

miscelánea

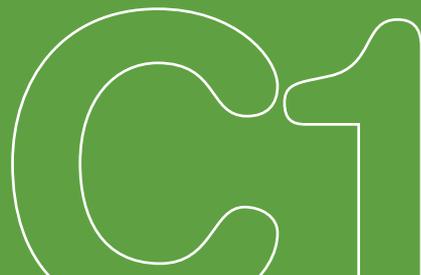
sección





La ideología de la planificación urbana en Cochabamba¹

Humberto Solares Serrano



La teoría sobre lo urbano y las propuestas de planificación tienen un lugar en la historia de nuestra ciudad y, estos instrumentos técnicos han contenido y contienen expresiones concretas de intereses sociales que es necesario desentrañar, para comprender mejor la acción del Estado sobre el proceso urbano y, para penetrar más en la lógica de una gestión urbana, en apariencia irracional, si no se la encuadra en las formas de participación o resistencia de los grupos sociales involucrados.

Es necesario aproximarnos a una visión del Estado como el promotor y organizador de la estructura urbano-regional, y esta cuestión nos plantea, la relación que existe entre dicho Estado y la propia planificación. Aquí inicialmente, señalaremos que la acción de dominio de éste sobre un territorio, no se ejerce sólo sobre un conjunto de agentes económicos, que actúan en la esfera de la producción, sino, que esta acción se extiende al campo ideológico, es decir, a la configuración de una hegemonía ideológica, que revestida por un barniz de "interés general", orienta todas las actividades de las clases dirigentes y de sus aliados, hacia el cumplimiento de tareas cada vez más complejas, que determinan el surgimiento de "una capa de intelectuales que se especializan en cada uno de los aspectos de la ideología de ese grupo: la economía, las ciencias, el arte, etc.; estos son -según Gramsci- "los intelectuales orgánicos", es decir los organizadores técnicos, los especialistas en el dominio de las ciencias y la tecnología en general y por tanto, poseedores de una concepción de organización de la sociedad y su espacio, acorde con los lineamientos políticos, jurídicos e ideológicos del Estado capitalista moderno. Este es el tipo de intelectual que predomina en el campo de la planificación urbana, planificadores formados en una visión tecnocrática de la ciudad y para quienes, la relación del Estado con su práctica profesional, es esencialmente normativa -el Estado como encarnación del "orden" que debe primar en las instituciones sociales-, y, en consecuencia, la planificación como el brazo ejecutor de ese principio.

El Estado está por encima de la cuestión urbana y actúa a través de la planificación para imponer "la disciplina" sobre aquellos agentes sociales que amenazan el orden urbano establecido. Veamos algunos rasgos de este discurso: Los intereses particulares divergentes anarquizan la ciudad y engendran todos sus males. Esto obliga a la intervención del Estado, para hacer prevalecer los derechos de la comunidad, neutralizando los efectos más negativos de la urbanización espontánea y adelantándose a los mismos, mediante la planificación. En consecuencia, el "plan de desarrollo urbano" -en cualquiera de sus opciones, complejidades y escalas- se constituye en instrumento de esa intervención.

¹ Reedición del artículo publicado en 1986 en la Revista del Colegio de Arquitectos de Bolivia. Año 1, 1986, Número 1.

Figura 01
Plano Regulador General de la ciudad de Cochabamba



Esta postura, contiene una idealización del Estado como depositario del conjunto de los intereses de la sociedad y por tanto, dotado de una identidad y voluntad propias. Sin embargo, el Estado, se presenta como un conjunto de aparatos políticos, administrativos, financieros, jurídicos, militares, etc., que realizan un proceso sin sujeto, en interés de la clase dominante que controla dichos aparatos y arroja sobre ellos su influencia ideológica.

En el orden urbano, el Estado, a través del municipio, "administra" la crisis urbana, pero esta acción no se limita a "poner orden" en la ciudad, sino, en la medida en que las contradicciones se agudizan, actúa con mayor rigor sobre la producción del sistema de soportes materiales, que al mismo tiempo que definen la naturaleza de un espacio urbano, le transmiten estas instancias, a veces contradictorias; pero que, de todas maneras, señalan las condiciones históricas en que se configura ese desarrollo capitalista. La necesidad de un control social y territorial, es cada vez más, para el Estado, un imperativo para resguardar los intereses del capital en su conjunto. La ciudad y su región, quedan definidos en términos de un "modelo", que además de su envoltura tecnocrática y del sentido de "orden" que el Estado -a través del poder local-, desea imponer a los diferentes sectores, que individualmente "anarquizan" la ciudad y conflictúan la reproducción del capital. Entonces, el "llamado al orden", que contiene el mensaje que transmite el plan urbano, posee esta connotación ideológica.

Dicho modelo, se identifica con una forma urbana que pretende contener una cierta eficacia funcional relacionada con los requerimientos de centralización de medios de producción y fuerza de trabajo, sobre un determinado territorio, para crear, en la esfera espacial, aquellas condiciones favorables que requiere el capital para reproducirse.

Lo esencial, por tanto, para comprender la dinámica de la participación social en la gestión urbana municipal, pasa por una comprensión más clara de los componentes ideológicos que subyacen en el modelo de ciudad que propone el Estado y, en la forma como las distintas fracciones de la Sociedad se pliegan a las reglas del juego propuesto, o se resisten de una u otra forma. Es decir, lo que hace al contenido de la gestión, no es el éxito o fracaso en el cumplimiento del plan, si no, el significado de las negociaciones que permiten materializar una realidad urbana distinta al "modelo". De todas formas, éste cumple su rol, como base para el acuerdo social. Con este marco referencial, realizaremos una revisión del contenido ideológico de las propuestas de planificación urbana que se implantan en Cochabamba con posterioridad a 1952.

Los primeros antecedentes de la planificación urbana en Cochabamba se remontan a las primeras décadas del presente siglo y se vinculan con los planteos iniciales de orientar la futura expansión urbana, para la "modernización" de la vieja aldea beneficiada por el fluido eléctrico, la dotación de agua potable, alcantarillado, tranvías urbanos, ferrocarril y la irrupción del transporte motorizado en sustitución a los viejos medios de transporte. Sin duda el Plano Regulador de 1961, se constituye en la primera propuesta seria de encauzar el desarrollo urbano bajo un modelo de ciudad distinto a todo lo planteado y concebido hasta ese momento. El mismo, puede ser considerado, como la culminación, a nivel de racionalidad técnica, de todo un proceso desordenado que aspira transformar el conglomerado colonial en una ciudad moderna, aspiraciones que incluso se remontan al siglo XIX, pero que encuentran su mejor expresión en el marco de los adelantos tecnológicos en materia de transporte y servicios públicos; pero además, a todo ello, se suma la irrupción de todo un movimiento de cuestionamiento al orden oligárquico y a sus valores de cultura y relaciones sociales arcaicas, que se proyectan en la inmovilidad aldeana, en ese pasado que no cesa ...

El proceso social que llevó a la Revolución Nacional de 1952, no solo se explica en las profundas contradicciones y el acelerado deterioro del Estado minero-feudal con posterioridad a 1935, sino también porque la inviabilidad histórica de este bloque de poder, se hace conciencia en los cuadros más lúcidos de las nuevas generaciones de intelectuales, que inician la constitución de un nuevo bloque histórico

Figura 02

Evolución de la mancha urbana - Cochabamba

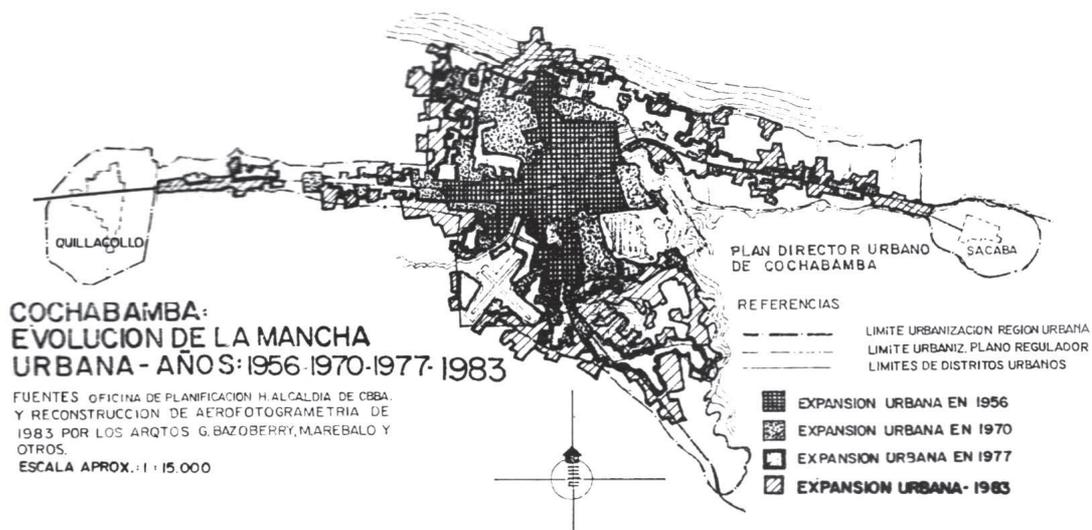
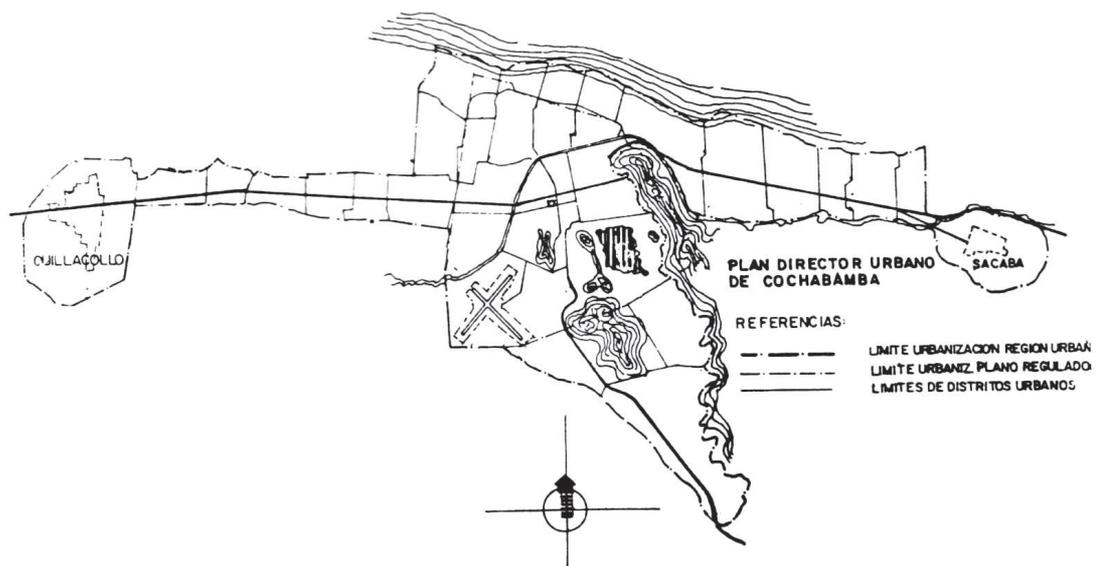


Figura 03

Plano Director Urbano de Cochabamba



que comienza a desarrollar las bases programáticas del 52, como una “respuesta seria a la incapacidad del Estado Oligárquico de “empujar la sociedad hacia adelante”. Si bien dicha respuesta -la reforma agraria, la nacionalización de las minas, el voto universal, la autonomía universitaria-, no implicaba un programa de tipo regional; la presencia del universo oligárquico más importante del país, encarnado en una ciudad obstinada en conservar sus resabios coloniales, se constituía en un símbolo del “ancien regime” que era necesario abolir.

A la visión patriarcal de conservación de los viejos valores de la vida cotidiana de la ciudad, se anteponen los nuevos valores de la burguesía industrial europea y norteamericana, que en la esfera de lo urbano se expresa en el vigoroso movimiento de arquitectura moderna que comienza a imponerse en el mundo occidental en los años 30, y que es importada por los nuevos arquitectos que llegan a Cochabamba, quienes encuentran en la sociedad tradicional en crisis, una razón y un medio muy favorable para que sus proyectos de modernidad sean bien acogidos por los grupos sociales progresistas. Obviamente las primeras propuestas de desarrollo urbano hacen centro en la transformación de la gran aldea en ciudad moderna y, en esta dimensión, la ideología de la “modernidad” en cuyo nombre se combate a la vieja sociedad, exige: expansión y renovación urbana.

Así resulta totalmente coherente, tanto la urbanización de la campiña cochabambina y su conversión en “unidades vecinales”, como la propuesta de transformación del centro histórico en un moderno “central-place”, apropiado para recibir el proceso de centralización de las funciones urbanas que requiere la moderna ciudad capitalista-industrial. En estos términos se propone superponer al antiguo tejido colonial escasamente modificado, un Plan de Urbanización del Casco Viejo, que procura introducir un orden funcional, tanto en lo que respecta a la red viaria, como al uso del suelo y a la práctica constructiva; que involucran un total reordenamiento del damero colonial, dividido en “distritos” y “supermanzanas”, de innegable influencia lecorbusieriana. A partir de un criterio de jerarquización de vías y usos comerciales, implantación de equipamientos nuevos y ensanche generalizado de calles -algunas de las cuales son transformadas en avenidas-, se configura una sustitución del antiguo símbolo del pasado colonial y oligárquico, por un otro símbolo, el de la modernidad burguesa. Pero aquí, todavía deben mencionarse otros dos elementos destacables de la propuesta: la transformación de la campiña del Norte y las tierras áridas del Sud, en barrios residenciales y villas populares y; la definición de ejes de desarrollo industrial regional, que fijarán las pautas de la futura expansión urbana.

Lo primero, no sólo consolida el crecimiento urbano hacia las campiñas de Cala Cala, Queru Queru, Las Cuadras, Muyurina y Mayorazgo, sino expande el mercado de tierras urbanas, permitiendo que muchos propietarios de tierras, con anterioridad a la Reforma Urbana, puedan fraccionar sus fundos y transformarlos en esbozos de barrios residenciales siguiendo las orientaciones del sistema viario y la zonificación del uso de la tierra, señalados por el Plan. En los años 50 y 60, la materialización de estas propuestas por cuenta de la municipalidad, consolida dichos barrios y reproduce aquí, la ideología de “la ciudad-jardín” en términos de un modelo de vivienda aislada rodeada de espaciosos jardines y calles o avenidas rectilíneas, arborizadas y pavimentadas. Prontamente estos sitios pasan a ser la residencia de los grupos dominantes, que se benefician de todas las dotaciones de servicios que realiza la Comuna. Por ello, no resulta casual, que si algo queda como efectivamente realizado por el Plan Regulador son estos barrios residenciales.

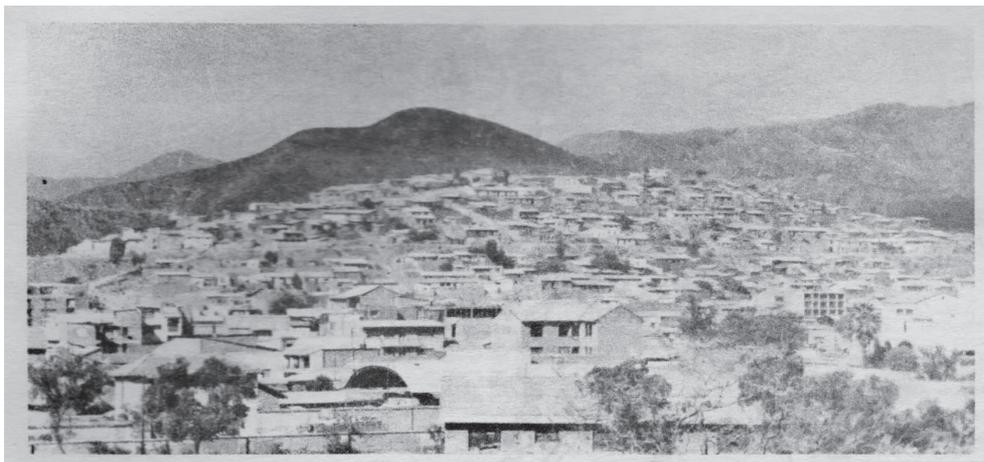


Imagen 01

Vista del barrio Sud desde la colina de San Sebastián

En cuanto al eje industrial Cochabamba-Quillacollo, responde más a la aspiración del rol que los proyectistas del Plan desean para la sociedad cochabambina y lo que de ella esperan. Indudablemente se acaricia la necesidad de crear el soporte material para un proyecto de desarrollo capitalista que transforme el latifundio anacrónico en la empresa agrícola e industrial moderna, se aspira a una conversión del valle central, en un espacio agro-industrialmente elaborados, que concurren con ventaja al mercado nacional. Si Cochabamba fracasó, en el Siglo XIX y primera mitad del Siglo XX, en exportar sus cereales hacia el altiplano y otras regiones, recuperando sus mercados tradicionales, se considera la posibilidad de una alternativa exitosa en base a la industrialización del agro. Con esta perspectiva, el Plan considera un eje de localización industrial, debidamente servido por una avenida de carácter regional y la vía férrea a Oruro e incluso señalando las pautas del posterior ordenamiento del valle central, donde ya algunos núcleos como Quillacollo, Sacaba y Valle Hermoso, se proponen como ciudades satélites de Cochabamba, preveyendo que la expansión industrial generará un crecimiento poblacional, cuyo excedente sería orientado hacia estos centros secundarios y además, en el caso de Quillacollo y Valle Hermoso, conteniendo parques de industria pesada; configurando con todo ello, una primera visión, -indudablemente admirable-, de un proceso de metropolización en que desembocaría el proceso urbano propuesto.

En resumen, el Plan Regulador, más allá de sus virtudes y defectos, fue todo un desafío para la emergente burguesía cochabambina, incluso nos arriesgaríamos a afirmar, que fue el documento programático de clase, más lúcido que produce Cochabamba en esta primera mitad del siglo XX.

El modelo urbano idealizado en los años 50, se agota rápidamente en la siguiente década e incluso antes, porque no tuvo oportunidad histórica de ser racionalmente aplicado. Entonces, lo que se ve de 1960 en adelante, es la lenta pero irreversible deformación de la propuesta, la caricaturización de la misma, en su transferencia al espacio urbano; y con ello, su irremediable distanciamiento de la nueva realidad y su paulatina conversión en una utopía, es decir, las nuevas clases dominantes materializan aquellas partes del Plan que les son pertinentes y postergan el resto -sistema viario, equipamientos, consolidación de áreas verdes, etc.-, procediendo a profundas alteraciones, sobre todo en lo que hace a la expansión de la mancha urbana; el saldo resultante, es una ciudad que se densifica en sus zonas centrales y se dispersa en una amplia periferia, en términos de un crecimiento tentacular o conformando asentamientos espaciados y desordenados, que ya nada tienen que ver con el Plan Regulador.

Nuevos fenómenos y nuevas circunstancias, configuran una crisis urbana que amenaza rebasar un aparato municipal desgastado y encerrado en la vieja concepción; sin embargo, finalmente se deben intentar nuevas alternativas que traten los enormes problemas de la ciudad en términos más reales. Ahora, tanto los problemas como las respuestas se han invertido: Si antes, la cuestión central era transformar la aldea en ciudad, proporcionando las pautas e incluso comandando el proceso de expansión urbana; hoy es perentorio refrenarlo, alterar su ritmo acelerado; por otra parte, si antes la ideología de la "modernización" había exigido acelerar la centralización, como condición óptima para plasmar un modelo de ciudad capitalista avanzada, aun cuando esto significara pasar por las ruinas del casco viejo, hoy se trata de descentralizar, de proteger el centro histórico, de neutralizar esta tendencia a la aglomeración de funciones urbanas de todo tipo, que se constituyen en uno de los rasgos más serios de esta crisis; el modelo de "ciudad-jardín", en las zonas residenciales había propiciado la edificación espaciada y por tanto poco densa, en contraste, ahora se trata de densificar, de mejorar los índices de superficie útil por lote, de frenar el derroche de espacio urbano y hacer más racional el costo de la urbanización.

La dimensión de la crisis exige nuevas concepciones. Una vez más, la ideología del bienestar general y encubierta en ella, la necesidad de llamar al orden a los distintos estratos sociales que conflictúan la ciudad con sus acciones anárquicas y su búsqueda ciega de beneficios individuales, cobra relieve. El boom de la construcción de los años 70 y el consiguiente auge de la urbanización han transformado en obsoleto el anterior Plan. Se hace necesario retornar a una disciplina en la apropiación del espacio urbano, fijar nuevas reglas del juego, a partir de una nueva concepción del modelo de ciudad.

El propio término "ciudad" ya no es descriptivo de la realidad de una expansión urbana muy extendida, que se despliega en dirección a Sacaba, Quillacollo y Valle Hermoso e incluso, consumiendo los sitios originalmente asignados al Parque Tunari. En suma, el antiguo modelo de ciudad definido por anillos concéntricos y vías de penetración que debían vincular las unidades vecinales con el moderno centro y cuyo límite era un anillo externo de circunvalación, ha sido deformado y perforado extensivamente, dando lugar a un tejido urbano extenso, horizontal, poco denso, que ocupa todo aquel territorio que originalmente formaba parte de la "región de influencia inmediata" a la ciudad; por tanto la idea de núcleo urbano polar y futuros centros satélites, es reemplazada por el concepto de "región urbana" o "conurbación".

La propuesta nueva, opone a la visión estática de ciudad planificada, al modelo esmeradamente concebido en todos sus detalles, para su aplicación rígida dentro de los términos de "plano regulador", la noción de "modelo de crecimiento" que contiene "planes directores" de ocupación del suelo, de sitios, espacios verdes y equipamientos, de circulación y transporte, además de diversos tipos de "planes especiales" para resolver situaciones específicas en diversos grados de escala y complejidad. Es decir, ahora se trata de lograr el "ordenamiento" del espacio urbano, a través de un instrumento flexible, que soporte mejor las presiones sociales y que se adapte con mayor eficiencia a las cambiantes situaciones económicas, políticas e institucionales, que contiene la propia crisis urbana. La cuestión esencial ahora, no es optimizar la vinculación funcional entre las partes y el centro urbano, sino desactivarla, es decir, debilitar la hegemonía de un centro que gravita sobre todos los componentes económicos, políticos e ideológicos de la vida cotidiana de la ciudad; es decir, que ahora las "unidades vecinales" se han transformado en barrios dormitorio excesivamente dispersos y totalmente dependientes de este centro, en términos de una estructura, ahora ya, irracionalmente concéntrica y rígida. De aquí que la nueva racionalidad planificadora, exprese una visión del fenómeno urbano diferente de la imperante en los años 50 y en consecuencia, proponga objetivos igualmente distintos.

Una cuestión de fondo que toca a la comparación de las dos propuestas en el marco de este análisis, es que si el Plan Regulador de 1960, contiene una concepción de desarrollo urbano para una burguesía



Imagen 02

Vista aérea de la zona Alalay

industrial y empresarial, en realidad idealizadas; el Plan Director de 1980, es ya, más un esfuerzo de urgencia para imponer un sentido de orden, dentro de un proceso urbano casi incontrolable, que expresa más frustraciones que logros en relación a los ideales de modernización de la sociedad oligárquica de los años 40. "La aspiración a la industrialización urbana con industrialización, ha sido desplazada por una realidad muy diferente: la urbanización sin industrias, pero sí, con el desmesurado crecimiento del sector terciario. El modelo de acumulación capitalista dependiente, como veremos posteriormente, está lejos de estos ideales; la nueva propuesta urbana ya no visualiza un protagonista social, sino en lugar de ello, se intenta mediar entre los diversos componentes del bloque de poder local, es decir, se intenta "ordenar" las acciones divergentes y contradictorias de dichos participantes; en suma, el Plan Director representa con mayor nitidez la acción racionalizadora del Estado, aunque contradictoriamente, pues, esta intención de racionalizar la espacialización de un proceso social que amenaza con el caos a la ciudad, no encuentra el mismo eco y la misma fuerza en otros niveles institucionales del propio Estado, que tienen autoridad sobre el marco regional o nacional o sobre aspectos específicos de la gestión urbana.

Es evidente, que los grandes objetivos del Plan Director: la contención de la expansión urbana, la desactivación de la creciente centralidad, la preservación del centro histórico, la densificación, etc. configuran acciones que procuran invertir la lógica del proceso urbano anterior, es decir, romper con la estructura urbana concéntrica, intervenir en los factores de valoración que dominan el mercado de tierras urbanas, redistribuir con un mayor sentido de justicia social, los servicios públicos urbanos, los equipamientos, etc., y esto, afecta una serie de intereses sociales poderosos y adversos.

Indudablemente, si hay algo de similar entre estas propuestas, son las coyunturas adversas en que se intenta realizarlas. Si al Plano Regulador, le faltó el actor social que encarnara la visión del desarrollo urbano que dicho Plan proponía, con su propia realización histórica; al Plan Director, le faltó la autoridad estatal que impusiera un modelo de desarrollo urbano-región coherente, por encima de las contradicciones y limitaciones de visión y perspectiva de los grupos locales de poder.

Sin intentar un mayor análisis sobre las circunstancias de inviabilidad de este rol del Estado en la región o, incluso de la constatación de que otras propuestas como la "Macroestrategia del Desarrollo Regional" o el "Plan Director Urbano Microregional", siguen el mismo destino anotado; señalaremos que este aparente vacío decisional, esta persistente ausencia de medios materiales para definir y consolidar una estrategia de desarrollo regional, no resulta casual y se vincula a las circunstancias de articulación de la propia formación capitalista dependiente al mercado mundial y a sus centros hegemónicos y, a la no participación significativa de Cochabamba en este proceso, lo que explica su relegamiento a una condición "no estratégica", aun cuando, esta ausencia de participación en el mercado mundial, no es en rigor cierta -pues el mercado del narcotráfico, ha modificado esta situación-, pero la misma, no se realiza por canales institucionales y por tanto, no goza de un reconocimiento legal y de las posibilidades de generar sobre esta base un desarrollo regional, sostenido, sino simplemente, el despliegue de "oasis de riqueza", siempre sometidos al riesgo del cuestionamiento legal y social.

Aquí emerge la debilidad de la nueva propuesta urbana, no sólo o por la actitud contradictoria del Estado y el propio Municipio hacia la misma; sino por el paulatino proceso de pérdida de control de los propios planificadores sobre la gestión del Plan por las crecientes presiones políticas para introducirle enmiendas y sobre todo postergar la realización de sus objetivos básicos, sustituidos por proyectos de mayor efecto, que marcan la distancia entre la propuesta bajo los términos de un retorno al concepto del "plano regulador" cuyos términos desconocemos, pero que intuimos representen los intereses de estas fuerzas en su incansable búsqueda de mejorar las condiciones de la reproducción capitalista.



La ideología social del automóvil¹

André Gorz

El mayor defecto de los automóviles es que son como castillos o fincas a orillas del mar: bienes de lujo inventados para el placer exclusivo de una minoría muy rica, y que nunca estuvieron, en su concepción y naturaleza, destinados al pueblo. A diferencia de la aspiradora, la radio o la bicicleta, que conservan su valor de uso aun cuando todo el mundo posee una, el automóvil, como la finca a orillas del mar, no tiene ningún interés ni ofrece ningún beneficio salvo en la medida en que la masa no puede poseer uno. Así, tanto en su concepción como en su propósito original, el auto es un bien de lujo. Y el lujo, por definición, no se democratiza: si todo el mundo tiene acceso al lujo, nadie le saca provecho; por el contrario, todo el mundo estafa, usurpa y despoja a los otros y es estafado, usurpado y despojado por ellos.

Resulta bastante común admitir esto cuando se trata de fincas a la orilla del mar. Ningún demagogo ha osado todavía pretender que la democratización del derecho a las vacaciones supondría una finca con playa privada por cada familia francesa. Todos entienden que, si cada una de los trece o catorce millones de familias hiciera uso de diez metros de costa, se necesitarían 140,000 kilómetros de playa para que todo el mundo se diera por bien servido. Dar a cada quien su porción implicaría recortar las playas en tiras tan pequeñas -o acomodar las fincas tan cerca unas de otras- que su valor de uso se volvería nulo y desaparecería cualquier tipo de ventaja que pudieran tener sobre un complejo hotelero. En suma, la democratización del acceso a las playas no admite más que una solución: la solución colectivista. Y esta solución entra necesariamente en conflicto con el lujo de la playa privada, privilegio del que una pequeña minoría se apodera a expensas del resto.

Ahora bien, ¿por qué aquello que parece evidente en el caso de las playas no lo es en el caso de los transportes? Un automóvil, al igual que una finca con playa, ¿no ocupa acaso un espacio que escasea? ¿Acaso no priva a los otros que utilizan las calles (peatones, ciclistas, usuarios de tranvías o autobuses)? ¿No pierde acaso todo su valor de uso cuando todo el mundo utiliza el suyo? Y a pesar de esto hay muchos demagogos que afirman que cada familia tiene derecho a, por lo menos, un coche, y que recaen en el "Estado" del que forma parte la responsabilidad de que todos puedan estacionarse cómodamente y circular a ciento cincuenta kilómetros por hora por las carreteras.

La monstruosidad de esta demagogia salta a la vista y, sin embargo, ni siquiera la izquierda la rechaza. ¿Por qué se trata al automóvil como vaca sagrada? ¿Por qué, a diferencia de otros bienes

¹ Reedición del artículo publicado en 1973 en la Revista "Le sauvage". Traducido al español por María Lebedev para Letras Libres. Recuperado de ecopolitica.org

“privativos”, no se le reconoce como un lujo antisocial? La respuesta debe buscarse en los siguientes dos aspectos del automovilismo.

1. El automovilismo de masa materializa un triunfo absoluto de la ideología burguesa al nivel de la práctica cotidiana: funda y sustenta, en cada quien, la creencia ilusoria de que cada individuo puede prevalecer y beneficiarse a expensas de todos los demás. El egoísmo agresivo y cruel del conductor que, a cada minuto, asesina simbólicamente a “los demás”, a quienes ya no percibe más que como estorbos materiales y obstáculos que se interponen a su propia velocidad, ese egoísmo agresivo y competitivo es el advenimiento, gracias al automovilismo cotidiano, de una conducta universalmente burguesa. [...]

2. El automovilismo ofrece el ejemplo contradictorio de un objeto de lujo desvalorizado por su propia difusión. Pero esta desvalorización práctica aún no ha causado su desvalorización ideológica: el mito del atractivo y las ventajas del auto persiste mientras que los transportes colectivos, si se expandieran, pondrían en evidencia una estridente superioridad. La persistencia de este mito se explica con facilidad: la generalización del automóvil individual ha excluido a los transportes colectivos, modificado el urbanismo y el hábitat y transferido al automóvil funciones que su propia difusión ha vuelto necesarias. Hará falta una revolución ideológica (“cultural”) para romper el círculo. Obviamente no debe esperarse que sea la clase dominante (de derecha o de izquierda) la que lo haga.

Observemos estos dos puntos con detenimiento.

Cuando se inventó el automóvil, este debía procurar a unos cuantos burgueses muy ricos un privilegio absolutamente inédito: el de circular mucho más rápido que los demás. Nadie hubiera podido imaginar eso hasta ese momento. La velocidad de todas las diligencias era esencialmente la misma, tanto para los ricos como para los pobres. La carreta del rico no iba más rápido que la del campesino, y los trenes transportaban a todo el mundo a la misma velocidad (no adoptaron velocidades distintas sino hasta que empezaron a competir con el automóvil y el avión). No había, hasta el cambio de siglo, una velocidad de desplazamiento para la élite y otra para el pueblo. El auto cambiaría esto: por primera vez extendía la diferencia de clases a la velocidad y al medio de transporte.

Este medio de transporte pareció en un principio inaccesible para la masa –era muy diferente de los medios ordinarios. No había comparación entre el automóvil y todo el resto: la carreta, el ferrocarril, la bicicleta o el carro tirado por caballos. Seres excepcionales se paseaban a bordo de un vehículo remolcado que pesaba por lo menos una tonelada y cuyos órganos mecánicos extremadamente complicados eran muy misteriosos y se ocultaban de nuestro campo de visión. Pues un aspecto importante del mito del automóvil es que por primera vez la gente montaba vehículos privados cuyos sistemas operativos le eran totalmente desconocidos y cuyo mantenimiento y alimentación había que confiar a especialistas.

La paradoja del automóvil estribaba en que parecía conferir a sus dueños una independencia sin límites, al permitirles desplazarse de acuerdo con la hora y los itinerarios de su elección y a una velocidad igual o superior que la del ferrocarril. Pero, en realidad, esta aparente autonomía tenía como contraparte una dependencia extrema. A diferencia del jinete, el carretero o el ciclista, el automovilista dependería de comerciantes y especialistas de la carburación, la lubricación, el encendido y el intercambio de piezas estándar para alimentar el coche o reparar la menor avería. Al revés de los dueños anteriores de medios de locomoción, el automovilista establecería un vínculo de usuario y consumidor –y no de poseedor o maestro– con el vehículo del que era dueño. Dicho de otro modo, este vehículo lo obligaría a consumir y utilizar una cantidad de servicios comerciales y productos industriales que sólo terceros podrían procurarle. La aparente autonomía del propietario de un automóvil escondía una dependencia enorme.



QUINO

Los magnates del petróleo fueron los primeros en darse cuenta del partido que se le podría sacar a una gran difusión del automóvil. Si se convencía al pueblo de circular en un auto a motor, se le podría vender la energía necesaria para su propulsión. Por primera vez en la historia los hombres dependerían, para su locomoción, de una fuente de energía comercial. Habría tantos clientes de la industria petrolera como automovilistas –y como por cada automovilista habría una familia, el pueblo entero sería cliente de los petroleros. La situación soñada por todo capitalista estaba a punto de convertirse en realidad: todos dependerían, para satisfacer sus necesidades cotidianas, de una mercancía cuyo monopolio sustentaría una sola industria.

Lo único que hacía falta era lograr que la población manejara automóviles. Apenas sería necesaria una poca de persuasión. Bastaría con bajar el precio del auto mediante la producción en masa y el montaje en cadena. La gente se apresuraría a comprar uno. Tanto se apresuró la gente que no se dio cuenta de que se le estaba manipulando. ¿Qué le prometía la industria automóvil? Esto: "Usted también, a partir de ahora, tendrá el privilegio de circular, como los ricos y los burgueses, más rápido que todo el mundo. En la sociedad del automóvil el privilegio de la élite está a su disposición."

La gente se lanzó a comprar coches hasta que, al ver que la clase obrera también tenía acceso a ellos, advirtió con frustración que se le había engañado. Se le había prometido, a esta gente, un privilegio propio de la burguesía; esta gente se había endeudado y ahora resultaba que todo el mundo tenía acceso a los coches a un mismo tiempo. ¿Pero qué es un privilegio si todo el mundo tiene acceso a él? Es una trampa para tontos. Peor aún: pone a todos contra todos. Es una parálisis general causada por una riña general. Pues, cuando todo el mundo pretende circular a la velocidad privilegiada de los burgueses, el resultado es que todo se detiene y la velocidad del tráfico en la ciudad cae, tanto en Boston como en París, en Roma como en Londres, por debajo de la velocidad de la carroza; y en horas pico la velocidad promedio en las carreteras está por debajo de la velocidad de un ciclista.

Nada sirve. Ya se ha intentado todo. Cualquier medida termina empeorando la situación. Tanto si se aumentan las vías rápidas como si se incrementan las vías circulares o transversales, el número de carriles y los peajes, el resultado es siempre el mismo: cuantas más vías se ponen en funcionamiento, más coches las obstruyen y más paralizante se vuelve la congestión de la circulación urbana. Mientras haya ciudades, el problema seguirá sin tener solución. Por más ancha y rápida que sea una carretera, la velocidad con que los vehículos deban dejarla atrás para entrar en la ciudad no podrá ser mayor que la velocidad promedio de las calles de la ciudad. Puesto que en París esta velocidad es de diez a veinte kilómetros por hora según qué hora sea, no se podrá salir de las carreteras a más de diez o veinte kilómetros por hora.

Esto ocurre en todas las ciudades. Es imposible circular a más de un promedio de veinte kilómetros por hora en el entramado de calles, avenidas y bulevares entrecruzados que caracterizan a las ciudades tradicionales. La introducción de vehículos más rápidos irrumpe inevitablemente con el tráfico de una ciudad y causa embotellamientos y, finalmente, una parálisis absoluta.

Si el automóvil tiene que prevalecer, no queda más que una solución: suprimir las ciudades, es decir, expandirlas a lo largo de cientos de kilómetros, de vías monumentales, expandirlas a las afueras. Esto es lo que se ha hecho en Estados Unidos. Iván Illich resume el resultado en estas cifras estremecedoras: "El estadounidense tipo dedica más de 1,500 horas por año (es decir, 30 horas por semana, o cuatro horas por día, domingo incluido) a su coche: esto comprende las horas que pasa frente al volante, en marcha o detenido, las horas necesarias de trabajo para pagarlo y para pagar la gasolina, los neumáticos, los peajes, el seguro, las infracciones y los impuestos [...] Este estadounidense necesita entonces 1,500 horas para recorrer (en un año) 10,000 kilómetros. Seis kilómetros le toman una hora. En los países que no cuentan

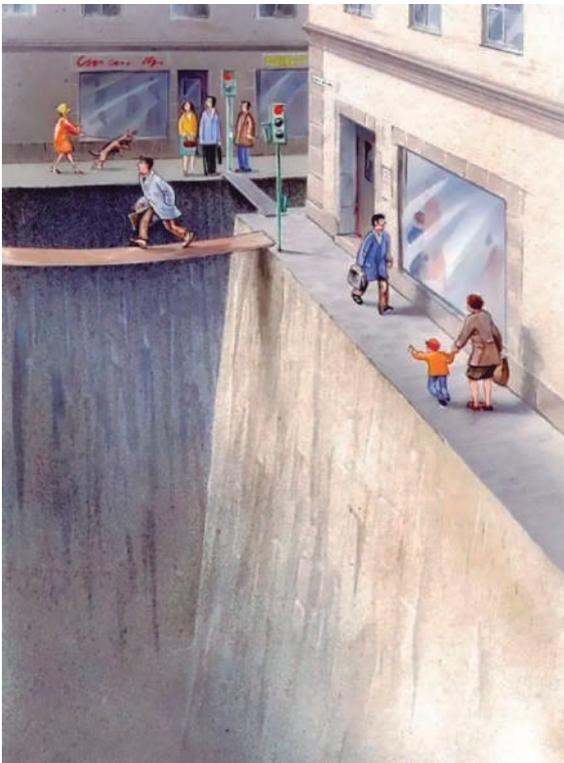
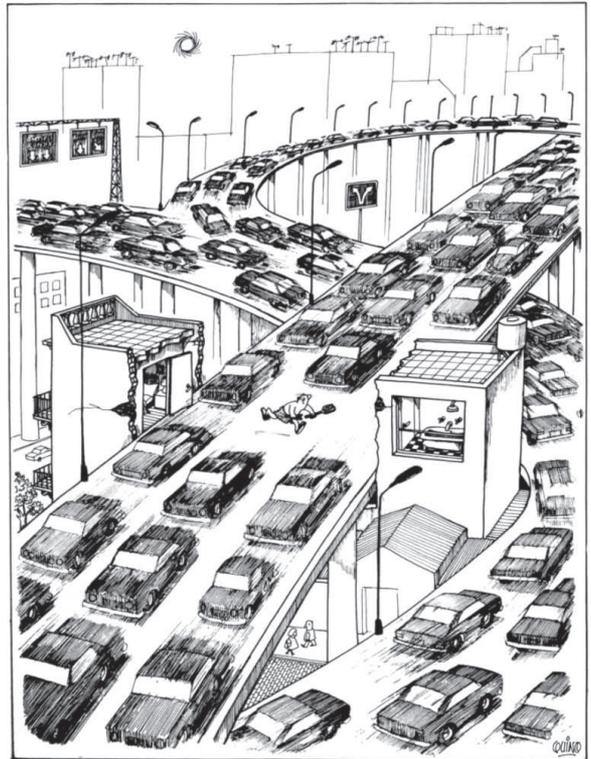


Ilustración de Karl Jilg



con una industria de transportes, las personas se desplazan exactamente a esa velocidad caminando, con la ventaja adicional de que pueden ir adonde sea y no sólo a lo largo de calles de asfalto."

Es cierto, añade Illich, que en los países no industrializados los desplazamientos no absorben más que de dos a ocho por ciento del tiempo social (lo cual corresponde a entre dos y seis horas por semana). Conclusión: el hombre que se desplaza a pie cubre tantos kilómetros en una hora dedicada al transporte como el hombre motorizado, pero dedica de cinco a seis veces menos de tiempo que este último. Moraleja: cuanto más difunde una sociedad estos vehículos rápidos, más tiempo dedican y pierden las personas en desplazarse. Pura matemática.

¿La razón? Acabamos de verla. Las ciudades y los pueblos se han convertido en infinitos suburbios de carretera, ya que esta era la única manera de evitar la congestión vehicular de los centros habitacionales. Pero esta solución tiene un reverso evidente: las personas pueden circular cómodamente sólo porque están lejos de todo. Para hacer un espacio al automóvil se han multiplicado las distancias. Se vive lejos del lugar de trabajo, lejos de la escuela, lejos del supermercado -lo cual exige un segundo automóvil para que "el ama de casa" pueda hacer las compras y llevar a los niños a la escuela. ¿Salir a pasear? Ni hablar. ¿Tener amigos? Para eso se tienen vecinos. El auto, a fin de cuentas, hace perder más tiempo que el que logra economizar y crea más distancias que las que consigue sortear. Por supuesto, puede uno ir al trabajo a cien kilómetros por hora. Pero esto es gracias a que uno vive a cincuenta kilómetros del trabajo y acepta perder media hora recorriendo los últimos diez. En pocas palabras: "Las personas trabajan durante una buena parte del día para pagar los desplazamientos necesarios para ir al trabajo" (Iván Illich).

Quizás esté pensando: "Al menos de esa manera puede uno escapar del infierno de la ciudad una vez que se acaba la jornada de trabajo." "La ciudad" es percibida como "el infierno"; no se piensa más que en evadirla o en irse a vivir a la provincia mientras que, por generaciones enteras, la gran ciudad, objeto de fascinación, era el único lugar donde valía la pena vivir. ¿A qué se debe este giro? A una sola causa: el automóvil ha vuelto inhabitable la gran ciudad. La ha vuelto fétida, ruidosa, asfixiante, polvorienta, atascada al grado de que la gente ya no tiene ganas de salir por la noche. Puesto que los coches han matado a la ciudad, son necesarios coches aun más rápidos para escaparse hacia suburbios lejanos. Impecable circularidad: denos más automóviles para huir de los estragos causados por los automóviles.

De objeto de lujo y símbolo de privilegio, el automóvil ha pasado a ser una necesidad vital. Hay que tener uno para poder huir del infierno ciudadano del automóvil. La industria capitalista ha ganado la partida: lo superfluo se ha vuelto necesario. Ya no hace falta convencer a la gente de que necesita un coche. Es un hecho incuestionable. Pueden surgir otras dudas cuando se observa la evasión motorizada a lo largo de los ejes de huida. Entre las ocho y las 9:30 de la mañana, entre las 5:30 y las siete de la tarde, los fines de semana, durante cinco o seis horas, los medios de evasión se extienden en procesiones a vuelta de rueda, a la velocidad (en el mejor de los casos) de un ciclista y en medio de una nube de gasolina con plomo. ¿Qué permanece de los beneficios del coche? ¿Qué queda cuando, inevitablemente, la velocidad máxima de la ruta se reduce a la del coche más lento?

Está bien: tras haber matado a la ciudad, el automóvil está matando al automóvil. Después de haber prometido a todo el mundo que iría más rápido, la industria automóvil desemboca en un resultado previsible. Todo el mundo debe ir más lento que el más lento de todos, a una velocidad determinada por las simples leyes de la dinámica de fluidos. Peor aún: tras haberse inventado para permitir a su dueño ir adonde quiera, a la hora y a la velocidad que quiera, el automóvil se vuelve, de entre todos los vehículos, el más esclavizante, aleatorio, imprevisible e incómodo. Aun cuando se prevea un margen extravagante de tiempo para salir, nunca puede saberse cuándo se encontrará uno con un embotellamiento. Se está tan inexorablemente pegado a la ruta (a la carretera) como el tren a sus vías. No puede uno detenerse

impulsivamente y, al igual que en el tren, debe uno viajar a una velocidad decidida por alguien más. En suma, el coche no posee ninguna de las ventajas del tren pero sí todas sus desventajas, más algunas propias: vibración, espacio reducido, peligro de choque, el esfuerzo necesario para manejarlo.

Y sin embargo, dirá usted, la gente no utiliza el tren. ¡Pues claro! ¿Cómo podría utilizarlo? ¿Ha intentado usted ir de Boston a Nueva York en tren? ¿O de Ivry a Tréport? ¿O de Garches a Fontainebleau? ¿O de Colombes a L'Isle-Adam? ¿Ha intentado usted viajar, en verano, el sábado o el domingo? Pues bien, ¡hágalo! ¡Buena suerte! Podrá entonces constatar que el capitalismo-automóvil lo ha previsto todo: en el instante en que el coche estaba por matar al coche, hizo desaparecer las soluciones de repuesto. Así, el coche se volvió obligatorio. El Estado capitalista primero dejó que se degradaran y luego que se suprimieran las conexiones ferroviarias entre las ciudades y sus alrededores. Sólo se mantuvieron las conexiones interurbanas de gran velocidad que compiten con los transportes aéreos por su clientela burguesa. El tren aéreo, que hubiera podido acercar las costas normandas o los lagos de Morvan a los parisinos que gustan de irse de día de campo, no servirá más que para ganar quince minutos entre París y Pontoise y depositar en sus estaciones a más viajeros saturados de velocidad que los que los transportes urbanos podrían trasladar. ¡Eso sí que es progreso!

La verdad es que nadie tiene alternativa. No se es libre de tener o no un automóvil porque el universo suburbano está diseñado en función del coche y, cada vez más, también el universo urbano. Por ello, la solución revolucionaria ideal que consiste en eliminar el automóvil en beneficio de la bicicleta, el tranvía, el autobús o el taxi sin chofer ni siquiera es viable en las ciudades suburbanas como Los Ángeles, Detroit, Houston, Trappes o incluso Bruselas, construidas por y para el automóvil. Estas ciudades escindidas se extienden a lo largo de calles vacías en las que se alinean pabellones idénticos entre sí y donde el paisaje (el desierto) urbano significa: "Estas calles están hechas para conducir tan rápido como se pueda del trabajo a la casa y viceversa. Se pasa por aquí pero no se vive aquí. Al final del día de trabajo todos deben quedarse en casa, y quien se encuentre en la calle después de que caiga la noche será considerado sospechoso." En algunas ciudades estadounidenses el acto de pasearse a pie de noche es considerado un delito.

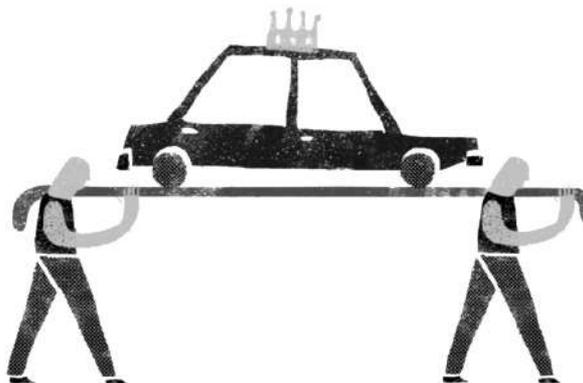
Entonces, ¿hemos perdido la partida? No, pero la alternativa al automóvil deberá ser global. Para que la gente pueda renunciar a sus automóviles, no basta con ofrecerle medios de transporte colectivo más cómodos. Es necesario que la gente pueda prescindir del transporte al sentirse como en casa en sus barrios, dentro de su comunidad, dentro de su ciudad a escala humana y al disfrutar ir a pie de su trabajo a su domicilio -a pie o en bicicleta. Ningún medio de transporte rápido y de evasión compensará jamás el malestar de vivir en una ciudad inhabitable, de no estar en casa en ningún lugar, de pasar por allí sólo para trabajar o, por el contrario, para aislarse y dormir.

"La gente -escribe Illich- romperá las cadenas del transporte todopoderoso cuando vuelva a amar como un territorio suyo a su propia cuadra, y cuando dude acerca de alejarse muy a menudo." Pero precisamente para poder amar el "territorio" será necesario que este sea habitable y no circulable, que el barrio o la comunidad vuelvan a ser el microcosmos, diseñado a partir y en función de todas las actividades humanas, en que la gente trabaja, vive, se relaja, aprende, comunica, y que maneja en conjunto como el lugar de su vida

en común. Cuando alguien le preguntó cómo la gente pasaría su tiempo después de la revolución, cuando el derroche capitalista fuera abolido, Marcuse respondió: "Destruiremos las grandes ciudades y construiremos una nuevas. Eso nos mantendrá ocupados por un tiempo."

Estas nuevas ciudades serán federaciones o comunidades (o vecindades) rodeadas de cinturones verdes cuyos ciudadanos -y especialmente los escolares- pasarán varias horas por semana cultivando productos frescos necesarios para sobrevivir. Para sus desplazamientos cotidianos dispondrán de una completa gama de medios de transporte adaptados a una ciudad mediana: bicicletas municipales, tranvías o trolebuses, taxis eléctricos sin chofer. Para viajes más largos al campo, así como para transportar a sus huéspedes, un conjunto de coches estará disponible en los estacionamientos del barrio. El automóvil habrá dejado de ser una necesidad. Todo cambiará. El mundo, la vida, la gente. Y esto no habrá ocurrido por arte de magia.

Mientras tanto, ¿qué se puede hacer para llegar a eso? Antes que nada, no plantear jamás el problema del transporte de manera aislada, siempre vincularlo al problema de la ciudad, de la división social del trabajo y de la compartimentación que esta ha introducido entre las diferentes dimensiones de la existencia. Un lugar para trabajar, otro para vivir, otro para abastecerse, otro para aprender, un último lugar para divertirse. El agenciamiento del espacio continúa la desintegración del hombre empezada por la división del trabajo en la fábrica. Corta al individuo en rodajas, corta su tiempo, su vida, en rebanadas separadas para que en cada una sea un consumidor pasivo a merced de los comerciantes, para que de este modo nunca se le ocurra que el trabajo, la cultura, la comunicación, el placer, la satisfacción de las necesidades y la vida personal puedan y deban ser una sola y misma cosa: una vida unificada, sostenida por el tejido social de la comunidad.



Fuente: leerlaciudad.com

Pluriverso

Un diccionario del posdesarrollo

Ashish **Kothari** - Ariel **Salleh** - Arturo **Escobar** - Federico **Demaria**
Alberto **Acosta** (Coordinadores)

Edición peruana y boliviana: Icaria Editorial y Raphael Hoetmer
Lima, Perú /2020
ISBN: 978-612-47609-8-3



por Germán Carlos **Torrez Molina**

Este libro, de reciente data y acceso, se percibe, desde el inicio, consecuente con su título, porque se presenta como un trabajo de edición, conjunto por parte de cinco personalidades filosófico-académicas de diversas nacionalidades: A. Kothari hindú, A. Salleh australiana, A. Escobar colombiano, F. Demaría español y A. Acosta ecuatoriano; todos ellos relacionados internacionalmente a través de sus investigaciones en la temática en cuestión.

El diccionario del posdesarrollo, precisamente, es un repertorio donde convergen las cosmovisiones de los pueblos y naciones del mundo, respecto del tiempo que empieza después de la fallida promesa de "desarrollo", por parte de "Occidente" a la cabeza de los Estados Unidos de Norte América. La gran mayoría de los "países subdesarrollados" en lugar de haber abandonado esa condición, se entienden en peores condiciones que antes, como integrantes de un Planeta herido de muerte; pese a los deslumbrantes logros de la ciencia y la tecnología a cargo de sus mentores, los "países desarrollados". Circunstancias que llevan a reivindicar las sabidurías ancestrales y proyectarlas como un Pluriverso, para salvar de variadas formas y maneras las vidas, humana y no humana. Este libro tiene la virtud de mostrar juntos a "demonios y ángeles", los primeros presentados con el título de "Universalizar la Tierra: Soluciones Reformistas" con 17 argumentaciones (p.85 - p.151) y los segundos con el título de "Un Pluriverso de los pueblos: Alternativas transformadoras" con 85 versiones (p.155 - p.477).



La obra está estructurada en cuatro cuerpos:

1. Sobre este libro

Este primer apartado es fundamental, porque se nutre y sistematiza el contenido de todo el libro. Empieza mostrando 33 juicios sobre este diccionario, de intelectuales, académicos, académicas, activistas, lideresas y filósofos de África, Asia, Europa, América del Norte y América Central y del Sur. Se ponderan su diversidad ontológica convergente en el cuestionamiento al desarrollo capitalista y su aporte a una comprensión y construcción colectiva de múltiples salidas en el posdesarrollo. Coinciden en que se afianza la certeza de que "otros mundos son posibles".

El Prólogo a cargo de Wolfgang Sachs empieza afirmando que "La idea de desarrollo se alza como una ruina en el panorama intelectual" y que "el concepto de desarrollo había abierto el camino al poder imperial de Occidente sobre el resto del mundo". Desde que el presidente estadounidense Harry S. Truman el 20 de enero de 1949, en su discurso inaugural presentaba la estrategia de su país para "salvar" al mundo subdesarrollado. Su éxito relativo alcanza su cenit en 1989 con la caída del Muro de Berlín y fin de la Guerra Fría (disolución de la Unión Soviética) dando lugar a la época de la globalización. Después de más de tres décadas, el cierre de la brecha con los ricos y el disfrute de las bondades de la civilización industrial es un fiasco. "Las desigualdades son mayores y los daños ambientales irreparables". En consecuencia, tanto para los países mal llamados desarrollados y subdesarrollados, "la actual atmósfera...sería: miedo al futuro" En este panorama, aparece este diccionario del posdesarrollo basado en la "narrativa de la solidaridad" entre los pueblos del mundo, como alternativa.

En el Prefacio, los editores son categóricos al señalar que "nuestra convicción compartida a la hora de compaginar este libro es que el concepto de 'desarrollo como progreso' requiere ser deconstruido y reemplazado por alternativas que respeten y nutran la vida sobre la Tierra". Reconocen que este diccionario no es el "primero en tratar el tema del posdesarrollo" pero que "se sale de lo convencional al constar de tres partes" (Subtítulos 2, 3 y 4), donde en las dos últimas se exponen epístemes contrapuestos; "reformistas" versus "alternativas transformadoras".

Por otra parte, es pertinente advertir que el concepto posdesarrollo demanda en su comprensión, antecedentes cognitivos, epistemológicos y críticos que permitan a los lectores y a las lectoras, la contextualización dinámica de sus múltiples dimensiones. En consecuencia, el público objetivo e interesado estaría constituido por estudiantes e investigadores avanzados.

1.1 Introducción: hallar senderos pluriversales

En un contexto donde "la crisis mundial actual es sistémica, múltiple y asimétrica" se configuran dos grandes protagonistas "el Norte global" y "el Sur global" que no es sólo una delimitación geográfica sino algo permeable por ser además económica y geopolítica. El relacionamiento excluyente estriba en "concebir al desarrollo como crecimiento lineal, unidireccional, material y financiero, impulsado por la mercantilización y los mercados capitalistas". Con el advertido de que "no todo lo moderno es destructivo o injusto o que todo lo tradicional es positivo". Resquicio que permite ver "al fantasma del desarrollo reencarnándose de infinitas maneras, mientras las miopes soluciones a la crisis, propuestas por quienes detentan el poder intentan mantener el statu quo hoy vigente entre el Norte y el Sur", identificadas en el subtítulo 3.

Asimismo, los coordinadores afirman que "nuestro proyecto de deconstrucción se abre en una matriz de alternativas. Algunas de ellas ya son bien conocidas en los círculos académicos y de activistas. Por ejemplo, el buen vivir, una 'cultura de la vida' con diversos nombres en distintas regiones de América

del Sur; ubuntu, que nos recuerda el valor sudafricano de la reciprocidad humana; swaraj, de la India, centrado en la autosuficiencia y el autogobierno. El libro se basa en la hipótesis de que hay miles de tales modelos alrededor del mundo. Otros menos conocidos, pero igualmente relevantes, serían kyosei, minobimaatisiwin, nayakrishi, así como las versiones críticamente reflexivas de las religiones mayores como el islam, el cristianismo, el budismo y el judaísmo". Además, de "las visiones políticas como el ecosocialismo y la ecología profunda tienen puntos de convergencia con las antiguas ideas de comunalismo...coexisten con conceptos contemporáneos como el decrecimiento y el ecofeminismo". Todas ellas identificadas y explicadas en detalle en el subtítulo 4.

2. El desarrollo y sus crisis: experiencias globales

Sin embargo, con carácter previo y "por razones de urgencia política " se compilan las reflexiones "sobre la idea de desarrollo y su relación con las múltiples crisis de la modernidad" consultando a "un destacado académico - activista de cada continente".

África: *Nnimmo Bassey*

Indica que "la mayoría de los gobiernos africanos no ha profundizado en el concepto mismo de desarrollo. Los líderes políticos todavía no llegan a entender que el mundo industrializado ha llegado donde ahora está gracias a la explotación insostenible de la naturaleza y a la explotación injusta de territorio y pueblos".

América del Norte: *Phil McMichael*

Reconoce que los "Estados Unidos encabezó la reconstrucción de posguerra para estabilizar el capitalismo mundial y extender su imperio económico en el mundo poscolonial...(el) idealizado desarrollo industrial de estilo occidental se impuso como patrón universal".

América del Sur: *Maristella Svampa*

Identifica "tres momentos clave del pensamiento latinoamericano: el primero, centrado en la crítica a la sociedad de consumo; el segundo, en la crítica posdesarrollista; por último, en la crítica al extractivismo" Que tienen la virtud de cuestionar "a la epísteme dominante".

Asia: *Vandana Shiva*

Señala que "tenemos que ir más allá del discurso del 'desarrollo' y el PIB como formas de pensamiento patriarcal capitalista y recuperar nuestra verdadera humanidad como miembros de la familia de la Tierra".

Europa: *José María Tortosa*

Concluye que "la perspectiva que aporta es diferente: todos los países están, de una u otra forma, maldesarrollados, y la razón última es su inmersión, todos, en el sistema-mundo que lo produce, a saber, el capitalismo, que es donde parece residir el problema".

Oceanía: *Kirk Huffman*

Señala que "los extranjeros nos decían que teníamos que 'cambiar', luego nos dijeron que necesitábamos 'progreso' y ahora nos dicen que necesitamos 'desarrollo'...significa que están buscando algo que tenemos, ya sea nuestros bosques o nuestra tierra o lo que está bajo nuestra tierra, o nuestras almas o la lengua o la cultura o nuestro sentimiento de satisfacción de nuestro modo de vida".

Figura 01

Representación del Pluriverso en la portada de libro, edición Icaria



De esta manera se verifica a escala mundial, la impronta del "desarrollo y la modernidad", similar a una Pandemia, que no suscita emergencia alguna por parte de sus propagadores.

3. Universalizar la tierra: soluciones reformistas

Soluciones que, en realidad, son las "innovaciones concebidas principalmente en el Norte global, a menudo presentadas como progresistas o 'soluciones a la crisis'...su práctica sugiere que...estas propuestas demostrarán ser solo distracciones despilfarradoras y con ánimo de lucro" A saber; "los mecanismos de mercado, la geoingeniería, la agricultura climáticamente inteligente, la cuestión demográfica, la economía verde, la ingeniería reproductiva y el transhumanismo". Por otro lado, se advierte de la existencia de "gente bienintencionada" que sin mayores luces se adhiere y propone estas falsas soluciones a estos problemas globales. Otras estrategias reformistas como "soluciones a las crisis" se explican entre las páginas 85 y 151.

4. Un pluriverso de los pueblos: alternativas transformadoras

Reconocida por el grupo editor, como la sección principal del libro "es un compendio de cosmovisiones y prácticas, viejas y nuevas, locales y globales, provenientes de comunidades indígenas, campesinas y pastoriles, colectivos vecinales urbanos y movimientos ecologistas, feministas o espirituales, que luchan por la justicia y la sostenibilidad de diversas maneras". Como se habrá podido comprender el común denominador de estas "alternativas transformadoras" ha sido, es y será su naturaleza plural y de acomodo a los ritmos y límites de la naturaleza. Dicho de otro modo, como no sirven para mercantilizarse ni para contribuir a la acumulación de capital. De ahí el histórico abandono de lo ancestral e invisibilidad actual de lo emergente contemporáneo, en el ámbito del "conocimiento científico" y de la "academia positivista". En esta oportunidad se identifican otras "salidas" afines -además de las ya identificadas-, como dicen los editores, que se explican entre las páginas 155 y 477.

Este libro no termina en 'conclusiones', porque se entiende que el Pluriverso son comprensiones y comportamientos basados en una continua "búsqueda colectiva de un mundo ecológicamente sabio y socialmente justo...de todo aquello que es transformador, distinguiéndolo de lo que no es". Las alternativas transformadoras -que no están y no pueden estar- todas identificadas en este libro, de ninguna manera son las únicas ni serán las últimas. Siempre estarán recreándose sabiamente de acuerdo a las circunstancias contextuales. Se diferencian de "las soluciones ortodoxas o reformistas", porque van a la raíz de los problemas, cuestionando paradigmas como el "crecimiento económico, la retórica del progreso, la racionalidad instrumental, los mercados, la universidad, el antropocentrismo, el sexismo, etc.". Definitivamente la ética es distinta, a la que sustenta "el sistema actual". Es una ética relacional basada en una axiología o sistema de valores que colisionan con la ontología Occidental. Los autores identifican las siguientes:

- Diversidad y pluriversidad
- Autonomía y autosuficiencia
- Solidaridad y reciprocidad
- Procomún y ética colectiva
- Comunión con -y derechos de- la naturaleza
- Interdependencia
- Simplicidad y sentido de la suficiencia
- Inclusividad y dignidad
- Justicia y equidad

- Rechazo a las jerarquías
- Dignidad del trabajo
- Derechos y responsabilidades
- Sostenibilidad ecológica
- No violencia y paz

Por otra parte, a nivel académico y de la investigación, se apela a una serie de conceptos híbridos de nuevo cuño como, por ejemplo; "prosumidor", "sentipensar", "oenageización", "convivialismo", "convivencialidad", "permacultura", "ecoteología", etc. Como también a otros conceptos existentes escasamente utilizados como "oxímoron", "distopía", "pastiche", "pleonismo", antropoceno", "seglar", "salvífico", etc.

Como se deducirá, este léxico es una "nueva constelación semántica" que irónicamente "nos separa" a los estudiosos de esa "sabiduría desconocida ancestral y emergente, que como esfuerzo intelectual "científico", la pone en riesgo de ser "cooptada" para ser presentada como otra más de las innovaciones neoliberales o reformistas.

Finalmente reparar, en la enorme cantidad de "lecturas complementarias, notas, recursos, referencias y recomendaciones de lectura" en cada aporte editado en el libro, las mismas que son predominantemente en idiomas extranjeros, especialmente en inglés. Ya se había conocido el reparo de que "la mejor información sobre nuestras historias está en inglés y afuera de nuestros países". Es un pequeño síntoma de la aludida "brecha cognitiva". De hecho, este libro tuvo su primera edición un año antes en inglés, el 2019, con el Título: Pluriverse: A post-development dictionary. Consiguientemente el mensaje subliminal está dado.

