



La *McDonalización* de la ciudad. Algunas reflexiones desde Costa Rica

The *McDonaldization* of the City. Some Reflections from Costa Rica

Bryan Roberto Vargas Vargas

RESUMEN: Este ensayo presenta el problema de las irracionalidades de la pretendida racionalidad del urbanismo moderno; la deshumanización de la urbe y la arquitectura de autoservicio; la ciudad como la suma y unión de objetos de consumo; la homogenización-control de la vida cotidiana, y la anulación del espacio público. Se plantea como objetivo, discutir sobre la ciudad, que muestra las contradicciones de la racionalización de su organización, en una economía capitalista que la considera la suma de objetos de consumo. En la discusión se confrontan ideas de la *McDonalización* de la sociedad con fenómenos de la realidad costarricense. Se concluye que es negativo continuar pensando en la ciudad- objeto, y en funciones que se pueden ordenar, y no como procesos de relaciones socio- históricas; tampoco llevará a mayor fortuna entenderla como la suma de espacios de consumo, donde las personas son vistas sólo como consumidores.

PALABRAS CLAVE: *McDonalización* de la sociedad, homogenización de la ciudad, irracionalidad de la racionalidad, arquitectura *self service*, economía urbana

ABSTRACT This essay presents the problem of the irrationalities of the alleged rationality of modern urbanism; the dehumanization of the city and self-service architecture; the city as the sum and union of consumer objects; the homogenization-control of daily life, and the annulment of public space. The objective is to discuss the city, which shows the contradictions of the rationalization of its organization, in a capitalist economy that considers it the sum of consumer objects. In the discussion, ideas of the *McDonaldization* of society are confronted with phenomena of the Costa Rican reality. It is concluded that it is negative to continue thinking about the city-object, and about functions that can be ordered, and not as processes of socio-historical relations; nor will it lead to greater fortune to understand it as the sum of consumption spaces, where people are seen only as consumers.

KEYWORDS: *McDonaldization* of society, homogenization of the city, irrationality of rationality, self-service architecture, urban economy

RECIBIDO: 09 junio 2023 ACEPTADO: 14 agosto 2023

Introducción

En la sociedad contemporánea, en la que siempre se está ocupado, trabajando, y con la productividad y la eficiencia como valores, la ciudad más adecuada pareciera ser la que reduce las distancias entre una jornada y la otra, y en la que no existen espacios para la recreación o relación con otras personas, ya que solo quitan el tiempo de los objetivos individuales.

En la Carta de Atenas de 1933, manifiesto que reúne los principales conceptos del urbanismo moderno propuestos por el Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM), se indica en el postulado 6: “Llegó la hora del maquinismo. A una medida milenaria que hubiera podido creerse inmutable, la velocidad del paso humano, vino a añadirse otra medida, en plena evolución: la velocidad de los vehículos mecánicos” [1, p.6]. Este periodo de la arquitectura moderna y del urbanismo tiene como principios la racionalización, la función y la optimización; como metáfora es muy frecuente explicarla como la casa máquina o la ciudad máquina, la cual debe funcionar, muy propio de la industrialización de esa primera mitad del siglo XX.

Como muchos otros manifiestos, choca contra la realidad, y esa racionalidad prevista, que podía dar el vehículo, pasó a ser una de las más claras irracionalidades de la racionalidad [2] de la ciudad actual (moderna en urbanismo). No puede haber racionalidad en el vehículo individual; no puede ser racional la emisión de gases de efecto invernadero emitida por el transporte; no pueden ser racionales las guerras por tomar territorios con fuentes de petróleo, o pagar 1024 colones (10 de julio 2022)¹ por litro de gasolina, y lo que es peor: incumplir con su gran finalidad que consistía en reducir los tiempos entre un punto y otro de la ciudad, cuando es evidente la pérdida del tiempo en congestión vehicular a diario.

Desde el 2015, el Programa Estado Nación costarricense advirtió al respecto: a) “se estima que la pérdida de tiempo fue equivalente a un 1,9% del PIB en el 2005, y a un 2% del PIB en el 2009 (aproximadamente 590 millones de dólares). El consumo adicional de combustibles por esta razón para el periodo estudiado se calcula cerca de 6,5%. b) Según una encuesta de la Contraloría General de la República, en la Gran Área Metropolitana, el 25% de las personas tarda más de dos horas en llegar a un destino” [3, p.279].

Desde otra arista, en esencia, la ciudad actual es aquella que abandona sus: “actividades alimentarias productivas (agricultura y ganadería) para comenzar a adoctrinarse en el rol de puros consumidores de alimentos industriales” [4, p.52]; con el capitalismo que le acompaña a la modernidad es más correcto decir: la ciudad es aquella en la que se desprende a los sujetos de todos los medios para ser solo un trabajador y consumidor. ¿Cuánta irracionalidad hay en esta coacción sobre los individuos o los territorios?

Sobre estas insinuaciones y otras, el presente ensayo desarrolla algunas reflexiones sobre las ciudades que son expresión de la lógica *McDonalizada* de la homogenización, el control, la eficiencia de la sociedad, y la irracionalidad de la racionalidad. Toma como espacio de análisis la realidad urbana de Costa Rica, aunque algunos de estos fenómenos están también presentes en otras urbes.

- [1] Le Corbusier. Carta de Atenas. Marsella, De Villeneuve J, editor. Sao Paulo: Hucitec; 1993.
- [2] Ritzer G. McDonalización de la sociedad. Un análisis de la racionalización en la vida cotidiana. Barcelona: Ariel; 1996.
- [3] Programa Estado de la Nación. Estado de la Nación en Desarrollo Humano Sostenible [2015]. San José, Costa Rica: PEN; 2015. Disponible en: <https://hdl.handle.net/20.500.12337/81>
- [4] Huergo J. ¿Me encanta? Crítica ideológica al sistema alimentario McDonald's. Fundamentos en Humanidades [Internet]. 2014 [consultado el 5 de junio de 2023]; 15(29):[45-72 pp.]. Disponible en: <https://www.redalyc.org/pdf/184/18447748003.pdf>

¹ 1 USD = 687 440 CRC

Nada como la impersonalidad para no perder el tiempo

"No hay nada positivo en ser miembros de esta clase, en ser ordenados, comandados, separados de nuestro producto y de nuestro proceso de producción" [5, p.80].

Arquitectura *self service*

Para iniciar la discusión, es significativo reflexionar sobre el término comida rápida, McDonald y muchas otras empresas "de esa clase de alimentos que se comen con los dedos" [2, p.72], que se enmarcan y son una expresión de la ciudad anunciada brevemente en la introducción. ¿Cuán violento es no tener tiempo para ingerir los alimentos? ¿Cuáles otras actividades humanas hay que posponer a cambio del rendimiento? ¿Son expresiones de la irracionalidad de la racionalización de la vida cotidiana? apunta Huergo [4] ¿Qué nos dice la escena de un comensal solitario ingiriendo un alimento industrializado/masificado en un tiempo de 20 minutos, mientras chequea *mails* y escucha música de su celular?

Las ciudades parecen un raciocinio a esta lógica, o son parte de la lógica de la productividad y la eficiencia; los bancos, que antes pudieron ser centros de trabajo, ahora son fachadas de cajeros, "que nos permite trabajar, al menos durante algunos momentos, como cajeros sin sueldo (y, a menudo, pagando comisiones por el privilegio)" [2, p.61]; sin lograr su objetivo racional de obtener el dinero rápido, o ¿cuánto tiempo no hemos perdido en la cola de cajero automático? y "la realidad es que hemos de pagar más dinero para que nos traten de forma más inhumana e ineficaz" [2, p.157].

Ocurre lo mismo con otra arquitectura de autoservicio (nada como la impersonalidad para no perder el tiempo), pero siempre las colas en el *self service* nos muestran su irracionalidad; donde, además, se trabaja algunos minutos de cajero sin sueldo, invirtiendo-gastando importante cantidad de combustible al servicio de la empresa. Lo dicho apunta a que, en la arquitectura de autoservicio, además de irracional, se extrae el valor posible al consumidor.

La vivienda Big Mac

Los patrones que ha tenido la vivienda como mercancía parecen ser otra expresión de la pretendida racionalidad. Por ejemplo, la figura de condominio cerrado y privado, quizá de fondo, es también una parte de esa ciudad máquina que debe funcionar y mantener todo bajo control, "en una sociedad racional las personas prefieren saber con qué se encontrarán en todo lugar y momento. No desean, ni tampoco esperan, sorpresas. Quieren saber que, cuando hoy pidan su Big Mac, será igual que el que comieron ayer, y el mismo que el que tomarán mañana" [2, p.109]. Es decir, no quiero sorpresas con lo que le ocurre a mi vecino o a mi comunidad, no interesa mucho la realidad, y la vivienda es más bien el área de descanso de la fábrica, que es la ciudad en general.

En ese mismo condominio o casa, puede estar implícita la lógica de: "Las nuevas máquinas automáticas de distribución de bebidas que aseguran que cada vaso contenga la misma cantidad de refresco sin que se pierda nada al servirse" [2, p. 89]; en tanto que las viviendas son esos recipientes homogéneos de los cuales ya se tiene estandarizado inversión y ganancia.

"Lo previsible del producto acabado es posible gracias a la utilización de cantidades siempre iguales de ingredientes de la misma calidad, de las mismas tecnologías para preparar la comida y cocinarla, de servirla de una manera parecida y de envasarla de idéntica forma. Este último supone

[5] Holloway J. Clase = Lucha: Antagonismo social y marxismo crítico. Buenos Aires: Ediciones Herramienta; 2004.

un componente muy importante por lo que respecta a la búsqueda de lo previsible en el restaurante de comida rápida.” [2, p.111].

De hecho, Ritzer se refiere específicamente a la vivienda y apunta que, para salirse de la lógica de la sociedad *McDonalizada*: “Evite vivir en apartamentos o en casas unifamiliares. Trate de hacerlo en un medio con personalidad, preferiblemente en uno que haya sido construido por usted o para usted. Si no tiene más remedio que hacerlo en un apartamento o en una casa unifamiliar, humanícela e individualícela” [2, p.222].

Ahondando sobre la vivienda como mercancía, puede decirse que esta se convierte en objeto de explotación, es decir, la vivienda no es sitio de compartir con la familia o de resguardo de la intemperie, sino “parte del campo de batalla de la imposición del capital” [5, p.98]. Además, la vivienda es un producto al que se tiene o no acceso como consumidor, y depende de la capacidad de pago, lo cual es difícil cuando: “las crisis le indican al capital que, para sobrevivir, debe intensificar la subordinación” [5, p.100]. Dice Masís Morales: “La vivienda, que aparece en la Declaratoria Universal de Derechos Humanos y más recientemente en el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales de la ONU (1966), es uno de esos derechos que se han obviado al punto de volverse casi invisibles” [6, p.37]. Esto es peligroso para la ciudad y para el derecho a la vivienda que, como mercancía, se vuelve más inalcanzable, y el habitar excluyente es solo una posibilidad para algunos.

La ciudad de *mcbloques*

Hay otro rasgo de la sociedad *McDonalizada* que lo es también para la ciudad, referente a los artículos homogéneos: “El Big Mac, el Huevo McMuffin y los McNuggets son absolutamente idénticos de un lugar a otro y de un día para otro. En segundo lugar, tecnologías tales como el sistema de cinta transportadora de Burger King o las máquinas para freír patatas o para servir refrescos que se encuentran en los locales de comida rápida” [2, p.191]. En términos prácticos, significó quitar al chef o al experto en cocina porque ya no es necesario. Sobre lo visto con la vivienda y la ciudad entendida como la suma de partes, parece innecesario el planificador, la socióloga, la arquitecta, la gente u otra pensadora de esta. Ante esto, la ciudad es terreno vacío para que las inmobiliarias instalen sus *mcbloques*.

Otra línea de la ciudad racionalista que une partes de una máquina, pero que tiene sus propias irracionalidades, se complejiza si nos preguntamos: ¿las funciones de la ciudad tienen propietarios?, por lo que esta cumple acá la función de relacionar los intereses de propietarios. Según apunta Negri [7, p.211]: “hoy la contradicción de la producción capitalista se organiza en la urgencia de expropiar el común a través de lo público, comandado por el privado, lo público ya no es defensa ni baluarte contra las privatizaciones”. Es decir, la ciudad es el flujo que queda entre la vivienda como mercancía, la empresa y los lugares donde, más allá de persona, soy usuario-consumidor (supermercados, centros comerciales, gimnasios y otros). Al respecto, apunta Moruno: “Vivimos en un modelo de sociedad donde la elección se reduce a aquello que se puede comprar, esto es, todo, salvo elegir el propio modelo que lo condiciona todo” [8, p.41].

Ritzer expone el conjunto de principios establecidos por Ford para la fabricación mediante cadenas de montaje, y cita: “Los obreros no deben dar ningún paso que no sea necesario; los movimientos relacionados con el trabajo deben quedar reducidos absolutamente al mínimo” [2, p.80]. Se coincide con el autor en que quizá esta premisa es vigente, y se puede

[6] Masís Morales A. Entre el sueño de construir un hogar y las pesadillas previas a la casa propia: Nuestra ciudad y su exclusión social. RLDH [Internet]. 2020 [consultado: 27 de junio de 2023]; 31(2):[15-46 pp.]. Disponible en: <https://doi.org/10.15359/rldh.31-2.1>

[7] Negri A. De la fábrica a la metrópolis. Buenos Aires: Cactus; 2020.

[8] Moruno J. No tengo tiempo. Geografías de la precariedad. Madrid: Akal Ediciones; 2018.

observar en las miniciudades explicadas por Acosta [9, p.26] como: “convergencia de sistemas de actividades de consumo”; en las cuales los consumidores no deben dar ningún paso que no sea necesario, pueden entretenerse, comprar, vivir, incluso educarse en un mismo lugar². “En resumen, estamos siendo testigos de otro gran paso en ese proceso de eliminación del espacio, ¡merced a la rapidez, que ha estado siempre en el centro de la dinámica del capitalismo” [2, p.193].

Es más importante la *selfie* que la historia

Por otro lado, dice Ritzer [2] que la ciudad puede ser vaciada de historia, y lo importante parece ser la cantidad de lugares visitados, no importa si no se conocen realmente, al respecto expresa: “Como el objetivo es el de ir al mayor número de puntos turísticos posible en el menor tiempo, se insiste en que el transporte de las personas entre un lugar y otro sea lo más eficaz. Los autocares recorren la ciudad, permitiendo que el turista contemple el mayor número posible de lugares turísticos en el tiempo que tiene adjudicado. En aquellos puntos particularmente interesantes o más importantes, el autocar puede aminorar su marcha o, incluso, detenerse para que se tome alguna fotografía. En los lugares más importantes está planificado hacer una parada breve; en ellos, el turista puede hacer una rápida visita y/o tomar algunas fotos: comprar un recuerdo y, finalmente, regresar al autocar para dirigirse al siguiente punto de atracción” [2, p.71].

Lo anterior tiene que ver con optimización del tiempo, con la homogenización y simplificación de los procesos históricos que pueda tener la ciudad; y haciendo un intertexto con la idea del vacío en Lipovetsky [10]; vivimos en una sociedad que mantiene a flote los individuos sin un conocimiento profundo de la realidad, donde es más importante la *selfie* que la historia.

Todo apunta a que la clave para romper la ciudad *McDonalizada*, obstinada por la eficiencia y la productividad, está en la humanización. Ritzer apunta como mínimo, al saludo y la cordialidad con el otro, y en detenerse en los lugares previstos para la trayectoria rápida. Según este autor: “En lugar de precipitarse sobre los alimentos, muchos de los clientes que van a desayunar «lo hacen cada día de la semana para leer el periódico, charlar, tomar café y engullir un Huevo McMuffin». Si es posible *desmcdonalizar* el desayuno, ¿por qué no las demás comidas?, ¿por qué no otros aspectos de la comida rápida?” [2, p.71].

La *veggie burger* para salvar al mundo

En la ciudad antes descrita, no hay intención alguna de provocar un encuentro, de humanizar nada en absoluto, y esto es consecuente con otras obras contemporáneas del pensamiento social, como la idea de Vacío, de sustanciación de lo social, individualismo en Lipovetsky [10]. La movilidad o flujo a través de la ciudad, se piensa en tanto su eficiencia para que cada uno de los individuos pueda cumplir con obligaciones y no como un encuentro. Dice Moruno respecto al espacio público en la ciudad: “Un espacio público cooptado y expropiado por la publicidad, en el que solo puede expresarse quien tiene el dinero para hacerlo, en el que solo hay lugar para la venta, y el encuentro humano no mediado por su dominio queda relegado a un efecto secundario. Es la defunción del espacio público como lugar de encuentro desinteresado, alejado de la rentabilidad, su muerte como espacio de discusión, de conflicto, el fin del lugar político por antonomasia”. [8, p.34]

[9] Acosta-Schnell S. Análisis espacial de ciudad Cayalá (Guatemala) y avenida Escazú (Costa Rica): más allá del binarismo clásico. Revista Análisis de la Realidad Nacional [Internet]. 2018 [consultado: 5 de junio de 2023]; 7(144):[25-44 pp.]. Disponible en: <https://shs.hal.science/halshs-01735423/document>

[10] Lipovetsky G. La era del vacío. Barcelona: Anagrama; 1986.

² Es importante dejar claro que la densidad y la mixicidad son principios deseables desde otras posturas teóricas de la planificación urbana, que contrarrestan, por ejemplo, el crecimiento horizontal de la ciudad que tiene otras consecuencias. En este caso, se coloca el ejemplo de las miniciudades como la compactación de medios privados, lo cual deja a las personas como consumidores y no más que eso.

Lo tristemente individual es que los individuos se conforman o, al menos, reducen la culpa ayudando a la fundación Ronald McDonald, o comiendo la *veggie burger* en el carro eléctrico, sin preguntarse: ¿qué es de la forma de producción de lo que estoy consumiendo? Por ejemplo: “mientras millones de personas se están muriendo de hambre, vastas áreas de tierras en los países pobres son usadas para ranchos de ganado o para el cultivo de grano para alimentar animales que a su vez serán devorados en occidente” [11, p.124].

Una de las expresiones de esta individualización y comer rápido sobre la ciudad es la premisa de eficiencia que puede traerse abajo cualquier posibilidad de encuentro y, quizá, incluso de organizarse socialmente, por lo que el espacio público, que en lo mínimo es la cordialidad con la otra, se ve anulado. Y la arquitectura tiene un juego también en esto, apunta Harvey que, los movimientos sociales en Estados Unidos, en 1968, dieron como resultado autoencierros, explica con el ejemplo del centro de ciencias de Marylan: “Parece una fortaleza. No tiene entrada que mire hacia la comunidad, ni siquiera a la calle” [12, p. 166].

La cuestión para la ciudad y el espacio público o espacio de diálogo o de luchas se complejiza aún más con las tecnologías, ya que ni siquiera tengo que ir a ver la fachada- cajero automático o convertirme en cajero por unos minutos, si puedo optimizar mi tiempo haciendo una transferencia electrónica, que, según Sassen en una sociología de la globalización, es: “neutralización de los territorios y la distancia” [13, p.125]. La anterior referencia de Sassen es sobre “la hipermovilidad de economía y el traslado local” entre ciudades globales, pero que la facilidad de mover mercancías con un clic incide en el paso de ciudadanos a solo consumidores.

Ya mencionada Sassen [13] hay otro problema en tomar como referencia una ciudad global como modelo (al menos en su estética), y sobreponerla a lo que debe ser una ciudad latinoamericana. En nuestras ciudades, por ejemplo, nos encontramos con economías alternas que rozan con la lógica hegemónica del capitalismo [14,15] y que parecen no encajar con el ideal estético; por lo que anular la ciudad como espacio de diálogo y presencia de otras realidades se logra pensándola como la unión de puntos.

Delgado [16] es crítico al respecto y señala que el espacio público, como concepto, es más del urbanismo moderno, que, de la organización social; es aquel en que se pone en práctica el civismo; por lo que está claro, al menos como forma de control, qué se debe o no hacer. Otra vez tiene cabida la referencia: “en una sociedad racional las personas prefieren saber con qué se encontrarán en todo lugar y momento. No desean ni tampoco esperan, sorpresas. Quieren saber que, cuando hoy pidan su Big Mac, será igual que el que comieron ayer y el mismo que el que tomarán mañana” [2, p.109].

En el espacio público moderno, tampoco se quieren sorpresas ni actividades fuera de lo establecido, o para lo que fueron arquitecturalizados; nada de vendedores ambulantes, ni delincuencia, ni paredes rayadas, ni mítines políticos o expresiones de la diversidad sexual. Lo mejor en aras de la eficacia será invalidar este espacio. ¿Y cómo? Con una clásica reacción: su protesta social impide mi libertad de tránsito. Veamos en la Tabla 1 algunos comentarios en redes de una nota sobre una manifestación de la población sexualmente diversa en la ciudad de San José, Costa Rica el 28 de junio de 2020.

- [11] Galindo L, Rincón O, Santos B. Las mutaciones del comer: De McDonalds a los mundos ancestrales. Razón y Palabra [Internet]. 2016 [consultado: 5 de junio de 2023]; 20(3_94):[118-33 pp.]. Disponible en: <https://revistarazonypalabra.org/index.php/ryp/article/view/693>
- [12] Harvey D. Espacios del capital. Hacia una geografía crítica. España: Ediciones Akal; 2007.
- [13] Sassen S. Una sociología de la globalización. Buenos Aires: Katz; 2007.
- [14] Araya M. De la “Pequeña Wall Street” a la ciudad de los “pulseadores”. San José: UCR; 2010.
- [15] Araya M. San José de “París en miniatura” al malestar en la ciudad. San José: EUNED; 2020.
- [16] Delgado M. El espacio público como ideología. Madrid: Ediciones Catarata; 2011.

Tabla 1. Comentarios en redes sociales, 2020.

<i>Comentario 1: Eso sí lo celebran pero la Romería a Cartago dónde La Virgencita la prohíben, no comprendo (sic).</i>
<i>Comentario 2: Y dónde está el Ministerio de Salud evitando la aglomeración que hasta sin mascarilla andan???? (sic).</i>
<i>Comentario 3: Que privilegio tiene ese 5% de la población, el presidente está en todas las marchas de ellos besándose con todos, pero cuando los agricultores y trabajadores marchan por sus derechos, les mandan la bestia y bombas lacrimógenas. Este pillo maldijo a CR. (sic).</i>
<i>Comentario 4: Porque no celebran algo que beneficie a toda la sociedad, como el día anti corrupción o algo así. (sic).</i>
<i>Comentario 5: Orgullo sería que nuestro presidente saliera a dar la cara por todos los casos de cochinilla y la pandemia. Pero se esconde como una rata como lo que es. Pero si sale para la clase de el los playos y todas las cochinadas de pudrición que le gusta al pac (sic).</i>
<i>Comentario 6: Cúal orgullo, es una vergüenza, este presidente sólo se ha preocupado por resaltar la homosexualidad... Que Dios tenga misericordia de nuestro país (sic).</i>

[17] Campos M. Costa Rica festeja el día del orgullo LGBTIQ desde el confinamiento. La Nación. 28 de junio 2020 [consultado el 5 de junio de 2023]. Disponible en: <https://www.nacion.com/el-pais/costa-rica-festeja-el-dia-del-orgullo-lgbtq-desde/7G464FR7UNE5RNMGEOR0BMTV6Y/story/>

Fuente: Elaboración propia, a partir de comentarios del artículo de Campos [17].

Nota: Reproducción textual de los comentarios.

Anular la interacción mínima y mucho más, las agrupaciones, parece propio del postulado sobre: “Llegó la hora del maquinismo. A una medida milenaria que hubiera podido creerse inmutable, la velocidad del paso humano, vino a añadirse otra medida, en plena evolución: la velocidad de los vehículos mecánicos” [1, p.6] de los CIAM en 1933; que resulta natural en aras de eficiencia, aunque ya hemos visto su irracionalidad. Quizá, solo se puso en práctica uno de los postulados, como lo fue la unión de usos urbanos mediante los vehículos, aunque omitiendo todas las demás funciones y en qué condiciones, también dichas por la CIAM, deben darse en la ciudad, como trabajar, habitar, recrear.

Por ejemplo, higienizar el trabajo, crear espacios verdes y separar las condiciones de riesgo de la fábrica del habitar (casa), como lo postuló la CIAM [2], es diferente de una ciudad como fábrica extendida, en la cual no se deja de trabajar o de extraer valor incluso en el habitar de casas unifamiliares que debo pagar mes a mes. Es decir, no es lo mismo separar funciones y pretender unirlos eficientemente (forma urbana), que controlar funciones productivas, alimentarias, recreativas o el habitar, como uno de tantos productos estandarizados de consumo.

Por un mundo sin sorpresas, I'm Lovin' It

No se puede dejar de lado la presencia del McDonald's misma, es la homogenización de las geografías en general y la pérdida de atributos propios, aunque Ritzer [2] apunta que la gente que consume es sutilmente también controlada, mediante: “Líneas marcadas en el suelo menús limitados opciones escasas y unos asientos incómodos, todo ello provoca que los usuarios hagan aquello que la dirección de los establecimientos desea que hagan: comer rápidamente y marcharse” [2, p.26]. No es para nada sutil la omnipresencia de la cadena en todos los puntos del área

metropolitana para el caso de Costa Rica, o la presencia en todo el mundo, y ser la referencia empresarial; en otras palabras, en una sociedad bajo los valores de la efectividad, cantidad y tiempo, aunque no sea tan buena, pero si hay tantos locales, es porque debe ser bueno; si está en todo el país, debe ser bueno.

Esto tiene un impacto que no se puede omitir sobre la imagen de la ciudad [18], en la que esta es la articulación de hitos-McDonald que pueden verse a los 60 kilómetros por hora y donde, nuevamente, no interesan los territorios entre un McDonald hasta otro. Lo anterior tiene que ver, además, con la cuantificación de la sociedad *MacDonalizada*, el esfuerzo que permita a las personas saber qué ocurrirá en cualquier momento y en cualquier lugar. El objetivo consiste en crear un mundo en el que no haya sorpresas [2]. Ante esto no es extraña la publicidad que construye el territorio a partir de puntos de consumo. (Figura 1)

Parece también una expresión de la previsibilidad y el control, el brote de los centros comerciales pequeños mixtos que van surgiendo según la necesidad de los flujos de personas; las llamadas plazas comerciales estratégicamente ubicadas, en las cuales estará un McDonald, Taco Bell o Subway. Esto lo identifica también Ritzer en los "Seven-Eleven" [2], los cuales son una respuesta a lo ineficiente que puede ser ir a un centro comercial para comprar un pan para el desayuno, pero que son parte del control ejercido.

Por último, en este apartado no se puede omitir la irracionalidad en la producción de territorios y ciudades, y el mejor ejemplo es McDonald. Según apunta Caparrós citado por Galindo y otros; “cada día no solo desecha comida sino contamina el planeta con plásticos, bolsas, cajitas. No solo cínica, sino patética porque representa el fracaso de la humanidad, la modernidad, el desarrollo, la política, el capital. “Cada día se mueren, en el mundo —en este mundo— 25 000 personas por causas relacionadas con el hambre (...) en ocho horas, en ese lapso se habrán muerto de hambre unas 8 mil personas: son muchas 8 mil personas” [11, p.120].

Es decir que en la eficiencia y racionalidad bajo las cuales operan los McDonald alrededor del mundo, y por supuesto otras franquicias, se ocultan la irracionalidad de la producción para tales formas de consumo.

La ciudad al servicio del capital

La ciudad *McDonalizada*, es la organización que buscará la eficiencia de las diversas ramificaciones que tiene el capital, y es que, desde esa perspectiva, la ciudad es la suma de servicios de consumo. Se han mencionado anteriormente que se consideran productos de consumo la vivienda, el ocio, la alimentación, la historia de la ciudad, entre otras. Además, la ciudad *McDonalizada* tiene estrategias para dirigir el gasto y las ganancias, como: el self service, la estandarización productiva, el acortar las distancias, la presencia en cantidad, la negación de la sorpresa.

Esta es posible en una sociedad de corte neoliberal, en el sentido más amplio, es decir, en lo económico, lo político, lo institucional, lo ideológico y lo subjetivo. Esta última dimensión es importante para entender la construcción de un “sujeto neoliberal” [19] que acepta estar “solitario ingiriendo un alimento industrializado/masificado en un tiempo de 20 minutos” [4].

- [18] Lynch K. La imagen de la ciudad. Barcelona: Gustavo Gili; 1960.
- [19] Vargas BR, Aguilar J. El pensamiento neoliberal y la producción del sujeto neoliberal: Reflexiones desde la política pública para Costa Rica y El Salvador. Rupturas [Internet]. 31 de julio de 2023 [consultado: 1 de agosto de 2023]; 13(2):[21-50 pp.]. Disponible en: <https://doi.org/10.22458/rr.v13i2.4894>



Figura 1. Publicidad Subway Costa Rica. Fuente: Tomado de Facebook de Subway Costa Rica, 27 de mayo 2023³.

³ Subway Costa Rica. [Facebook]. Si todo te recuerda a Subway®, pedí tu FOOTLONG™ favorito y recógelo en tu Subway® más cercano [fotos]. Publicado: 27 de mayo de 2023 [consultado: 26 de junio de 23]. Disponible en: <https://www.facebook.com/SubwayCR/photos/6647370405315865>

Cada ciudad necesita de una caracterización de sus expresiones, en el caso costarricense se coincide con la descripción de Montes y Durán, quienes dicen que la ciudad neoliberal en Costa Rica es: i) la neoliberalización profunda provocada por el Estado, la creación de programas aperturistas y la atracción de Inversión Extranjera Directa; ii) la reestructuración socio-espacial de la Gran Área Metropolitana que incidió en la polarización del desarrollo en un eje este-oeste; iii) la intensificación de la actividad inmobiliaria por nuevas prácticas publicitarias alrededor de la vivienda en la ciudad. [20, p.18]

Es decir, tenemos un Estado aperturista a las inversiones, desregulador de la producción de la ciudad y facilitador de todas las ventajas que se puedan ofrecer. Una ciudad polarizada, desigual y fragmentada, que segrega espacialmente quién puede o no consumir (la vivienda, el ocio, la alimentación, la historia de la ciudad); esto es particularmente interesante de ser analizado desde la *veggie burger* para salvar al mundo, es decir, que quizá puedo atravesar la ciudad en el vehículo eléctrico, con una *veggie burger* en la mano, sin ver, entender o interesarme por las desigualdades espaciales. Por último, una colusión de interés de clase que tiene estrategias claras de cómo reproducirse en la actividad inmobiliaria.

Harvey [12] señala que hay una tendencia en las ciudades contemporáneas hacia el “empresarialismo urbano”, que en palabras del mismo autor es ofrecer un clima empresarial y crear todo tipo de atractivos para el capital. Al respecto dos casos son de ejemplificar sobre Costa Rica: a) el proyecto de repoblamiento urbano, promovido por el gobierno local; y b) la ley de promoción del transporte eléctrico [21].

Sobre el punto a, los distritos centrales de la capital han perdido su población y sus barrios cambiando su uso, según publica La Nación [22] (2 de febrero de 2013) en el titular llamado “San José centro es cuna de lujo para clase alta”. Por otro lado, señala El Semanario Universidad [23] (17 de marzo 2021) que la Municipalidad de San José dejó de percibir desde el año 2004 y hasta enero de este año unos ₡1.277.165.844,61 (millones de colones) tras reducir de un 1% al 0,01% el impuesto de la construcción, el cual fue aplicado a 44 proyectos realizados por distintas desarrolladoras inmobiliarias quienes participan del plan de repoblamiento del cantón capitalino.

Sobre el punto b, Costa Rica aprobó en el 2018 la Ley de Incentivos y promoción para el transporte eléctrico, que exonera del impuesto a la propiedad de dichos vehículos. Estos estarán exentos del pago del impuesto por un plazo de cinco años desde el momento de su nacionalización, o al momento de su producción, en caso de vehículos ensamblados o producidos localmente, además de otros beneficios, como la utilización más ágil de los parques urbanos.

El inciso a es ejemplo de una utilización genérica de un concepto del urbanismo (repoblamiento), que ha facilitado el crecimiento de construcciones cerradas dirigidas a clases específicas y que no incide en el problema de fondo que es el despoblamiento del centro, con pérdida de recursos para el gobierno local, todo en favor de las inmobiliarias. El inciso b ilustra la acción más clara de la ciudad como suma de puntos, por la cual se debe atravesar en vehículos particulares, dándose todos los beneficios para que así sea.

[20] Montes AP, Durán L. Tres apuntes sobre la ciudad neoliberal en Costa Rica (1980-2017). REVISTARQUIS [Internet]. 2018 [consultado: 1 de agosto de 2023]; 8(1):[1-23 pp.]. Disponible en: <https://doi.org/10.15517/ra.v8i1.35793>

[21] Ley N° 9518. Ley de incentivos y promoción para el Transporte Eléctrico. Costa Rica. [06/02/2018].

[22] Barrantes A. San José centro es cuna de lujo para clase alta. La Nación [Internet]. [Publicado: 2 de febrero de 2013; consultado: 3 de agosto de 2023]. Disponible en: <https://shorturl.at/ixp01>

[23] Cordero M. Plan de repoblamiento: Municipalidad de San José dejó de percibir ₡1.277 millones por reducción en impuesto de la construcción a torres de apartamentos. Semanario Universidad [Internet]. [Publicado: 17 de marzo 2021; consultado: 3 de agosto de 2023]. Disponible en: <https://shorturl.at/swP18>

Conclusiones

Los principios de orden, separación y encadenamiento de funciones en la ciudad, que propone el urbanismo moderno en el habitar, circular, trabajar, recrear; chocan contra una realidad que ha concebido cada uno de estos ámbitos en productos de consumo, que, desde la racionalidad de la *McDonalización* de la sociedad, los antes mencionados orden, separación y encadenamiento también son funcionales para intereses del capital expresados en la ciudad.

Uno de los grandes cuestionamientos a la ciencia en general y al urbanismo en particular, es la pretensión de universalidad, como se dijo anteriormente, la necesidad de encontrar absolutamente idénticos el Big Mac de un lugar a otro y de un día para otro, que, en buena medida, ha entendido la ciudad como suma de funciones, que son las mismas en todo contexto y, sobre todo, una planificación que no se incorpora a las gentes como parte de ese territorio. Cuando la ciudad realmente es, un proceso que soporta la organización social, cultural, política y económica.

Es decir, el urbanismo muchas veces es la racionalización de las cosas en el vacío, como si la realidad social/urbana fuera estática, aprehensible y modificable, y que tendrá los efectos esperados en esa transformación.

Por otro lado, lo que produce, desecha o consume una ciudad en su finalidad de eficiencia no puede ser interpretado sin la relación con otras ciudades o territorios; es decir, mientras unas ciudades consumen “eficiente”, sus consecuencias las sufren otras, entonces, no se puede dejar de lado una reflexión estructural, ya que hay una relación social implícita.

Apunta Holloway en su construcción de lucha de clases como concepto crítico que, a un proceso en el cual, si existe una relación de subordinación, hay lucha de clases; por lo que no es relevante decirse de una clase social u otra, sino accionar por dejar de ser de una clase explotada en todos los ámbitos.

En otras palabras, para trascender la ciudad *McDonalizada*, es importante ver las relaciones establecidas con otras geografías, con otras culturas, otros sentidos de vida que el capitalismo ha sometido; por lo que la ciudad eficiente no existirá en tanto esté estructurada de injusticias y sometimientos.

No parece ir hacia buen puerto pensar las ciudades como una nube de puntos que se deben articular; mucho menos si se omiten las relaciones sociales históricamente establecidas. No tiene mayor futuro la ciudad, si se ofrece como suma de productos y en esta las personas son consumidoras.

Algunas cosas se pueden hacer sobre la ciudad, lo primero será no eliminar al cocinero y apostar por la reflexión acerca de esta. Por otro lado, el espacio de diálogo que parece desde todas las aristas anulado, pareciera ser el horizonte, no como espacios arquitecturalizados (parques, bulevares, u otro) en los que se dice qué o no hacer o espacios residuales que unen formas de consumo, sino como espacios (físicos y temporales) en los que no hago nada, es decir, en el que se deja de producir para alguien, y se puede tener una interacción entre personas, y no entre objetos.



Bryan Roberto Vargas Vargas
Arquitecto, Máster en Diseño Urbano,
Doctorando en Ciencias Sociales de la
Universidad Nacional de Costa Rica.
Investigador de la Universidad Estatal a
Distancia de Costa Rica, San José, Costa Rica.
E-mail: bvargas@uned.ac.cr
<https://orcid.org/0000-0002-1324-4421>

DECLARACIÓN DE CONFLICTOS DE INTERESES

El autor declara que no existen conflictos de intereses que representen riesgos para la publicación del artículo.



Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0)