

El “Gran París”: una urbanización sin urbanidad.

PREMONICIONES LEFEBVRIANAS ACERCA DE UN PORVENIR METROPOLITANO

THE 'GRAND PARIS' URBANIZATION WITHOUT URBANITY.

Lefebvrians premonitions about future metropolitan

O “GRANDE PARIS”: UMA URBANIZAÇÃO SEM URBANIDADE.

Premonições lefebvrianas acerca de um porvir metropolitano

Jean-Pierre Garnier

Politólogo, doctor en Sociología Urbana y en Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Université de Paris XII

garnierjeanpierre33@gmail.com

Recibido: 16 de Diciembre de 2013

Aprobado: 03 de Marzo de 2014

Resumen

¿Cuál es la razón de ser del proyecto urbanístico del « Gran París »? Oficialmente hacer frente a la competencia mundial entre « ciudades-mundo », con una respuesta: la metropolización. ¿Qué encubre este concepto que va a la par, en el ámbito urbano, con el de globalización en el ámbito económico? Resulta interesante tomar del pensador crítico de lo urbano Henri Lefebvre algunas herramientas conceptuales para intentar poner a la luz lo que entraña este Gran París y prever su impacto probable en la vida de los habitantes.

Palabras claves : globalización metropolización centralización segregación polarización elitización

Abstract

What is the main reason to be of the “Greater Paris” urban project? Officially, to face up to world competition between “world cities”. With this answer: metropolization. What does this concept means which goes along in the urban field with globalization in the economic field? It seems interesting to take some conceptual tools from the critical thinker of the urban reality, Henri Lefebvre. With these, we can try to bring to light what Greater Paris conceals and to foresee its likely impact on the daily life of the inhabitants.

Keywords: globalization metropolization, centralization, segregation, polarization, elitization.

Resumo

¿Qual é a razão de ser do projeto urbanístico do “Grande Paris”? Oficialmente fazer frente à competição mundial entre “cidades-mundo”. Com uma resposta: a metropolização. ¿O que cobre este conceito que caminha lado a lado, em áreas urbanas, com a globalização na esfera econômica? Tem parecido interessante pegar do pensador crítico do urbano Henri Lefebvre algumas ferramentas conceituais para tentar pôr à luz o que entraña este Grande Paris e prever seu impacto provável na vida dos habitantes.

Palavras-chave: Globalização, Metropolização, Centralização, Segregação, Polarização, Elitização.

* Artículo basado en la tesis “Modelo para el desarrollo de vivienda social. Hacia su dignificación” presentada para obtener el grado de Máster en Administración de la Construcción, Guadalajara, México, Universidad Panamericana, 2010.

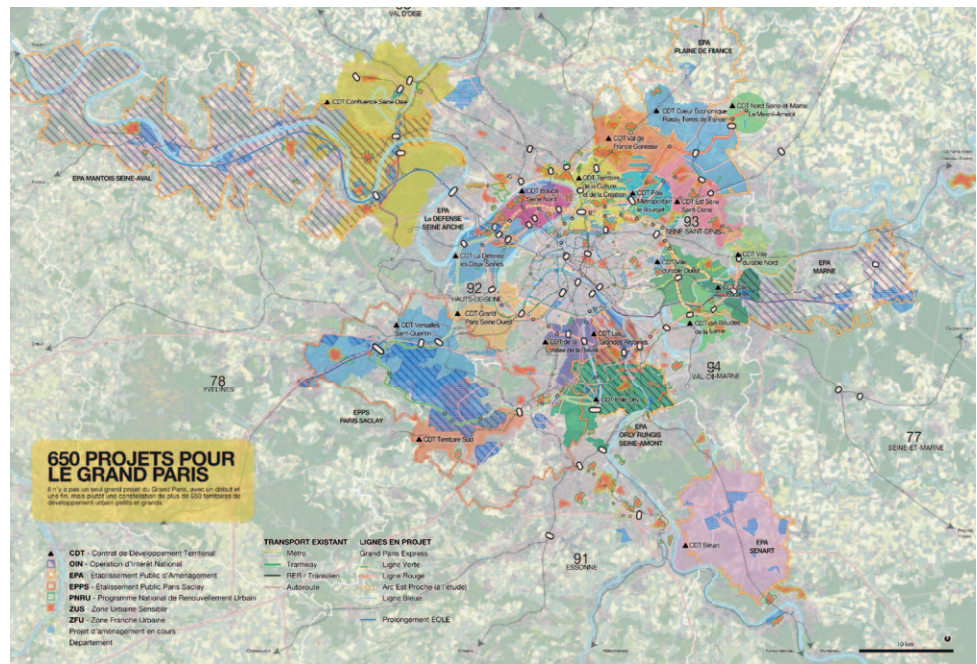
**** Todas las tablas y figuras que aparecen en este artículo y que no tengan fuente fueron elaboradas por los autores con información tomada a partir del levantamiento de campo y de encuestas realizadas a los habitantes.

Introducción

Lo urbano no tiene peor adversario que el urbanismo, instrumento estratégico del Estado y del capitalismo en la utilización de la realidad urbana estallada y en la producción de un espacio controlado.

Enfocar con una mirada crítica un proyecto que apenas empieza a salir de tierra es siempre difícil. A falta de poder juzgarlo a partir de las realizaciones que lo materializan –y a pesar de que numerosas operaciones ya entabladas o programadas antes del anuncio de ese proyecto hayan sido más tarde adornadas con su “label”–, se puede, sin embargo, examinar sus orientaciones para emitir algunas hipótesis sobre su razón de ser y su impacto previsible en la vida de los habitantes. Esta tarea delicada será tanto más arriesgada cuanto este proyecto no haya sido objeto de ningún análisis susceptible de poner en tela de juicio sus aspectos pretendidamente positivos.

Éste es precisamente el caso del “Gran París”, proyecto concebido para quince millones de ciudadanos, con 2050 como horizonte y que concierne a un territorio “metropolitano”¹ con límites todavía sin definir que fluctúan en el seno de una región urbana actualmente poblada por algo más de 11.700.000 habitantes.² En vano se buscarían, entre la plétora de comentarios con que ha sido acogido este mediático proyecto, o mejor dicho, este conjunto de más de ¡650 proyectos! (Mapa 1), las trazas de una argumentación que no vaya en el sentido deseado por sus promotores.



Mapa 1

Jean-Pierre Garnier

Doctor en sociología urbana y en urbanismo, Instituto de Planificación y Desarrollo Urbano de la Región de París, autor de “Los territorios del poder”. Investigador del CNRS durante más de veinte años, autor de una docena de libros e innumerables artículos

- 1 Hoy día, en Francia, el término “metrópoli” no es científico sino publicitario.
- 2 De hecho, el territorio directamente afectado por el proyecto del “Gran París”, cuyos límites son inciertos, parece abarcar solamente dos tercios de la región parisense y afectar a una población de unos ocho millones de habitantes.

Claro que se han podido emitir aquí y allá algunas dudas acerca de su factibilidad en un período donde las reglas son la austeridad económica impuesta por la crisis del capitalismo financiarizado, y la reducción drástica del gasto público que aquella implica. Y no es menos cierto que el hecho acudir, antes que nada, a una serie de arquitectos para trazar, en el marco de una consulta internacional y en ignorancia completa del contexto socio-económico correspondiente, las grandes líneas del futuro de la "región capital" (como también se denomina al "Gran París") que también ha suscitado interrogaciones e incluso recriminaciones. De igual manera, la prioridad otorgada a la creación de un súper-metro circular automático como primera etapa concreta en el desarrollo del proyecto ha provocado "reacciones diversas" –como algunos dicen– entre ciertos profesionales de lo urbano molestos por esta concepción "mecanicista" del desarrollo urbano. Y todo ello por no hablar de la elección de la institución encargada de su puesta en obra: el reparto de responsabilidades y de poder entre las distintas instancias estatales que deben poner en marcha el proyecto ha provocado innumerables disputas de prelación. Los intereses y los pareceres de las distintas instancias políticas y administrativas (consejo regional, municipalidad de París, ayuntamientos y agrupamientos intermunicipales, etc.) son tan contradictorios que durante meses se ha buscado sin éxito una respuesta a la cuestión de la "gobernanza metropolitana". La decisión reciente del gobierno "socialista" de imponer la creación de una nueva colectividad territorial bautizada como "Metrópoli del Gran París" no ha conseguido sino multiplicar las protestas de alcaldes y concejales tanto de derechas como de izquierdas para quienes la nueva institución no puede ser otra cosa que un "monstruo tecnocrático". En cambio, a nadie se le ha ocurrido impugnar los fundamentos de este proyecto poniendo en evidencia la promoción del "Gran París" y los imperativos derivados de las nuevas modalidades de la urbanización del capital cuyos efectos negativos son, con todo, bien conocidos por la mayoría de los ciudadanos.

La razón de ser oficial del "Gran París" (que goza, desde sus inicios, de la aprobación unánime tanto de los dirigentes políticos de derechas y de izquierda como del conjunto de los especialistas de lo urbano –urbanistas, arquitectos, profesores, investigadores...–, sin olvidar el mundo de los negocios) es ampliamente conocida en Francia a fuerza de haber sido machacada por los medios de comunicación. El texto de presentación de la Sociedad del Gran París, organismo encargado de supervisar y coordinar su puesta en obra en tanto se resuelve definitivamente el problema de la "gobernanza", lo resume así en el título de su presentación: "Una competición mundial despiadada" (SGP, 2010). Y sigue la explicación:

El Gran París nació en respuesta a una problemática vital para nuestro país: ¿cómo inscribir a Francia durablemente en la competición económica internacional? Desde hace varios decenios, el mundo evoluciona a una velocidad vertiginosa, y los países que ayer parecían atrasados se desarrollan hoy a toda marcha. Frente a esta situación, Estados Unidos e Inglaterra se arman con nuevas herramientas: las ciudades-mundo. Así, Nueva York y Londres han cambiado de cara y atraen sin cesar nuevos potenciales de desarrollo [...]. Así, en

una época en que las ciudades de rango mundial no han dejado de competir entre ellas a fin de ser no sólo motores de economía sino centros estratégicos de intercambios comerciales, tecnológicos y logísticos, el Gran París es la respuesta adaptada [...] (SGP, 2010).

Este tipo de discurso no hace más que remachar el postulado acerca de la articulación entre forma urbana y dinámica económica que es ya un lugar común entre los geógrafos y economistas regionales conformistas –por no mencionar a los urbanistas–. Para ellos, los mecanismos de concentración y de polarización urbanas vinculados a la intensificación de los flujos de la "globalización" (de capitales, mercancías, informaciones, trabajadores con altas cualificaciones...) constituyen un proceso irreversible, casi natural, al cual la planificación territorial y el urbanismo deben adaptarse. Esta adaptación tiene un nombre: "metropolización", entendida como una política imprescindible y, desde luego, benéfica. Así, al establecer la correlación entre metropolización y transnacionalización del capital,³ y al definir la primera como la traducción espacial y local obligada de la segunda, se justifica el interés de hacer de dicha metropolización un "nuevo paradigma de la urbanización" (Gorra-Ghobin, 2010). Un paradigma que deja de lado el hecho que la urbanización es hoy más que nunca capitalista, con todas las implicaciones socio-espaciales negativas que esto conlleva para los ciudadanos de las clases populares.

Esta manera de esquivar el carácter clasista de la metropolización se trasluce en el debate actual en Francia acerca de la denominación de las "capitales del capital" (Garnier, 2010). ¿"Ciudades globales" o "ciudades mundo"?: éste sería el dilema.

Según algunos investigadores no se puede reducir las ciudades-mundo a simples puntos de convergencia de flujos financieros ni a meros productos de la emergencia de firmas globales cuya organización jeraquizada se refleja en la misma jerarquía de las grandes ciudades del planeta. Por lo tanto, el concepto de "ciudad global" parecería adecuado sólo cuando se trata de poner de manifiesto la articulación entre una ciudad y la economía global a través de las operaciones de dirección y de control muy centralizadas que tienen lugar en ciudades calificadas por ello como "globales". Cuanto más se globaliza la economía más se refuerza la concentración de las funciones de mando o de *leadership* en determinadas ciudades capaces de atraer y orientar los flujos de capitales.

Sin embargo, este punto de vista sería acertado, según los mismos especialistas en mundialización, "sólo si se considera ésta como una nueva fase de la evolución del capitalismo", y si se hace poco caso de sus otras dimensiones, tales como, por ejemplo, el aspecto cultural (Gorra-Ghobin, 2007). A diferencia del concepto de "ciudad global", el concepto de "ciudad mundo" haría referencia precisamente a otros vectores de la metropolización:

³ La noción de "globalización" importada de los Estados Unidos, así como la de "mundialización", eluden la característica principal del estadio actual de desarrollo del modo de producción capitalista: el hecho de desprenderse del marco del Estado-Nación, desposeyendo a éste de su capacidad de intervención en los terrenos económico y social, a menudo con la complicidad de sus gestores.

la riqueza del patrimonio histórico de la ciudad, la especificidad de su producción artística, su atractivo turístico...

Hay que decir que este enfoque culturalista es bastante simple, por no decir simplista: paralelamente a su expansión geográfica las relaciones sociales capitalistas han penetrado todas las esferas de la actividad social, incluso las de la cultura y del entretenimiento, cada vez más mercantilizadas y cada vez más indiferenciadas. ¡A este respecto, también la dominación capitalista es realmente “global”!

A la vista de todo lo anterior, para saber lo que encubre la “metropolización” de París y sus alrededores, parece interesante acudir *a posteriori* a Henri Lefebvre, quien, sin duda, si hubiese llegado un poco más tarde al mundo y hubiera podido ser testigo de la gestación de semejante proyecto no hubiera dejado de aportar una nota discordante al concierto de aprobaciones en torno al “Gran París”. Ni que decir tiene, sin embargo, que no pretenderemos hablar en su lugar ni tomarnos la libertad de adivinar lo que él hubiera podido pensar del porvenir así prometido a París y a los parisinos transmutados en “francilianos” por arte de magia burocrática.⁴ Nos contentaremos solamente con tomar prestadas algunas herramientas conceptuales de este crítico pensador de lo urbano para, con ellas, intentar arrojar luz sobre lo que entraña este “Gran París” celebrado por todos, y poder proponer un discurso apologético.

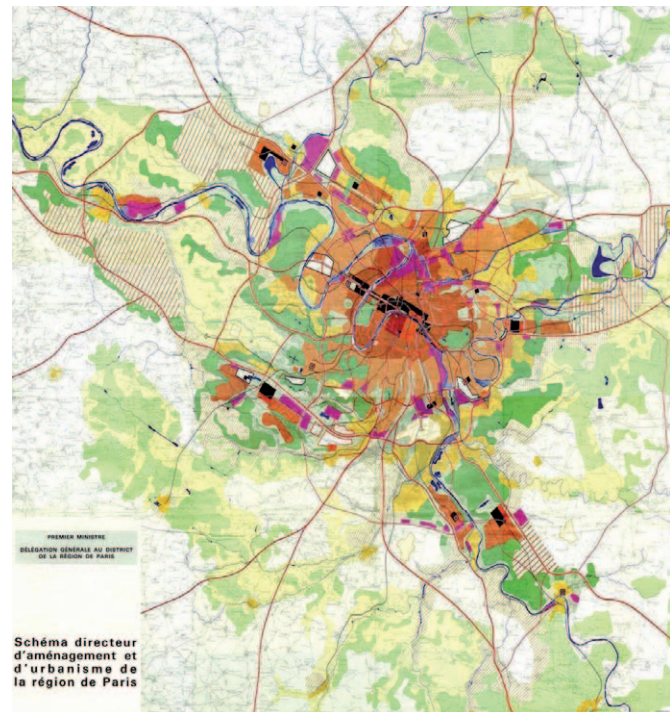
1. Del “Esquema director” al “Gran París”: un cambio en la continuidad

Los ditirambos que saludaron en abril de 2009 la puesta en órbita mediática del “Gran París” por el presidente de la República, Nicolás Sarkozy, con motivo de la presentación pública de las proposiciones de diez equipos de arquitectos encargados de esbozar el proyecto, hicieron creer que se trataba de una iniciativa inédita. “Es la primera vez en el mundo que una reflexión de esta amplitud es entablada sobre el fenómeno de la metrópoli moderna. El trabajo realizado no tiene precedente”, se felicitaba el presidente (Sarkozy, 2009). Con ello, sin embargo, el presidente daba prueba de una memoria bastante corta. No sólo era exagerado considerar como una novedad mundial la tarea de los arquitectos consultados, que además había tenido un precedente en la propia Francia, sino que, olvidaba que algunos meses después de las elecciones que le habían permitido llegar al Elíseo, él mismo había reconocido, al plantear la necesidad de reflexionar sobre un “nuevo proyecto de ordenamiento global del Gran París”, que otros antes que él no sólo habían tenido la misma idea, sino que se habían dado los medios para concretarla: “Cuarenta años después de la estrategia lanzada por el general De Gaulle y el prefecto Paul Delouvrier, tenemos que reparar los errores cometidos

4 En 1976, el Distrito de la Región parisienne, colocado bajo la autoridad administrativa de un delegado general nombrado por el gobierno, se convirtió en Región de Ile-de-France. En 1982, en aplicación de una ley de descentralización, esta región se volvió una colectividad local cuyo gobierno se elegía por sufragio universal. Sus habitantes fueron rebautizados “francilianos” (*franciliens*).

en el pasado [...]. Mirad lo que pasó de grande hace cincuenta o sesenta años. No tuvieron miedo de mirar hacia el futuro” (Sarkozy, 2007).

Casi medio siglo antes, en efecto, otro “gran desigño”, acompañado por dibujos a la misma escala y que concernía al futuro de la capital y de sus alrededores, había sido igualmente anunciado con gran pompa: el Esquema Director de Ordenamiento de la Región Parisiense (SDAURP), publicado en 1965 (Mapa 2); un puro producto del imaginario de la tecnocracia estatal nutrido por las ansias de ganancias de las grandes firmas industriales, de los consorcios bancarios y de los grupos inmobiliarios que proporcionará a H. Lefebvre una oportunidad suplementaria para utilizar las armas de la crítica contra lo que llamará, en *El derecho a la ciudad*, una “urbanización desurbanizada”, es decir, privada de urbanidad entendida como la existencia del “hombre urbano para quien y por quien la ciudad y su propia ciudad se vuelven obra, apropiación, valor de uso” (Lefebvre, 1968).



Mapa 2

Esta crítica se puede aplicar también al “Gran París”. En efecto, aunque el presidente Sarkozy pretenda que este proyecto viene a “reparar los errores cometidos en el pasado”, el hecho es que, en lugar de romper con los principios de ordenamiento del SDAURP, lo que hace es retomarlos, lo que, por consiguiente, no dejará de acarrear nuevos errores o intensificar los anteriores. Por eso, vale también para el “Gran París” lo que H. Lefebvre decía de los proyectos de ordenamiento urbano que han servido de modelo a la nueva iniciativa.

En el informe de presentación del SDAURP se encuentra ya una buena parte de la argumentación que justificará, un poco más de cuarenta años más tarde, el proyecto del “Gran París”. La

organización que éste propone responde en efecto a los mismos objetivos ya presentados como "imperativos" casi medio siglo antes.

Ayer como hoy, no se trataba de frenar la expansión espacial de la aglomeración parisiense sino, bien al contrario, favorecerla canalizando su extensión según algunos ejes prioritarios. Y la razón principal que se esgrimía era la misma. Claro que, en aquella época, no se hablaba de "concurrència libre y no falseada", principio cardinal no escrito que, en Europa, hoy en día, rige implícitamente tanto en el ámbito urbano como en otras esferas de la actividad humana y entre "ciudades globales". Sin embargo, era claramente la "competición con otras metrópolis de los países vecinos", en particular Londres, lo que, a ojos de los dirigentes políticos gaullistas y de los planificadores urbanos a su servicio, hacía urgente "sacar París de los límites de intramuros",⁵ como le gustaba repetir a Paul Delouvrier, funcionario de alto rango nombrado por el general De Gaulle para "poner orden en el desmadre" de la aglomeración parisiense⁶ y hacer de ésta un polo urbano poderoso, capaz de rivalizar con los del resto de Europa. Y si el concepto de "ciudad global" no existía tampoco, era sólo porque el capitalismo no había alcanzado aún el estadio de la globalización.

El "Gran París" se inscribe en el marco de un capitalismo transnacional donde la competición se efectúa a escala planetaria entre "ciudades-mundo" y ya no a la escala europea que servía como referencia al SDAURP. Pero la problemática "competitiva" de los responsables del desarrollo y del ordenamiento de la región parisiense es fundamentalmente la misma que al principio de los años sesenta del siglo pasado.

En el esquema director de 1965 se fijaron tres objetivos que debían permitir a la región urbana parisiense desempeñar plenamente su papel de metrópoli europea: "promover una extensión urbana ordenada", "reestructurar los suburbios dotándolos de centralidad urbana" y "unificar el mercado de trabajo regional" por medio de una "red de transporte adaptada" (IAURP, 1965); tres objetivos que se encuentran de nuevo entre los argumentos del "Gran París". De hecho, la visión "metropolitana" de los promotores de éste no hace más que prolongar aquella de sus predecesores, una analogía sorprendente a primera vista si se considera lo contrastado de los contextos tanto económicos como institucionales y políticos de los dos proyectos.

En el primer caso se trata del apogeo de los "treinta gloriosos" (los años de prosperidad económica continuada que Francia conoció después de la Segunda Guerra Mundial gracias al modelo "fordista" de acumulación del capital), con un Estado todopoderoso, centralizador e intervencionista y un gobierno resueltamente aferrado a la derecha. En el otro caso el contexto está marcado por una crisis y una recesión interminables debi-

das al advenimiento de un capitalismo neoliberal fundado en la acumulación flexible y financiarizada; por la descentralización del poder en materia de ordenamiento urbano en provecho de las colectividades locales y por una mayoría de izquierda "verdirrosa", es decir, "socialista" y ecologista en el Consejo Regional de Île-de-France y en el Ayuntamiento de París. Además de ello, el SDAURP de 1965 fue elaborado bajo la batuta de una tecnocracia de ingenieros, mientras que la tarea de definir las principales orientaciones del ordenamiento del "Gran París" fue confiada a equipos de arquitectos. Sin embargo, más allá de estas diferencias de contextos hay una constante que hay que explicar: son la misma lógica de clase y la misma ideología las que obran en las orientaciones urbanísticas decididas, lógica e ideología que H. Lefebvre no paraba de denunciar en su reflexión crítica acerca del porvenir de las ciudades y de lo que el capitalismo hacía de ellas.

Primer blanco de H. Lefebvre, conceptual: la "naturalización" ideológica de la producción del espacio. Cuarenta años han transcurrido desde la publicación de los más importantes escritos de H. Lefebvre sobre lo urbano pero, en las instancias estatales, nacionales o locales encargadas del ordenamiento del territorio, se sigue considerando –o fingiendo considerar– como fenómenos naturales –o, lo que viene a ser lo mismo, espontáneos– la concentración urbana, el crecimiento polarizado y las desigualdades socio-espaciales que los acompañan –calificadas eufemísticamente como "disparidades".

Sin embargo, en sus libros y artículos H. Lefebvre había subrayado más de una vez la relación estructural entre la concentración urbana y la concentración del capital. La misma causa produciendo el mismo efecto. La concentración urbana no ha hecho otra cosa que aumentar, desde entonces, con la transnacionalización, la tecnologización, la flexibilización y la financiarización del capital. Pero se persiste en abordar las transformaciones urbanas que resultan de ello en términos de "mutaciones", noción tomada de la biología, que H. Lefebvre rechazaba en razón de sus connotaciones naturalizantes y, por lo tanto, despolitizantes que, además, incitaban a pensar que se sabe a dónde lleva esta evolución de las ciudades, cuando, en realidad, "no se sabe adónde vamos" (Lefebvre, 1969).

Segundo blanco de H. Lefebvre: la tecno-burocracia y el racionalismo tecnicista que impregna su concepción de la política urbana. El SDAURP había sido elaborado en la cima del Estado por un equipo constituido principalmente por politécnicos,⁷ arquitectos-urbanistas y geógrafos, bajo la batuta de un funcionario de alto rango puesto directamente a las órdenes del presidente de la República y del primer ministro. Además del carácter no democrático de las condiciones de elaboración de este documento, los planos y el informe de presentación que le acompañaban ilustraban perfectamente lo que H. Lefebvre definía como urbanismo: "una ideología que formula todos los problemas de la sociedad en cuestiones de espacio y transpone en términos espaciales todo lo que viene de la historia, de la conciencia" (Lefebvre, 1968). El "Gran París", tal como se esboza a través de las

5 París intra-muros, en referencia al último recinto fortificado que rodeaba la capital, corresponde a la ciudad-centro delimitada por la autopista de circunvalación.

6 Fue al final de un vuelo en helicóptero sobre la capital cuando el general De Gaulle, con el lenguaje de cuartel que gustaba usar en privado, expresó este deseo al hombre que acababa de nombrar Delegado General para el Distrito de la Región Parisiense.

7 Politécnico: titulado de la Escuela nacional politécnica, establecimiento militar de enseñanza superior muy selectivo que forma matemáticos e ingenieros de alto nivel.

orientaciones urbanísticas y las explicaciones de los arquitectos responsables de estas orientaciones, se inscribe en esta misma ideología. Una vez más, se pretende encontrar respuestas espaciales a cuestiones que no se quieren plantear, es decir, a contradicciones sociales que se intentan disimular para evitar hacer aparentes los objetivos de clase implícitos en toda política urbana en régimen capitalista.

La descentralización de las responsabilidades en el ámbito del ordenamiento urbano, por la cual H. Lefebvre hacía votos en los años sesenta y setenta, no ha dado los resultados que él esperaba, por más que expresase algunas dudas sobre una descentralización impulsada desde lo alto del Estado: “¿Cómo el Estado centralizado puede encargarse de la descentralización? Esto es una fachada, una caricatura” (Lefebvre, 1970). En realidad, conforme a lo que H. Lefebvre deseaba, las colectividades locales, a nivel regional, departamental y municipal, acabaron por adquirir “una verdadera autonomía, una verdadera capacidad de gestión” (Lefebvre, 1970). Pero, con todo, hoy más que nunca, es una oligarquía la que decide el porvenir de las ciudades y no los ciudadanos: aquella, simplemente, ha cambiado de nivel.

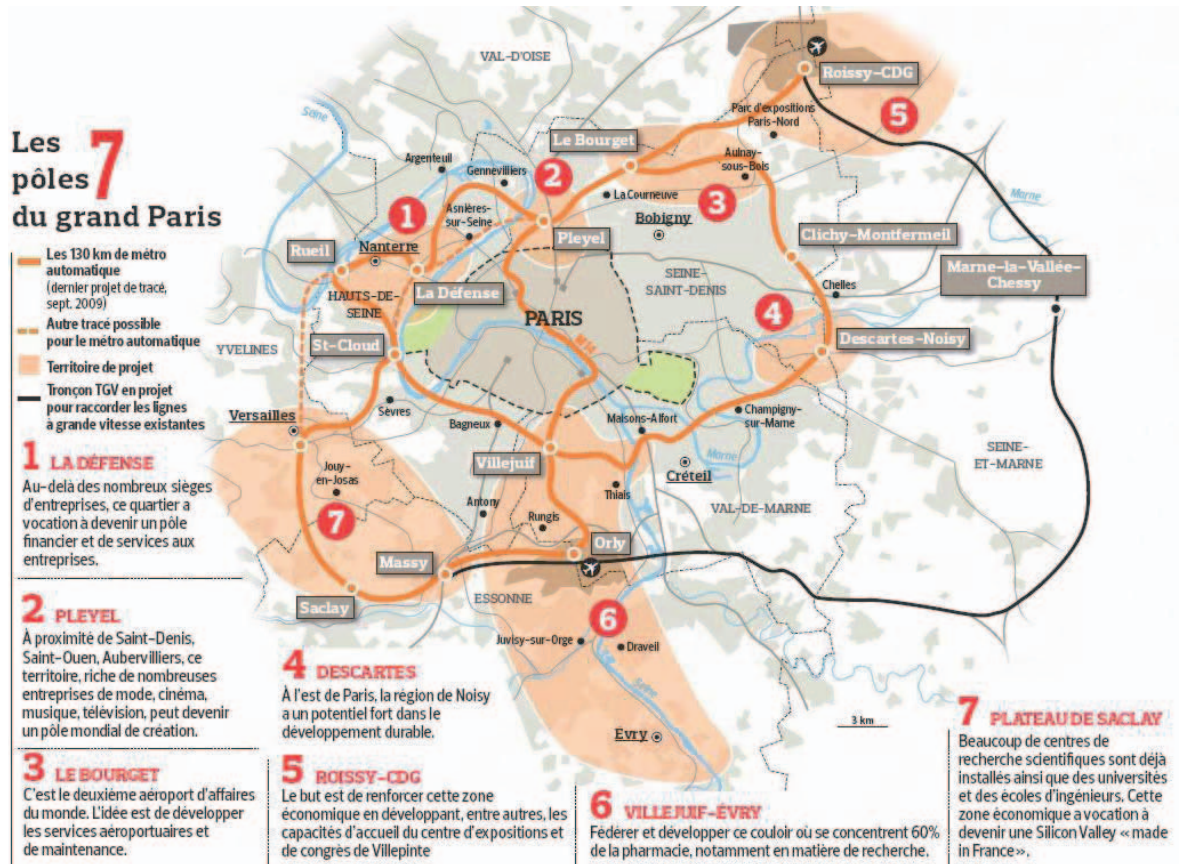
En efecto, la oligarquía ya no ejerce su poder desde el nivel nacional sino en el escalón local. De hecho, aunque haya sido el presidente de la República –en aquel momento, de derechas– quien oficializó el proyecto del “Gran París”, y aunque haya varios representantes del Estado Central en el seno de la Sociedad del Gran París, los representantes de las colectividades locales implicadas son mayoritarios en el seno del consejo de administración. Y lo mismo cabe decir del “Taller Internacional del Gran París” (Atelier International du Grand Paris, AIGP). Dotado de un consejo científico, de una quincena de equipos internacionales de arquitectos, este taller define las “acciones de investigación, de creación, de valorización, de animación y de difusión” relacionadas con el ordenamiento del “Gran París”, que también actúa en estrecha concertación con los representantes municipales electos y sus colaboradores (Systèmes Métropolitains du Grand Paris, 2014).

Sin embargo, este poder local liberado del dominio gubernamental no es por ello más democrático. Los ciudadanos quedan como siempre descartados de las tomas de decisiones que afectarán a buena parte de su existencia. Los procedimientos de “consulta”, los “debates públicos” y otros mecanismos de “participación ciudadana” puestos en marcha por representantes municipales electos funcionan como coartadas democráticas, sin más influencia en las orientaciones urbanísticas que en algunos asuntos de detalle. En pocas palabras, la “concertación con la población” puesta de relieve en la propaganda municipal, departamental o regional es una ficción. H. Lefebvre sólo necesitará algunos años para llegar a esta conclusión: “las municipalidades, como todo el mundo puede observar, se organizan según el modelo estatal; reproducen en pequeño los hábitos de gestión y de dominación de la alta burocracia estatal. Los habitantes ven mermar sus derechos teóricos de ciudadanos y la posibilidad de ejercerlos plenamente” (Lefebvre, 1989). ¿Cómo no iba a ser así? Las municipalidades forman parte del aparato estatal: son una

rama local y electa de éste. Y la descentralización proporcionó a los tecnócratas que han accedido a la nueva función pública la posibilidad de llevar a cabo, a escala comunal y metropolitana, y ya no sólo nacional, sus planes de carrera política o administrativa, sin dejar de servirse de los conceptos operativos habituales en materia de planificación urbana, impregnados de cuantitativismo y de tecnicismo.

Tercer blanco de H. Lefebvre, el ordenamiento del territorio y, en particular, el SDAURP, cuyas orientaciones empezaban a materializarse. “Se sigue reforzando la centralidad parisiense” a pesar de la promoción simultánea de las ciudades principales de provincias como “metrópolis de equilibrio”, “una manera mecánica de compensar París, sobre el papel, en el espacio francés” (Lefebvre, 1968). De hecho, como H. Lefebvre había previsto, inspiradas por las “críticas neoliberales de la centralidad parisiense”, las políticas de metropolización desarrolladas desde entonces en beneficio, a la vez, de las capitales regionales y de la “región capital” han generado un “semi-colonialismo de las regiones y de las zonas menos desarrolladas desde los centros de decisión y, en particular, desde el centro parisiense” (Lefebvre, 1968). La consecuencia, ya visible en tiempos de H. Lefebvre, fue perfectamente resumida por él: “La Francia imperialista ha perdido sus colonias, pero un neocolonialismo interno se ha instalado. La Francia actual abarca zonas super-desarrolladas, super-industrializadas, super-urbanizadas y un cierto número de zonas cuyo sub-desarrollo se agrava” (Lefebvre, 1968). A este respecto, el “Gran París” no va a hacer más que acentuar la tendencia que se manifestaba ya en los años sesenta del siglo pasado: “La capital lo atrae todo: los hombres, los cerebros, las riquezas. Es un centro de decisión y de opinión. Alrededor de París se extienden espacios subordinados, jerarquizados; estos espacios son a la vez dominados y explotados por París” (Lefebvre, 1968).

Como en los buenos tiempos de la “planificación indicativa” gaullista, hoy se trata de dominar, canalizar y orientar el desarrollo urbano parisiense pero, sobre todo, de no moderarlo. Se reutilizan, sin desempolvarlas siquiera, las viejas nociones que estuvieron en boga en la Delegación para el ordenamiento del territorio y la acción regional (DATAR) y en el Instituto de ordenamiento y urbanismo de la región parisiense (IAURP), que supuestamente ayudaban a ordenar, no sólo intelectualmente sino también de manera efectiva, el caos urbano. En el momento de la inauguración de la sede de la Sociedad del Gran París en noviembre de 2011, el ministro al cargo se felicitaba de la excelencia de un proyecto que merecía, según él, una clasificación “cuádruple A”: “A de Avenir [porvenir]”, “de Ambición”, “de Aménagement [Ordenamiento]” y “de Arquitectura”, sin percatarse, al parecer, de que repetía las palabras y los valores de referencia reiterados en 1965 en los discursos en honor del SDAURP. En cuanto a la “visión de la metrópoli de mañana, con sus nuevos lazos y sus nuevas centralidades” que el ministro publicitaba con entusiasmo, se parecía mucho a la de la metrópoli de ayer o, más bien, de anteaer: a la Red Express Regional (RER, ferrocarriles de cercanías); y a las “ciudades nuevas”, programadas por el SDAURP, vendrán añadirse el Gran París Express y los “polos de competitividad”.



Mapa 3

2. Reorganización de la polarización y de la segregación socio-espaciales

Al igual que sucedió con las "nuevas ciudades" (*villes nouvelles*) edificadas en los decenios que siguieron a la publicación del SDAURP⁸ (Mapa 3), los "polos de competitividad" localizados en la periferia más o menos cercana de París no pondrán fin al desarrollo urbano desigual y combinado inherente a la dinámica del capitalismo, solamente lo revestirán de nuevas formas socio-espaciales.

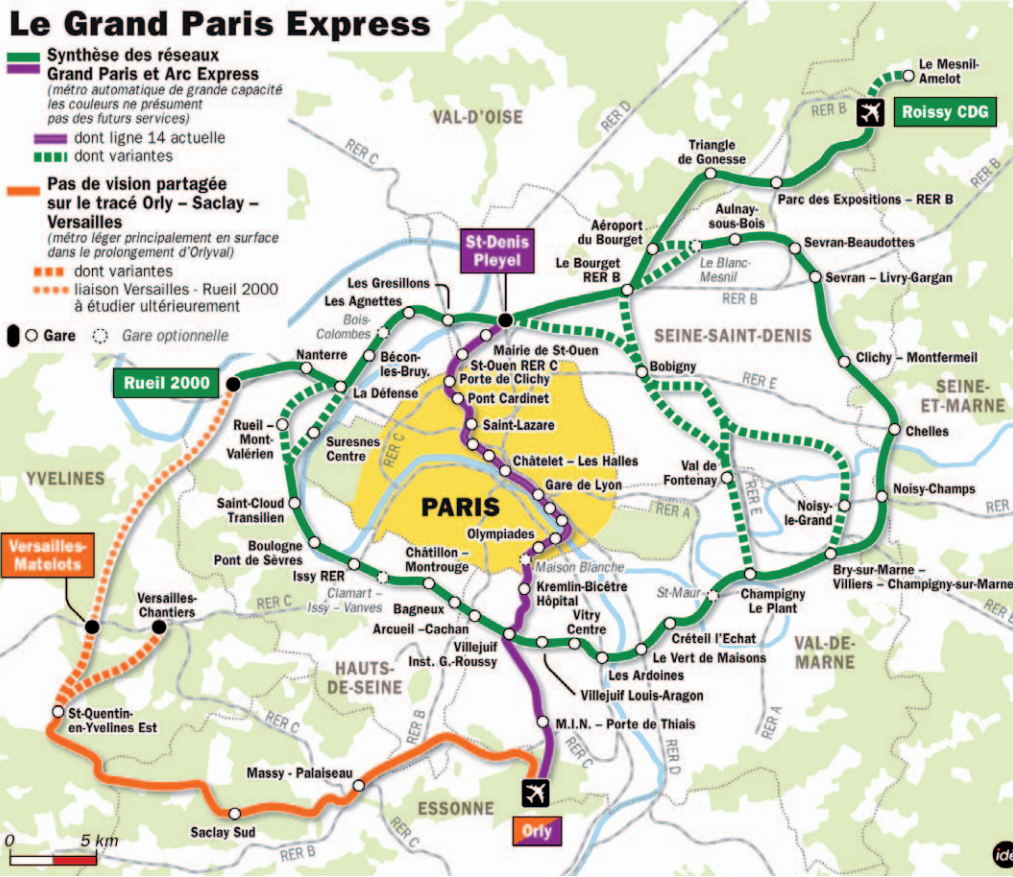
A propósito de las nuevas ciudades, a las que se suponía la capacidad de inyectar alguna centralidad urbana en la urbanización periférica, H. Lefebvre ya había apuntado que estaban subordinadas jerárquicamente y que eran dependientes de la capital. Sin autonomía ni identidad propia se habían revelado, por ello, incapaces de ser otra cosa que satélites de París. "Las nuevas ciudades señalan de una manera demasiado visible las huellas de la tecnocracia, huellas indelebles que permiten ver la impotencia de todos los intentos de animación, ya sea a través de la

innovación arquitectónica, la información, la animación cultural o la vida asociativa" (Lefebvre, 1989). Hoy en día, sus habitantes siguen sintiéndose como "suburbanos", es decir, ciudadanos de segunda zona, comparados con los que tienen el privilegio todavía de vivir en París (Mapa 4).

A diferencia de las nuevas ciudades, los siete "polos de competitividad con vocación mundial" programados por y para el "Gran París", como su propio nombre indica, no se presentan bajo el estandarte de la urbanidad sino de la economía. O más bien del economicismo, ideología convertida en aún más dominante bajo el reinado aun poco contestado del neoliberalismo. Estos polos estarán localizados en "territorios de proyecto" donde existen ya, en grados diversos, algunos de los componentes que los constituirán. En los años ochenta, hubieran sido denominados "tecnopolos". Hoy se llamarían también *clusters*, neologismo no traducido importado de los Estados Unidos que designa la integración de establecimientos industriales de producción *high tech*, de investigación y de enseñanza superior con un mismo ámbito de competencia, vinculados y complementarios entre sí.

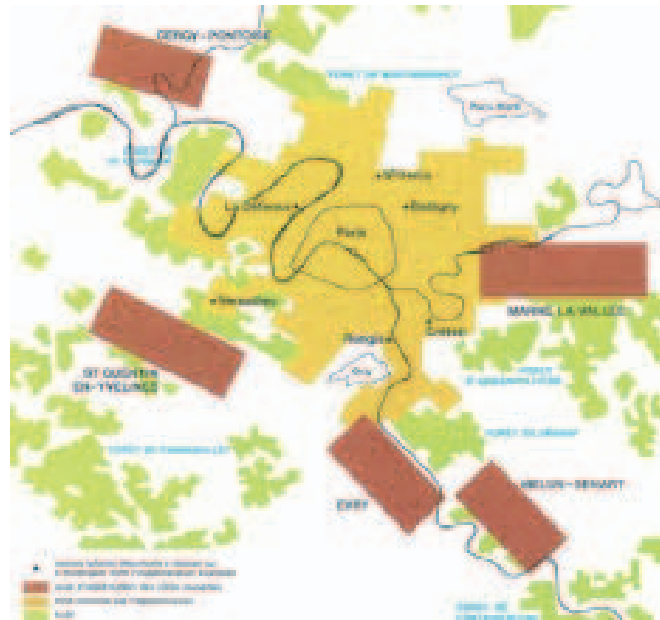
Cada polo, cuyo ordenamiento y programación será objeto de un "contrato de desarrollo territorial" entre el Estado central y las municipalidades implicadas, está centrado en una especialidad: las finanzas, al Oeste de París; la creación cultural de las profesiones de la imagen y de las ciencias sociales, al Norte; un aeropuerto de negocios y actividades vinculadas a la aeronáutica

8 Cinco ciudades nuevas fueron programadas para atraer, gracias a la concentración de empleos y equipamientos colectivos, nuevos habitantes en los suburbios. Ninguna llegó a adquirir, para los ciudadanos, una real identidad urbana.



(formación, exposiciones), más al Norte; plataforma aeroportuaria, congresos y salones internacionales aún más al Norte; ecología, desarrollo y ordenamiento sostenibles, al Este; el “Valle de las biotecnologías”, al Sudeste; la investigación científica y la alta tecnología, al Sur; la logística y la eco-movilidad sobre el Sena, aguas abajo, en dirección al puerto de Le Havre.

Sin duda, la dimensión urbana no estará totalmente ausente de estos “polos de excelencia”, pero será principalmente mercantil. En efecto, además de las operaciones de construcción de viviendas para alojar una parte de la “materia gris”⁹ que trabaje en esos polos, habrá también espacios comerciales en su interior y alrededor de setenta estaciones ferroviarias nuevas o renovadas del “Gran París Express” que les dará acceso. El arquitecto encargado de definir el perfil de estas “estaciones de la nueva generación” que, con un acompañamiento espectacular de dispositivos audiovisuales *high tech* que supuestamente darán identidad a los barrios vecinos, propone el “concepto de estación sensual, a la vez laboratorio de la urbanidad contemporánea y espacio donde se experimentan nuevas maneras de ser y de vivir juntos”¹⁰ –maneras de vivir, de hecho, hundidas en el mundo de la mercancía.



9 Materia gris : denominación a menudo usada en Francia para designar a los asalariados que trabajan “con su cerebro”, es decir, con altas calificaciones, y los estudiantes destinados a serlo.

10 Declaraciones de Etienne Guyot, presidente del directorio de la Sociedad del Gran París, hechas en junio de 2012, con ocasión de la presentación del proyecto

de Jacques Ferrier, ganador del concurso de ideas de arquitectura y diseño para las estaciones del “Grand París Express”. Ver: <http://www.batiactu.com/edito/les-gares---sensuelles---du-grand-paris-signees-ja-32482.php> y <http://www.societedugrandparis.fr/wp-content/uploads/2012/08/dp-26.06.2012.pdf>.

La creación de esta red de metro automático, subterráneo en su mayor parte, configurado en un doble anillo de gran capacidad (175 km de líneas suplementarias previstas para 2025), es planteada como una prioridad, incluso podría decirse *la* prioridad (Mapa 5). Se conectará a lo largo de la capital con el metro, la Red Regional Express (RER), y las líneas de ferrocarriles de cercanías existentes a fin de vincular los "polos de competitividad" entre ellos y con París, quien conservará así el monopolio de la centralidad "de alto nivel". Una vez más, la "concepción policéntrica del espacio urbano" por la que abogó a menudo H. Lefebvre como medio para evitar la dislocación del centro principal a causa de su saturación y, al tiempo, para disminuir la dependencia de la periferia, esa concepción policéntrica tomará una forma jerárquica que atenuará un poco las desigualdades territoriales pero no las hará desaparecer.

El elemento clave del "Gran París", la futura red de transporte colectivo reforzada y modernizada, confirma una evolución que H. Lefebvre había ya señalado y deplorado: la "disociación entre el habitante y el ciudadano". "Ser ciudadano", afirma en uno de sus últimos artículos, "quería decir residir durante un largo tiempo en un territorio. Sin embargo, en una ciudad moderna el ciudadano está siempre en movimiento: circula y, si se fija, pronto se desprenderá del lugar o buscará desprenderse de él" (Lefebvre, 1989). Se puede añadir que no le quedará otro remedio. Para los partidarios del "Gran París", en efecto, ya sean politiqueros, gestores, expertos o investigadores, el espacio metropolitano es, antes todo, un "espacio de flujos y de redes"; de ahí el éxito de la temática de la "movilidad", que se hace rimar con "libertad".

El *homo metropolitanus* será un individuo en desplazamiento perpetuo, un "transeúnte" transportado o, más exactamente, un "pasajero", puesto que, en adelante, su vida cotidiana se desenvolverá a escala regional y ya no en un territorio restringido. Cualquier visión o cualquier proyecto que tienda a una reapropiación colectiva de la ciudad por sus habitantes con base en las vivencias fundadas sobre una pertenencia estable a un lugar identificable y socialmente practicado no podrá ser sino "localista" (en el sentido peyorativo que la jerga política dominante asigna a esta palabra). Así, para trabajar, estudiar o distraerse, el "franciliano" del futuro estará siempre dispuesto a dejar su entorno residencial y ya no buscará un lugar de la ciudad por el que tuviese preferencia o la costumbre de frecuentar. Sin ataduras territoriales estará siempre dispuesto incluso a mudarse a otra parte. En la primavera de 2012, una exposición dirigida al gran público y dotada de medios iconográficos impresionantes fue abierta en la Ciudad de la Arquitectura y del patrimonio para, según los organizadores, "concluir el ciclo dedicado a la reflexión sobre el Gran París". El comisario del evento defendía que un sistema de transporte de alta eficiencia sería "una posibilidad única de cambiar la vida de la gente" (Duthilleul, 2012). De hecho, el título de la exposición sintetizaba bien la filosofía urbana que la inspiraba: "Circular - Cuando nuestros movimientos dan forma a las ciudades".

Por lo tanto, en la mente de los representantes municipales electos y de la tecnocracia que está a su servicio, el "espacio urbano de mañana" sería lo que H. Lefebvre no dejó de mostrar

y demostrar a propósito del ayer, a saber: "el producto del neocapitalismo, el espacio abstracto que contiene el 'mundo' de la mercancía, su ideología y sus estrategias a escala mundial al mismo tiempo que el poder del dinero y del Estado" (Lefebvre, 1974). ¿Este espacio sería "nuestro" por el mismo hecho de ser ciudadanos circulantes, no de las lógicas ni de las fuerzas sociales sobre las cuales no tenemos ninguna capacidad de influencia!

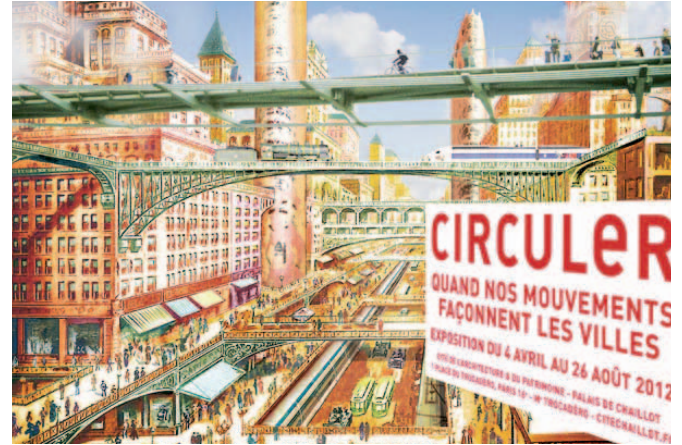


Figura 1.

En realidad, como otras metrópolis, el "Gran París" debe conectarse imperativamente con las redes y flujos de la economía transnacionalizada, y dar pruebas, a través de campañas de *marketing* urbano, de que es tan apta o más que sus rivales extranjeras para captar esos flujos. Como no dejan de proclamar sus representantes políticos y los expertos que les aconsejan, debe mostrarse "competitiva" y, por lo tanto, "atractiva". Las reglas del juego son, pues, claras: París se da los medios de crecer y de extenderse ordenando su territorio para polarizar el máximo posible de recursos en su provecho –es decir, más exactamente, en provecho de los que sacan provecho de esta polarización– a fin de formar parte del "muy selecto club de las metrópolis mundiales", según una fórmula muy querida por los "decididores". Si no fuese así será condenada a la marginalización y al ocaso. "Para mantenerse en la primera fila", declaraba el presidente Sarkozy, "hay que mirar lejos y hay que ver grande. El Gran París no es sólo la ampliación de las fronteras de París [...] El Gran París es la voluntad de pensar el porvenir de París en una perspectiva mucho más amplia que los límites del periférico [circunvalación], que los límites de la Pequeña Corona,¹¹ mucho más que los de la Ile-de-France" (Sarkozy, 2010).

Desde luego, este "cambio de escala" no reducirá la desigualdad y la segregación socio-espaciales inherentes a la urbanización capitalista, contrariamente a lo que suponen ciertos expertos según los cuales la inserción de la metrópoli parisiense como polo mayor de la globalización aseguraría su auge económico futuro y, por lo tanto, la posibilidad de redistribuir una parte de la riqueza producida en beneficio de las categorías sociales "desfavorecidas". Al contrario. Sobre un territorio más vasto esta expansión sin fin de lo urbano no hará más que acentuar la se-

11 Denominación de conjunto de los tres departamentos que rodean el municipio de París.

paración física y el separatismo socio-cultural que va a la par del desarrollo, por un lado, de los “buenos barrios” (*beaux quartiers*) y de los “condominios residenciales” reservados a los ricos, cada vez más “protegidos”, y, por otro lado, de las zonas de relegación cada vez más vigiladas donde los pobres están confinados. Por lo mismo, el contraste entre el centro y la periferia, lejos de disminuir, seguirá aumentando.

Según un proceso analizado y criticado por H. Lefebvre, una parte de lo urbano se dispersará y se diluirá a lo largo de la aglomeración, mientras que otra se concentrará y se consolidará según un orden jerárquico: en el corazón de la ciudad-centro y, ahora, en la capital entera, las actividades y la población de rango superior; en la periferia, algunos “polos de excelencia” técnico-científica dotados de una centralidad urbana incompleta de calidad inferior. En estos polos, y en los alrededores inmediatos, la especulación inmobiliaria reforzará la selección entre los asalariados que contribuyan a dicha excelencia, que podrán alojarse allí mismo, y los menos cualificados que tendrán que residir en el resto del área metropolitana, en las zonas de vivienda popular diseminadas, subequipadas y mal servidas por el transporte colectivo. En resumen, el movimiento de centralización del capital, acentuado por su transnacionalización, irá a la par de la concentración espacial de sus componentes urbanos estratégicos, a expensas de los territorios asignados a las actividades no rentables o a los habitantes menos solventes.

Por consiguiente, como ya observaba H. Lefebvre, las funciones “nobles”, es decir, “direccionales” o “decisionales” (mando, información, innovación) –el “terciario superior”, como se decía en otro tiempo– seguirán agrupándose en la parte central del “Gran París”, junto con los servicios anexos que requieren (jurídicos, financieros, publicitarios, de asesamiento, de hostelería, restauración y esparcimiento de lujo), así como las categorías burgueses y neo-pequeño-burguesas, la llamada “clase creativa”, aferradas, por razones a la vez profesionales y culturales, a la centralidad urbana.

Para despejar los lugares destinados a estos últimos, se proseguirán las operaciones de “reconquista urbana” de los sectores populares que todavía subsistan en la parte central de la aglomeración, ya se trate de los barrios de la capital localizados en los distritos del Norte y del Este, o de los antiguos suburbios obreros cercanos, antaño calificados como “rojos” cuando el Partido Comunista francés controlaba sus ayuntamientos y se proclamaba todavía revolucionario. Las operaciones de “renovación” y de “recalificación” supuestamente “redinamizarán” ciertas “zonas degradadas” y “revalorizarán” ciertos “sectores deteriorados” a los que harán participar del “renacimiento urbano”. En realidad, la finalidad es siempre la misma: “renovar” a la población o, dicho de otro modo, reemplazarla, dar valor a los espacios “liberados” en provecho de los empresarios, los promotores y los especuladores, “recualificar” esos espacios para reservarlos para la “gente de calidad”. En pocas palabras, desalojar a las clases populares cuya presencia como residentes –no como trabajadores, ya que los empleos de servicios aumentan constantemente en la “ciudad global” (Sassen, 1996)– en el corazón de la metrópoli es juzgada inútil cuando no embarazosa. Por eso serán despachadas hacia periferias cada vez más lejanas, lo mismo que las infraestructuras

que corresponden a las funciones urbanas subalternas (industrias contaminantes, plantas eléctricas y de incineración de desechos, almacenes...), indispensables ellas también al funcionamiento metropolitano pero consideradas molestas por los daños que causan al medio ambiente. Como se puede ver, París seguiría conservando la riqueza y los ricos, pero en una área ampliada, y arrojaría todo lo que le molesta a la periferia, considerándola, por así decirlo, como un vertedero.

Entonces, ¿cómo conciliar esa división espacial y social creciente que caracteriza la organización y el funcionamiento de las áreas metropolitanas con el “imperativo de solidaridad” con que los gestores de la “ciudad global” no dejan llenar las orejas de los administrados? Hemos visto cómo, gracias a una red de transporte colectivo continuamente reforzado y perfeccionado, la movilidad sería sinónimo de accesibilidad de todos a toda la metrópoli, una manera de “positivar” la obligación de los habitantes marginalizados a efectuar peregrinaciones sin fin para ir a trabajar o para pasar algunas horas de su tiempo libre en los sitios privilegiados de la urbanidad de los que han sido expulsados. De este modo, tendrán acceso al corazón de la metrópoli: ya sea en calidad de trabajadores de los bien denominados “servicios” –¿no son antes que nada los servidores de la casta “metropolitana”?– o como consumidores ocasionales de los encantos urbanos al alcance de lo que permita su tarjeta de crédito.

Con toda probabilidad, el “Gran París” no constituirá más que una nueva etapa de esta expansión urbana que va a la par de la extinción de la urbanidad como “arte de vivir en la ciudad y de vivir la ciudad” (Lefebvre, 1968). La metropolización a escala cada vez más amplia de la capital francesa facilitará la continuación del triple proceso propio de la urbanización capitalista evidenciado por H. Lefebvre: homogeneización, fragmentación y jerarquización del espacio urbano.

A finales de los años sesenta del siglo pasado, **H. Lefebvre** vislumbraba ya, de una manera metafórica, los rasgos clasistas de la metrópoli capitalista del avenir:

Se perfila delante de los ojos la ciudad ideal, la Nueva Atenas. Nueva York y París proponen ya una imagen de ella, por no hablar algunas otras ciudades. El centro de decisión y el centro de consumo se reúnen. Basada en su convergencia estratégica, su alianza sobre el terreno crea una centralidad exorbitante. [...] Fuertemente ocupado y habitado por los nuevos Amos, este centro es tenido y detentado por ellos (Lefebvre, 1968).

Ahora bien, todo lleva a pensar que el “Gran París” se conformará cada vez más según este modelo de organización socio-espacial. El centro, extendido más allá de los límites de la capital, será ocupado por “los nuevos Amos”, poseedores de este espacio privilegiado “sin tener necesariamente su entera propiedad” (Lefebvre, 1968). Todo alrededor, distribuida en la periferia según un orden jerárquico, se ubicará una multitud de gente “encargada de los ‘servicios’ múltiples para uso de los Amos”. “¿No es esto de veras la Nueva Atenas?”, preguntaba H. Lefebvre, “con una minoría de ciudadanos libres que posee los lugares sociales y goza de ellos, y que domina una masa enorme de vasallos, libres

en principio pero verdaderamente –y quizás voluntariamente– servidores, tratados y manipulados según métodos racionales?” (Lefebvre, 1968).

Sin embargo, H. Lefebvre distinguía, dentro de esa masa, entre los obreros y empleados directamente sometidos a la esclavitud asalariada y los “subordinados privilegiados”: “administradores”, “ingenieros”, “artistas”, “escritores”, “gentes del espectáculo” o “de los media”. Sin olvidar a “los propios sabedores, empezando por los sociólogos”, a quienes H. Lefebvre no vacilaba en situar entre los “servidores del Estado, del Orden, de las decisiones tomadas, so pretexto de empirismo y de rigor, de científicidad” (Lefebvre, 1968). Se podría, desde luego, incluir en esa lista a los

urbanistas y arquitectos, siempre dispuestos a complacer a los poderosos. Los espacios ordenados reservados para todos estos lacayos diplomados ya están prefigurados en los “polos de excelencia” del “Gran París”: “A estas élites secundarias, se les asigna residencia en ciudades científicas, ghettos para intelectuales”, recalaba ya H. Lefebvre. En cuanto al resto de la “masa de vasallos”, el hábitat donde quedaría relegada será lo que ya es: “ghettos más o menos ‘residenciales’” (Lefebvre, 1968).

Para calificar esta centralidad parisiense reforzada y segregativa, cada vez más exclusiva y, por lo tanto excluyente, se puede citar una formulación del geógrafo “radical” David Harvey y hablar de “elitización del derecho a la ciudad” (Harvey, 2008).

Referencias bibliográficas

- DUTHILLEUL, J-M. (2012). "Entretien avec François de Mazières, président de la Cité de l'Architecture et Jean-Marie Duthilleul, commissaire de l'exposition". *Le Journal du Dimanche*, abril, p. 3.
- GARNIER, J-P. (2010). "Les capitales du capital". *Le Monde Diplomatique*, abril.
- GORRA-GHOBIN, C. (2007). "Une ville mondiale est-elle forcément une ville globale ? Un questionnement de la géographie française". *L'information géographique*. Vol. 71.
- (2010). "De la métropolisation : un nouveau paradigme ?". *Cuaderni*. Núm. 73, octubre.
- HARVEY, D. (2008). "The Right to the City". *New Left Review*. Núm. 53, septiembre-octubre.
- IAURP (1965). *Schéma directeur de la région parisienne, Rapport de présentation*. París: La Documentation Française.
- LEFEBVRE, H. (1968). *Le droit à la ville*. París: Anthropos.
- (1969). "La crise de l'urbanisme contemporain". En : *L'homme et la ville dans le monde actuel*. París: Desclées de Brouwer, p. 23-37.
- (1970). "Réflexion sur la politique de l'espace". *Espaces et Sociétés*. Núm. 1, noviembre.
- (1973). *La survie du capitalisme. La reproduction des rapports de production*. París: Anthropos.
- (1974). *La production de l'espace*. París: Anthropos.
- (1981). *Critique de la vie quotidienne, III. De la modernité au modernisme (Pour une métaphilosophie du quotidien)*. París: L'Arche.
- (1989). "Les illusions de la modernité". *Le Monde diplomatique*, mayo (también en: *Manière de voir*, octubre de 1991).
- SARKOZY, N. (2007). "Discours du 17 septembre 2007 lors de l'inauguration de la Cité de l'architecture et du patrimoine". *Le Monde*, 18 de noviembre, pp. 1-5.
- (2009). "Discours du 29 avril 2009 à la Cité de l'architecture et du patrimoine, à l'occasion d'une exposition intitulée 'Le Grand Paris de l'agglomération parisienne à la Cité'". *Le Monde*, 30 de abril, pp. 1-4.
- (2010). "Nicolas Sarkozy, discours du 29 novembre 2010 au Musée de l'architecture et du patrimoine, 2010". *Le Monde*, 30 de noviembre, p.4.
- SASSEN, S. (1996). *La ville globale*. París: Descartes & Compagnie.
- SDAURP (1965). "Présentation du Schéma directeur de la Région Parisienne de 1965". Sitio web: *Préfet de la Région D'Ile-de-France*. Disponible en: <http://www.driea.ile-de-France.developpement-durable.gouv.fr/presentation>. Consulta : 3 de julio de 2006.
- SGP (2010). "Le Grand Paris : une compétition impitoyable". Sitio web: *Ministère D'Égalité Des territoires et du Logement*. Disponible en: <http://www.mon-grandparis.fr/presentation-de-la-sgp-la-societe-du-grand-paris>. Consulta: 7 de diciembre de 2010.
- SISTÈMES Métropolitains du Grand Paris (2014). Sitio web: *Atelier International Du Grand Paris*. Disponible en : <http://www.ateliergrandparis.fr/>. Consulta: