



EURE

ISSN: 0250-7161

eure@eure.cl

Pontificia Universidad Católica de Chile
Chile

Sánchez, Fernanda; Moura, Rosa
Ciudades-modelo: estrategias convergentes para su difusión internacional
EURE, vol. XXXI, núm. 93, agosto, 2005, pp. 21-34
Pontificia Universidad Católica de Chile
Santiago, Chile

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=19609302>

- ▶ Cómo citar el artículo
 - ▶ Número completo
 - ▶ Más información del artículo
 - ▶ Página de la revista en redalyc.org

re^Dalyc.org

Sistema de Información Científica

Sistema de Información Científica
Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto



Tema central

*Fernanda Sánchez**

*Rosa Moura***

Ciudades-modelo: estrategias convergentes para su difusión internacional***

Abstract

Some cities have been defined as models and its programs and basic projects are integrated into the hegemonic urban agenda. Reflecting the contemporary stage of capitalistic development, this agenda disseminates the ideas in accordance with the global tendencies, based on the actions envisioned by local governments in search for competitive insertion in the world market. The governments that conceive the city as a commodity see it as a means to attract consumers and investors. The present text tries to identify the strategies and discourses that characterize the model-cities. A homogeneous pattern of urban policy seems to be applied to very different cities as Curitiba (Brazil) and Singapore (Singapore), the two illustrative cases examined in the present discussion.

Keywords: Model-cities, city marketing, hegemonic urban agenda.

Resumen

Algunas ciudades son elegidas como referencias modeladoras, y sus programas y proyectos incorporados en la agenda urbana hegemónica. Esta agenda, expresiva de la etapa contemporánea del capitalismo, difunde un ideario sintonizado con los llamados "impulsos globales" y se apoya en la codificación de acciones deseables para los gobiernos locales que buscan su inclusión competitiva en el nuevo mapa del mundo; consecuentemente, los gobiernos que conciben la ciudad como mercancía la tratan como un medio de atracción de ciudadanos-consumidores e inversionistas. Identificando estos procesos, este artículo busca desnaturalizar ciertos nexos y estrategias reiteradas en los discursos e imágenes más difundidas sobre las ciudades-modelo. Un patrón homogéneo parece revelarse en las confluencias de las actuales políticas urbanas que, sin embargo, han tenido origen en ciudades profundamente diferentes, como Curitiba (Brasil) y Singapur (Singapur), tomadas como casos ilustrativos en esta reflexión.

Palabras clave: ciudades-modelo, *city marketing*, agenda urbana hegemónica.

1. La construcción de la ciudad-mono

Como puntos luminosos en el mundo, un conjunto selecto de ciudades es clasificado como “modelo”, calidad constituida a partir de elementos urbanísticos, prácticas de gestión o de lo que suelen llamarse “soluciones creativas” para los problemas urbanos.

Dos ejemplos de políticas originadas en ciudades distintas, pero que presentan fuertes similitudes cuando son traducidas en modelos, permiten la discusión de los principales contenidos de esa condición observada en la esfera de la circulación simbólica en la escala mundial. Sin duda, las políticas urbanas de Curitiba y Singapur reproducen una secuencia de patrones y se orientan, a través del *city marketing*, a acciones dirigidas a la conquista y mantenimiento de la marca de ciudades-mono. Esos patrones, aun siendo presentados como condiciones intrínsecas de los lugares, resultan fuertemente de la atención a los requisitos internacionales de atractividad, mediante los cuales las ciudades globalizadas captan inversiones. Refiriéndose a esa adaptación técnica y política del espacio social a un modelo urbano, Sorkin (1996) ha dicho que la nueva ciudad tiene el poder de no desviarse sencillamente de las tradicionales escenas de urbanidad, pero sí de cooptarlas, para relegarlas a simples intersecciones en una malla global.

A despecho de la sensible diferencia entre las ciudades concretas, la similitud de sus imágenes construidas emerge en el nivel analítico. Al enfrentar esa aparente paradoja quedan aquí definidas las cuestiones centrales: ¿por qué en el actual momento histórico las políticas urbanas con origen en ciudades tan distintas producen “modelos” semejantes? Y frente a eso, ¿cuáles son y qué reflejan los patrones dominantes de éxito?

* Universidade Federal Fluminense (Brasil). E-mail: fsanchez@vm.uff.br.

** Instituto Paranaense de Desenvolvimento Económico e Social (Brasil). E-mail: rmoura@pr.gov.br.

*** Una primera versión de este artículo fue presentada en el VIII Encuentro de Geógrafos de América Latina, en Santiago de Chile (2001), bajo el título de “La reinención de los lugares a través de las imágenes de ‘ciudades-mono’”. Recibido el 29 de enero de 2004, aprobado el 14 de enero de 2005.

1.1. *Un modo de interpretar el mundo, una lectura de la ciudad*

Algunas ciudades, como Curitiba y Singapur, muestran haber obtenido el *status* de ciudades-mono –a juzgar por sus imágenes internacionales– a partir más que nada de la retórica oficial de sus gobiernos y coaliciones empresariales, así como también de la notoriedad que les otorgan los organismos internacionales, las agencias multilaterales y las llamadas “redes mundiales de ciudades”. Para comprender la dinámica de construcción y difusión de ese patrón irradiador, que garantiza legitimidad internacional a determinados proyectos de ciudad, es necesario situarse en el actual contexto de la globalización de la economía y de la mundialización de la cultura. Más que resultado natural de la consagración de tales proyectos, la elevación de una ciudad a la condición de “mono” obedece a articulaciones políticas renovadas de actores involucrados en procesos de reestructuración del espacio en diversas escalas territoriales, junto a la reorganización de las formas y sentidos del poder en las ciudades.

Los discursos asociados al llamado “pensamiento único” y al consenso minimizan las diferencias y los conflictos existentes. Ellos imponen un modo de ver el mundo y dan forma a las condiciones para la acción de los grupos locales. El intento por transformar determinadas experiencias urbanas en modelos, por parte de las agencias multilaterales, conduce a una hegemonía desencarnada y desterritorializada, permitiendo un descubrimiento más pleno de los denominados “impulsos globales”, que para Ribeiro (1999) designan la nueva acción hegemónica en la escala-mundo. Esta acción, conducida por el discurso de la flexibilidad y por la correspondiente idealización de la técnica, expresa el grado de esa nueva modernización.

Es notable la difusión de la idea dominante de que la globalización es un proceso inexorable de fuerte disputa, y de que a partir de “lo local” pueden ser descubiertas las posibilidades de inserción competitiva¹. En esa visión, las políticas públicas podrán

¹ Swyngedouw (1997) identifica el énfasis de las escalas global y local y la reducción de la importancia de otras –regionales o nacionales– como parte de la nueva estrategia discursiva dominante. De este modo, en su interpretación, las escalas no son un dato pronto y objetivo de la nueva geografía del mundo, sino una construcción política y discursiva con arreglos cambiantes.

capacitar a las ciudades para el éxito ante la competencia interurbana, para hacerlas atractivas a las inversiones internacionales. En una lectura crítica, se puede afirmar que los enfrentamientos que caracterizan el mundo contemporáneo se manifiestan en la propia ciudad, comprendida como arena de intereses antagónicos. Las políticas urbanas para la inserción competitiva de la ciudad construyen una relación entre “lo local” y “lo global” de acuerdo a lógicas que son de interés de grupos dominantes.

Aun cuando la circulación de la imagen de ciudad-modelo parece surtir considerable eficacia política y social en el mundo actual, dada su notable aceptación, o como expresa Lefebvre (1998, p. 39) en alusión a los paradigmas, dado “su poder mágico de metamorfosear el oscuro en transparencia [...] su construcción está intrínsecamente relacionada a representaciones e ideas”. Como tal, por lo tanto, obedece a la visión de mundo de aquellos que, cuando se imponen como actores dominantes en los procesos de producción del espacio, pasan también a ocupar una posición privilegiada para dar contenido al discurso sobre el espacio.

Con apariencia universal y consagrada, la construcción de los modelos necesita el reconocimiento de un determinado proyecto de ciudad, frente a otros proyectos locales. Emergen igualmente, en el campo de la lucha simbólica, determinados actores que postulan la legitimidad para caracterizar las llamadas “buenas prácticas”, con mucha frecuencia catalogadas como fuerte referencia de los modelos.

En ese campo se construyen los canales de interlocución apropiados y de difusión técnica y política eficientes para la aprobación ampliada de los modelos, en un movimiento permanente de reproducción y reafirmación de niveles ya conquistados. La inserción en “redes de ciudades”, la organización de grandes eventos de carácter internacional y la entrega de premios y distinciones por parte de las agencias multilaterales evidencian los flujos comunicativos elegidos como los más apropiados para la circulación y la irradiación de los modelos.

1.2. La imagen como estrategia de internacionalidad

Las articulaciones lógicas que sostienen el discurso de las ciudades-modelo señalan el sentido de

lo que se pretende hacer legítimo, presentando las ciudades escogidas como las que consiguieron un esquema de funcionamiento, un diseño organizativo, una “manera de hacer” que a las otras ciudades les gustaría replicar.

Se trata, la mayoría de las veces, de la presentación de las mismas como “ciudades internacionales”, noción-síntesis que emerge tanto en los discursos oficiales, en la prensa y en los trabajos académicos (Benach y Sánchez, 1999; Sánchez, 2003). El hecho de la aparición efectiva en la condición de “ciudades-modelo” es el mayor premio deseado por los gestores en relación a sus respectivos proyectos; el reconocimiento definitivo, en la escala internacional, de sus estrategias de ciudad. Apenas conseguida la admiración y el reconocimiento, es necesario cubrir la distancia entre esta admiración y la efectiva reproducción. Tratándose del prestigio internacional de una ciudad, ser únicamente admirada o reconocida es diferente de ser verdaderamente imitada: en la medida del éxito también se incluyen las solicitudes de importación de su “experiencia”, de compra de su *know how*.

Esa aparente intangibilidad que caracteriza la “ciudad-modelo” proviene de una imagen construida, de una estrategia más en la elaboración de una imagen de ciudad inserta en el ámbito internacional; en otras palabras, “la construcción de una ciudad-modelo es, por sí misma, una estrategia de internacionalidad” (Benach y Sánchez, 1999).

La internacionalización formulada como necesidad ineluctable se apoya en buena parte en representaciones de internacionalidad más que propiamente en hechos. Frecuentemente se confunde la aspiración o el objetivo con la propia realidad. Para efectos de análisis, esa ambigüedad muestra la relevancia de la imagen para que, efectivamente, ella termine por transformarse en realidad (esto es ejemplo de cuánto las representaciones del espacio tienen una capacidad efectiva para influir en las prácticas espaciales).

Todo lo que es realizado en la ciudad y que puede ser identificado con su proyección internacional contribuye con gran intensidad para facilitar su aceptación por los ciudadanos. La opinión del extranjero llega a ser transformada en medida de la calidad de

los proyectos². Se trata, en definitiva, de proporcionar una lectura más positiva de la modernización, y además, por un juez supuestamente imparcial y cualificado. Pero los cambios estructurales necesarios para la adaptación de las ciudades a las nuevas exigencias del contexto internacional, bajo la presión de los grupos de capital internacional con intereses localizados, requieren enormes costos, los cuales –cuando son asumidos por las administraciones públicas- son socializados. Para legitimar dichos costos, la modernización urbanística internacionalizante es acompañada por la búsqueda de cohesión social, del sentido de comunidad. Así, como observa Harvey (1997), la conexión entre forma espacial y proceso social es aquí hecha por medio de la relación entre *design* arquitectónico y una cierta ideología de comunidad. De ese modo, el urbanismo estructura gran parte de su poder retórico y político a través de la idea nostálgica de la “comunidad” como panacea para los males sociales, económicos y urbanos.

1.3. Las varias facetas de los modelos

Se han alcanzado diversos ámbitos para lanzar los modelos de ciudad en el mercado internacional: modelos en soluciones urbanísticas de movilidad y transporte, en programas ambientales de eficiencia energética, en preservación de áreas verdes y reciclaje de residuos, en la capacidad de organizar megaeventos o en planificación estratégica, etc.³

En tiempos recientes, los proyectos estrictamente físico-urbanísticos que permitían la formación de

“modelos” abren espacio para que una gama de acciones y prácticas de gestión se despliegue en cuanto objeto de reproducción por otras ciudades y de premios internacionales. En la Conferencia Mundial sobre Ciudades-Modelo, realizada en Singapur en abril de 1999, prevaleció la idea de ciudad-modelo mucho más como resultante del ejercicio de una gestión urbana que vuelve a “optimizar la competitividad con prioridad en los intereses colectivos”, que como resultante de intervenciones urbanísticas notorias (Moura, 1999).

En la clasificación de ciudad-modelo, los expositores apuntaron las siguientes condiciones: a) preparación para la vida en comunidad, con la recalificación del diseño urbano y la universalización de servicios; b) garantía de la movilidad y de la accesibilidad a partir de sistemas de transporte público; c) uso y ocupación del suelo junto a una variada estructura funcional; d) valoración de la atractividad urbana a partir de la identidad y calidad ambiental; e) existencia de una base económica sostenible; f) organización funcional y tecnológica para la realización de negocios; g) capacidad de articulación e intercambio de prácticas innovadoras con otras ciudades y comunidades; h) participación comunitaria en las decisiones; i) acuerdos entre el sector público y el privado; y j) planificación continua y transparencia en la gestión⁴.

El conjunto de procedimientos presentados en foros internacionales como ese sintetiza y al mismo tiempo organiza las condiciones necesarias para lo que es actualmente considerado una “ciudad competitiva y dinámica” capaz de sostener el desarrollo en una economía global.

El proceso de transformación de una ciudad en modelo supone tiempo y una estrategia actualizadora. No basta una primera enunciación para la consagración definitiva. En ese proceso, ninguna oportunidad deja de ser aprovechada para reforzar el modo en que la ciudad está siendo “hablada”, “nombrada”, “visitada”, y, sobre todo, “imitada” en todas las partes. Son ocasiones para insuflar orgullo en los ciudadanos, para festejar políticamente las conquistas. Al

² Como ejemplo se cita el caso de la exposición del urbanismo de Curitiba en Nueva York, durante la cual fue puesta en circulación una línea de ómnibus urbano llamada *ligeirinho* (o línea directa), con sus respectivas “estaciones-tubo”, con un *design* futurista. La paradoja es que en Curitiba, la prensa local destacaba el hecho en términos de que “ahora también el Primer Mundo hace copia de las ideas curitibanas”, dando a entender que el sistema de transportes curitibano empezaría a circular definitivamente en Manhattan. El *ligeirinho* fue también llevado a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Asentamientos Humanos, Habitat II, en Estambul, (1996).

³ Para estos dos últimos ámbitos, es ejemplar la forma en que fue trabajado el “modelo Barcelona”, a partir de la exportación de *know-how* en la organización de las Olimpiadas de 1992, así como la difusión de su modelo de planificación estratégica, con fuerte orientación para el mercado latinoamericano y visible repercusión en los gobiernos locales del Brasil. Ver Benach y Sánchez (1999).

⁴ Los trabajos presentados en esa Conferencia Internacional se constituyeron en una importante referencia en lo que se refiere a la agenda urbana hegémónica. Ver Moura (1999).

mismo tiempo, representan momentos preciosos para literalmente “vender” el modelo, exportarlo a otras ciudades. Las “soluciones urbanas” pasan a valer no necesariamente por sus calidades intrínsecas, pero sí por su lugar de origen. La ciudad se transforma en un producto, una marca ella misma, como destaca Koolhas (2004: 74-75) al referirse al modelo Barcelona: “A veces una ciudad antigua, singular, como Barcelona, simplificando en exceso su identidad, se vuelve genérica, se hace transparente, como un logo”.

La idea de “modelo”, en su más corriente acepción, sugiere su reproducción: objeto digno de ser reproducido por imitación. Sin duda, esa idea, cuando asociada a las ciudades, está sometida a la lógica de las *best practices*, que en muchos casos pasan a integrar los documentos oficiales de las agencias multilaterales de desarrollo, indicando procedimientos, maneras de ser, lecciones y hasta propiamente “décálogos”⁵ que incitan a su repetición por parte de los gobiernos locales.

En el plan del análisis, lo que parece ser más inconsistente es justamente esa sugerida virtualidad, ese despegue que aparta las “buenas prácticas” de la textura social desde la cual han surgido. De hecho, condiciones singulares relativas a tiempo y espacio – como categorías de la vida en el lugar, vinculadas a la política y a las relaciones sociales que dan contenido y posibilidad histórica a aquella práctica- son, para efectos del discurso, irrelevantes, y en consecuencia desatendidas. Las “lecciones” pueden ser transportadas, como ideologías simplificadoras que acentúen la tecnificación del espacio urbano, reductora de su dimensión política. Como afirma Ribeiro (1998, p. 108), “la fijación en modelos externos colabora para ocultar los intereses involucrados en las ondas modernizadoras y para postergar el examen de la orquestación entre tiempos sociales que caracteriza la vida social”.

Por el otro lado, la tecnificación contenida en la difusión de buenas prácticas favorece la codificación

de la eficacia, del desempeño y del éxito, lo que conduce más hacia la conducta racional adecuada a las imposiciones de la reestructuración productiva que hacia la transformación social propiamente tal.

1.4. Sustentabilidad urbana como presupuesto común

Casi siempre asociada a la noción de “ciudad-modelo” se encuentra la noción de “ciudad sustentable”. Se puede decir que, de modo reiterado, una evoca a la otra en la agenda urbana actual. Lejos de configurar un sentido objetivo y consensualmente aceptado, la noción de “ciudad sustentable” comprende diferentes contenidos y prácticas que reivindican su nombre (Acselrad, 2001).

Cada una de las llamadas “buenas prácticas”, en lo que se refiere a la sustentabilidad, se inscribe en los cuadros de un proyecto urbano, fundado en un aparente saber objetivo respecto a flujos y parámetros. Se nota, en esos casos, el reiterado recurso a una base técnica para presentar y legitimar indicadores de calidad de vida o de sustentabilidad urbana: metros cuadrados de área verde por habitante, toneladas de desechos reciclados, kilómetros de ciclovías. Y sobre todo, el recurso a la técnica que distingue las buenas prácticas de las malas. Se naturalizan así las representaciones y se construyen esquemas ordenadores de la vida urbana y definidores del orden que se intenta imponer.

Las prácticas que se pretenden portadoras de sustentabilidad articulan, sobre todo, argumentos de eficacia eco-energética y de la calidad de vida. Mezclada a dichos modelos está una representación tecno-material de la problemática y de las soluciones para las ciudades. Se atribuye a la planificación urbana, entre otras cosas, el papel de minimizador de la degradación energética a través del desarrollo de tecnologías que buscan el reciclaje y la recuperación del ambiente. La trayectoria que evoluciona rumbo a la eficiencia ecológica conjuga proyectos de cambio técnico urbano y programas de educación ambiental, que se vuelcan a la ampliación de la llamada “conciencia ecológica”. Como efecto, en esos proyectos de ciudad se verifica una nítida despolitización de la cuestión ambiental, un rechazo al reconocimiento de conflictos entre medio ambiente, economía y producción del espacio.

⁵ Ver, por ejemplo, la publicación organizada por Borja (1995) y apoyada por Naciones Unidas y Banco Mundial, destinada a las ciudades latinoamericanas, en la cual son expuestas “lecciones de la ciudad” (así calificadas en el prólogo). Ver igualmente Castells y Borja (1997). Este último documento contiene, literalmente, un “décálogo para administradores urbanos”.

Otra noción estructuradora del discurso de la sustentabilidad, ampliamente transformada en recurso de la modelización, es la de “calidad de vida” – que se expresa en la incorporación social de prácticas orientadas a la conquista de la pureza ambiental, en el ejercicio de la ciudadanía, en el cultivo al patrimonio cultural, así como en las medidas de eficiencia y equidad de las políticas urbanas (Acselrad, 1999). Los gobiernos locales luchan por ostentar los mejores indicadores y las mejores posiciones en *rankings* de ciudades. “Calidad de vida” pasa a ser una noción asimilada cotidianamente, incluso en el imaginario de los ciudadanos mas desposeídos o dejados al margen del proyecto modernizador.

Ese patrón discursivo proyecta en la “ciudad sustentable” algunos de los atributos capaces de su inserción en el contexto de la competitividad global: recalificar el ambiente urbano para realzar la atractividad, inspirar orgullo en los ciudadanos y, sobre todo, ganar confianza de los potenciales inversionistas. Las propias imágenes de marca de las ciudades son producidas para reforzar el modelo de sustentabilidad: “Ciudad Jardín” para Singapur y “Capital Ecológica” para Curitiba, como se resume en la figura siguiente:

1.5. Imágenes de marca

En la escala local, sin embargo, los proyectos presentan singularidades por cuestiones tanto del orden de la comprensión fragmentada de las relaciones sociedad/ambiente como de orden geopolítico. En el caso de Singapur, la soberanía nacional y la supervivencia de la isla imponen estrategias ambientales para optimizar recursos, lo que hace que se respeten los principios y presuposiciones del discurso ecológico allí construido, mientras en Curitiba afloran discontinuidades más visibles entre princi-

pios ambientales y estrategias de acción orientadas hacia la sustentabilidad.

Para el caso de Singapur, además de los ya implementados proyectos de recuperación ambiental y optimización del uso de los recursos naturales, también el denso paisaje que ameniza el clima y la urbanización compone, con los demás elementos, la construcción de la imagen de “Ciudad Jardín”. En el proyecto, sin embargo, son evidentes la pérdida de los elementos naturales en el paisajismo urbano y la pequeña capacidad de preservación de hábitats y de la biodiversidad (Kiat, 1999).

En el “modelo-Curitiba”, la imagen de “Capital Ecológica” incorpora elementos de programas ambientales de reciclaje de basura, creación y expansión de áreas verdes y de parques urbanos temáticos o parques étnicos, además de las inversiones en programas de educación ambiental. El fundamento ecológico de la acción planificadora fue profundamente cuestionado a mediados de los años ’90. La “actualización de la legislación” que ha hecho viable esa actividad, en trasgresión a la disciplina ambiental, fue justificada mediante la perspectiva de la oferta de empleo, también cuestionable si se considera el tipo de tecnología adoptada.

Efectivamente, “ciudades sustentables”, “preservación de la calidad de vida” y “eficiencia eco-ambiental” son nociones presentes en el conjunto de las políticas urbanas, en los pactos y acuerdos entre actores sociales o en el contenido atribuido a la “buena gobernanza” relacionada con los proyectos de desarrollo económico. Los dos modelos en foco –Curitiba y Singapur- reproducen de modo paradigmático y refuerzan lo que Pugh (1996) indica como macrotendencia: la economía política dominante ofrece las líneas maestras para las relaciones mercado-Estado

Figura 1. Imágenes de marca para Curitiba y Singapur.

Singapur	Curitiba
Ciudad modelo	Ciudad modelo
Ciudad sustentable	Ciudad sustentable
Ciudad planificada	Ciudad planificada
Global city	Ciudad de primer mundo
Ciudad jardín	Capital ecológica
Ciudad ecuatorial de excelencia	Capital brasiliense de la calidad de vida
Ciudad multiétnica: <i>where the world comes together</i>	Curitiba de “toda la gente”
Ciudad de alta tecnología	Ciudad saludable
New Asia Singapore	El Brasil urbano exitoso
Integridad, servicio y excelencia	Capital social

en la ciudad, incorporando como líneas estructuradoras las nociones de gobernanza y de sustentabilidad.

El ambientalismo parece así definitivamente incluido en la agenda del liberalismo del final de siglo, como muestra la internacionalización de esos modelos por las agencias multilaterales como las Naciones Unidas y el Banco Mundial.

2. Modelos: dónde se sostienen, dónde se rompen

La intención manifestada de participación en el proyecto de internacionalización de la economía implica la adecuación de prácticas e instrumentos de gestión urbana a los preceptos de las relaciones empresariales, así como la adaptación técnica de las ciudades. Son reconocidas, en ese ámbito, la función económica y política de las prácticas culturales y la influencia ejercida por las tecnologías de comunicación e información en la configuración de las ciudades-modelo. Eso se traduce en la definición y en el permanente reciclaje de estrategias que aseguren poder de convencimiento, aceptación y baja capacidad crítica de la población involucrada, pero también creatividad para atracción de la atención externa (Sánchez, 2003). La orientación política para producir el efecto modernizador se vuelve hacia una economía basada en actividades de punta, como la generación de tecnología y del conocimiento, o hacia actividades de un terciario complejo. El *marketing* de ciudad también es instrumental al proceso de reestructuración económica.

Una vasta literatura presenta los “modelos” en foco como si hubiesen sido construidos básicamente por voluntarismos visionarios de los gobiernos locales, revistiendo muchas veces a sus principales líderes de un poder casi mítico.

2.1. El soporte económico e institucional

En Singapur, la industria electro-electrónica fue implantada como resultado de la expansión del capital japonés, pasando a componer una división vertical y horizontal del trabajo con Malasia, Tailandia y Filipinas. Pero ha sido el sector financiero el que puso al país en el mapa de la internacionalización del capital, revelándose como decisivo para desarrollo

de la región. “En 1971, el gobierno empezó el *Asian Dollar Bond Market*. Su localización ventajosa y su papel de intermediario financiero y cambiario en un período marcado por drásticos cambios macroeconómicos y en los precios relativos difícilmente pueden ser exagerados en las explicaciones del ‘milagro’ asiático” (Medeiros, 1997, p. 313).

Para Sassen (1996), pesaron en la consolidación de Singapur el fuerte impulso de las estrategias descentralizadoras de la producción industrial norteamericana en busca de nuevos mercados, como también los incentivos fiscales, infraestructurales y la fuerza de trabajo de bajo costo. Hoy se consolida como centro regional secundario, reproduciendo en otra escala el papel desempeñado por Nueva York, Londres y Tokio en la escala mundial.

Utilizada como modelo para países en desarrollo, Singapur es alzada como ejemplo en lo que se refiere a la “administración urbana” y a la “gobernanza”, y también tenida como referencia por los elevados patrones de calidad de la infraestructura física, por innovaciones en la oferta de habitación, en la provisión de áreas verdes, en la gestión del tránsito y en la eficiencia de sus servicios públicos, elementos que, ordenados, construyen la imagen de “Ciudad Ecuatorial de Excelencia”. Llamamos la atención sobre el poder evocador de esa imagen-síntesis. Lejos de ser casual, ella define el campo en el cual la ciudad transita como modelo y compite en condiciones ventajosas: ciudades ecuatoriales, ciudades en desarrollo.

Curitiba, a su vez, ya en los años ‘70 –durante el período de gobierno militar– fue elegida “ciudad-modelo” por las instancias centrales del país, una especie de versión urbana del llamado “milagro brasileño”, por llevar adelante una modernización urbanística que traducía en la escala local un modelo de planeamiento tecnocrático pretendido para los demás centros urbanos del país.

Desde entonces, las diversas etapas de la cristalización del proyecto –con poca discontinuidad política– en asociación con la imagen de ciudad-modelo, han otorgado a la administración municipal el papel de exportadora de tecnologías urbanísticas, ya sea en el ámbito de los transportes urbanos, del diseño de espacios públicos, o más recientemente, en el de la “gestión urbana ambientalmente sustentable”. Como

efecto, en diversos lugares de Brasil los gobiernos municipales intentan copiar las “soluciones curitibanas”, y en la escala internacional, los periódicos especializados afirman que cualquier ciudad podrá ser como Curitiba un día, cuando sean adoptadas las soluciones allí implantadas.

Polo de una aglomeración metropolitana cuya base económica se ha apoyado desde los años ‘70 en un proyecto industrial con actividades del área metal-mecánica, en los años ‘90 ese proyecto se recicla y dinamiza con la incorporación de nuevos segmentos. En cuanto a su inserción territorial, la región de Curitiba se encuentra en uno de los vectores de desconcentración de la actividad económica del suroeste brasileño, mientras se beneficia por la ubicación estratégica cerca del principal eje viario de acceso a puertos exportadores y de conexión con las provincias y países del sur. El nuevo patrón que surge en los años ‘90 llegó dominado por las ensambladoras extranjeras de vehículos y suplidores directos, y su concretización ha recibido fuertes estímulos fiscales y el apoyo en el refuerzo a la instalación de infraestructura.

No obstante, el territorio de la región metropolitana es visiblemente segmentado: la destacada “calidad de vida” y los “elementos urbanísticos innovadores” se concentran en las áreas centrales y nobles de Curitiba en contraste a la extensa periferia carente, interna y externa al municipio. La fuerte actuación del mercado inmobiliario aliada a la acción planeadora (Oliveira, 1995), así como la ausencia de programas de vivienda intensivos para la población de bajo ingreso, contribuyeron expresivamente para la selectividad de la ocupación⁶.

Tanto en Curitiba como en Singapur, el aporte financiero –propio o mediante obtención de financiamientos- para sustentar la capacitación y adecuación técnica a las exigencias de nuevas actividades, ha implicado una política de beneficios fiscales, financieros e infraestructurales fundamentales. En los dos casos, tales condiciones fueron posibles a partir de una estructura de poder fuerte, aliada a una hábil construcción de estrategias comunicativas.

⁶ La síntesis de una investigación que desnuda la cuestión de la vivienda y otras políticas sociales en el proceso de internacionalización de la región metropolitana de Curitiba se encuentra en Moura y Kornin (2004).

2.2. *Adaptación técnica de la ciudad*

Referenciados en las matrices discursivas de la sustentabilidad urbana expuestas por Acselrad (1999), se observa que los casos de Singapur y Curitiba adhieren a una representación tecno-material de la ciudad, que “asocia la transición para la sustentabilidad a la reproducción adaptativa de las estructuras urbanas con foco en el ajustamiento de las bases técnicas de las ciudades, según modelos de racionalidad eco-energética o de metabolismo urbano” (p. 82).

La política ambiental de Singapur, presionada por la escasez de recursos en la isla, adopta medidas de acompañamiento para protección, control e innovación, especialmente en cuanto al abastecimiento hídrico y reciclaje de basura. No obstante, el más promovido símbolo de esa representación tecno-material rumbo a la sustentabilidad es la descontaminación de los ríos Singapur y Kallang Basin, que cortan la ciudad. En el caso de Curitiba, la adaptación técnica del ambiente es limitada a las fronteras del recorte político-administrativo del municipio, a despecho de depender totalmente de recursos naturales ubicados en los municipios vecinos. La elogiada creación de parques urbanos es presentada como la alternativa técnica más indicada para contener el problema crónico de las inundaciones y de las “viviendas en áreas inadecuadas”, mientras las aguas siguen amenazadas por usos indebidos y el crecimiento exponencial de la ocupación periférica.

En ambas ciudades, la representación técnica de la problemática urbana es acompañada por una fuerte preocupación por construir una base social de apoyo, a través de campañas de educación ambiental en el intento por difundir la “conciencia ecológica”. De modo general, es posible sentir un efecto residual de esas campañas en el imaginario de la población, que asimila actitudes menos dañinas en lo que respecta a una relativa limpieza urbana e incorpora frases de efecto del discurso oficial en su cotidiano.

En el proceso de tecnificación de la ciudad, la búsqueda de alternativas energéticas al transporte –en la sustitución del individual por el colectivo- y el control de la circulación ofrecen marcas fundamentales para el modelo urbano. En Curitiba, el sistema de tránsito implementado en vía exclusiva para trans-

porte colectivo se ha transformado en un ícono del urbanismo de los años '70 y de las décadas siguientes, pudiendo ser considerado hasta hoy el elemento principal de la consolidación del modelo⁷. Sin embargo, es un modelo que encuentra estrangulaciones físicas y una elevada tarificación, y que tampoco ha logrado contener el creciente índice de motorización. En el extremo de la paradoja, en lo que se refiere a la sustentabilidad, la pieza principal de la política de atracción de inversiones en la segunda mitad de los años '90 se vuelve a las ensambladoras de vehículos, orientación contradictoria con el discurso de la racionalidad ambiental. Singapur buscó optimizar el transporte de masa en los rieles y practicar la circulación tarifada, con medidas agresivas para cohibir tanto la propiedad como el uso de vehículos individuales. No obstante, el flujo de movilidad de autos es denso, privilegiado por los elevados promedios de los ingresos familiares.

Otra orientación que relaciona el discurso de la sustentabilidad con la eficiencia energética es la redistribución espacial de la población y de las actividades con base en los recursos ambientales urbanos. En Singapur, esa orientación, sin embargo, parece que vuelve a la elevación de la "productividad urbana" valiéndose de patrones urbanísticos que resucitan la vieja escuela racionalista: descentralización a través de *new towns* autosuficientes que articulan la idea de integración de usos y vida comunitaria, una reproducción actualizada de las "unidades de vecindad" de Le Corbusier. Al mismo tiempo, las nuevas acciones descentralizadoras proponen una red regional que detenga la saturación del *Central Business District* con la creación de nuevos parques de negocios distribuidos en el territorio (Siew, 1999). En cuanto a la actividad industrial, la inducción de actividades "limpias", como la industria de los electro-electrónicos, se apoya en la coyuntura internacional favorable. Acciones promotoras de nuevos arreglos territoriales son condiciones *sine qua non* de adaptación técnica de la ciudad a la reestructuración productiva.

⁷ El informe del Banco Mundial 1999-2000 mostró ese sistema como ejemplo de la planificación pública integrada que puede mejorar la accesibilidad con bajo costo, considerando el papel induktor que los ejes estructurales desempeñan en el crecimiento de la ciudad, lo que consecuentemente permite reducir el uso del automóvil. Ver The World Bank (1999).

En Curitiba y su región metropolitana, resaltadas las diferencias con Singapur en cuanto a la intensidad de los impulsos globales, también el período reciente de restructuración productiva ha presionado para la realización de grandes obras de infraestructura viaria, portuaria y aeroportuaria, y de adaptaciones técnicas del territorio volcadas a garantizar la eficacia del parque automotriz en formación. En lo que se refiere al reordenamiento de la actividad industrial, la acción planeadora selecciona actividades "limpias" para la ciudad y remite a otras municipalidades metropolitanas las improprias a la calidad ambiental.

La representación tecno-material de la ciudad informa un determinado ideario relacionado con la sustentabilidad y legitima un conjunto de acciones dirigidas a la adaptación a tiempos y espacios de la globalización. Esas representaciones y acciones son adecuadas a los que hoy son alzados como "modelos de ciudad" en los circuitos dominantes. Asimismo, tal orientación parece inclinada a vaciar la dimensión política del espacio urbano y las múltiples posibilidades de construir alternativas legítimas al modelo.

2.3. *El modo verticalizado de gestión*

Singapur, a diferencia de Curitiba, que se constituye en un municipio de un Estado federado, es una ciudad-nación y por lo tanto autónoma en su poder de decisión. Después de la independencia, el modelo *top down* implementado ha dominado el pensamiento político, dirigido la inversión económica y comandado un proceso de planificación articulado, cuyo principio fundamental era el de garantizar la confiabilidad a los inversionistas y a las firmas de la ciudad en el mundo internacional de negocios⁸.

El zoneamiento implementado después de 1970 rompió con identidades físico-territoriales y culturales, resultando en un abrupto proceso de alteración de las características originales de la ciudad, y sobre todo, de la efervescencia social de las calles. La modernización de las áreas centrales, la construcción de gigantescos *shopping centers* y principalmente la aper-

⁸ Vianna (1999) hace una asociación directa entre el capitalismo *high tech* de Singapur y su extremo control político-social.

tura de nuevas áreas de alimentación (*food courts*) participan del actual modo de reestructuración del espacio: la codificación de lugares globalizados de consumo y circulación visiblemente selectivos. Según Smith (1992), en esa especie de limpieza urbana, al rehacerse la geografía de la ciudad se re-escribe su historia social como justificativa para el futuro.

En ese modo verticalizado de planificación y gestión hay escasos canales democráticos de participación. Asimismo, el discurso de los modelos hace referencia a la amplia participación ciudadana, que en este caso parece hablar más de una adhesión social al proyecto hegemónico, acrítica y reverenciadora, que propiamente de una ciudadanía sustantiva, lo que Vainer (2003) llama un estimulado “patriotismo urbano” como componente autoritario del nuevo modelo de ciudad. Tanto en Singapur como en Curitiba, las instancias de participación en los proyectos urbanos tienen un contenido tenuemente consultivo y claramente legitimador de las políticas oficiales. La influencia política en instancias decisorias queda limitada a los actores partícipes de las coaliciones dominantes vinculadas a los grandes intereses localizados (Oliveira, 1995).

2.4. La política cultural y los simulacros

No obstante la difusión del modelo enfatice la importancia de la diversidad cultural, la creación de la *Ethnic Singapore* –una política de “revitalización de barrios étnicos” como *Chinatown*, *Little India*, *Arabian Street* o *Geylong Serai* (barrio malayo)- incorpora la estrategia temática en el desarrollo del turismo y tiende a transformar la imagen de la ciudad en producto de consumo internacional. Los planos de revitalización hacen eco al proyecto de forjar una nueva armonía de los vínculos sociales. En sentido crítico, Arantes (1995) refiere que “la cultura viene entonces en socorro de la política para atenuar y disimular el cumplimiento de una lógica de la seguridad y del control social que, bajo muchos puntos de vista, puede parecer totalitaria” (p. 145).

Sin duda, la “pasteurización” de las culturas y la “parque-tematización” (Sorkin, 1996; Zukin, 2003) parecen ser los senderos más provechosos de los programas de renovación urbana contemporáneos, promoviendo un “orden blanco de la cultura”, teatros de la memoria que buscan avanzar sobre los enclaves

resistentes. Como muestra Cohen (1998), hay una iconografía oficial del multiculturalismo inscripta en un mapa narrativo de modernidad, progreso y regeneración urbana, en el cual la presencia del pobre, del desempleado, del viejo y del criminal, como de cualquiera que no combine con la imagen dominante del emprendedor económicamente activo, es efectivamente barrida para fuera del cuadro.

La política cultural oficial de los años ‘90 en Curitiba se ha propuesto recomponer las varias culturas que participaron del movimiento de colonización de la región, por medio de la construcción de memoriales étnicos en la arquitectura urbana asociados a nuevos parques como el Tingui, de los ucranianos, el “Bosque Alemán”, o el “Bosque del Papa”, de los polacos. Esos espacios de celebración de las etnias y de la naturaleza exaltan, al mismo tiempo, el propio proyecto de ciudad, el modelo. Se fabrica una identidad *fake*; por lo tanto, sin resistencia. Se desencadena una lógica de evocación que funciona más como una anti-memoria colectiva que esconde las marcas del tiempo, reprime la metamorfosis del espacio y provoca una reducción al idéntico. La política cultural es, de hecho, el instrumento con el cual se fabrica el espejo que refleja su propio poder.

Si en el mundo contemporáneo todo es cultural por razones económicas, los casos analizados parecen reforzar el carácter atribuido al mercado de la cultura y su papel promotor del turismo y de nuevas formas de acumulación de capital. En el campo de las artes, las inversiones en Singapur se orientan en el sentido de construir una agenda cultural con ofertas de los grandes programas mundiales de la cultura por encima de los proyectos culturales locales. También en Curitiba se desarrolla una política que busca construir la referencia de grandes festivales de teatro anuales que guardan poca relación con el lugar.

Esas referencias parecen señalar una teatralidad ostensiva del escenario cultural de esas ciudades-modelo⁹, síntomas de una civilización del simula-

⁹ Es ilustrativa la movilización publicitaria que vinculaba el Festival de Teatro con los festejos de los 308 años de la ciudad. Un *outdoor* con la figura de un tablado emarcado por cortinas abiertas mostraba una pareja abrazada, con el Jardín Botánico como fondo. En el mensaje se señalaba lo siguiente: “Hace 308 años que Curitiba es un gran espectáculo”.

cro, que evidencia, según Jameson (1995), la lógica cultural del capitalismo avanzado.

2.5. Eficiencia y equidad: los márgenes del discurso

Para mantener el patrón de competitividad hay, en ambas ciudades, una explícita política de atracción de trabajadores calificados extranjeros junto a otra de atracción de “personalidades de las artes y de la cultura”. La convivencia de esas nuevas categorías profesionales con grandes segmentos subempleados o excluidos pone en jaque la eficacia de los modelos, en lo que se refiere a la profundización del conflicto por la inclusión.

Si en Singapur una élite de profesionales, en gran parte extranjeros, asume puestos relevantes y compone un “oasis de talentos” para garantizar su posición de ciudad más competitiva en el *ranking* mundial (Yeoh y Chang, 1999), en Curitiba los extranjeros llegan con las nuevas inversiones, al tiempo que lo hacen contingentes expresivos de inmigrantes poco calificados, futuros excluidos del mercado de trabajo. Para los inmigrantes comunes hay en Singapur una política reguladora de los flujos altamente excluyente. En Curitiba, con la segregación espacial de los nuevos inmigrantes de bajo ingreso atraídos también por el *city marketing* que acompaña esta nueva etapa de reestructuración productiva, es perceptible el aumento de la presión latente en las periferias y de la violencia urbana.

En la construcción de los “modelos de ciudad” se reitera la referencia a las nociones naturalizadas de “eficiencia” y “equidad”. Tanto en Curitiba como en Singapur se supone que la trayectoria hacia adelante de la “eficiencia técnica” en la gestión del territorio conduciría a la “equidad” y a los beneficios de la urbanización. Para dar legitimidad a esa interpretación, la orquestación de indicadores es fundamental en la constitución del rol de atractivos locales.

Para el caso de Singapur, los indicadores sociales y de calidad de vida adoptados en diversos *rankings* mundiales la incluyen entre las ciudades con mejor desempeño en lo que se refiere al acceso universal a los servicios y a programas intensivos de habitación¹⁰.

¹⁰ Los programas de habitación en Singapur han sido concebidos como “política de integración social” para diluir

Se puede decir que el modelo de Estado autoritario “benevolente” ha proporcionado la base social y espacial local indispensable para el proyecto económico orientado al sistema global. Sin embargo, la amenaza de desempleo, la vida en clandestinidad y el trabajo informal de los inmigrantes son ajenos a la universalidad vehiculada.

Indicadores favorables no eliminan, de esa manera, las contradicciones sociales que afloran bajo el gobierno autoritario. Para mantener la imagen de “Ciudad Ecuatorial de Excelencia” habrá implicaciones en un perfil urbano cada vez más selectivo. Además, el modelo de desarrollo adoptado expone la sociedad a los riesgos de la gran movilidad del capital.

En la búsqueda de la más notoria *performance* entre las capitales brasileñas, el gobierno municipal de Curitiba ha enfatizado, durante décadas, la calidad de sus indicadores locales, sin referencia a los contrastantes indicadores de los municipios periféricos (una forma de adquirir visibilidad circunscribiéndose únicamente a un fragmento del espacio metropolitano). Cualquier análisis revelador de las desigualdades internas o de las crecientes condiciones de miseria de los alrededores ha sido sutilmente obscurecido. La imagen parcial que fue construida pareció verosímil hasta que indicadores nacionales con amplia divulgación expusieron la real situación de la capital paranaense, en condiciones de inferioridad a la de otras capitales del sur¹¹.

La presión latente y ostensiva ha hecho que la “capital ecológica” fuera transmutada a “capital social”

los conflictos inter-étnicos de los años ‘60. La ordenación espacial reglamenta hasta el porcentaje máximo de habitantes de cada etnia en las cuadras de departamentos. Ver Castells y Boria (1997).

¹¹ En el *ranking* del Índice de Desarrollo Humano de las municipalidades de Brasil, Curitiba se encuentra en el 16º puesto (índice 0,856), abajo de Florianópolis (índice 0,875) y de Porto Alegre (índice 0,865), las dos otras capitales de las provincias del sur brasileño. En su respectiva región metropolitana, síntesis de fuertes contradicciones, se encuentran municipalidades con índices entre los 20 más bajos de la provincia de Paraná, donde se localiza Curitiba (PNUD, 2003). Indicadores económicos y sociales del censo oficial han revelado otros rasgos de segregación socio-espacial en esa región metropolitana. Ver investigaciones del IPARDES (2003 y 2004).

Figura 2. Elementos comunes en los modelos Singapur y Curitiba.

- Ciudad-modelo: gestión ambiental, transporte público y urbanismo.
- Planificación centralizada, fuerte control social ejercido por el Estado y los medios de comunicación.
- Continuidad administrativa y de implementación del plan director.
- Ausencia de canales de participación popular legítimos.
- Política urbana *market friendly*.
- Imagen como estrategia local de desarrollo.
- *City marketing*.
- Medio urbano “innovador” y “calidad de vida”.
- Sustentabilidad urbana: “Ciudad Jardín” y “Capital Ecológica”.
- Dependencia externa de recursos naturales.
- Construcción del sentido de pertenencia.
- Difusión de modelo de gestión (buenas prácticas).
- Íconos urbanos: elementos paisajísticos y del patrimonio.
- Industria cultural y medios de comunicación: festivales de cine y de teatro.
- Industria del turismo: multiculturalismo, identidad urbana, paisaje.
- Tecnificación urbana: transportes, circulación, industria ambiental.

—marca otorgada a la ciudad durante el proceso electoral para alcalde de Curitiba, gestión 2001-2004-, momento en que el “modelo” ha sido contestado en todos los medios y tribunas por el discurso de los sectores de oposición. Puestas las fragilidades del modelo, y por lo tanto, del proyecto, parece evidenciarse la distinción fundamental existente entre sistemas simbólicos producidos y apropiados por los colectivos de aquellos “producidos por un cuerpo de especialistas” (Bourdieu, 1989); en casos como éste, no tardan en aflorar contradicciones como preludios del desgaste de la eficacia del discurso y de la aceptación de la imagen urbana oficial, mostrando así que nuevos nexos espaciales y una red de complejidades entre fuerzas e intereses de la diversidad de los agentes conllevan a la deconstrucción del mito de la ciudad-modelo.

Singapur, con el lema “Integridad, Servicio y Excelencia”, ha mantenido en primer plano su meta de desarrollo. Su propuesta de acción, “Servicios Públicos para el Siglo 21” (PS21) manifiesta la intención del gobierno de “anticipar, recibir y ejecutar cambios para el desarrollo, buscando proveer a la ciudad con las más perfectas condiciones para el éxito”¹².

Por cierto, el modelo de Singapur presenta grandes diferencias con el de Curitiba, sobre todo por la autonomía local en la conducción del proyecto, por la posibilidad de adecuación de la estructura institucional del Estado a sus objetivos, por el mayor control sobre la sociedad y por la base económica y financiera que garantiza mayor atractividad y recur-

sos. Sin embargo, tales diferencias, al revés de hacer frágil la argumentación, no hacen más que fortificar la percepción analítica de las similitudes de los instrumentos adoptados en los dos modelos para la construcción de sus imágenes actuales. Con efecto, las convergencias de esas imágenes revelan la proximidad en los proyectos sociopolíticos de ambas, como se ve en la siguiente figura:

3. Modelos y espejos: algunas conclusiones

La ciudad ideal del cambio de siglo ha sido modelada, a juzgar por la agenda urbana hegemónica difundida por organizaciones multilaterales, consultores internacionales y gobiernos locales. Se sintetiza en la ciudad competitiva, globalizada, conectada, flexible, administrada cual empresa, con fuerte apoyo de estrategias de *marketing*, apta a aprovechar oportunidades con agilidad y a presentarse atractiva al mercado y a los inversionistas (Vainer, 2003).

Como modelos internacionales, las ciudades del éxito son las que mejor presentan esas virtudes en sus proyectos de desarrollo; aquellas cuyas políticas urbanas están mejor *aggiornadas* con ese patrón homogeneizador extensamente difundido. En última instancia, llevan a creer que son las que sucumben a los encantos de la ciudad-mercancía. Así, se comprende el porqué las políticas urbanas originadas en ciudades distintas en profundidad suelen, en el actual momento histórico, lograr proximidad en su construcción discursiva y hacer uso de los mismos instrumentos para presentarse al mundo como modelos, para ponerse en “venta” en cuanto ciudades.

¹² Ver www.gov.sg.

En efecto, la esfera de circulación simbólica de esos modelos en escala mundial realiza funciones políticas y económicas de gran relevancia. En ese proceso, se observa un doble movimiento de legitimación: mientras las coaliciones locales dominantes capturan idearios renovados de la agenda urbana global para actualizar sus proyectos de ciudad, los ideólogos de los organismos internacionales capturan de los proyectos locales las “buenas prácticas” que, re-trabajadas –puesto que son abstraídas de sus respectivos contextos- resurgen en versiones despolitizadas.

Permanecen presentes ciertos nexos y estrategias de los discursos e imágenes que han traducido las nociones más difundidas del nuevo “paquete urbano” de las ciudades-modelo, como el desarrollo sustentable, la modernización tecnológica y productiva, la calidad de vida, equidad y eficiencia en la planificación, operaciones público-privadas, multiculturalismo, memoria urbana, renovación de áreas, medio ambiente equilibrado, gobernanza y participación ciudadana.

Ante este expresivo conjunto articulado de aparentes virtudes, hay máculas –no siempre reflejadas y necesariamente en espera de que sean descubiertas- que persisten en interpelar a los modelos: el paraíso utópico de la ciudad virtual puede revelarse como una máscara para la especulación financiera y para los grandes emprendimientos inmobiliarios; el estimulado civismo urbano puede encubrir el desprecio por la participación substantiva del ciudadano; la retórica del multiculturalismo tiende a transformar el “otro” en una simple imagen, vacía de contenido; y finalmente, la construcción de la ciudad sustentable puede ser la última versión de una retórica apenas adjetivada, condicionada por un modelo político de exportación.

4. Referencias bibliográficas

- Acselrad, H. (1999). “Discursos da sustentabilidade urbana”. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, 1: 79-90.
- _____ (2001). *A duração das cidades: sustentabilidade e riscos nas políticas urbanas*. Rio de Janeiro: DP&A/CREA-RJ.
- Arantes, O. (1995). *O lugar da arquitetura depois dos modernos*. São Paulo: EDUSP.
- Benach, N. y F. Sánchez (1999). “Políticas urbanas y producción de imágenes de la ciudad contemporánea”. Carrión, F. y D. Wollrad (eds.), *La ciudad, escenario de comunicación*. Ecuador: FLACSO.
- Borja, J. (org.) (1995). *Barcelona. Un modelo de transformación urbana*. Quito: Programa de Gestión Urbana/Oficina Regional para América Latina y el Caribe.
- Bourdieu, P. (1989). *O poder simbólico*. Rio de Janeiro: Difel & Bertrand Brasil.
- Castells, M. y J. Borja (1997). *Local y global*. Madrid: Taurus.
- Cohen, P. (1998). *In Visible cities. Urban regeneration and the local subject in the era of multicultural capitalism*. New York: Zed Books.
- Harvey, D. (1997). “The new urbanism and the communitarian trap”. *Harvard Design Magazine*, 1, 3: 68-69.
- IPARDES (2003). *METRODATA. Indicadores intrametropolitanos: diferenças socioespaciais na Região Metropolitana de Curitiba*. Curitiba: IPARDES/Observatório das Metrópoles.
- _____ (2004). *Leituras regionais. Mesorregião Metropolitana de Curitiba*. Curitiba: IPARDES.
- Jameson, F. (1995). *El posmodernismo o la lógica cultural del capitalismo avanzado*. Barcelona: Paidós.
- Kiat, T.W. (1999). “Balancing nature, landscape and the city”. *World Conference on Model Cities*. Singapore, april.
- Koolhas, R. (2004). “La ciudad genérica”. Ramos, A.M. (ed.), *Lo urbano en veinte autores contemporáneos*. Barcelona: ETSAB.
- Lefebvre, H. (1998). *The production of space*. Oxford: Blackwell.
- Medeiros, C.A. (1997). “Globalização e a inserção internacional diferenciada da Ásia e da América Latina”. Tavares, M. da C. y J. Fiori (orgs.), *Poder e dinheiro. Uma economia política da globalização*. Petrópolis: Vozes.
- Moura, R. (1999). “Cidades-modelo e a performance de Cingapura”. UNILIVRE, Centro Nacional de Referência em Gestão Ambiental Urbana, <http://www.unilivre.org.br/centro/forum/Singapur.htm>.
- Moura, R. y T. Kornin (2004). “La internacionalización de la región metropolitana de Curitiba y los derechos humanos. Síntesis del Informe final al Alto Comisionado para los Derechos

- Humanos de las Naciones Unidas". *Boletín de la Red de Investigación y acción para el Desarrollo Local (RIADEL)*, <http://www.riadel.cl/cataDetalle.asp?PID=507>
- Naciones Unidas (2003). Oficina del Alto Comisionado para los Derechos Humanos de las Naciones Unidas, Proyecto "Globalização e Direitos Humanos nas Regiões Metropolitanas do MERCOSUL", componente Curitiba (circulação restringida).
- Oliveira, D. (1995). *A política do planejamento urbano: o caso de Curitiba*. Tesis de Doctorado, Departamento de Ciências Sociais, IFCH, Universidade de Campinas.
- PNUD (2003). *Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil 2003*. Brasilia: PNUD/IPEA, Fundação João Pinheiro.
- Pugh, C. (ed.) (1996). *Sustainability, the environment and urbanization*. Londres: Earthscan.
- Ribeiro, A.C.T. (1998). "Relações sociedade-estado: elementos do paradigma administrativo". *Cadernos IPPUR*, 12, 2.
- _____. (1999). "Conversando sobre espaço". Texto presentado en el *VIII Encontro Nacional da ANPUR*. Porto Alegre, maio.
- Sánchez, F. (2003) *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. Chapecó: Argos Ed. Universitária.
- Sassen, S. (1996). *La ville globale*. Nova York, Londres, Tóquio. París: Descartes & Cia.
- Siew, T.K. (1999). "Planning Singapore as a global business hub for the 21st Century". *World Conference on Model Cities*. Singapore, April.
- Smith, N. (1992). "New City: the lower east side as wild, wild west". Sorkin, M. (ed.), *Variations on a theme park: the new American city and the end of public space*. New York: Noonday Press.
- Sorkin, M. (1996). "See you in Disneyland". Fainstein, S. y S. Campbell (eds.). *Readings in urban theory*. Oxford: Blackwell.
- Swyngedouw, E. (1997). "Neither global nor local". Cox, Kevin (ed.) *Spaces of globalization: Reasserting Power Of The Local*. New York: The Guilford Press.
- Vainer, C. (2003). "Pátria, empresa e mercadoria. Notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico urbano". Arantes, O., C. Vainer e E. Maricato (eds.), *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes.
- Vianna, H. (1999). "Singapura em pedaços". *Folha de São Paulo, Mais!* 18/7/99: 5-3.
- The World Bank. (1999). *World Development Report 1999/2000*, <http://worldbank.org/wdr/2000>.
- Yeoh, B., y T.C. Chang (1999). "Transnational flows and global cities: recent debates in Singapore". *World Conference on Model Cities*. Singapore, april.
- Zukin, S. (2003). "Aprendendo com Disneyword". *Espaço & Debates*, 23, 43-44: 11-27.