

Las ciudades partidas

CARME MIRALLES-GUASCH*

PUBLICICO, 24 Sep 2008

Si hay algún país donde la ciudad se muestra con toda su crudeza y su grandeza, este es Brasil, donde más de un 60% de la población vive en ciudades de más de un millón de habitantes. De las que 15 son grandes áreas metropolitanas, con Sao Paulo y Río de Janeiro a la cabeza, con 29 y 12 millones de habitantes. Es en ellas donde se concentra la capacidad tecnológica e industrial y los grandes polos de conocimiento, por lo que el sistema urbano es un importante activo para un proyecto de desarrollo del país. Sin embargo, a la vez y en paralelo, no hay ciudad que no tenga su parte informal, precaria, excluida del marco regulador, donde vive buena parte de esta población urbana.

Son ciudades dentro de la ciudad, con infraestructuras, equipamientos y servicios formales inexistentes o muy precarios, con leyes propias y sistemas sociales aislados del resto de la ciudad. Esos miles de favelas o barrios informales que caracterizan las ciudades del Brasil (sólo en Río hay más de 500) forman parte de un paisaje urbano que se ha ido consolidando a lo largo del siglo XX, como un modelo de exclusión socio-territorial.

Stefan Zweig, a principios de los años cuarenta, huyendo de un continente que se despellejaba y donde parte de él apostaba por la pureza racial, recaló en Brasil y allí escribiría uno de sus últimos libros: Brasil país de futuro. Donde dice: “Mientras en nuestro mundo viejo predomina, más que nunca, la idea absurda de querer criar hombres racialmente puros, como caballos de carreras y perros de raza, la nación

brasileña descansa desde hace siglos, exclusivamente, sobre el principio de la mezcla libre y sin trabas, de la igualdad absoluta de negros y blancos, morenos y amarillos. Y aunque, a día de hoy, la frase puede ser demasiado contundente, en Brasil y en sus ciudades, las desigualdades son sociales y territoriales y en menor medida lo son por el color de piel. Además, Zweig, cuando habla de las ciudades del Brasil, aunque ahora nos pueda parecer extraño, no menciona las palabras miedo, amenaza, riesgo o violencia.

En la medida que las ciudades han ido creciendo, han aumentado las desigualdades, las crisis de sociabilidad y, con ellas, la violencia. La tasa de homicidios se dobló en 20 años. En las grandes metrópolis brasileñas, las tasas de víctimas por homicidio, entre 1988 y 2002 era de cerca de 47 por 1.000 habitantes, casi el doble de la media nacional. Violencia urbana que, hasta hace pocos años, se relacionaba con el tráfico de drogas y que ahora, en Río, se le ha sumado la milicia; un poder paramilitar que, con la excusa de velar por la seguridad del barrio, extorsiona a los vecinos y es igual o más violento que los traficantes. Son bomberos, guardias de seguridad privados, militares, eso sí, con conexiones políticas.

Pero esta violencia urbana no está repartida homogéneamente por la ciudad, allí donde hay más asesinatos es donde hay menos inversiones públicas, donde hay menos Estado. Así lo indica un estudio realizado por la Universidad Federal de Salvador de Bahía que ha relacionado los lugares donde se cometen los actos violentos con las características urbanas del lugar. No hay ciudades violentas, hay lugares urbanos violentos. En las ciudades de Brasil, a la clásica dualidad centro-periferia se le ha ido sumando la de lugares seguros versus lugares violentos. Es

lo que en los años noventa, Zuenir Ventura, expone en su magnífico libro *Cidade Partida*, dedicada a Río, aunque la dinámica urbana es similar en las grandes ciudades de este país. Lugares urbanos opuestos pero situados unos al lado de los otros, en lugares altos o en los fondos de los valles, pero siempre formando un continuo urbano, con fronteras nítidas y visibles que van limitando la permeabilidad entre las comunidades populares, enclaves fuera del control estatal y el resto de la ciudad, donde la seguridad es sinónimo de espacio cerrado, vigilado, amurallado.

Entre estos dos lugares urbanos exclusivos y excluyentes se encuentra la ciudad de las calles, de los espacios públicos, de los comercios, del mobiliario urbano colectivo. El modelo de ciudad tradicional, desde un punto de vista más europeo, está cada vez más debilitado en su rol social y urbano, se percibe más desprotegido, más huérfano en inversión pública. Es el espacio urbano de todos, pero que está, cada vez más, dedicado al tráfico rodado de vehículos privados, ya que los sistemas eficaces de transporte público son casi inexistentes y la congestión es permanente. Solo para poner un ejemplo, en Sao Paulo, el día 3 de abril, la congestión alcanzó un radio de 230 km. Si la población utilizara el tiempo perdido en desplazamientos urbanos por las grandes metrópolis del Brasil en tiempo productivo, en un año aumentaría la renta por trabajo en cerca de 25 billones de euros. Una buena planificación del transporte urbano y del espacio público como lugar de conexión y de sociabilización tendría un impacto altamente positivo, no sólo en el tráfico sino en la disminución de la pobreza y en el aumento de la productividad económica.

En Brasil, el desarrollo económico y social se fragua y se consolida en las ciudades, en las grandes ciudades. Y estas, hoy ciudades partidas, son el

paisaje más nítido de decisiones políticas que se han ido tomando a lo largo de los últimos decenios, consolidando lugares urbanos desiguales y contrapuestos, hundiendo en la pobreza y en la inseguridad a muchos de sus ciudadanos. El primer fin de semana de octubre se celebrarán las elecciones municipales, sus bellas y carismáticas ciudades merecen políticas públicas que tiendan puentes entre sus distintos pedazos urbanos.

*CARME MIRALLES-GUASCH es profesora de Geografía en la Universidad Autónoma de Barcelona