

LA CIUDAD MODERNA ANTIDEMOCRÁTICA, ANTIHUMANA Y ANTIECOLÓGICA

Olmedo Beluche

Que nuestras ciudades modernas están en crisis no requiere mucha evidencia. Basta salir a la calle: expulsión de pobres y trabajadores desde el centro hacia los suburbios, problemas de transporte público, ineficiente recolección de basura, escaso suministro de agua potable, calles intransitables, cortes frecuentes de energía eléctrica por falta de mantenimiento al sistema, hipotecas de por vida basadas en el interés compuesto, contaminación, destrucción de la naturaleza y del mundo rural...

En Panamá, no pasa un día sin que los moradores de alguna comunidad salgan a la calle a protestar porque no tienen agua, o calles, o escuelas, o centros de salud, o porque simplemente no se recoge la basura. Esta crítica realidad no puede ser justificada con la excusa de la reciente pandemia de la COVID-19, sino que expresa un deterioro constante que data, al menos, de 40 años y, en caso de la ciudad de Colón, por lo menos 70 años.

Si viajamos a otros países probablemente encontremos ciudades menos sucias, pero adentrándonos en ellas podremos apreciar muchos componentes de la crisis que describimos, sobre todo si visitamos sus suburbios, tugurios o guetos. Ciudades de decenas de millones de habitantes rodeadas de “favelas”, villas miseria, zonas rojas, como sea que se les llame, así se trate de México, San Pablo, Buenos Aires o Los Ángeles, Detroit, Nueva York, Johannesburgo, Nueva Delhi, Shanghái, etcétera.

¿Cómo explicar esta triste realidad del mundo contemporáneo? Federico Engels, en su ensayo “Contribución al problema de la vivienda” (1876), dice: “Según la concepción materialista de la historia, el factor que en última instancia determina la historia es la producción y la reproducción de la vida real.”¹ En la sociedad actual, la producción y reproducción de la vida se hace bajo las condiciones del sistema capitalista de producción: por el cual, una minoría propietaria de los medios de producción explota y obtiene plusvalía



(ganancia) del trabajo de una mayoría desposeída de medios de producción, que venden su fuerza de trabajo por un salario.

El antropólogo y geógrafo británico, David Harvey, en “El derecho a la ciudad”, señala: “La urbanización siempre ha sido... un fenómeno de clase, ya que los excedentes son extraídos de algún sitio y de alguien, mientras que el control sobre su utilización habitualmente radica en pocas

¹ Federico Engels, *Contribución al problema de la vivienda*. Fundación Federico Engels. <https://traficantes.net>

manos... surge una conexión íntima entre el desarrollo del capitalismo y la urbanización.”²

De ahí que el proceso de urbanización moderno sirve por doble vía al sistema de acumulación capitalista: por un lado, es utilizado como mecanismo de inversión y atesoramiento de las enormes sumas de capital generadas por la producción industrial de mercancías, o a veces, como mecanismo al servicio del lavado de capitales salidos de fuentes ilegales, como el narcotráfico, la corrupción o el robo de bienes públicos; por otro lado, se convierte ella misma en fuente de más acumulación de capital y ganancia cuando se mercadean dichas propiedades.

“El crecimiento de las grandes ciudades modernas concede al suelo localizado en determinadas áreas, particularmente aquellas que se hallan centralmente situadas, un incremento artificial y colosal de su valor”, enfatiza Engels en el opúsculo citado. Y agrega que “En realidad la burguesía no conoce más que un método para resolver a su manera la cuestión de la vivienda, es decir, para resolverla de tal suerte que la solución cree siempre de nuevo el problema. Ese método se llama Haussmann”. George Eugene Haussmann fue un político francés que, bajo el régimen de Napoleón Tercero, rediseñó la ciudad de París, derribando los barrios populares que poblaban el centro de la ciudad, con sus pequeñas callejuelas, en las que la levantisca población fortificaba con barricadas cada vez que una nueva revolución estallaba. Haussmann trazó las grandes avenidas que hoy adornan el centro de París, creó un plan urbano de viviendas de lujo en el centro y expulsó a los pobres a la periferia de la ciudad.

A este método urbanístico ahora se le llama gentrificación: apropiación para la extracción de plusvalía de las mejores tierras (renta del suelo) con la expulsión de quienes no pueden pagarla hacia los suburbios. Trasladando los problemas al extrarradio de la ciudad, los suburbios o los guetos. “La producción del espacio capitalista ha ocasionado el barrido de la ciudad anterior para dejar sitio a una nueva condición desde la que contemplamos la hegemonía del valor de cambio... conducirían a la exclusión de poblaciones enteras y a la desintegración de la ciudad como proyecto colectivo”, ha dicho el filósofo marxista Henri Lefebvre en su ensayo también titulado “El derecho a la ciudad”, de 1968.³

La globalización con su integración mundial económica y las megaciudades con decenas de millones habitantes y la cuasi desaparición del mundo rural lleva a algunos, como la arquitecta francesa Françoise Choay, a hablar de la “postciudad” y también la “megalópolis”. Para Choay, estas postciudades implican “la desaparición... de ciertos

modos locales de vivir juntos con un sentido institucional que era específico de aquellas entidades imbuidas de una cierta identidad y que solían llamarse ciudades”.⁴

Puede decirse entonces que la ciudadanía moderna, es decir, los habitantes de las ciudades, hemos sido expropiados no solo de los medios de producción, lo que nos condena a vender nuestra fuerza de trabajo por un salario, sino que también hemos sido expropiados de la ciudad que habitamos y la cual ha dejado de pertenecernos. Hablando de nuestro país, nuestra capital, la ciudad de Panamá, fue estructurada por el colonialismo español como centro administrativo y político, y lugar de asiento de las clases dominantes, pero también marcada por el característico modo en que el Istmo se ha insertado en la división internacional del trabajo, y que se ha denominado “transitismo”. El “transitismo” ha implicado un territorio y una población dedicados exclusivamente al servicio del comercio internacional, puente de mercancías y de gentes entre dos océanos, en el que, por esa razón ni la agricultura ni la industria han podido desarrollarse y crecer adecuadamente. El transitismo lo absorbe todo, incluyendo la población que emigra hacia la zona de tránsito, y que absorbe entre 80 y 90 % de la economía.

En otro ensayo (“Ciudad de Panamá, 500 años entre ferias y miserias”) hemos establecido que la ciudad de Panamá ha pasado por diversas etapas históricas, todas ellas asociadas al transitismo: La aldea de pescadores, antes de la conquista española. La ciudad colonial transitista. La ciudad en la crisis del transitismo del siglo XVIII y XIX. La ciudad del ferrocarril y la expropiación del transitismo. La ciudad, “a un canal pegada”, la “ciudad fragmentada”, al decir de Álvaro Uribe. La ciudad que recupera la soberanía sobre la zona expropiada en 1903, y que gracias al canal panameño da impulso al boom inmobiliario del siglo XXI y la “ciudad emparapetada” (Uribe).

No nos detendremos en este momento en cada una de esas etapas que tuvo sus particulares implicaciones sociales, políticas y arquitectónicas. Lo importante es resaltar que ese determinismo geográfico, el transitismo, empeorado por las condiciones de la separación de Colombia y el Tratado Hay–BunauVarilla, produjo lo que el arquitecto Álvaro Uribe denominó hace 30 años “La ciudad fragmentada”. Producto de la aparición de un fenómeno extraño como la Zona del Canal, la ciudad de Panamá se vio forzada a un crecimiento anormal, no concéntrico, sino estirado hacia el este, como un cometa, y con un bache de por medio por la “zona”, con un salto hacia el oeste.

A ello se sumó el que Estados Unidos no permitió a la oligarquía panameña de 1903 ningún medio de

² David Harvey, *El derecho a la ciudad*. <http://biblioteca.clacso.edu.ar>

³ Henri Lefebvre, *El derecho a la ciudad*. <http://biblioteca.clacso.edu.ar>

⁴ Françoise Choay (1999), “De la ville a l’urbain”, *Revue D’Urbanisme* 309, pp. 6-8.

acumulación de capital basado en el transitismo, cuyo control se perdió por efecto del Tratado Hay–Bunau Varilla, y solo le quedaron métodos indirectos de acumulación de capital, como el rentismo, basado en la propiedad de la tierra de la ciudad y la construcción de insalubres cuartos de inquilinato para los trabajadores del canal.

La explotación de la vivienda miserable del inquilinato llevó a dos graves conflictos sociales, en 1925 y 1932: el Movimiento Inquilinario, con su costo de vidas y represión por parte de las tropas norteamericanas en 1925. La apropiación de las fincas que rodeaban la ciudad, hacia el este, por las principales familias de los “próceres” de 1903 (Uribe reproduce un mapa donde ubica las fincas de los Arias, Obarrio, Espinoza, Hurtado, Icaza, Lefevre...), produjo con el tiempo la fragmentación de la ciudad. Sin un centavo de inversión privada, esperando que el Estado invirtiera en infraestructura, paulatinamente se fueron valorizando los terrenos de dichas fincas, hasta que se fraccionaban para la urbanización, pero como áreas aisladas unas de otras, siguiendo los contornos de las fincas para mejor aprovechamiento de la tierra, y sin ningún plan ni control del desarrollo urbano por parte del Estado. Todo lo cual permite comprender mejor la caótica situación del tráfico urbano, el transporte público, etcétera.

Álvaro Uribe resume: “...el factor decisivo en la producción de la ciudad, lo ha constituido esa forma de pago exigido por la propiedad monopólica del suelo, la renta... En cuanto a la ciudad de Panamá, de lo anterior se desprende que la ausencia de instrumentos de regulación efectiva de la expansión urbana y... la posición complaciente del Estado... convirtiendo nuestra ciudad en un mosaico fracturado, en un amasijo de fragmentos... que constituyen un obstáculo para el disfrute pleno de la vida urbana.”

En “La ciudad fragmentada”, escrita en 1989, cuando empezaba el proceso de “reversión” de las áreas urbanas de la ex Zona del Canal, Uribe finaliza expresando la esperanza de que la reversión de lo que fue la Zona del Canal, permitiera a la ciudad de Panamá corregir muchos de sus “errores” urbanísticos o que, al menos, se hiciera uno mejor para esas áreas revertidas. Hoy, más de treinta años después, podemos ver que no ha sido así. Dos han sido los criterios utilizados por los planificadores del Ministerio de Economía a cargo de las áreas revertidas:

1. Por un lado, no permitir el uso completo de las instalaciones revertidas, ni siquiera por agencias gubernamentales, prefiriendo que se deterioren, antes que su entrada al “mercado inmobiliario” produjera una devaluación masiva del monopolio de la tierra en las ciudades de Panamá y Colón.

2. Cuando se ha procedido a entregar a la gestión privada de algunos lugares, en Albrook, Clayton o Howard, se ha reproducido la anarquía reinante en el resto de la ciudad, sin respetar reglas de uso de suelo, desarrollo de alcantarillados, respeto a la naturaleza, etc. Recientemente un canal de televisión dedicó un ilustrativo espacio a esa realidad en el barrio de Albrook, en el que una moradora confesó que compró su casa allí creyendo que compraba el paraíso y se ha encontrado con el infierno.

¿Tiene esto solución? La solución a los problemas de nuestras ciudades no puede provenir de quienes son los responsables de la actual situación y sus beneficiarios. Empezar a resolver los problemas de nuestras ciudades empieza por proponernos recuperar “El derecho a la ciudad”, para toda la ciudadanía, es decir, todos sus habitantes, como proponen Henri Lefebvre y David Harvey.

Dar respuesta a este problema no es un simple problema técnico, sino político. Si bien la arquitectura, el diseño y la ingeniería pueden adoptar mejores criterios para realizar su labor respetando el ambiente e integrando espacios públicos para la población, el problema está en los propietarios capitalistas del negocio inmobiliario, quienes buscarán siempre rebajar los costos para maximizar ganancias. Esa es una ley del sistema capitalista y solo se puede cambiar cambiando al sistema económico y social, quitándole poder a esa minoría y transfiriéndolo a las mayorías. Pero eso requiere, como dijo Federico Engels, un cambio, tanto de quienes detentan el poder político y económico, así como de la forma de organizar la vida, su producción y reproducción. Como bien dijo: “Quien pretende que el modo de producción capitalista, las leyes férreas de la sociedad burguesa de hoy sean intangibles, y, sin embargo, quiere abolir las consecuencias desagradables pero necesarias, no puede hacer otra cosa que predicar moral a los capitalistas”. Pero para los capitalistas los consejos están demás porque: “En cuestiones de dinero sobran los sentimientos”.

Recuperar la ciudad requiere que una nueva fuerza social y política desplace del poder a los especuladores, rentistas y los políticos corruptos a su servicio. Recuperar la ciudad requiere la movilización activa, participativa y democrática de la ciudadanía. Recuperar la ciudad requiere una nueva generación de arquitectos y arquitectas, de ingenieros e ingenieras, de diseñadores y diseñadoras dispuestos a diseñar y luchar por una ciudad democrática, humana y ecológica. ☒

Olmedo Beluche (Ciudad de Panamá, 1958). Sociólogo e investigador panameño. Licenciado en Sociología por la Universidad de Panamá, Maestría en Estudios Políticos y Doctorado en Sociología. Profesor de la misma institución. Sus libros más recientes son *Estado, nación y clases sociales en Panamá* (1998), *La invasión a Panamá: preguntas y respuestas* (1998), *La verdadera historia de la separación de 1903* (2003) e *Independencia hispanoamericana y lucha de clases* (2012).