

Noticias de Bizkaia

.com beta

Deia. Noticias de Bizkaia - Noticias de última hora de Bizkaia, Euskadi e internacionales.

**Behatokia:** Por Gerardo Del Cerro Santamaría

## Manhattan como estrategia

Los megaproyectos urbanos conjugan a menudo la necesidad de varias escalas de poder, pero presentan numerosos obstáculos y a ellos se oponen diferentes resistencias. Aplicar los mismos elementos a ciudades diversas no significa replicar el éxito

Por Gerardo Del Cerro Santamaría, \* Compilador del libro "Megaproyectos urbanos. Una perspectiva global" - Lunes, 6 de Septiembre de 2010 - Actualizado a las 04:42h.

LA isla de Manhattan constituye una aglomeración de megaproyectos urbanos que en muchas ocasiones incluyen un componente arquitectónico icónico, que habitualmente tienen el potencial de transformar la imagen de la ciudad, o de una parte de la ciudad, y que son percibidos por las élites urbanas y las *máquinas de crecimiento* o coaliciones político-económicas pro-crecimiento como catalizadores cruciales del desarrollo económico y también como vínculos esenciales con la economía global. Esta forma originalmente estadounidense de entender la economía política urbana lleva más de 25 años extendiéndose por el mundo. Hemos asistido a la transformación de los líderes urbanos de gestores a emprendedores y, con la ciudad emprendedora, han proliferado los megaproyectos en los cinco continentes en una suerte de *manhattanización* del mundo.

Los megaproyectos son espacios urbanos reconfigurados en los que el papel de las élites locales, regionales y nacionales, así como la función del capital transnacional, suele ser prominente. Su diseño e implantación se encuentran a menudo con la necesidad de conjugar varias escalas de poder, no solamente porque la competitividad urbana - y la posibilidad de generar o acrecentar la visibilidad global urbana- se percibe como eje central en el desarrollo de estos proyectos, sino también porque, en distintos contextos socio-políticos, la configuración del poder político obedece a nexos distintos entre lo local, lo regional, lo nacional y lo global. Se han multiplicado así en todo el mundo estadios, centros de convenciones, museos, construcciones residenciales y superficies combinadas de éstos que han ocasionado frecuentemente el desplazamiento de los habitantes originales de esas áreas y generado fuertes críticas desde la sociedad civil. Empero, asistimos al reino de la ciudad globalizada, en la que no es posible concebir otra cosa que la regeneración de las áreas adyacentes con ríos y bahías, la recuperación de zonas anteriormente dedicadas al almacenaje y la manufactura, la construcción de nuevas infraestructuras de transporte o la extensión de las existentes, o también la renovación de los centros históricos. Pero la *manhattanización* del mundo (y la economía política urbana que lo sustenta) presenta también dificultades y puede enfrentarse a varios obstáculos estructurales.

Un caso ejemplar es Dubai, ahora un megaproyecto en crisis. Tras años en los que continuamente se informaba de las marcas arquitectónicas superadas por las nuevas maravillas del mundo construidas en Dubai, la situación actual es de hipertrofia de esta visión urbana. El modelo de Dubai son noticias del ayer y la burbuja se ha roto. Desde septiembre de 2008, el constante incremento de precios inmobiliarios tomó un curso a la baja. Y quien se había acostumbrado a las meganoticias sobre el emirato se frotaba los ojos sin creer lo que ocurría. El brillante lenguaje sobre una permanente aceleración en la construcción de megaproyectos, cuando Dubai era considerada "el centro dinámico e innovador de la Península Arábiga", se tornó en sorpresa, primero, y en un discurso del fracaso no exento de ironía, después. Incluso si la situación económica retorna a sus momentos más positivos y la burbuja crece de nuevo, la gran debilidad de Dubai es que carece de un concepto consistente de sociedad, con más de un 90% de inmigrantes con derechos muy limitados y sin posibilidad de residir permanentemente.

La situación de recesión económica es tan sólo uno de los muchos obstáculos a los que se enfrenta la construcción de megaproyectos. Otro es de naturaleza política o de gobernanza, en particular la carencia de gobiernos metropolitanos fuertes y dotados de los instrumentos necesarios para acometer grandes proyectos que transformen la faz urbana. Así ocurre en Mumbai, que se ha propuesto, con grandes dificultades, convertirse en Shanghai, el Manhattan de Oriente. Mientras que en China la redistribución del poder local, regional y nacional no ha sido un juego de suma cero, en la que los gobiernos locales han ganado poder a expensas del gobierno central, en la deliberada *shanghaiización* de Mumbai la competición entre diferentes escalas de gobierno ha ocasionado la concentración de poder, autoridad y recursos por encima del nivel metropolitano y por tanto un vacío de poder para el desarrollo de megaproyectos urbanos. En China, por el contrario, se ha producido una redistribución de poder entre los distintos niveles de poder para ejercer una mejor adaptación a los requerimientos de la economía global.

Los obstáculos de naturaleza organizativa no son menores. Bent Flyvbjerg ya alertaba en *Megaprojects and Risk* (Megaproyectos y riesgo) de estos problemas con ejemplos de grandes proyectos de infraestructuras en Europa. El desarrollo de un megaproyecto se completa normalmente en diferentes fases y por tanto se producen muchos replanteamientos, correcciones, adiciones y errores, por no mencionar la habitual incapacidad de contener el gasto final en lo presupuestado inicialmente. Todo ello produce una carencia de transparencia que es cada vez más difícil de mantener a la vista de la creciente actividad de la sociedad civil, que se organiza para enfrentarse a las ambiciones de las élites políticas y económicas. Por citar algunos ejemplos, los megaproyectos actualmente en construcción en Budapest, Mumbai, Shanghai, Nueva York, París y Sao Paulo ilustran la idea de que, en ausencia de un marco de planeamiento claro y diáfano, y aunque el Estado y los promotores intentan explicar la génesis y los impactos de los megaproyectos, todo el proceso se percibe como oscuro y secreto. En ocasiones, esta circunstancia es aprovechada por el Estado para violar acuerdos, decisiones y contratos de interés público, como ha ocurrido con el Teatro Nacional de Budapest.

No podemos olvidar tampoco que, en ocasiones, la resistencia organizada a estos megaproyectos es de tal calibre que el Estado y los promotores desisten de llevarla a cabo. Así ha ocurrido en la Ciudad de México con un aeropuerto vanguardista que se pretendía construir, pero que ha sido derrotado por las divisiones entre y dentro de la clase política y los ciudadanos provocadas por la democratización, la descentralización y la globalización progresivas del país. En el caso mexicano también hay que tener en cuenta el creciente poder del Estado local al sostener y favorecer la oposición ciudadana y la importancia de factores como la

identidad cultural, las adscripciones históricas y la localización geográfica en lo que se refiere a movilizar un amplio espectro de aliados locales, nacionales e internacionales en contra del aeropuerto. Una lección del caso mexicano puede ser que existen ambigüedades burocráticas y tensiones respecto a quién es responsable de los principales proyectos de infraestructura en países que experimentan una transición democrática. Tales ambigüedades y tensiones debilitaron a los proponentes del aeropuerto y reforzaron a sus opositores. Asimismo, este bagaje político e institucional ha impedido a las autoridades de planeamiento urbano aprender de experiencias pasadas en participación y oposición ciudadana. Así, el fracaso del megaproyecto en Ciudad de México es tanto un reflejo de un momento precario en el desarrollo político y económico del país como de la validez y legitimidad de las protestas en su contra.

Es evidente, pues, que la *manhattanización* del mundo avanza con problemas y dificultades y, en ocasiones, se detiene. Pero, ¿existe un único modelo de *manhattanización*? Creemos que no. Es cierto que las acciones de la clase capitalista transnacional van siempre encaminadas a un único objetivo por medios diferentes: la consecución de beneficio económico. Y es cierto también que para lograr legitimidad y legalidad son capaces de co-optar a fracciones enteras de los aparatos del Estado. Así, el modelo de la ciudad emprendedora parece dominar el urbanismo de principios del siglo XXI. Pero no olvidemos que la globalización no es un camino de vía única sino que coexiste con la indigenización y la hibridación.

Para ilustrar esta idea, vienen a colación las lecciones del llamado *Efecto Bilbao*, que fue sacado literalmente de contexto. Las ciudades y regiones alrededor del mundo obedecen en parte a su propia lógica de desarrollo; cada una tiene razones específicas que contribuyen a explicar su posible decadencia y cada una puede necesitar estrategias localizadas para su redesarrollo. Aplicar algunos de los elementos en las recetas de revitalización de la mayoría de ciudades puede ser inevitable debido a la rápida y acrítica adopción de discursos de política del centro en la periferia, pero esperar replicar el éxito de una ciudad en otro contexto puede resultar extremadamente difícil. Las ciudades no son entidades flotantes que pueden conectarse entre sí y esperar parecerse unas a otras a través de los poderosos discursos mediáticos mundiales o la construcción de grandes proyectos inmobiliarios y de infraestructura. Cada ciudad tiene su historia, una región dentro de la cual se desarrolla, y una composición política que influye en los procesos locales de toma de decisiones. Por todo ello, Thomas Krens se ha quedado sin la mayoría de los museos Guggenheim proyectados tras su espectacular triunfo en Bilbao. Y por ello, también, la *manhattanización* del mundo a través de la construcción de megaproyectos urbanos será probablemente de mucho menor calibre que lo que esperan sus promotores.

#### Cargando comentarios...



¡Hecho!



Recibirás un e-mail para confirmar tu registro.

Enseguida te devolvemos a la página en la que estabas donde verás tu comentario publicado

