 1975-1995", *Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos y Regionales* (EURE), n° 65, Santiago de Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile-Instituto de Estudios Urbanos, junio de 1996.

Ciudad de México: refuerzo de la primacía urbana y nuevos flujos en el territorio

Los dos procesos clave de la política económica durante el pasado sexenio han sido la apertura de los mercados con un esfuerzo exportador sin precedentes y la invitación a la inversión extranjera directa [...]. Nuestra conclusión central a este respecto es que ambos procesos han reforzado la primacía de gestión de la Ciudad de México y, accesorariamente, la de Monterrey sobre el sistema urbano nacional, inclusive eclipsando radicalmente a Guadalajara [...].

El solo Distrito Federal concentró 64.89 % del total de las empresas con inversión extranjera directa (IED) creadas entre 1989 y 1994, así como 91.38 % del capital social. [...] La concentración es evidente, así como la total falta de oportunidades de la mayor parte de los estados de la República frente al proceso de invitación al capital extranjero. La concentración de las sedes sociales de las empresas con capital foráneo se acompaña de la reticularización creciente de los mecanismos de gestión.

Por ello, las inversiones fijas ubicadas en algunos estados son controladas por sedes en la capital de la República. Lo anterior ha implicado no sólo un crecimiento considerable de los flujos de información por medio del teléfono, del fax y de otros medios, sino también flujos muy intensos de personas que se desplazan entre sedes y plantas. Los datos de la aviación comercial reflejan un "auge" tremendo de este tipo de desplazamientos que han favorecido la expansión de la aviación interregional que prácticamente no existía en 1982 y la necesidad de ampliar las conexiones entre ciudades. De esta forma, se ha podido sostener la existencia de puentes aéreos, con sistemas similares a los *shuttles* entre Nueva York, Washington y las demás metrópolis del noreste de los Estados Unidos. Las conexiones México-Monterrey operan bajo este principio, por ejemplo.

Fuente: Hiernaux Nicolás, Daniel. "Reestructuración económica y cambios territoriales en México. Un balance: 1982-1995", en De Mattos, C. (comp.): *Globalización y territorio. Impactos y perspectivas*, Santiago de Chile, Fondo de Cultura Económica, 1998.

3. LOS ACTORES DE LA CIUDAD: ENTRE LO GLOBAL Y LO LOCAL. ¿QUÉ ESCALAS ALCANZAN. QUÉ RECORTES DE LA SOCIEDAD IMPLICAN?

La ciudad que venimos describiendo supera una perspectiva artefactual en tanto los procesos y fenómenos enunciados están protagonizados por sujetos sociales en contextos históricos. Son ellos quienes imprimen la dinámica y el funcionamiento de la vida urbana al mismo tiempo que impulsan o resisten las transformaciones.

En general, la ciudad suele asociarse con una sociedad particular: la local. Se asume tácitamente que los actores locales forman parte de una sociedad mayor, la regional o la nacional. Esto parecería sugerir que los actores sociales propios de la vida urbana se restringen a los sujetos locales y a las relaciones que ellos establecen entre sí, limitados exclusivamente al ámbito territorialmente acotado de la ciudad. Pero como hemos visto, en el contexto de la sociedad contemporánea, los actores de la ciudad no son sólo locales, ya que la ciudad resulta de acciones diseñadas y ejecutadas por actores que operan en múltiples escalas. Así, resultan entramados ambos conceptos, actores y escalas y, por lo tanto, sus definiciones se constituyen recíprocamente.

Con esto estaríamos diciendo que la escala no se refiere meramente al alcance del contorno de la mancha urbana, sino más bien a la espacialidad de las acciones de los sujetos. Las escalas pueden pensarse como una medida de la magnitud y del impacto de esas acciones y decisiones. Resultan, entonces, asociadas con ámbitos de acción y, como tales, representan gradientes de la capacidad de movilidad de las ideas, del capital, de informaciones, de bienes y servicios. Son dependientes del resultado de procesos, en este caso, de procesos de decisiones y acciones de los actores sociales implicados.

A su vez, los actores locales se diferencian cada vez más entre sí, según sean sus posibilidades de acceso a los bienes y servicios urbanos. Esa diferencia es más socioeconómica que física, transformándose en una distancia social no geométrica. Distancia y fragmentación social que se expresa en una fragmentación territorial, cuyas coordenadas son definidas en una escala intraurbana. Ya no basta la escala local para comprender estos fenómenos, sino que es preciso identificar, dentro de una ciudad, distritos o barrios (escala microurbana). Las geografías contemporáneas se destacan por la necesidad de afinar cada día más las escalas de análisis para la comprensión y la explicación de los diferentes espacios geográficos, y el espacio urbano es uno de ellos.

En la ciudad se engarzan a modo de mosaico múltiples zonas homogéneas internamente, diferentes entre sí, ofreciendo un paisaje de conjunto caracterizado por la complejidad y la heterogeneidad. Coexisten zonas rápidas y zonas lentas, zonas luminosas y zonas oscuras, zonas equipadas y zonas de exclusión. En cada una de ellas viven y trabajan distintos tipos de actores sociales, que comparten respectivamente un conjunto identificable de atributos y problemáticas.

Según el par actores-escalas, podemos distinguir tres tipos de actores sociales en la ciudad (Pírez, 1995).

1. *Los actores estrictamente locales*: son aquellos que operan de acuerdo con la racionalidad y la idiosincrasia local. Los efectos de sus acciones y decisiones se manifiestan especialmente en la escala local y no impactan, salvo excepcionalmente, más allá de ella. Estos actores producen y se reproducen dentro del ámbito local. Nos referimos a pequeños comerciantes o industriales, políticos de actuación local, asociaciones de vecinos, etcétera.
2. *Los actores regionales y nacionales*: son aquellos actores que se producen fuera de la ciudad, pero cuyo papel en ella es importante. Por ejemplo, productores de otra región del país que tienen negocios en la ciudad; compañías inmobiliarias de envergadura nacional que invierten en la ciudad; cadenas de negocios, operadores financieros o empresas con sede en la capital nacional que se radican en ciudades medianas o pequeñas.
3. *Los actores globales*: son aquellos actores que operan a una escala mayor, la que abarca todo el mundo. Están representados principalmente por organizaciones internacionales y grandes empresas transnacionales, que sin tener presencia física en la ciudad modelan las relaciones, las pautas de consumo y los ritmos de la sociedad local.

Hasta aquí hemos presentado una clasificación de los actores según la escala territorial del alcance de sus acciones. Pero también pueden clasificarse teniendo en cuenta el tipo de acciones que llevan a cabo en el espacio urbano. Siguiendo este criterio, pueden distinguirse tres tipos de actores, que no son excluyentes entre sí (Pírez, 1995).

1. Los que producen la ciudad: son aquellos actores que operan en el mercado, guiados por la racionalidad económica. Están representados bá-

ticamente por actores económicos, individuales o empresas, que producen material e inmaterialmente la ciudad. Este proceso de producción se expresa en dos formas. La primera consiste directamente en la creación de los componentes urbanos (construcción de edificios, infraestructura, servicios). Se incluye en este grupo a los propietarios de la tierra urbana (empresarios industriales, de servicios o comercios, y también a los propietarios de parcelas destinadas al uso residencial), a los promotores inmobiliarios, agentes que financian el mercado inmobiliario, a los que construyen y comercializan los inmuebles, a las empresas constructoras de infraestructura, a las empresas de servicios públicos urbanos. La otra forma de producción de la ciudad la realizan aquellos actores que desarrollan actividades económicas (comercio, bancos, servicios educativos y culturales) utilizando los soportes materiales contruidos por el grupo anterior.

2. Los que consumen la ciudad: son aquellos actores que operan guiados por lógicas propias de la sociedad civil. Están representados por los grupos comunitarios, asociaciones intermedias, organizaciones no gubernamentales. Estos actores, individuos, grupos o familias que se reproducen en la ciudad, son los que consumen los bienes y servicios urbanos (vivienda, transporte, servicios en red, etcétera).

3. Los que regulan la ciudad: este grupo básicamente incluye a los actores estatales, encargados del diseño y de la ejecución de políticas públicas, cuyas acciones responden a lógicas orientadas por la satisfacción de las necesidades sociales y del bienestar general. Las agencias gubernamentales correspondientes a los distintos niveles de representación del Estado participan en la producción de la ciudad de manera directa, a través de la producción de bienes urbanos, y de manera indirecta, a través de la sanción de normas, regulaciones, controles, etcétera, que influyen en el comportamiento y las decisiones del resto de los actores urbanos.

Las dos clasificaciones de actores que hemos presentado son complementarias en tanto los criterios que las definen, ámbitos territoriales del alcance de las acciones de los sujetos y tipo de acciones, están relacionados y la aplicación conjunta de ambos criterios contribuye a definir más acabadamente a cada uno de los actores urbanos. Por ejemplo, los que producen consumen y regulan pueden ser actores locales, regionales, nacionales o globales según el ámbito territorial de esas acciones. La ciudad resulta de esta yuxtaposición y superposición de acciones. El que sigue es un caso que permite reconocer esta combinatoria.

Buenos Aires: Los actores globales modelan la ciudad

Los actores globales cobraron una importancia creciente en el poder de decisión sobre la ciudad. Su acción se manifiesta directamente a través del nuevo rol que asumieron como prestadores de servicios, como consecuencia del proceso de privatización. Las principales empresas de servicios públicos pasaron a ser administradas por operadores privados (la mayoría de ellos extranjeros), que actúan en el área de telecomunicaciones y transporte, y en la provisión de gas, agua, saneamiento básico y electricidad. Se trata principalmente de empresas españolas, francesas, italianas y chilenas.

Esos actores globales también son protagonistas importantes del proceso de reactivación industrial selectivo, cuyo patrón dominante es la participación de grandes empresas internacionales que dirigen su producción al mercado regional sudamericano.

Por otro lado, los actores globales también son usuarios privilegiados de algunos nuevos lugares de la ciudad. Las áreas de oficinas inauguradas en esta década tienen en estas empresas a sus principales clientes. Lo mismo sucede con la fuerte especulación inmobiliaria que se está desarrollando en las áreas suburbanas ante la conformación de un nuevo modelo de expansión suburbana. Las empresas internacionales actúan en este campo como inversores (capitales chilenos) y como consultores (de origen británico). La explosión de la demanda de servicios en hoteles de gran categoría (y la construcción de nuevos establecimientos ante la insuficiencia de la oferta) también está asociada con estos actores.

Y, como último ejemplo, el sector de comercialización se caracteriza por el acelerado crecimiento de los hipermercados (principalmente de origen francés, pero con participación holandesa y norteamericana) y de los *shopping centers*, cuya propiedad está cada vez más concentrada en manos de pocas empresas.

Fuente: Blanco, Jorge: "Reestructuración urbana y revisión de conceptos. El caso de Buenos Aires", San Pablo, 1998, mimeo.

6. HACIA UNA GEOGRAFÍA DE LAS CIUDADES CONTEMPORÁNEAS

La revisión de las transformaciones recientes de las ciudades contemporáneas deja al descubierto la necesidad de contar con un conjunto de conceptos y estrategias de análisis que permitan la comprensión y la explicación de esas transformaciones. Parece imprescindible, entonces, abordar los nuevos escenarios urbanos con miradas más abarcativas, preguntas más complejas e instrumentos más finos para ensayar explicaciones acerca de los procesos urbanos.

Las perspectivas más rígidas, que tomaban como punto de partida la delimitación previa de los espacios para luego contemplar lo que había "dentro" de ellos, resultan insuficientes para dar cuenta de los fenómenos urbanos contemporáneos. En cambio, una perspectiva que privilegie el estudio de la espacialidad resultante de la interacción de múltiples contextos de decisión, encarnados en actores específicos y a distintas escalas, se convierte en un camino posible para alcanzar interpretaciones de mayor riqueza y de mayor potencialidad explicativa sobre las ciudades del siglo XXI.

La construcción de una geografía de las ciudades contemporáneas representa un desafío que a nuestro parecer tiene dos vertientes. La primera está referida al valor del conocimiento como herramienta para capturar comprensivamente la realidad, tanto en términos de la producción de información y de teorías explicativas como en lo que atañe a la distribución social de ese conocimiento, proceso en el que la educación cobra singular relevancia. La segunda vertiente se inscribe en un marco democrático de interacción entre las políticas públicas y las prácticas sociales de la vida cotidiana. Desarrollar y articular estas dos vertientes es, sin duda, una tarea difícil, pero ineludible para una mejor comprensión de los problemas de nuestras sociedades.

BIBLIOGRAFÍA

- Ascher, François (1995): *Métapolis ou L'Avenir des Villes*, París, Odile Jacob.
- Blanco, Jorge (1996): "Área metropolitana de Buenos Aires: transformaciones territoriales en el marco de la globalización", *Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos y Regionales (EURE)*, n° 67, Santiago de Chile.

- Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile-Instituto de Estudios Urbanos.
- (1998): "Reestructuración urbana y revisión de conceptos. El caso de Buenos Aires", San Pablo, mimeo.
- Borja, Jordi (1999): "La internacionalización de las ciudades", en *Córdoba, Ciudad y Desarrollo*, versión digital.
- Borja, Jordi y Manuel Castells (1998): *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*, Madrid, Taurus.
- Castells, Manuel (1989): *The Information City. Information Technology, Economic Restructuring and the Urban-Regional Process*, Londres, Blackwell.
- De Mattos, Carlos (1996): "Avances de la globalización y nueva dinámica metropolitana: Santiago de Chile, 1975-1995", *Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos y Regionales (EURE)*, n° 65, Santiago de Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile-Instituto de Estudios Urbanos, junio.
- (1998): "Reestructuración, globalización, nuevo poder económico y territorio en el Chile de los noventa", en De Mattos, C. (comp.): *Globalización y territorio. Impactos y perspectivas*, Santiago de Chile, Fondo de Cultura Económica.
- Grafmeyer, Yves (1994): *Sociologie urbaine*, París, Nathan Université.
- Harvey, David (1997): "La ciudad pasó de ser un centro religioso a un lugar de consumo", reportaje de Daniel Ulanovsky Sack, *Diario Clarín*, Buenos Aires, domingo 20 de abril.
- Hiernaux Nicolás, Daniel (1998): "Reestructuración económica y cambios territoriales en México. Un balance: 1982-1995", en De Mattos, C. (comp.): *Globalización y territorio. Impactos y perspectivas*, Santiago de Chile, Fondo de Cultura Económica.
- Leborgne, Danièle y Alain Lipietz (1994): "El postfordismo y su espacio", *Revista Realidad Económica*, n° 122, Buenos Aires, IADE.
- Lencioni, Sandra (1996): "Reestructuración urbano-industrial no Estado de São Paulo: a região da metrópole desconcentrada", en Santos, M. y otros: *Território. Globalização e fragmentação*, San Pablo, Hucitec-ANPUR.
- Méndez, Ricardo (1997): *Geografía económica. La lógica espacial del capitalismo global*, Barcelona, Ariel.
- Mérenne-Schoumaker, Bernadette (1998): "A Metropolição-Um Dado Novo?", en Barata Salgueiro, Teresa (coord.): *Globalização e Reestruturação urbana*, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa.

- ração urbana*, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa.
- Pfrez, Pedro (1995): "Actores sociales y gestión de la ciudadanía", *Ciudades*, n° 28, México, RNIU.
- Pradilla Cobos, Emilio (1998): "Metrópolis y megalópolis en América latina", *Revista Interamericana de Planificación*, n° 119-120, Cuenca, Ecuador, SIAP.
- Reich, Robert (1991): *El trabajo de las naciones. Hacia el capitalismo del siglo XXI*, Buenos Aires, Vergara.
- Santos, Milton (1994): *Técnica, Espaço, Tempo*, San Pablo, Hucitec.
- (1996): *A Natureza do Espaço*, San Pablo, Hucitec.
- Sassen, Saskia (1994): *Cities in a World Economy*, Thousand Oaks, Pine Forge Press.
- (1999): *La Ciudad Global*, Nueva York, Londres, Tokio, Buenos Aires, Eudeba.
- Wilheim, Jorge (1999): "Urbanización y mundialización", *El Correo de la UNESCO*, junio.