

LA PROBLEMÁTICA URBANA DE AMERICA LATINA

CONFERENCIA DEL Dr. MILTON SANTOS, 31 de agosto de 1989, Palacio Municipal, Montevideo, Uruguay (versión autorizada pero no revisada por el expositor)

Esta noche voy a hablar en portugués con algunas palabras en español porque no soy capaz de sustentar una conferencia en español.

El tema que me fue ofrecido es "La problemática urbana de América Latina". Como en todas las generalizaciones, uno siempre parte de los que conoce más. No hay teoría que no parta algún lugar: donde uno vive, lugar donde trabaja, lugar donde ha estudiado y que sirve, generalmente como parámetro para las generalizaciones. Entonces, cuando hablo de la urbanización de América Latina, quiera o no estoy partiendo de Brasil. De alguna manera, eso comporta una deformación y, por eso, podría disculparme, desde luego.

¿Qué es la urbanización? La urbanización es el resultado de un movimiento de la sociedad que tiene múltiples fases, múltiples facetas: económica, sociológica, política, cultural. Todo esto se resume en un hecho geográfico: la ciudad.

El punto de vista del geógrafo, respecto a la urbanización, es una búsqueda de síntesis sobre el territorio, de un fenómeno que, al mismo tiempo, es fenómeno de cambio histórico, de cambio cultural, de cambio económico, de cambio social y político.

- ESPECIFICIDAD DEL PROCESO DE URBANIZACIÓN LATINOAMERICANO

América Latina es el continente más urbanizado es, igualmente, el continente de las grandes ciudades ¿Porque? ¿Cuál es la especificidad de América Latina dentro del Tercer Mundo y la especificidad de su urbanización?

A mi me parece que para comprender América Latina hay que comprender que se torna un continente europeizado, al mismo tiempo que el mundo empieza su inmersión más total, más general, en un sistema capitalista. Es muy importante para entender a América Latina, para entender su urbanización. Por otro lado. América Latina es el continente del Tercer Mundo más abierto, esto trae, al mismo tiempo, la posibilidad de aceptación de parámetros externos y su desgracia porque se ha tornado de esa manera prácticamente indefenso, sin defensa en relación a la modernidad.

África ha podido reaccionar contra la modernidad, aceptándola parcialmente. Asia más que África sabe por su gran población, por la forma como su cultura se organiza, también oponer dificultades a las modernizaciones sucesivas, desde fines del siglo XV. América Latina al revés, se abre a las modernizaciones incluso por que la civilización que se crea desde entonces, se hace con el aporte de europeos y de africanos que vienen a América Latina a crear no solamente una nueva civilización, sino sobre todo una nueva

geografía. La llegada de europeos y africanos, produce al mismo tiempo que se crea una nueva geografía, es decir, que la llegada de los extranjeros de Europa, de África y después de Asia a América Latina se da con la creación de un orden material nuevo en el cual esas personas van a instalar. Esto parece muy importante para entender a América Latina y su urbanización, en el marco de la idea de modernización es decir, que las modernizaciones la América Latina se han dado prácticamente, sin obstáculos mayores. Es evidente que hay civilizaciones mayores de América Latina que resisten. Quiero acordar aquellas civilizaciones mayores de América Latina que pudieron resistir, más o menos bien, a la llegada de europeo, pero, en su mayor parte, no hubo prácticamente resistencia.

Por eso en América Latina pudo tener una urbanización antigua. Nombraría a título de ejemplo, que ciudades como Salvador (la ciudad donde he nacido) o México del siglo XVIII tenían ya 100 000 habitantes, cuando ninguna ciudad de Estados Unidos tenía siquiera 30 000 habitantes. México y Bahía eran grandes ciudades a nivel mundial ya cuando se pasa del siglo XVIII al XX ¿Y eso porqué? Porque se han trasladado formas civilizatorias “modernas” sobre el terreno que oponían dificultades menores a la difusión, tanto de formas materiales, como de formas económicas y culturales ajenas.

Es de esa manera que la urbanización de América Latina se produce ganando un desarrollo, menor cuando el fenómeno del que hablé el miércoles ⁽¹⁾ se impone, es decir, la mecanización del territorio: cuando sobre el territorio natural se crea ese nexo mecánico que va a fortalecer ciertas ciudades que va a dar más fuerzas a ciertas ciudades creando cohesiones regionales. Este es un marco de urbanización que alcanza diferentemente a los diversos países, que no conocían una integración territorial, no hablo del caso de Argentina o Uruguay que, aunque parcialmente, conocieron la integración territorial antes del final de la Segunda Guerra Mundial, pero los demás países (en su casi totalidad) van a conocer la posibilidad de una integración territorial solamente después de la Segunda Guerra Mundial. Integración territorial que tiene como paralelo la creación de un mercado integrado, de un mercado único.

De un lado, el espacio se organiza por la creación de carreteras, por la difusión de medios de transporte. Por otro, hay una búsqueda de integración del mercado interna de cada país. Estoy generalizando, es decir, con diferentes posibilidades según el nivel de “desarrollo” (entre comillas siempre), el nivel de industrialización y eso crea nuevas posibilidades para la urbanización. Resultado de una primera participación en el mercado internacional pasan a disponerse, de un lado la posibilidad de difundir ideas sobre el territorio (esto ligado a la difusión del transitor). En este momento, en América Latina no todos los pueblos disponían de electricidad, por consiguiente esos pueblos no podían, incluso, conocer lo que pasaba en otras partes.

El fin de la guerra trae consigo la posibilidad de utilización del transitor que constituye una revolución en los medios de comunicación que van a atraer consecuencias del punto de vista a traer impulsado por la posibilidad de saber

¹ Se refiere a la conferencia sobre “Avances metodológicas de la Geografía” dictada el 29 de marzo de 1989, en el encuentro de Geógrafos de América Latina.

lo que otros hacen, lo que los otros piensan, lo que otros tienen la posibilidad de consumir.

La idea del consumo, como factor de la urbanización, es muy importante y esto pasa en el Cono Sur de América Latina mucho antes de la Segunda Guerra; se puede ir incluso al fin del siglo pasado para ver como personas portadoras de una voluntad de consumo, influye. Porque el consumo existe antes en el interior de cada individuo, como disposición, como voluntad, como ocasión.

La llegada a Argentina, a Uruguay, a Chile y al sur de Brasil, de personas que tenían una voluntad de consumo mayor que el resto de la población existente (en el caso de Brasil), han traído esta voluntad de consumo; es una semilla del proceso de urbanización. Y es por esa razón también, que Argentina se urbaniza de manera importante, una urbanización concentrada tan temprana y lo mismo pasa en Chile aunque no sea tan concentradamente, En el Sur de Brasil hay, también, un progreso importante en la urbanización.

- LAS DO CARAS DE LA URBANIZACION

Pero, en los años 50, con una participación en la división del trabajo internacional, con la posibilidad de difusión del consumo, incluso en las áreas rurales de América Latina, se va a permitir una generalización del fenómeno de red urbana o de sistema urbano a nivel nacional, con una difusión de esos medios de consumo, con la difusión de nuevas formas económicas y, por otro lado, una cierta rigidez de las estructuras sociales y políticas: rigidez de la estructura agraria, permanencia de formas patrimoniales de relaciones sociales. Todo eso da como resultado una tendencia agravada a un éxodo rural, a una migración rural-urbana como resultado de una inadecuación de la estructura política al movimiento de la economía.

Todo eso ligado a un aumento del nexo exportación- importación. Estos países pasan a importar cada vez más y exportar cada vez menos. Exportar para importar, importar para exportar, lo que crea en cada país, lo que podríamos llamar un proceso de producción volcado hacia fuera. Por consiguiente un proceso de producción que se podría llamar alienado, por que es vuelto hacia fuera, lo que trajo como consecuencia un proceso de circulación alienado. La circulación se hace mucho más Para responder al interés de una importación que lleva a una exportación y una exportación que lleva a una importación. La urbanización está marcada por esa alienación; una red urbana que busca servir al interés de las poblaciones nacionales y una red urbana que busca servir a las necesidades de intercambio internacional.

Aparentemente, es difícil reconocer esta doble cara de la urbanización, porque las mismas ciudades desempeñaron roles distintos. Cada ciudad tiene poco más poco menos, un papel en la conformación de este movimiento importación-exportación. La misma ciudad tiene un papel en lo que interesa a la sociedad. Lo que importa es llamar la atención sobre la discordancia frecuente entre los intereses de la economía y los intereses que la red urbana muestra, manifiesta. El análisis, cualquiera que sea, tiene que sobrepasar el mundo de los objetos visibles y entrar por lo que nos sirve directamente para

que el entendimiento de las cosas, de los objetos, sea un entendimiento que nos satisfaga.

Me parece que en este aspecto de fondo de sistema urbano se crea, que va a dar como resultado un perfil urbano en el que hay ciudades locales, ciudades intermedias (a veces impropriamente llamadas ciudades regionales) y metrópolis (metrópolis nacional y a veces metrópolis regionales). Esas metrópolis tienen una tendencia a la macrocefalia: macrocefalia regional, macrocefalia nacional. Porque esas metrópolis terminan por ser lugares casi único, con capacidad de acceder a lo que llamé excedente demográfico de la gente expulsada de los campos y que viene a instalarse a la ciudad.

Esta macrocefalia que va a justificar, de alguna manera, las teorías como la del polo-periferia. Y cuando un país amplía su nivel de desarrollo pasamos del city-polo, contrastante con la periferia, al fenómeno de la región polarizada de que habló Jaques Boudevile, el discípulo fiel de Francos Perroux. Región polarizada, es un área central en un país en donde las relaciones internas son mayores que las relaciones con otros puntos.

- LA CIUDAD LUGAR DE POBREZA QUE CREA POBREZA

Las relaciones entre los puntos que están dentro del área polarizada son más numerosas, más densas, más importantes que los flujos hacia fuera. Eso se crea alrededor de los años 50 y de los años 60 y paralelo a ese fenómeno de atracción metropolitana por una expresión del fenómeno de pobreza de atracción metropolitana por una expansión del fenómeno de pobreza que ciertos autores llamaron “marginalidad”, trayendo como consecuencia el aumento de la expansión de las habitaciones subnormales, periféricas, a través de lo que llamamos en Brasil, “favelas”, callampas en Chile, ranchos en Venezuela o viviendas al interior de la ciudad, lo que en Brasil en ciudades como Río se llamaban antiguamente “cabeza de credo”, que se llaman conventillos en Uruguay ¿Cómo se llaman en México? –vecindades.

La ciudad se vuelve, no solamente un lugar de pobreza, el lugar a donde los pobres pueden ir sino un lugar que crea pobreza. Pienso que al aporte geográfico al estudio de la pobreza en parte ese. La ciudad no solamente recibe a los pobres, ella los crea, los mantiene; ella multiplica las distancias entre las personas. Estar lejos significa pagar más caro la educación, paga más caro por salud, pagar más caro por la distracción, pagar más caro por el transporte y, por consiguiente, tornarse todavía más pobre. Ese fenómeno atraviesa los 50, los 60, los 70 llega todavía hasta nosotros. Es el único fenómeno permanente en nuestras ciudades a través del tiempo. Eso tiene una razón a mi juicio, que se vuelve más grave hoy, pero que es una razón permanente también. Es que el campo, y esto es más sensible hoy que en el pasado, tiene una capacidad de contagio del punto de vista capitalista más grande que la ciudad.

El campo recibe más fácilmente los capitales nuevos, los capitales temporáneos a un período económico y el campo expulsa a los pobres. Cuando el campo se moderniza, cuando el campo se capitaliza, no acepta a los pobres.

Mientras la ciudad los acepta, los guarda, crea empleos para los pobres. La ciudad es creadora de actividad. El simple hecho de haber una aglomeración, crea actividad. Y la crea para los pobres, porque la ciudad permite que los capitales más diversos puedan trabajar conjuntamente. El campo no.

El campo selecciona los capitales según la tipología de trabajo, y la ciudad, por el contrario, acepta todas las tipologías de trabajo afectados a la multiplicidad de capitales. La intermediación entre el mundo del capital y el mundo del trabajo se hace por medio del espacio concreto: el paisaje y la configuración territorial. Por que en una ciudad moderna trabajan tiempos diversos. En otras palabras, los agentes que viven en una ciudad utilizan esta misma ciudad de formas diferentes.

No es la misma manera de utilizar la ciudad por nosotros, que somos de clases privilegiadas –de alguna manera lo somos- y arriba de nosotros son los que más privilegiados todavía, que la manera de utilización de la ciudad por los pobres. Lo mismo se da la economía. Hay actividades que exigen tiempos rápidos y otras que se contentan con tiempos lentos.

- CAMBIO Y PERMANENCIA

La ciudad acepta, patrocina ayuda a que existan actividades exigentes en tiempos rápidos y en tiempos lentos. Cuanto más desarrolla el país, cuanto más esté inmerso en los capitalismo moderno, tanto más aparecerá este fenómeno. En el caso de Montevideo, por lo que yo he podido apreciar, ese fenómeno es menos sensible, porque la forma de inserción del país en la economía internacional reciente, prácticamente ha permitido que la economía pueda funcionar sobre una materialidad que viene del pasado. Montevideo se moderniza –por lo menos algunas actividades se modernizan- pero sin la exigencia de la destrucción del pasado, de la destrucción de la herencia de la materialidad que forma el paisaje. Todavía los individuos no circulan en esta ciudad según los mismos tiempos porque algunos disponen de automóviles y, por consiguiente, siguiente sobre ese mismo casco, sobre esa misma ciudad, con más rapidez, otros circulan con menos rapidez.

Al revés de Montevideo, que tiene atención por su pasado –lo que es motivo de honor para la ciudad y de agrado para los que la visitan, por que la ciudad de Montevideo, finalmente, aparece como depósitos de la cultura que se acumula y que se ofrece a nosotros como regalo, San pablo ha resuelto que el pasado no cuenta y, en a cada momento ha decidido derrumbar completamente el pasado, construir otra ciudad y esa fue la condición de otro dinamismo permanente en todos los momentos de la historia. Es diferente, por ejemplo, el caso de mi ciudad natal: Bahía. Yo trabajo en San Pablo, pero tengo el honor de haber nacido en Bahía que es el país profundo: ¿Me disculpan los paulistas, no? Bahía tuvo otra solución, la solución de dejar intacta –no propiamente intacta- dejar a un lado la vieja ciudad, desde el punto de vista de la modernidad de Brasil. La ciudad más moderna es Brasilia, estudiada de manera ejemplar por el profesor Dr. Aldo Paviani, y Bahía es la segunda ciudad moderna por que ha dejado de lado lo viejo y ha creado en otro lado lo enteramente nuevo.

Lo que pasa en la mayor parte de las ciudades es una combinación de cambio y permanecía. De dejar una parte de los viejos, de destruir de los viejos y sobre los que era viejo construir lo nuevo. Y aún sobre lo viejo, construir vías de circulación que permiten, que sobre una materialidad vieja se pueden implantar tiempos nuevos, Es así que ciudades nuevas como Bogotá, como Caracas, como México, asocian en su materialidad, los tiempos viejos de materialidad, los tiempos nuevos de la circulación que interesa a los actores hegemónicos.

Es evidente que México ha podido asociar a la velocidad de la circulación de los pobres, con precios extremadamente baratos en su Metro, pero si los pobres tienen acceso a circular de manera barata no es verdad que lo tengan en cuanto al consumo de otros esenciales.

Es decir que la modernidad, en nuestros países, se manifiesta en la ciudad de manera discriminatoria. Los beneficios de la civilización, de la modernidad, la posibilidad del tiempo rápido se ofrece a algunas personas en nuestras ciudades y a la ciudad, por eso mismo, ahora magnifica su rol de creadora de pobreza, de creadores de distancia entre los hombres, de separación del punto de vista social y económico entre hombres.

Insisto en ese particular, porque somos geógrafos, es decir, aquellos científicos sociales que no se pueden contentar únicamente con el estudio de las naciones presentes. A nosotros no incumbe comprender como el pasado, en forma de materialidad, condiciona las acciones, impone reglas de haber. No solamente sugiere sino que impone maneras de vivir distinguiendo los que pueden utilizar la ciudad de una forma u otra. Atención pues, con las teorías generalizantes que hablan, por ejemplo, de la economía de aglomeración, de las economías externas, de las deseconomías. Son todas teorías que tienden base en la lógica formal pero que la historia presente de nuevos países, muestra que no tiene sentido, porque se tornan por consiguiente en teorías lógicas.

Cuando hablo de deseconomías en una ciudad latinoamericana ¿Estoy justificando qué? La renovación urbana que interesa ¿A quién? La renovación urbana interna sobre todo a los actores hegemónicos de la economía, por que a los demás, los que trabajan con el tiempo lento pueden trabajar en la ciudad no renovada. La ciudad se renueva, sobre todo para recibir y permitir a los agentes hegemónicos una rentabilidad mayor. Entonces, as teorías de las deseconomías urbanas, interesan únicamente a los actores hegemónicos de la sociedad y nosotros repetimos esas teorías de las deseconomías metropolitanas o urbanas como si fueran una realidad para todos los agentes de la sociedad.

Todas estas cosas para decir que la ciudad, por estas circunstancias, vuelve y continuará por mucho tiempo siendo el lugar de la pobreza, Cuanto más se desarrolla el país sin que haya paralelamente un desarrollo social y político, la ciudad será el único lugar adonde los pobres, no solamente vienen, sino el único lugar donde pueden trabajar, por que es el único lugar donde todos los

tipos de capitales están presentes, dan la posibilidad de abrir a todos los tipos de trabajo.

Me parece importante trabajar el punto de vista de materialidad en cuanto a la ciudad. Pero hay otra razón, y es que en el campo, el capital nuevo se instala bajo la forma de capital constante no solamente está formado por las máquinas sino también por las semillas, por los funguicidas, por los pesticidas, por toda esta química que pasa a tener una importancia fundamental en la comprensión del espacio geográfico, juntamente con la tecnología como la ciencia con la información. De un día para el otro basta que tengamos crédito para cambiar la composición orgánica del territorio agrícola. En la ciudad, en cambio de la composición técnica del territorio es mucho más difícil. ¿Cómo destruir, cómo derrumbar una manzana? Hay que enfrentar intereses muy diversos. Hay que tener medios para pagar a los que sean expropiados y hay que construir nuevamente. Es decir, que la ciudad es un obstáculo al cambio, en el sentido de la resistencia que la materialidad acumulada crea. Es decir, que nosotros que pensamos en el porvenir y que deseamos cambios debemos buscar entender como hacerlos sobre una materialidad que es difícil de cambiar.

Es evidente que el espacio no es solamente materialidad. El espacio se forma de materialidad y de acciones humanas. Las acciones humanas son conformadas ellas mismas por las relaciones sociales. Cuando cambiamos la materialidad invitamos a nuevas relaciones humanas. Claro las relaciones sociales, cuando son cambiadas, cambian de materialidad. La materialidad permanece como si fuera la misma, pero ya no es la misma. Por que las formas no se definen formalmente. Lo que se llamaría forma-contenido.

Cuando cambiamos las relaciones sociales, estamos cambiando el valor su las formas, el sentido de las formas y, por consiguiente, podemos cambiar, con el mismo espacio material: encontrar formas de cambio !Hay que encontrarlas; y es por eso que la geografía pasa a tener un papel importante en el mundo de hoy. Primero, porque las formas aparecen dotadas de una intencionalidad. Esta es mucho mayor que en el pasado. En el pasado, un mismo objeto podía servir a cuarenta, a cincuenta aplicaciones y hoy los mismos nacen con una aplicación exclusiva. Hay una especialización también objetos que es, por una parte, un factor de flexibilidad si podemos cambiar los objetos y un factor de resistencia si tenemos que subordinarnos a los objetos existentes.

Peo, me parece que esta manera de ver la ciudad –en la problemática urbana de países como los nuestros necesitamos cambios- puede ayudar a que un posicionamiento científico del geógrafo tenga un papel fundamental en la construcción del porvenir que deseamos.

- URBANIZACIÓN CORPORATIVA

Otra cosa que podríamos decir ese período, es que encontramos en lo que podría llamarse urbanización corporativa que da como resultado la ciudad corporativa y metrópolis corporativa. El movimiento de importación-exportación que define nuestra participación en la economía internacional está presidido cada vez más, por grandes empresas multinacionales locales, multinacionales

extranjeras. Porque nuestros países tienen multinacionales –Argentina tiene sus multinacionales, Brasil las tiene, México las tiene, otros países de América Latina también –involucrados en la misma manera de trabajar porque su lógica es superior al interés del país.

Los tiberinos de los estados hacen todo un esfuerzo de equipamiento: carreteras, los puestos, modernización de las comunicaciones, creación de fuentes de producción energética que las más de las veces aparece de manera ambigua. Por que cuando miramos una gran carretera moderna, podemos ser llamados a imaginar que es un bien público.

Una gran carretera moderna puede ser utilizada por todos, pero los pobre no necesitan cambiar rápidamente, porque sus actividades, excepto para ir al trabajo, no tienen exigencia de brevedad de las relaciones. Son los actores hegemónicos de la sociedad, los que se benefician tanto de las carreteras modernas como de los aeropuertos. Los aeropuertos son pagados por toda la sociedad y utilizados por una capa extremadamente pequeña de la sociedad. Son inversiones extremadamente caras, pesadas, del interés de las corporaciones. Es decir, que el hecho de que una vez cada vez más importante de los presupuestos tenga que ser utilizado para la creación de esas infraestructuras conlleva, como resultado, la imposibilidad de utilización de los recursos públicos en infraestructuras sociales. De ahí que se diga: no hay recursos para la educación en todos nuestros países, no hay recursos para la salud no hay recursos para la recreación. ¿Por qué hay recursos para las infraestructuras que casi no interesan a la mayor parte de la sociedad y que interesan sobre a todo a las corporaciones?

El movimiento de urbanización deriva de este tipo de organización del territorio; el territorio que se vuelve más fluido, mucho más fácilmente transitable por los flujos creados por las empresas hegemónicas. Vamos a ver enseguida como ocurre. Por eso prefiero llamar a esa urbanización: urbanización corporativa. Esto crea una cierta ambigüedad en la especificidad de las cosas que se hacen y que, solamente aparentemente va a ser objetos de interés nacional y cada vez más internacional. Por ejemplo, los metros aparecen como un beneficio para las poblaciones suburbanas y pobres, pero tienen una definición ambigua. Porque los Metros transportan hombre y mujeres para trabajar. Porque los pobres en nuestras ciudades son inmóviles. Su movilidad es únicamente la movilidad para el trabajo y del trabajo. Esta inmovilidad de los pobres que los aprisiona en sus áreas de vida, que reduce la posibilidad de contacto y que reduce también la posibilidad de acceso a los bienes materiales o no materiales que, por consiguiente nos empobrece.

En tanto las municipalidades, las provincias y los estados de nuestros países continúan diciendo que no hay recursos sociales. En un escándalo lo que se ha podido leer en los periódicos la semana pasada: el avión que cayó en un área suburbana de San Pablo. En suburbio que tiene más de un millón de habitantes. Cuando se debían transportar 200 heridos a hospitales, se consta por su lectura de los periódicos (Una lección de geografía) que no habían hospitales públicos en el suburbio que es un municipio, una comuna con más

de un millón de habitantes. Es decir, que las respuestas a las necesidades esenciales del individuo son dadas por el mercado.

Si estudiamos una ciudad como Río de Janeiro, vamos a ver que en los últimos treinta años se crean más servicios médicos y más escuelas a partir de la iniciativa privada, en las áreas pobres de la ciudad, que por iniciativa pública. Es decir, que los pudientes y nosotros la clase media tenemos cerca de nosotros los servicios públicos-públicos, los pobres tienen servicios públicos mercantilizados a la mano. Es decir que los pobres tienen que pagar todavía más caro por la ciudad que los no pobres.

Debemos recordar que desde el fin de la guerra, nuestras ciudades han crecido mucho en tamaño. Es otro hecho importante para entender, son ciudades que han crecido sin Metros –salvo Buenos Aires que lo habían inaugurado en 1913 o 1914- ni ferrovías urbanas. Las ferrovías se crean en nuestras ciudades son ferrovías rurales y el resto del desarrollo urbano se hizo a partir del automóvil, de manera radial, lo que aumenta el tamaño de la ciudad. Cuanto más grande el tamaño, mayor la especulación. Al revés., también es válido: cuanto mayor especulación territorial, más la ciudad tiene tendencia a ser grande. Y es en esta ciudad engrandecida, aumentada ampliada, extendida, horizontalizada, que es el caso de la mayor parte de las ciudades de América Latina, adonde vienen a llegar los pobres después del 50 y sobre todo después del 70.

La ciudad es todavía más creadora de pobres que en la fase anterior. De ahí que se pueda hablar de una ciudad que recibe pobres y de un campo que expulsa pobres. Tendencia que va a crecer cada día en todos nuestros países. La difusión de los medios técnico-científicos, viene acompañado de una expulsión de los pobres: se a que vengan a las grandes ciudades, sea que vayan a las ciudades intermedias, a las ciudades pequeñas como mano de obra estacional en la medida en que nuestros países, la tendencia común es que la población agrícola sea mayor que la población rural. Es decir, que similar que hacíamos en el pasado entre el agrícola rural y no agrícola y urbano, cada día que pasa se muestra menos verdadero. Porque los agrícolas pasan a vivir en las ciudades. Ciudades que dejan de ser (por lo menos en las áreas conquistadas por el medio científico-técnico) la ciudad en el campo, para transformarse en ciudades del campo. Ciudades que tienen como espejo el campo, que crecen para dar respuesta a las necesidades del campo, que crecen a la imagen del campo. Ciudades del campo.

Es por eso que nuestras ciudades que tienden cada a ser cada vez más, ciudades diferentes unas de las otras.

El sistema se diversifica cada vez más. Hay una diferenciación el mismo tiempo que hay una complejización del sistema urbano; paralelamente el hecho que la metrópolis está en todas partes por vía de los agentes hegemónicos de la cultura a través de los medios de comunicación de masa que imponen la cultura segregada, es decir, fabricada de manera deliberada para toda la población del país. De manera que lo urbano se difunde y a este aspecto difuso de lo urbano y buscar sobre todo estudiar las ciudades. Porque la ciudad no

nos deja equivocar con más formas difusas. Hay formas particulares, singulares, especiales pero que en la ciudad se “casan” para abastecer el fenómeno que nos preocupa permitiendo que la materialidad parcialmente renovada sea siempre otra. Me parece que es por ahí que se puede mirar hacia al futuro.

Voy a pedir disculpas por hacer una cita, pero voy a hacerla. Ustedes conocen un ciudadano llamado Lenin. Cuando Lenin tenían enorme preocupación geográfica (su estudio sobre Rusia fue, seguramente sin quererlo, el primer estudio socio espacial) él estaba ya preocupado con hebreo de que los objetos nos conducen. Los objetos no nos obedecen y es por eso que debemos saber fabricarlos de la manera que sirvan a los intereses que deseamos servir.

Lenin decía, vamos a cambiar Rusia pero sabiendo a que unidad está ahí para continuar. No hay por consiguiente, como desanimar por el hecho de que la ciudad es la matriz de tantos males. Hay que saber de ella hacer otra cosa. Para ello hay que saber hacer de nuestra geografía otra cosa. No olvidándonos que la geografía no puede dejarse colonizar únicamente por la Sociología, Hacerse una Sociografía, ni tampoco dejarse colonizar por la Economía, Convirtiéndola en una Economía Geográfica. Los flujos son importantes, las relaciones sociales son fundamentales para entender lo que pasa, pero la materialidad también. Los objetos también. Hay que entenderlos, hay que entenderlos como frenos o como posibilidades. Y hay que entenderlos sobre todo, para transformar los frenos en posibilidades. Creando, en la imaginación, las formas sociales capaces de orientar las relaciones sociales que transforman el todo.

Como las buenas maneras mandan que una conferencia no pase de cincuenta minutos, quisiera agradecer a los que estuvieron presentes después de una jornada tan dura y con toda amabilidad vinieron a oírme.

Muchas gracias.