



3

2000

MEDITERRANEO ECONOMICO

COLECCION ESTUDIOS SOCIOECONOMICOS

**CIUDADES, ARQUITECTURA
Y ESPACIO URBANO**

Coordinador: Horacio Capel

instituto  cajamar



MEDITERRANEO ECONOMICO

Ciudades, arquitectura y espacio urbano

Coordinador: Horacio Capel

Director: Jerónimo Molina Herrera

Consejo Asesor:

Juan del Águila Molina
Joaquín Auriolés Martín
Francisco Ferraro García
Jose María García Álvarez-Coque
Jordi Nadal Oller
Manuel Pimentel Siles

Coordinador: Horacio Capel Sáez

Consejo de Redacción:

Rodolfo Caparrós Lorenzo
Francisco Joaquín Cortés García
Roberto García Torrente
Abel Lacalle Marcos
Antonio Parejo Barranco
Andrés Sánchez Picón

Edita: Caja Rural Intermediterránea. Cajamar

Producido por: Instituto de Estudios de Cajamar

www.instituto.cajamar.es

Portada: Gaybel Comunicación

Diseño y maquetación: Francisco J. Fernández Aguilera

Imprime: Escobar Impresores, S.L. El Ejido (Almería)

Depósito legal: AL-16-2003

ISBN: 84-95531-12-7



Presentación

Presentamos el tercer número de la colección de estudios socioeconómicos **MEDITERRÁNEO ECONÓMICO**, en esta ocasión esta dedicado a "ciudades, arquitectura y espacio urbano". La coordinación ha sido realizada por don Horacio Capel Sáez, Catedrático de Geografía Humana de la Universidad de Barcelona, el cual ha ordenado el trabajo sobre las ciudades desde la triple perspectiva de sus características morfológicas, de la realidad social como espacio de convivencia y de la planificación y el derecho urbanístico. Se ha completado el trabajo con unas referencias a los nuevos retos que han de abordar las ciudades en un futuro próximo y con la descripción de algunos casos particulares de ciudades del sur peninsular.

Para el desarrollo de esta monografía se ha contado con destacadas autoridades en las distintas materias y el resultado es el libro que tienen en sus manos, del que estamos seguros que se convertirá en un referente para los investigadores, estudiosos y profesionales, de este apasionante campo de estudio.

Desde la dirección de la Colección **MEDITERRÁNEO ECONÓMICO**, poco o nada podemos añadir que no esté recogido en este amplio trabajo; si acaso realizar alguna reflexión desde el punto de vista de la economía, que lógicamente también tiene su influencia sobre el urbanismo y la convivencia.

En esta época que nos ha tocado vivir de transición hacia la era de la información, la sociedad de consumo, paradójicamente, hace de los consumidores el eslabón más débil de la cadena, siendo los proveedores de los factores de producción los que realmente inciden sobre las condiciones y modos de satisfacer la demanda de los consumidores. Demandas en la mayoría de los casos creada para buscar el máximo beneficio del productor y no la utilidad del consumidor. La propia ciencia económica cada vez dedica más atención a investigar y desarrollar las técnicas de venta (marketing), al tiempo que ignora la formación para comprar adecuadamente. En definitiva, la actual sociedad de consumo crea en los individuos la necesidad de comprar para satisfacer la propia necesidad de comprar, anteponiendo el gasto a la utilidad.

En igual sentido, la ciudad, más que responder a las necesidades de convivencia de los ciudadanos, organiza y administra su espacio en función del máximo aprovechamiento urbanístico; es decir, construir el mayor número de viviendas posibles para conseguir el mayor beneficio de los promotores y propietarios del suelo.

Esta situación de atender prioritariamente al proveedor del bien frente a su destinatario se ve agravada en el caso del urbanismo, debido al falso papel que asumen muchos Ayuntamientos, los cuales dedican su atención prioritaria a promover el desarrollo económico del municipio, en vez de facilitar las relaciones de convivencia de sus ciudadanos. Para la búsqueda de este objetivo

el gran instrumento de los municipios es la utilización economicista del planeamiento urbanístico, el cual acaba convirtiendo a las ciudades en fábricas de producir viviendas; perdiendo el ciudadano su condición de tal para convertirse en cliente del producto fabricado: la vivienda.

Otro aspecto que refuerza la situación anterior viene como consecuencia de la utilización por los Ayuntamientos de sus facultades urbanísticas como una de sus principales fuentes de financiación: el incremento de edificabilidad favorece la recaudación por concesión de licencias de obras y tales ingresos permiten continuar fomentando el desarrollo del municipio y así sucesivamente.

De esta forma, el Urbanismo deja de tener para el Municipio una rentabilidad social (propiciando el diseño de ciudades habitables) cediendo ante la rentabilidad económica.

Es necesario que se legisle para hacer de las ciudades un lugar para vivir y no para huir cada vez que se dispone de tiempo libre. Avanzar en ese sentido supondría tener en cuenta, no sólo los legítimos intereses de los promotores, sino también los de los ciudadanos, y para ello será necesario:

- Una mayor participación de los movimientos vecinales y de la sociedad civil en la organización y administración de las ciudades.
- Una mayor conciencia de los gestores municipales, para que ejerzan sus competencias urbanísticas atendiendo prioritariamente los intereses de los ciudadanos.

Con esta amplia monografía sobre "Ciudades, arquitectura y espacios urbanos" pretendemos, como con las publicaciones anteriores, suscitar un debate que rebase el ámbito académico y que nos ayude a conocer el entorno donde realizamos la mayor parte de nuestra actividad, sus limitaciones y sus proyecciones de futuro. Les invitamos, por tanto, a participar en este intercambio de opiniones, que es el objetivo que Instituto de Estudios de Cajamar pretende alcanzar con esta Colección.

Por último, no nos queda sino agradecer muy sinceramente a don Horacio Capel Sáez la excelente labor realizada en la coordinación de este volumen y en las dos magníficas aportaciones personales que realiza. Somos conscientes de que su valía profesional y, sobre todo, personal es lo que ha hecho posible reunir en esta obra a tan ilustres colaboradores.

Jerónimo Molina Herrera



Índice

A MODO DE INTRODUCCIÓN: LOS PROBLEMAS DE LAS CIUDADES. <i>URBS, CIVITAS Y POLIS</i>	9
<i>Horacio Capel. Universidad de Barcelona.</i>	

• • • • • **A. SISTEMAS Y MORFOLOGÍA** • • • • •

LAS DINÁMICAS MORFOLÓGICAS METROPOLITANAS	25
<i>Josep M. Vilanova Claret. Universidad Politécnica de Cataluña.</i>	

CIUDADES MEDIAS EN ESPAÑA: POSICIÓN EN LA RED URBANA Y PROCESOS URBANOS RECIENTES	37
<i>Joan Ganau Casas y Joan Vilagrasa Ibarz. Universidad de Lleida.</i>	

REESTRUCTURACIÓN URBANA Y PRODUCCIÓN DE LA CIUDAD: EL BRASIL URBANO A PRINCIPIOS DEL SIGLO XXI	74
<i>Paulo Roberto Rodrigues Soares. Universidade Federal de Rio Grande, Brasil.</i>	

• • • • • **B. ARQUITECTURA, SOCIEDAD Y ESPACIO URBANO** • • • • •

LA ATRACCIÓN METROPOLITANA EN LA ARQUITECTURA ESPAÑOLA (1918-1930)	97
<i>Javier Pérez Rojas. Universidad de Valencia.</i>	

LA SIGNIFICACIÓN SOCIAL DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS	115
<i>Emilio Martínez. Universidad de Alicante.</i>	

LA PROTECCIÓN, RECUPERACIÓN Y REVITALIZACIÓN FUNCIONAL DE LOS CENTROS HISTÓRICOS	131
<i>Miguel Ángel Troitiño Vinuesa. Universidad Complutense de Madrid.</i>	

LA CONSTRUCCIÓN DEL CONCEPTO DE CIUDAD A PARTIR DE LA IDEACIÓN LITERARIA. UN ENSAYO ANTOJADIZO PARA RECLAMAR LA <i>DIFERENCIA</i> , LA POÉTICA DE LA CIUDAD Y LA UTOPIA LITERARIA	161
<i>Francisco Joaquín Cortés García. Instituto de Estudios de Cajamar.</i>	

EL MERCADO INMOBILIARIO EN ESPAÑA	170
<i>Rafael Mas Hernández e Isabel Rodríguez Chumillas. Universidad Autónoma de Madrid.</i>	

REDES, CHABOLAS Y RASCACIELOS. LAS TRANSFORMACIONES FÍSICAS Y LA PLANIFICACIÓN EN LAS ÁREAS METROPOLITANAS	199
<i>Horacio Capel. Universidad de Barcelona.</i>	



. **C. PLANIFICACIÓN, DERECHO URBANÍSTICO Y PARTICIPACIÓN**

EL PLANEAMIENTO URBANO EN ESPAÑA	241
<i>Fernando de Terán Troyano. Universidad Politécnica de Madrid.</i>	
LA GESTIÓN DEL SUELO LAS DISTINTAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS	267
<i>Gerardo Roger Fernández. Universidad Politécnica de Valencia.</i>	
EL PROYECTO DE LEY DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE ANDALUCÍA	289
<i>Silvestre Martínez García. Magistrado de lo Contencioso Administrativo. Luciano Parejo Alfonso. Universidad Carlos III de Madrid.</i>	
LAS NUEVAS CULTURAS DE LA VIDA URBANA	305
<i>Giacomo Corna-Pellegrini. Università degli Studi - Milano.</i>	
LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y EL URBANISMO. ¿RADICALIZAR LA DEMOCRACIA O DEMOCRATIZAR EL ESPACIO?	317
<i>Josep Vicent Boira Maiques. Universidad de Valencia.</i>	

. **D. NUEVOS RETOS**

HACIA LA PANTÓPOLIS: LA NECESARIA UTOPIA DE LA CIUDAD ECOLÓGICA	335
<i>Javier García-Bellido García de Diego. Arquitecto, Director de "Ciudad Territorio".</i>	
RIESGOS Y VULNERABILIDAD EN ESPACIOS URBANOS	425
<i>Francisco Calvo García-Tornel. Universidad de Murcia.</i>	

. **E. ALGUNOS CASOS PARTICULARES**

GEOGRAFÍA Y URBANIZACIÓN EN LAS CIUDADES MEDITERRÁNEAS. MÁLAGA COMO EJEMPLO	447
<i>Damián Quero Castanys. Arquitecto.</i>	
LA CIUDAD DE ALMERÍA ANTE LOS RETOS DEL NUEVO MILENIO	458
<i>Rodolfo Caparrós Lorenzo. Geógrafo.</i>	
EL PAISAJE URBANO DE LA CIUDAD DE GRANADA	473
<i>Fernando Fernández Gutiérrez. Universidad de Almería.</i>	



A MODO DE INTRODUCCIÓN: LOS PROBLEMAS DE LAS CIUDADES. *URBS, CIVITAS Y POLIS*

Horacio Capel
Universidad de Barcelona

El fenómeno urbano, que tiene ya casi siete milenios de existencia, entró desde la Revolución industrial en una nueva fase de cambios profundos, que se han acentuado hoy hasta extremos hace poco inimaginables. Nuevas formas urbanas, nuevos contenidos sociales y nuevos modos de vida, nuevas tipologías y tejidos urbanos, nuevas centralidades y otras muchas innovaciones aparecen en la configuración de las áreas urbanas. Todo ello acentuado por el impacto de las nuevas tecnologías de la información y la comunicación.

Desde el siglo XIX se ha modificado también la tipología de los agentes urbanos que construyen la ciudad. Nuevos mecanismos de promoción inmobiliaria cada vez más complejos, cambios en el funcionamiento del mercado de la vivienda y de la construcción de equipamientos, creciente intervención del capital financiero en la promoción de la ciudad. Con mucha frecuencia no son las necesidades de las ciudades y de los ciudadanos las que se tienen en cuenta, sino que es la lógica de la promoción inmobiliaria y de las empresas constructoras la que actúa y la que está conduciendo a intervenciones que suponen una profunda destrucción del patrimonio heredado con el fin de favorecer la construcción de nuevos edificios y la buena marcha del negocio inmobiliario.

Sin duda muchos de los cambios que se producen en las ciudades tienen que ver con transformaciones de carácter más general, que se han acelerado desde la crisis de 1973. Se habla de que hay un cambio del fordismo al postfordismo, de la modernidad a la posmodernidad, de la ciudad industrial a la ciudad postindustrial, entre otras transformaciones. Todas ellas están teniendo fuertes impactos en el espacio urbano, lo que queda bien reflejado en el hecho de que haya habido necesidad de inventar neologismos y denominaciones expresivas para designar a esa nueva realidad de límites a veces imprecisos y cambiantes: ciudad difusa, ciudad-región, ciudad-archipiélago, hiperciudad, metápolis, archipiélagos urbanos, ciudad policéntrica, y otra muchas más. No es extraño que en esta época de *post-ismos* en los que nos encontramos, se haya hablado incluso de la post-metrópolis y de la post-ciudad.

Este número pretende abordar algunos de los problemas urbanos actuales con una voluntad decididamente interdisciplinaria, dentro de las limitaciones lógicas de extensión impuestas por la revista. Los problemas urbanos son de tal naturaleza que exigen de la reflexión, el estudio y la participación de especialistas diversos. Aquí lo hacen arquitectos, geógrafos, sociólogos, juristas e historiadores del arte. Los diferentes autores abordan el problema desde su peculiar punto de vista, personal y de sus tradiciones corporativas; cada uno de ellos realiza una aportación de interés a partir de sus propias investigaciones; y el panorama de conjunto resulta sin

duda extraordinariamente rico y estimulante por la diversidad de enfoques y de perspectivas que colectivamente ofrecen. El lector los tiene a su disposición para usarlos de forma imaginativa y personal. Considerados que, en su totalidad, suponen un valioso conjunto de trabajos con múltiples sugerencias para la elaboración de un pensamiento crítico sobre la ciudad y sobre los procesos de urbanización.

Lo urbano tiene muchas facetas, y por ello mismo es difícil su caracterización y definición. La ciudad es al mismo tiempo la *urbs*, la *civitas* y la *polis*. Es, en efecto, en primer lugar, el espacio construido, y que posee características morfológicas que, en general, fácilmente podemos reconocer como "urbanas" (los edificios, las calles, una fuerte densidad de equipamientos y de infraestructuras), es decir, todo lo que los romanos designaban con la expresión *urbs*. Pero es también una realidad social constituida por los ciudadanos que viven en la ciudad, a lo que los romanos aludían al hablar de la *civitas*. Y finalmente es la unidad político-administrativa, del municipio al área metropolitana, es decir aquello a lo que los griegos se referían al hablar de la *polis*. Abordar los problemas de la ciudad significa referirse a la vez a dimensiones físicas, sociales y político-administrativas.

1. Los problemas de la *urbs*

El espacio físico de la ciudad se extiende y se renueva sin cesar. Pero no debe seguir extendiéndose de forma ilimitada, afectando de manera incontrolada al medio natural.

10

La ciudad implica concentraciones de energía y de materiales, así como la construcción de infraestructuras físicas que modifican de manera irreversible las características del medio natural, con un impacto creciente sobre el mismo. Lo primero que hay que constatar es que esa extensión es en parte necesaria, por el mismo crecimiento de la población urbana, y en parte superflua porque se relaciona con las necesidades del mercado inmobiliario. El cambio y la reconstrucción están en la esencia misma del capitalismo, que genera un proceso sin fin de destrucción e invención de nuevos productos, lo cual se aplica también a las ciudades, que continuamente se construyen y reconstruyen.

Las necesidades de la producción masiva convierten a los objetos producidos en mercancías. La sociedad de consumo se basa en la lógica económica de la producción, en la obtención de beneficios y, por ello mismo, en la búsqueda de mercados entre una población consumidora en aumento. Desaparece con ello la idea de permanencia de los objetos, y es el cambio, lo efímero y la obsolescencia lo que gobierna la producción y el consumo. A partir de la implantación y consolidación del sistema capitalista, todo lo que se construye está hecho para ser destruido y para que el proceso de producción recomience una y otra vez. Marshall Bermann lo ha percibido lúcidamente en un libro cuyo título (*Todo lo sólido se desvanece en el aire*) retoma una frase de Marx en el *Manifiesto comunista*:



"'Todo lo sólido' -desde las telas que nos cubren hasta los telares y los talleres que las tejen, los hombres y mujeres que manejan las máquinas, las casas y los barrios donde viven los trabajadores, las empresas que explotan a los trabajadores, los pueblos y ciudades, las regiones y hasta las naciones que los albergan- todo está hecho para ser destruido mañana, aplastado o desgarrado, pulverizado o disuelto, para poder ser reciclado o reemplazado a la semana siguiente, para que todo el proceso recomience una y otra vez, es de esperar que para siempre, en formas cada vez más rentables [...] Hasta las construcciones burguesas más hermosas e impresionantes, y las obras públicas, son desechables, capitalizadas para una rápida depreciación y planificadas para quedar obsoletas, más semejantes en sus funciones sociales a las tiendas y los campamentos que a las pirámides de Egipto, los acueductos romanos o las catedrales góticas".

Los ejemplos de ello son numerosos. En una obra reciente titulada significativamente *La destrucción creadora*, un autor ha señalado con referencia a las transformaciones de Manhattan entre 1900 y 1940, que la ciudad "nunca está satisfecha consigo mismo, y está continuamente reconstruyendo".

Es seguro que eso supone un gran negocio, que permite obtener gigantescos beneficios económicos. Y es indudable que en esa construcción y reconstrucción continua se ganan a veces mejoras materiales sensibles en forma de nuevos edificios, nuevos estándares, nuevas instalaciones. Pero también se pierde mucho. Un patrimonio edificado está siendo rapazmente destruido, y con ello desaparece para siempre una parte de la memoria histórica. Y un parque inmobiliario construido se deja deteriorar en beneficio del negocio que supone la construcción de viviendas nuevas.

La ciudad, lo urbano, seguirá creciendo en todo el mundo, porque todavía hay elevadas cifras de población campesina que en algunos países ascienden a más del 50 por ciento de la población activa, cuando en los más desarrollados no supera el 10 por ciento. Pero no se trata de construir más ciudad, sino una mejor ciudad; construir sin hacer edificios para la rápida obsolescencia y sin que estén al servicio de la lógica del consumo. Es decir, hay que dar incentivos para el mantenimiento y la rehabilitación. El parque construido debe mantenerse en la medida de lo posible. Y en especial el centro histórico debe protegerse a toda costa, por la importancia que tiene para la imagen de la ciudad y la identidad colectiva. Hay que poner a punto, y aplicar decididamente, políticas de incentivo a la rehabilitación para conservar el suelo y el patrimonio inmobiliario, con viviendas desocupadas y mal conservadas. Aunque también hay problemas diversos que habrá que resolver para actuar adecuadamente (problemas jurídicos, propiedades indivisas, propietarios envejecidos, criterios para la intervención y protección, etcétera).

El espacio social de la ciudad se construye en buena parte a través de la vivienda y el mercado de la vivienda, y con la construcción de equipamientos e infraestructuras. El mercado de la vivienda, que en nuestro país es muchas veces poco transparente, asigna las personas al espacio en función de su nivel de rentas. Por ello contribuye a una fragmentación de la ciudad,

que algunos consideran cada vez más intensa. Por un lado, urbanizaciones para grupos de rentas altas, exclusivas, cerradas, con equipamientos refinados que hacen la vida más agradable en el alojamiento privado y en el cerrado espacio colectivo. Por otro la ciudad de los pobres, los cascos antiguos degradados, las periferias marginales, la infravivienda. La ausencia de construcción de viviendas sociales es general y clamorosa, y contribuye a esa fragmentación y segregación. Frente a lo cual, se necesitan políticas públicas de vivienda, ya que cada vez parece más claro a quien lo quiera ver que la *mano invisible* de los intereses inmobiliarios no logra resolver los problemas de la escasez de viviendas y es incapaz de alojar convenientemente a la población de bajos recursos.

2. Las posibilidades de la *civitas*

Las ciudades son también los ciudadanos, y el uso que éstos hacen del espacio construido. Los habitantes no se distribuyen homogéneamente sobre el espacio urbano. Hay diferencias socioespaciales, que van desde los cambios de densidad, en una escala que se extiende desde espacios muy densos a otros con viviendas unifamiliares y baja densidad, a la misma heterogeneidad social del espacio, desde los barrios de los ricos a los de los pobres, cada uno con sus características diferenciadas.

Los cambios en el mercado de trabajo están afectando de forma creciente a la misma organización de la ciudad. Los desplazamientos de empresas hacia la periferia, la inestabilidad de los contratos y el desempleo afectan a la residencia de los trabajadores. La imposibilidad de pagar un domicilio propio, la inseguridad en la disposición de la vivienda, los desplazamientos diarios cada vez mayores son rasgos de la vida metropolitana que acaban por afectar a la calidad de vida de los ciudadanos. Los procesos de desconcentración de los municipios centrales, así como el paralelo crecimiento de los municipios del entorno, convertidos en lugares de residencia, contribuyen asimismo a la movilidad diaria al trabajo y a aumentar los problemas de tráfico de los habitantes.

La ciudad es muy diversa social y culturalmente. Uno de los rasgos que generalmente se han considerado en la misma definición de lo urbano es precisamente la heterogeneidad de su población. Una heterogeneidad que es, en primer lugar, profesional y de habilidades, lo que da a la ciudad unas ventajas sobre las de cualquier otro lugar. Pero también una heterogeneidad de actitudes, de comportamientos.

Las ciudades son desde el comienzo del desarrollo urbano espacios que han crecido con la llegada de habitantes de afuera, es decir, lugares de inmigración. Lo cual se acentúa todavía más hoy con las migraciones internacionales. La ciudad es un crisol donde se funden las culturas y las razas. Pero eso requiere hoy tiempo, escuela pública, acceso al mercado de trabajo y a los equipamientos sociales, así como objetivos sociales claros; requiere algún tipo de consen-



so social sobre el tipo de sociedad que se desea construir. Todo ello es difícil de conseguir con movimientos migratorios de gran movilidad, con redes transnacionales que vinculan permanentemente a los que llegan con comunidades exteriores más que con la de acogida, con conflictos por el mercado de trabajo, y con acceso desigual a los servicios básicos. Es difícil de conseguir con comunidades divididas y enfrentadas por razones religiosas, cuando las creencias no quedan reservadas a la conciencia individual sino que se expresan públicamente en forma de fundamentalismos religiosos excluyentes, dando lugar a amenazas y enfrentamientos que hacen imposible la convivencia ciudadana.

3. La administración de la *polis*

La ciudad es también un territorio y unos grupos sociales que, al igual que la *polis* griega, tienen un ordenamiento jurídico. El territorio de la ciudad actual es en este sentido muy complejo, porque está sometido a diversas instituciones. En el caso de España, es un territorio en el que confluyen y actúan los poderes municipal, autonómico, estatal y, cada vez más, europeo; y que está, además, finalmente afectado por las pulsiones y las decisiones que llegan de los centros de decisión mundial, de los centros de poder situados en las ciudades mundiales.

Estamos ante transformaciones globales que afectan de forma decisiva a todos los espacios, y también a las ciudades. Aunque el proceso de mundialización es antiguo, también hay aspectos nuevos en la globalización. Las redes y las relaciones humanas, económicas, financieras, de información, que se establecen a escala mundial son cada vez más densas, con una mayor velocidad y tienen impactos profundos en la actividad y la vida social. Hoy no se pone el sol en el flujo de informaciones, en la actividad económica, en los mercados financieros, ya que actúan siempre en algún lugar de la Tierra, interconectados con los otros. Este mundo ampliamente interconectado permite que se ejerzan poderosas influencias desde lugares lejanos, y exige nuevas formas de regulación y de gobierno.

Hemos de decir que las ciudades no están inermes ante esos procesos e influencias. Tienen -al igual que los estados- capacidad de resistencia y de imponer o defender sus propios intereses y objetivos, siempre que éstos estén claros y no resulten contradictorios o enfrentados con los de otras instancias, como ocurre a veces en España.

El gobierno de la ciudad necesita de reglas jurídicas claras, de una voluntad decidida para su cumplimiento, de una autoridad capaz de hacer acatar las normas. Es decir, necesita de una administración pública eficiente. Vale la pena insistir en ello en estos momentos en que tantos abogan por el desmantelamiento del Estado y de la administración pública.

Costó mucho establecer en el siglo XIX un poder público independiente, con funcionarios al margen del poder de los caciques locales, laicos o religiosos. En lo que se refiere a los

municipios, poco a poco las distintas leyes municipales del XIX y de comienzos del XX permitieron ir avanzando en el proceso de institucionalización de la administración pública, en el proceso de funcionarización que supone una independencia respecto a los poderes locales, y una vocación de servicio público, necesariamente tutelada por garantías de control democrático. Mucho de esto está desapareciendo con los procesos de desregularización, con la privatización de servicios y de funciones municipales. Estamos en un momento en que se está poniendo en cuestión otra vez el poder público. Cargos que habían pasado a ser desempeñados por funcionarios eficientes de la administración pública se suprimen hoy en beneficio de la iniciativa privada, la cual, no hay que olvidarlo, se mueve siempre en función del beneficio propio y no del interés general.

Es necesaria una colaboración institucional, que a veces no existe. Hay con frecuencia enfrentamientos entre el poder central (y dentro de él, incluso entre distintos ministerios), el poder autonómico y el poder municipal. En España son especialmente llamativos los casos de varias Comunidades Autónomas donde la falta de colaboración lleva a dejar sin resolver o a resolver malamente diversos problemas urbanos.

Los conflictos entre las normativas estatal y autonómica en el caso del urbanismo y las diferencias en la legislación urbanística de las distintas Comunidades Autónomas puede introducir una heterogeneidad significativa en la actuación de los "agentes urbanizadores". Es evidente que la composición política de los parlamentos y los gobiernos afectará -o está afectando- a la normativa urbanística. En principio, podemos suponer que la capacidad de influencia de los poderes privados inmobiliarios será diferente con parlamentos y gobiernos de derechas o de izquierdas, aceptando que esta antigua distinción sigue teniendo validez actualmente. Buenos criterios para conocer la condición progresista de la legislación que se está elaborando son: el carácter más o menos acentuado de función pública otorgado al urbanismo, los mecanismos para la recuperación de plusvalías generadas por el planeamiento, por la inversión pública en equipamientos o por las recalificaciones hacia mejoras sociales, así como el papel que se concede a la participación ciudadana en la elaboración, gestión y control del urbanismo.

El debate "contra el plan" y la crítica a la rigidez de los planes de ordenación urbana elaborados por mandato de la Ley del Suelo de 1956 han tenido, sin duda, consecuencias. Se percibe la pretensión a una mayor flexibilidad que se refleja hoy -esperemos que acertadamente- en medidas como las que se proponen en la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, con la posibilidad de Actuaciones de Interés Público de promoción pública o privada, en suelo no urbanizable para la implantación de infraestructuras, equipamientos, usos industriales, terciarios, turísticos, no residenciales y otros análogos. Está por ver cómo se utiliza esa flexibilidad por "agentes urbanizadores" sedientos de beneficio y en connivencia con ayuntamientos sensibles a los intereses inmobiliarios.

La mayoría de las Comunidades Autónomas españolas han promulgado ya sus propias legislaciones urbanísticas. En la mayor parte de ellas se recoge la figura del *agente-urbanizador*, para la producción y gestión de los suelos urbanos, y tratan de regular su actividad, aunque



existen diferencias entre el papel de la iniciativa concedida a estos agentes inmobiliarios y la defensa de los intereses de los propietarios del suelo.

La mayor profesionalización del sector inmobiliario supone la modernización y equiparación con lo que ocurre en otros países. Pero habría que controlarlo más, al igual que se hace también en algunos de ellos, además de innovar en ese sentido todo lo que sea necesario.

Tradicionalmente han sido los propietarios del suelo los que tenían la iniciativa en la urbanización, para lo que se asociaban a constructores o a empresas constructoras. Pero esto ha ido cambiando poco a poco con la aparición de los promotores inmobiliarios. De todas maneras, aunque sus intereses pueden ser conflictivos, siempre existe la posibilidad de acuerdos entre los distintos tipos de agentes, que supongan ventajas para todos ellos y repercutan finalmente en el precio de la vivienda. Es conocido que la repercusión del valor del suelo en el precio final de la vivienda se ha ido incrementando en los últimos años rebasando a veces ampliamente el 50 por ciento del mismo, a pesar de la intervención creciente de los promotores o agentes urbanizadores, o quizás tal vez por ello mismo ya que muchos de éstos son también a veces propietarios o tienen fuertes vinculaciones con los que lo son. En realidad, la mayor parte del suelo vacante está en manos privadas: instituciones financieras, promotores, grandes empresas inmobiliarias, terratenientes, entre los que se incluyen la iglesia, la burguesía que se benefició de la desamortización, la nobleza... Los estudios que existen sobre la estructura de la propiedad en las grandes ciudades o en torno a ellas (por ejemplo, los de Rafael Mas sobre Madrid, los de Mercedes Tatjer sobre Barcelona) lo muestran con claridad. Muchos de esos propietarios retienen suelo para especular con las futuras plusvalías que pueden obtener. Sólo la puesta a punto de mecanismos que permitan la expropiación a precio justo, y no al precio de un mercado enrarecido y manipulado por los propietarios, podrá limitarlo. No puede aceptarse que la responsabilidad de la subida del precio de un bien escaso como es la vivienda se atribuya al precio del suelo, cuando todo el mundo sabe que los inmobiliarios están obteniendo beneficios enormes con la construcción de viviendas. Y si fuera así, deberán ponerse a punto mecanismos legales para impedirlo. En cualquier caso, la atribución de responsabilidades a los municipios por el elevado precio del suelo es realmente inaceptable.

Las dificultades para disponer de suelo urbanizable tiene que ver con la legislación actual. Es, desde luego, posible disponer de leyes que al conceder el permiso de construcción obliguen a la realización de infraestructuras de urbanización necesarias. La acción urbanizadora de los promotores inmobiliarios es a veces tardía o insuficiente, especialmente en las promociones destinadas a grupos populares. Parece claro que deben existir mecanismos que penalicen en caso de incumplimiento. También deben existir otros que impongan la asociación de propietarios y el funcionamiento de juntas de reparcelación y compensación, y que, en último término, permitan la expropiación del suelo a precio justo.

Es manifiestamente necesaria la construcción de vivienda pública, para alquiler o para venta, puesta en el mercado a precios razonables. Y naturalmente con las cautelas que sean

necesarias para que el adquirente no se beneficie posteriormente de las plusvalías que se hayan generado. La vivienda pública en alquiler a largo plazo es una solución que ya se ha experimentado con éxito en otros países, aunque haya sido liquidada por estrategias ultraliberales como las del gobierno de Margaret Thatcher en Gran Bretaña.

Sin duda el urbanismo es un proceso complejo. La administración pública debe negociar con los diferentes agentes urbanos, cada uno de los cuales defiende sus propios intereses, y arbitrar entre sus conflictos y diferencias. En realidad, esa ha sido la función atribuida muchas veces al planeamiento. Pero esa negociación y arbitraje debe hacerse desde posiciones de fuerza de la administración pública, con una legislación que permita a las administraciones presionar para defender el bien común.

Tenemos necesidad de integrar las políticas urbanísticas y las políticas económicas. Por ejemplo, el urbanismo y las políticas que se refieren a la industria. Frecuentemente encontramos polígonos industriales que se construyen y que no se desarrollan y a veces industria en municipios donde no se había previsto. Lo mismo ocurre en lo que se refiere a las comunicaciones. A veces los estudios y decisiones dependen de diferentes instancias e instituciones. Un caso clamoroso es el de la construcción de autopistas y de desvíos, con decisiones que se toman por técnicos del Ministerio de Fomento, normalmente ingenieros de caminos, y en contradicción a veces con el planeamiento municipal. Las consecuencias de esos desajustes son con frecuencia graves para el ordenamiento del territorio y la organización de la ciudad.

En todo caso, es importante insistir en la necesidad de no vulnerar la normativa urbanística aprobada. No pueden cambiarse a dedo la localización de equipamientos ya decididos. Los casos que se han producido en el pasado, y que todavía se producen con frecuencia, deben ser evitados.

En este mundo todavía existen muchas áreas que escapan a la legalidad. Los primeros que dan ejemplo de eso son los Estados Unidos, tratando de soslayar el ordenamiento jurídico internacional que tan trabajosamente se está construyendo, intentando eludir los acuerdos de las Naciones Unidas, rechazando el Tribunal Penal Internacional. La ilegalidad, las prácticas ilegales están todavía hoy presentes, en uno otro grado, en muchas partes, incluyendo la construcción de la ciudad, hacia donde se canaliza una parte del dinero negro que se genera y circula. Hay desde luego lugares más ilegales que otros, y son especialmente significativos en este sentido los territorios aislados y con difícil presencia del Estado, como ciertos sectores de los Andes o de la Amazonia, pero también los lugares donde hay un rápido flujo de personas, mercancías y dinero, como las áreas turísticas, casa de juego, o los casinos, muchos de ellos relacionados con el espacio urbano. Es sabido también que la promoción inmobiliaria permite a veces el blanqueo de dinero negro. La lucha contra la ilegalidad en la ciudad debe incluir también esas dimensiones.



4. Repensar la ciudad e imaginar alternativas

No se han confirmado los anuncios agoreros sobre la crisis de la ciudad. Después de 1973 y de la momentánea detención del crecimiento de numerosas ciudades industriales, fueron muchos los que anunciaron la paralización del desarrollo urbano e incluso la crisis de la urbanización. Se describieron una y otra vez los procesos de desindustrialización de los 70 y 80, las migraciones de retorno, la contraurbanización, el aumento de las deseconomías urbanas, la congestión del centro, la disminución del empleo, la ruina de la ciudad, la proliferación de las áreas sociales en decadencia y deterioro, especialmente en los viejos centros urbanos, aunque no sólo en ellos. Parecía que la ciudad, y sobre todo la gran ciudad, había llegado a su límite. Unas perspectivas alentadas por numerosos enemigos ideológicos de la ciudad, por los movimientos neo-rurales y finalmente apoyadas por los avances de la tecnología de la información y la comunicación. Las pequeñas ciudades e incluso los pueblos aparecían como la alternativa. Algunos han encontrado en la tecnología argumentos para apoyar su visión negativa de la ciudad, y para imaginar una red de ciudades pequeñas, sin las deseconomías y conflictos de las grandes, y conectadas mundialmente a través de sistemas de comunicación.

Todo ello dejó paso pronto a la idea de revitalización urbana, a un nuevo reconocimiento del papel de las ciudades en el dinamismo económico. Se percibe, frente a lo anterior, la renovación y el renacimiento urbano. Hoy se vuelve a tener una clara conciencia del papel decisivo de la ciudad para el desarrollo. Lo que no significa desconocer que la ciudad actual tiene también crecientes problemas.

Ante todo, crece de forma imparable la demanda de energía y de bienes materiales, lo que en sociedades ricas conduce normalmente al despilfarro. Todo ello debe tener un límite. Hemos de imaginar una ciudad en la que aumente el precio de la energía (una ciudad “sostenible”). Lo cual significa mayor ahorro energético, menos automóvil privado y más transporte público, menos avión y más tren, menos viajes, pero también menos aire acondicionado hasta pasar frío en verano y calor en invierno, mayor aprovechamiento de la energía solar, menos luz, y menos salidas nocturnas, entre otras muchas cosas. El despilfarro energético en nuestros países es totalmente inaceptable.

Para luchar contra ello se necesita un esfuerzo educativo y el apoyo decidido de los medios de comunicación de masas. Pero esto no basta. Hacen falta medidas fiscales y gravámenes que penalicen el gasto de energía o de agua por encima de lo razonable. Y que penalicen también el uso innecesario del transporte individual. Hay que conectar bien la ciudad, pero eso no significa seguir construyendo indefinidamente autopistas, sino sistemas de transporte público y desestimular el uso del automóvil privado en el centro de la ciudad.

El planeamiento es necesario. Tiene que ver con el interés público, con el proyecto de ciudad. Es un procedimiento para racionalizar la ocupación del territorio y la organización de la ciudad. No puede dejarse al albur de los agentes inmobiliarios que buscan su beneficio, sino que

ha de ser dirigido. Eso ha de hacerse bajo una dirección y control público, requiere instrumentos públicos de gestión.

Tenemos necesidad de pensar e imaginar la ciudad en su conjunto, de manera integrada, teniendo en cuenta todas las dimensiones que hay en la ciudad y a las que hemos aludido, es decir su carácter de *urbs*, de *civitas*, de *polis*. Eso es lo que falta, urbanización, ciudadanía y política. La construcción de una ciudad mejor no es solo urbanismo (la construcción de un entorno habitable), es también civismo (espacios públicos, educación, escuela, solidaridad...) y política (igualdad social, democracia, participación, predominio de los intereses generales, control por la administración pública democráticamente elegida...).

No ha de olvidarse nunca que la ciudad y el territorio se planifican para los habitantes, que el continente se ha de organizar para el contenido, para que los ciudadanos vivan mejor. El planeamiento debe servir para disminuir la segregación social y la exclusión. Lo cual debe hacerse, en lo que respecta al urbanismo, a través de la inversión pública y la construcción de equipamientos accesibles a toda la población. Debe evitarse una ciudad fragmentada y segregada.

Los efectos de las intervenciones inmobiliarias en los últimos años han tenido casi siempre como resultado el aumento del parque residencial, siempre mucho más rentable para el negocio inmobiliario a corto plazo. Pero eso se ha hecho a costa de la pérdida de heterogeneidad del espacio urbano. La desaparición y reconversión del espacio industrial, en particular ha supuesto importantes plusvalías para las empresas propietarias, que han podido cerrar con beneficios o trasladarse a la periferia en busca de suelo más barato. Pero ha obligado a la población a movimientos pendulares de radio cada vez más amplio, con el consiguiente despilfarro de energía y de tiempo y consecuencias negativas que son conocidas en lo que respecta a la contaminación ambiental.

La venta a empresas inmobiliarias de espacio público o semipúblico (de cuarteles y otras instalaciones de defensa, de RENFE, de áreas portuarias) ha representado una importante fuente de beneficios para las mismas, ya que muchas veces dichos espacios estaban localizados en posiciones centrales o bien accesibles, con elevadas rentas de situación. En muchos de esos casos la operación inmobiliaria sólo fue posible por la realización previa o simultánea de importantes inversiones públicas en infraestructuras y equipamientos. Es evidente que pueden imaginarse soluciones alternativas para la construcción de vivienda por parte de las administraciones públicas, soluciones que pueden incluir procesos de municipalización de suelo y viviendas en alquiler a largo plazo.

Hemos de defender el mantenimiento de una tradición urbana de espacio público protegido por la normativa legal y por la administración pública. Pero también hemos de recordar que el espacio público es de todos, no solo de la administración pública. Y en ese sentido necesitamos aprender mucho en nuestros países de tradición latina y de individualismo exacerbado. El desprecio que a veces existe ante lo público es clamoroso: gentes que tiran basuras en la calle



(papeles, colillas...), perros que defecan libremente en la acera ante la mirada indiferente de sus dueños, jóvenes que dejan asquerosas las calles y plazas con la práctica del *botellón*, destrozos del mobiliario urbano como forma de protesta y tantas otras muestras de comportamiento incivil que continuamente podemos observar. Ante todo esto hemos de reivindicar y difundir formas de civismo, de colaboración y de solidaridad.

Hoy el automóvil, las tecnologías de la información y la comunicación permiten la relación entre personas situadas en espacios alejados, lo que puede hacerse a la vez que existe una incomunicación con gentes que viven próximas. La proximidad social no está vinculada a la proximidad física; ésta no basta para crear lazos comunitarios. Pero, de todas maneras, esa proximidad tiene sus ventajas que conviene potenciar: efectos de imitación y de circulación de información, facilidad para el trato, homogeneización de comportamientos y facilidades para la convivencia. Hemos de potenciar eso, la comunicación personal cara a cara, lo que no es incompatible con el desarrollo simultáneo de comunidades virtuales.

La demanda de servicios es ilimitada y crece sin parar, en sanidad, en servicios asistenciales, en educación...; lo cual es sin duda positivo, pero puede suponer un coste que exige no sólo recursos públicos sino también comportamientos cooperativos y solidarios. Solidaridad y cooperación significa organizaciones solidarias y cooperativas, del tipo de las que se denominan "no gubernamentales". Se trata de algo muy positivo, siempre que existan controles democráticos de las mismas. Pero no es suficiente. Necesitamos también de administraciones públicas democráticas.

Se ha de prestar mayor atención a la pobreza urbana y a los grupos marginales o con problemas (jubilados, personas con discapacidades). Hay que pensar en la ciudad para los niños, para los viejos, para los minusválidos... Se ha de pensar en las necesidades de vivienda cuando existe simultáneamente un parque de viviendas vacías; lo cual aconseja la negociación con los *movimientos okupas* para la utilización de ese parque inmobiliario no utilizado. Se trata de innovar en este sentido de forma imaginativa, y mirar a esos "países de nuestro entorno" que a veces traen a colación nuestros gobernantes, ya que existen en ellos actitudes e incluso legislaciones que podrían servir de modelo en relación con estos problemas.

Se ha de garantizar el acceso a la vivienda, algo que está reconocido en las constituciones de muchos países, y en la española en particular. Como hay grupos de población con salarios insuficientes, esos que constituyen la llamada "demanda no solvente", es evidente -como ya hemos dicho- que es preciso construir vivienda social. Pero siendo conscientes de eso no resuelve automáticamente los problemas. Hay que tomar también decisiones delicadas sobre dónde construirla, cómo construirla y cómo asignarla. Como ha venido ocurriendo desde comienzos del siglo XX, solo en la periferia hay suelo barato, por lo que seguramente habrá que construir allí, lo que supone un planeamiento previo integral (comunicaciones, equipamientos...). Hay que decidir las tipologías constructivas, y optar por un abanico de posibilidades que existen entre la vivienda unifamiliar y el rascacielos. También habrá que estudiar medidas y tomar decisiones sobre la

selección de la población a la que se les dan las viviendas, con criterios de prioridad consensuados socialmente. Y tratar de evitar que iniciativas públicas exitosas pueden tener efectos inmobiliarios perversos, elevando el precio del suelo y el precio de las viviendas en el entorno donde se han realizado.

La escasez de vivienda pública de carácter social es una muestra paradójica de la confianza de los poderes públicos en la eficacia del Estado del bienestar, ese Estado que, sorprendentemente, los gobiernos de derechas quieren hoy dismantelar con argumentos económicos ultraliberales. Como es sabido, la generalización de la vivienda social después de la segunda Guerra mundial tuvo que ver con el peligro de subversión comunista y la voluntad de asegurar la paz social, comprometiendo a los ciudadanos en la defensa del sistema, con la garantía de una vivienda digna y con la conversión de muchos de ellos en propietarios. Alejado o desaparecido el peligro, la vivienda pública desapareció también del horizonte político, aunque para ello no existieran razones económicas, a no ser las de favorecer al bloque inmobiliario.

Es evidente que si en España en plena época franquista, y con las dificultades económicas y técnicas que existían en los años 1950 y 1960, pudieron construirse centenares de miles de viviendas públicas, mucho más podría haberse hecho en las décadas de 1980, 1990 y lo que llevamos de la actual, contando con la importante mejora de la situación económica y de los recursos disponibles. Tal vez sólo una conmoción social despertará a los políticos de su sueño inmobiliario. Cuando eso ocurra, es posible que puedan ponerse otra vez en funcionamiento mecanismos de expropiación de suelo a propietarios rentistas y especuladores, mecanismos que no es preciso inventar porque ya se conocen suficientemente. Y un riguroso control de los abusivos beneficios del mercado inmobiliario podría ayudar igualmente de forma eficaz a ello.

Quizás una de las claves de que eso no haya ocurrido todavía en un país como España es que la vivienda ya no es hoy tanto un problema social como un mecanismo de beneficio económico, de acumulación de plusvalías -en lo que casi todo el mundo es cómplice-, de inversión segura. Visto el problema desde esa perspectiva, resulta claro que se trata de una grave deficiencia del sistema capitalista, incapaz de crear estructuras económicas que permitan canalizar el ahorro popular familiar y que den seguridad respecto al futuro.

Hay que ser conscientes de que las medidas que se adopten para hacer una ciudad mejor no pueden ser solamente urbanísticas. Son también de carácter político más general: tiene que ver con el sistema fiscal progresivo que facilite recursos a las administraciones públicas, con las opciones respecto a la escuela pública, la única capaz de formar en la convivencia; con la sanidad pública, la única capaz de garantizar a todos los cuidados sanitarios y de luchar eficazmente contra las enfermedades infecciosas que vuelven a amenazarnos; con el control democrático de las decisiones, el único que garantiza la igualdad y la justicia.

Hemos de valorar el papel de los movimientos sociales. Hoy se alude a veces a la tristeza que produce el comprobar la ausencia de una firme resistencia cívica, y "ver como la democracia



pierde calidad, pues ni los otrora activos movimiento sociales ni la tan agasajada opinión pública ni casi nadie protesta o, al menos se cabrea", como ha escrito recientemente un político socialista. Lo grave es que eso se dice, incluso en España, por dirigentes de partidos políticos que en su momento contribuyeron a desarmar los movimientos vecinales. Los partidos de izquierda han de adoptar una nueva actitud ante las formas de participación ciudadana, y estar más atentos a los movimientos de carácter reivindicativo y las propuestas alternativas. La participación debe convertirse en el elemento básico del urbanismo, de manera que garantice el debate público y, a través de ello, el control de las decisiones que se toman.

Se observa cada vez más la centralización de las decisiones en las grandes urbes y en los conjuntos metropolitanos. Por esto mismo, la existencia de redes de transporte y de conexión de comunicaciones es esencial para la viabilidad y el desarrollo de las metrópolis del segundo nivel y de las pequeñas y medias ciudades. Esto para comunicarse bien con los centros metropolitanos y nacionales y también para relacionarse con otros de tamaño similar en regiones distintas. Las regiones urbanas y los vastos conjuntos metropolitanos extienden su influencia positiva a las ciudades próximas organizando redes de ciudades en entornos metropolitanos, y formando coronas metropolitanas exteriores. De todas maneras puede haber fuertes competencias entre algunas de esas ciudades, lo que seguramente tiene a la vez consecuencias positivas, por los efectos de emulación que producen, y negativas, por la dificultad de racionalizar las inversiones y equipamientos para conseguir especializaciones, ya que normalmente existe una fuerte pugna entre municipios cercanos para captar inversiones y recursos, la cual es aprovechada descaradamente por los agentes inmobiliarios para actuaciones que no deberían permitirse. En ese sentido, la cooperación, la solidaridad y el intercambio parecen también esenciales.

Es urgente difundir entre políticos y empresarios sentimientos de intercambio, cooperación y solidaridad en relación con intereses comunes. En la creciente competencia entre ciudades, relacionada con la globalización, se ha de buscar, valorar y potenciar lo diferente y lo específico y a la vez desarrollar la cooperación con otras ciudades similares y complementarias. La administración pública es la que ha de planificar los conjuntos urbanos y metropolitanos y todos los casos de crecimiento urbano supramunicipal. Existe una urgente necesidad de introducir actitudes de cooperación y de diseñar estrategias conjuntas económicas y sociales para situarse en la red de ciudades a escala continental y mundial.

El mismo entorno físico puede ser teatro de libertad o de coerción. A pesar de las pretensiones de los arquitectos, no hay relación determinante entre forma y vida social. La forma puede ser, en realidad, indiferente para la construcción de la ciudad. Si el trazado ortogonal, tan rígidamente geométrico y aparentemente coercitivo, ha podido ser calificado como "condición de libertad", es evidente que hay muchas posibilidades de construcción real de la ciudad a partir de la forma. Los constructores de formas arquitectónicas han de estar más atentos a las prácticas sociales, a las normas y a las aspiraciones de los usuarios.

La retórica de la dominación no se ejerce hoy a través de los edificios sino a través de formas más refinadas de control social. Por eso los arquitectos se atreven a realizar edificios públicos sin carácter simbólico o monumental, en los que a veces ni siquiera la puerta de entrada está bien definida. Pero tal vez con eso se pierda también algo, ya que lo simbólico tiene su trascendencia en la ordenación espacial y social.

"Infierno y paraíso están aquí", puede leerse en una enigmática inscripción existente en el jardín renacentista de Villa Barbarigo, en Padua. También la ciudad puede ser el infierno y el paraíso. Si hay libertad, igualdad y solidaridad, las ciudades son espacios maravillosos para la vida. Si domina la desigualdad, la exclusión, la segregación, la competencia, la pobreza, la violencia, la vigilancia y la opresión, pueden convertirse en el infierno. De nuestros gobernantes, de las normas sociales que seamos capaces de elaborar y de cumplir y de nosotros mismos depende.

Creo que, a pesar de la evolución perversa que muchas veces podemos observar en nuestras ciudades, a pesar de los signos alarmantes que percibimos, a pesar de las infames estrategias de los que solo buscan su propio beneficio y desprecian el bien público, a pesar de la sumisión de la ciudad a la lógica despiadada del capitalismo, a pesar de todo ello podemos ser optimistas. Podría ocurrir que los centros comerciales, los parques temáticos, la aparente fragmentación del espacio, incluso las urbanizaciones cerradas no sean decisivos. Que se conviertan en complementos que diversificarán y enriquecerán todavía más la oferta creciente que existe en la ciudad. Que a pesar de todo la ciudad siga siendo un espacio para la libertad, la coexistencia, la convivencia, la vida agradable y culta, la solidaridad.

La ciudad puede resistir y sobrevivir. Resistir a los especuladores, a los vivos, a los egoístas, a los políticos corruptos o incompetentes, a los técnicos engolados y soberbios que se consideran depositarios exclusivos de la ciencia y el saber. Pero para ello es preciso que actúe la política en el sentido amplio de este término, que el ordenamiento jurídico democrático, la normativa urbanística y los órganos de gestión defiendan el interés público. Pero también hace falta el compromiso social y la acción decidida por parte de los residentes, de los ciudadanos. Si este compromiso, la solidaridad y la idea de convivencia no existen, difícilmente sobrevivirá. La aceptación de la diversidad y de los beneficios de la interacción, la defensa crítica y consciente de los valores ciudadanos sociales y políticos es esencial para todo ello.

Son muchos los problemas existentes. Sobre algunos de ellos el presente número de la serie **MEDITERRÁNEO ECONÓMICO** pretende apuntar vías para la reflexión y el debate. Esperemos que contribuya verdaderamente a ello, porque solo del debate y de la presentación de alternativas puede llegar la solución a los problemas que tiene la ciudad, entendida en su triple dimensión de *urbs*, de *civitas* y de *polis*.



MEDITERRANEO ECONOMICO

Ciudades, arquitectura y espacio urbano

- Sistemas y morfología
- Arquitectura, sociedad y espacio urbano
- Planificación, derecho urbanístico y participación
- Nuevos retos
- Algunos casos particulares de urbanismo



LAS DINÁMICAS MORFOLÓGICAS METROPOLITANAS

Josep M. Vilanova Claret

En el año 1995 la Mancomunidad de Municipios del Area Metropolitana de Barcelona ¹, publicó un amplio y voluminoso trabajo de su Dirección de Servicios de Ordenación Urbanística llamado *Dinámicas metropolitanas en el Area y Región de Barcelona*, donde se aportaban una gran cantidad de datos y de reflexiones sobre el territorio, el urbanismo, la población, las actividades económicas, la vivienda, el mercado inmobiliario, los transportes, y los servicios medioambientales en el ámbito de lo que se ha venido a denominar Región Urbana de Barcelona, que engloba un total de 163 municipios y el 70 por ciento de la población de Cataluña en tan sólo el 10 por ciento del territorio.

Desde 1986, un grupo de profesores del Departamento de Urbanismo de la Escuela de Arquitectura del Vallés, en el marco de la cátedra del profesor Antonio Font, iniciamos una investigación sobre la evolución reciente del área metropolitana de Barcelona con el título de *La reorientación del proyecto metropolitano* ², con el objetivo de sistematizar el proceso de formación metropolitana (crear un “Atlas”, según la expresión utilizada por entonces) y también indagar, desde las dimensiones físicas y arquitectónicas, en las claves de las transformaciones urbanas y territoriales que se estaban planteando y desarrollando ³.

Aquellos trabajos de investigación avanzaron posteriormente en líneas diversas ⁴, y culminaron en un trabajo realizado en los años 1996-1998 que consistió en un rastreo preciso a través de fotografía aérea del proceso de urbanización y construcción del territorio de la región urbana de Barcelona en el período 1984-1994, y su posterior digitalización cartográfica por tipologías y usos ⁵. Este último trabajo, conjuntamente con una buena parte de las anteriores investigaciones, fue publicado en 1999 por la Mancomunidad de Municipios con el título *La construcción del territorio metropolitano: morfogénesis de la región urbana de Barcelona*.

- 1 La Mancomunidad voluntaria de Municipios fue la fórmula empleada por los Ayuntamientos integrados en un ámbito de planeamiento común, el del Plan de Ordenación de Barcelona y su zona de influencia de 1953, posteriormente revisado en 1976 con el nombre de Plan General Metropolitano de Ordenación Urbana, para dar respuesta a la disolución por parte de la Generalitat de Cataluña de la Corporación Metropolitana de Barcelona, el organismo gestor del planeamiento y de los servicios en aquel ámbito de planeamiento que aún sigue vigente.
- 2 Aquella investigación se inició con una ayuda del extinto Instituto del Territorio y Urbanismo (ITUR) del Ministerio de Obras Públicas.
- 3 En aquel período previo a su inminente disolución, la Corporación Metropolitana de Barcelona había iniciado una serie de publicaciones de gran interés sobre el desarrollo del planeamiento metropolitano: “Proyectar la ciudad metropolitana”, “El Plan de Costas”, “El Parque de Collserola”.
- 4 Las tesis doctorales de los profesores LLOP, C., *Espacios proyectuales de una metrópoli. Cambios en la estructura espacial del área central metropolitana de Barcelona* y VILANOVA, J.M., *Espacio residencial y metrópoli. Las tramas residenciales en la formación y evolución metropolitana de Barcelona*.
- 5 Actualmente se está prolongando el análisis hasta el año 2000.

En este texto se pretende hacer una presentación resumida de las principales conclusiones de estos trabajos que se centran principalmente en los cambios físicos producidos, la evolución de los sistemas urbanos, y el papel del planeamiento territorial y urbanístico. Teniendo presente los estudios de las transformaciones de los sistemas urbanos en la línea clásica de la geografía y la economía regional, de la actividad productiva desde la economía aplicada, de los cambios en las formas de vida y en las prácticas sociales desde los enfoques sociogeográficos, o las transformaciones del espacio habitable de perfiles más físicos y arquitectónicos, se trataba en aquellos trabajos de investigación y en los actuales de hacer una aproximación que pusiera el énfasis en la dimensión morfológica de la realidad construida, como explicación complementaria, aunque distinta, de las anteriormente señaladas.

Por consiguiente, se presentan de forma muy resumida los procesos de formación metropolitana detectados y las formas que actualmente podemos reconocer en la ciudad metropolitana, basadas en la experiencia de Barcelona, pero fácilmente extrapolables a otras realidades metropolitanas españolas y europeas⁶. Estos procesos y formas se ponen finalmente en relación con el medio físico, entendido no sólo como soporte, sino como integrante de la morfología metropolitana.

Posteriormente, se plantean dos cuestiones que a mi juicio son claves para el futuro: las dinámicas de reorganización funcional de los sectores económicos en el espacio urbano y en el territorio, y la posible (o no) capacidad anticipadora y ordenadora del planeamiento urbanístico y la planificación territorial tal como los hemos conocido hasta la actualidad.

1. Los procesos de formación metropolitanos

En la configuración de la realidad metropolitana de Barcelona son identificables tres grandes procesos de formación de ciudad que sintetizamos en los modelos por agregación, por dispersión y por polarización.

Los crecimientos por agregación corresponden a la formación clásica de ciudad, y comprenden todas aquellas formas urbanas que han tenido y tienen relación con un proceso de crecimiento de la ciudad desde la proximidad física o la dependencia funcional, y que por lo tanto trabajan sobre la idea de las economías de aglomeración, por adición o complementariedad con las existentes, como lógica fundamental de su implantación urbana o territorial.

⁶ Una de las prolongaciones actuales de la investigación es el intercambio de experiencias con otros centros universitarios españoles y de la Unión Europea (portugueses, franceses e italianos).



Proceso ligado también a la concentración y ampliación en el tiempo de las infraestructuras y servicios de una ciudad progresivamente compleja, a la formación de mercados locales de trabajo, de suelo y vivienda, de las actividades económicas, industriales y terciarias y, en muchos casos, configurando realidades urbanas que sobrepasan las delimitaciones administrativas municipales ⁷.

Crecimientos por agregación que se complementan con los procesos de transformación interna de las ciudades que se han generalizado en la etapa más reciente, a través de proyectos de renovación urbana, de desarrollo de estrategias de rehabilitación y de la mejora de los instrumentos urbanísticos clásicos de control de la ciudad consolidada.

El crecimiento por dispersión se inicia en el caso de Barcelona en la década de los años sesenta, con la ocupación muy amplia de territorios cercanos al centro de la metrópoli por urbanizaciones surgidas de procesos de parcelación de suelo rústico para la formación de viviendas unifamiliares de segunda residencia, semanales o estacionales, o las dos cosas a la vez, en una búsqueda de los paradigmas antiurbanos del espacio abierto, la integración en la naturaleza o la apropiación de los valores paisajísticos del territorio.

A diferencia de los antecedentes iniciales de las ciudades-jardín de las décadas de los años veinte y treinta, que buscaban una localización cercana a las redes de transporte público, como el ferrocarril como garantía de su accesibilidad, este manchado extensivo del territorio se produce confiando en el transporte individual privado, y por lo tanto se independiza de lo que hasta entonces habían sido las redes vertebradoras del territorio.

El cambio cualitativo se produce a partir de la década de los años ochenta, cuando una buena parte de estas urbanizaciones se reconvierten en espacios de la primera residencia, como alternativa buscada, y también fomentada por las deficiencias de la ciudad compacta y compleja, alternativa basada en una supuesta mejora de la calidad de vida.

Su carácter monofuncional, los déficits todavía hoy de urbanización en muchas de ellas, y de servicios y equipamientos, al no estar previstos de manera suficiente en su origen para la función residencial permanente a la que se han abocado, plantean un escenario territorial y urbano nuevo y problemático que está presente con un peso muy relevante en la realidad metropolitana actual, dado el elevado consumo de suelo que comporta este modelo de ocupación del territorio y la fuerte carga que supone para las infraestructuras, tanto las de movilidad como las medioambientales.

⁷ Esta cuestión está planteada actualmente en la mayoría de ciudades intermedias catalanas, comprendidas entre 35.000 y 120.000 habitantes, situadas o no en el entorno metropolitano de Barcelona, y donde las interrelaciones y las continuidades de sus núcleos urbanos con los municipios colindantes, hasta ahora de pequeño tamaño, están siendo progresivamente intensas, configurando lo que se viene denominando "áreas urbanas funcionales". Véase en este sentido CASTAÑER, M., VICENTE, J. y BOIX, G. (eds.) (2001): *Áreas urbanas y movilidad laboral en España*, Universidad de Girona.

Finalmente, es constatable un tercer modelo de formación urbana que denominamos *por polarización*, y que supone un proceso también muy reciente de implantación, en este caso de actividades emergentes en los entornos de las grandes infraestructuras de la movilidad y sus nodos de intercambio. Actividades que buscan en la proximidad a estas infraestructuras su lógica de implantación, por las necesidades de optimizar al máximo los circuitos de transporte de mercancías, y en ocasiones buscando incluso el efecto “fachada” por razones simbólicas y representativas, o por tratarse de actividades de lógica comercial a gran escala que, como siempre ha sido, requieren ser “visibles” desde los grandes ejes de la movilidad de la población, y que actualmente son las redes que canalizan el transporte individual privado.

No son implantaciones que comporten, comparativamente con las anteriores, grandes consumos de suelo, pero son determinantes en la configuración de los paisajes metropolitanos actuales, en lo que se ha venido a denominar como los elementos significantes de la ciudad contemporánea, sobre los que disponemos abundante literatura.

Tres modelos de crecimiento, por lo tanto, con los que se pretende sintetizar los grandes cambios experimentados en la ciudad y el territorio en entornos metropolitanos en los últimos veinte años, y que, como hemos avanzado al inicio, parecen ser comunes a la mayoría de áreas actualmente objeto de investigación en el área sur-mediterránea.

2. Las formas de la ciudad metropolitana

Esta lectura procesual de la formación metropolitana de Barcelona viene complementada por una aproximación a las formas resultantes de los procesos de formación/transformación de las ciudades, en el ámbito de lo que denominamos los “territorios morfológicos” y sintetizados en los ambientes urbanos, los paisajes de la baja densidad y los escenarios en red.

Los ambientes urbanos corresponden a las formas diversas de la ciudad compacta y continua, compleja en su estructuración y diversa en su funcionalidad y usos. Estas formas diversas, ampliamente analizadas desde la geografía urbana y el urbanismo recientes, van desde los núcleos históricos, en su mayor parte de origen medieval o rural, a los crecimientos de la primera industrialización, las tramas residenciales y los ensanches, los polígonos de vivienda masiva, algunos episodios de ciudad-jardín, antiguos o recientes, o los asentamientos marginales que finalmente el crecimiento urbano ha acabado integrando.

Son los espacios de la ciudad densa, de la multiplicidad de usos y actividades, de la sociabilidad y la cultura urbanas. Son también los espacios donde se ha intervenido con mayor intensidad desde la recuperación de los ayuntamientos democráticos, como resultado de la presión social para su mejora en términos de reurbanización, equipamientos o rehabilitación del espacio residencial, pero son también los espacios donde las actividades y el mercado inmo-



liario compiten con mayor fuerza, cuando se hacen verosímiles las expectativas de plusvalías derivadas de los valores de su centralidad urbana.

Los paisajes de baja densidad corresponden fundamentalmente a la explosión de las ciudades-jardín de los años sesenta y actualmente espacios de la residencia habitual de una parte de la población que ha optado por situarse en el territorio a partir de una expectativa de mejora de su hábitat basada en la vivienda unifamiliar aislada y en un entorno caracterizado por su percepción “natural”.

La baja densidad, derivada del modelo residencial original, se combina así con la configuración de unos paisajes semi-urbanizados donde se integra la nueva ciudad. Una ciudad carente de servicios elementales, lo que obliga a una alta movilidad que pone en carga unas infraestructuras que no estaban previstas para acoger estos nuevos flujos obigados, y también a menudo carente de las infraestructuras que caracterizan una área urbana moderna (redes de suministros, espacios de lo colectivo) y con capacidad de adaptación a los cambios futuros.

Los escenarios en red corresponden a las formas urbanas que han surgido en el proceso reciente de polarización alrededor de las grandes infraestructuras de la movilidad, y que adquieren su pleno sentido en un contexto global metropolitano. Son implantaciones de contenedores de actividades terciarias o de servicios, grandes equipamientos, en una lógica de gran escala que busca en la posición estratégica en el territorio su mayor eficiencia, configurando frentes o buscando los nodos y puntos de intercambio de la movilidad que se generan con la implantación sucesiva de las redes.

Son formas urbanas -de escala metropolitana- que surgen de manera fragmentada en el tiempo y en el espacio, a veces antes y a veces después de la implantación de la infraestructura, pero en todos los casos sin proyecto coherente, ya que los procesos de interrelación previa entre unos y otros son inexistentes. Sin embargo, son uno de los componentes que pone mayor carga a las propias redes de la movilidad al tratarse de puntos de alta condensación de la actividad.

3. El territorio como algo más que soporte

Frente a estos procesos y formas de las nuevas realidades metropolitanas, existe un territorio físico puesto permanentemente en tensión por la presión urbanizadora⁸. Un conflicto en crecimiento cuando se está percibiendo ya desde las nuevas sensibilidades sociales y culturales que el medio físico no soporta cualquier tipo de transformación y que los déficits medioambientales acumulados son progresivamente más importantes.

8 “En el ámbito de la región metropolitana, el consumo de suelo en los últimos veinte años equivale a toda la ocupación anterior del territorio, pese al estancamiento de la población”. *Dinámicas metropolitanas en el área y la región de Barcelona*, pg. 180, Mancomunidad de Municipios del Area Metropolitana de Barcelona, 1995.

Un medio físico que ya no es entendido como el contexto de una dinámica valorada globalmente como positiva, sino como una parte cada vez más esencial del problema sobre cómo abordar una ordenación integral y sostenible de la actual y futura ciudad metropolitana.

En el caso de la región de Barcelona, el soporte territorial ha representado unos condicionantes físicos muy claros para la disposición espacial de las infraestructuras y los asentamientos urbanos. Los corredores naturales entre las formaciones orográficas relevantes y las llanuras fluviales que se abren paso entre los elementos montañosos han llegado a constituirse en los grandes ejes estructuradores de las relaciones territoriales que integran, desde los caminos y carreteras históricas, al ferrocarril y los modernos ejes viarios -autopistas, autovías- y ahora el tren de alta velocidad, con la matización de algunas actuaciones de perforación en túnel de algunas de las barreras naturales.

Corredores y llanos, macizos montañosos, cuencas bajas y deltas fluviales, bordes litorales, son algunos de los elementos que componen la realidad física metropolitana de Barcelona, y que junto con la historia en el proceso de ocupación humana y los condicionantes socioeconómicos, políticos y culturales, le han otorgado unos rasgos propios y explicativos del ámbito espacial de la región metropolitana, de su estructura funcional interna y de su morfología.

Sobre este soporte se ha producido una ocupación del territorio para usos urbanos enormemente heterogénea, más densa en la ciudad central y en los entornos de las ciudades metropolitanas que en el resto. El menor grado de densificación urbana del resto del territorio, la distribución espacial y el peso importante que aún tienen los espacios naturales y los espacios abiertos, son datos de partida trascendentes para el futuro.

4. Las cuestiones claves: la reorganización funcional

La aceleración en el crecimiento metropolitano y los contenidos procesuales y formales de este crecimiento están en relación directa con las profundas transformaciones de tres componentes funcionales de la ciudad tradicional: la industria, la vivienda y las actividades terciarias.

La transformación de los sectores industriales a partir de la crisis de la segunda mitad de la década de los setenta se ha traducido, en el caso de Barcelona, no tan sólo en una reconversión en términos de sectores en desaparición y sectores emergentes, sino también en una profunda reorganización espacial del territorio metropolitano y regional.

La ciudad tradicional ha dejado de ser el espacio preferente para la localización de la producción, antes al contrario, las políticas urbanas han tendido a forzar la desaparición de actividades industriales que, en las nuevas relaciones globalizadas de producción y transporte de mercancías, se presentaban poco compatibles con la voluntad de recualificación del espacio



urbano. La caída de la presencia de la industria en la ciudad, tradicionalmente muy importante en las formas urbanas tradicionales ⁹, ha tenido dos consecuencias muy importantes en la reordenación funcional del espacio metropolitano.

Por un lado, la formación de nuevos espacios urbanos, a menudo de gran extensión, de carácter monofuncional, exclusivamente dedicados a la implantación de las nuevas o reconvertidas actividades industriales. Una nueva “ciudad industrial”, implantada en entornos próximos de las grandes infraestructuras de comunicación, principalmente viarias pero también ferroviarias, portuarias e incluso aeroportuarias. Desarrollos muy consumidores de suelo para poder ofrecer entornos imposibles de encontrar en zonas urbanas consolidadas, situadas “a la sombra” de las infraestructuras, y a menudo contra la vocación del soporte físico (zonas agrícolas, riberas fluviales, etcétera, es decir, en suelos de bajo coste económico). En cualquier caso, espacios de la vida diaria de cientos de miles de personas, ciudades segregadas de las ciudades, sin personalidad aparente y sólo en el mejor de los casos con las infraestructuras, incluyendo las medioambientales, bien resueltas.

Por otro, la aparición en el corazón mismo de las ciudades de espacios expectantes de transformación de uso, espacios de alto valor añadido por su posición urbana privilegiada, objeto de todo tipo de proyectos de reconversión a nuevas actividades urbanas, básicamente residenciales y terciarias, presión de transformación a la que apenas puede contraponerse en ocasiones la voluntad de no destruir al menos la parte de mayor valor del patrimonio arquitectónico industrial heredado.

Barcelona, en este sentido, ha recorrido ya dos etapas en este proceso. En la primera, la crisis de los espacios industriales fue aprovechada ya en fechas tan lejanas como las de 1976-79 para desarrollar una política de adquisición de suelo que fue la base de la recualificación de los espacios urbanos de la ciudad, de los grandes proyectos de espacios públicos, equipamientos y viviendas sociales de los inicios de los años ochenta, estrategia que tuvo su culminación posterior con la transformación de un amplio sector urbano en el frente litoral para la construcción de la ciudad de los atletas para las olimpiadas de 1992.

La actuación de la Villa Olímpica, finalmente emplazada en un entorno industrial obsoleto pero estratégico para la transformación de la ciudad, fue una combinación, culminada con éxito y en un período muy corto de tiempo, de actuaciones sobre grandes infraestructuras (ferroviarias, viarias y de saneamiento), regeneración de la costa (puerto deportivo, playas, paseo marítimo) y la implantación de las viviendas del programa olímpico y actividades terciarias potentes (hotel y edificio de oficinas).

⁹ Véase por ejemplo el plano de usos del suelo de Barcelona reproducido en la “Memoria” del *Plan de Barcelona* y su zona de influencia de 1953, donde se observa en toda su fuerza la presencia de las actividades industriales en el corazón mismo de la ciudad.

En la segunda fase, la que podríamos denominar “post-olímpica”, además de actuaciones en el frente litoral que completan la renovación iniciada en el período anterior, pero en esta ocasión con la diferencia de haberse dejado a la iniciativa de los promotores privados, se ha abierto un nuevo debate sobre los contenidos de la reconversión de una área industrial extensísima, 180 manzanas equivalentes a las del ensanche Cerdá situadas en el sector conocido como el Poble Nou.

En este debate, se ha planteado la opción de mantener una actividad industrial urbana “limpia”, ligada a las nuevas tecnologías y a los sectores de la comunicación, el diseño y el sector audiovisual, que se piensa compatible con la implantación de nuevos espacios urbanos y nuevos desarrollos residenciales ¹⁰. Las primeras actuaciones en esta línea, aún no consolidadas, ponen de manifiesto la dificultad de traducir aquella hipótesis en algo más que densificación residencial o espacio terciario clásico.

Los efectos de la reordenación del espacio industrial han sido de gran alcance. La carga sobre las grandes infraestructuras y la relocalización de la residencia al desplazarse los centros de trabajo explican algunos de los problemas claves que actualmente comprometen el futuro de la región metropolitana. Las opciones que se sigan tomando en relación con la reincorporación a la ciudad de los espacios industriales obsoletos influirán en buena medida en la evolución de las estructuras urbanas centrales.

El segundo gran tema que se plantea es la cuestión de la vivienda. La recomposición de los espacios residenciales metropolitanos, ya apuntada en algunos de sus aspectos en los apartados anteriores, se fundamenta además en el comportamiento del sector inmobiliario y de la actuación pública.

Hay que recordar, en primer lugar, que la extensión de los crecimientos residenciales se produce en ausencia de crecimiento demográfico significativo desde los inicios de los años ochenta. Pero ya sabemos que el crecimiento demográfico no es explicativo del comportamiento de la demanda residencial, sino que hay otros factores que explican la dinámica sostenida de crecimiento: la evolución de los hogares ¹¹, y la ya referida movilidad residencial, por razones de relocalización de los lugares de trabajo, por la búsqueda de ofertas diversas a la urbana tradicional, y, lo que aquí se quiere señalar especialmente, el comportamiento excluyente del mercado de la vivienda y la ausencia de políticas públicas de reequilibrio.

El mercado inmobiliario, y concretamente el residencial, ha pasado en este período de los últimos veinte años por ciclos diversos. En etapas de crisis -primera mitad de las décadas de los

¹⁰ Se trata de la actuación urbanística conocida con el nombre de 22@, denominación que proviene de la calificación de suelo industrial urbano (zona 22 subzona a) por el Plan General Metropolitano vigente.

¹¹ Véase, a este respecto, TRILLA, C. (2001): “Población y hogares. La base de las necesidades de vivienda”, cap.II de *La política de vivienda en una perspectiva europea comparada*, colección Estudios Sociales núm. 9, Fundación La Caixa.



años ochenta y noventa-, ha llegado a ofertar hasta casi un 50 por ciento de vivienda protegida, que sin embargo ha sufrido caídas por debajo del 10 por ciento (6,2 por ciento en el año 2000) en los períodos alcistas de la segunda mitad de los años ochenta y el que viene experimentando desde 1997.

La ausencia de una promoción pública o social ¹² significativa y estable, y situada en los entornos sociales con mayores dificultades para acceder a los niveles del mercado privado, entre ellos la misma ciudad de Barcelona, y en un contexto de precios fuertemente alcistas, obliga a una relocalización de la población afectada por estos desajustes, que en este caso no se asocia con los lugares de trabajo o de los servicios, sino puramente a una cuestión de segregación en el espacio por razones de renta, y por lo tanto, se convierte en otro factor que incrementa los niveles de la movilidad obligada.

La gravedad de la coyuntura actual estriba en que los mecanismos que hasta ahora se han utilizado para reequilibrar el problema, la oferta importante de vivienda protegida promovida por el sector privado o social para dar salida en períodos de crisis a una demanda solvente pero con una capacidad económica limitada ¹³, no son viables. La transferencia imparable de los precios alcistas a los valores del suelo, mercado rígido y poco transparente donde los haya, y la entrada masiva del sector financiero en el mercado de la vivienda a través del crédito hipotecario a bajo interés, que se resistirá a una disminución de sus activos para no poner en riesgo el propio sistema financiero, desactivan las posibilidades de promoción de viviendas protegidas -nuevas o ya construidas- en cantidades significativas para hacer frente a la exclusión de sectores sociales cada vez más amplios.

Es evidente que la dimensión del problema en un contexto metropolitano desborda la actuación de y en los mercados locales, y que sólo una contundente acción pública sobre los valores del suelo a través del planeamiento urbanístico, y la promoción pública de viviendas en alquiler y el fomento creíble de las posibles actuaciones privadas en el mismo sentido, pueden desbloquear la crisis actual y evitar los riesgos aún peores de exclusión social y segregación urbana por razones de renta frente a las necesidades de vivienda.

No se completaría esta visión de la reorganización funcional del espacio metropolitano si no se planteara la evolución de los espacios terciarios. La salida de la gran y mediana industria de la ciudad tradicional ha dejado la actividad urbana decantada (en niveles superiores en muchos casos al 80 por ciento) hacia los sectores terciarios (comercio, servicios, administración pública), en el caso de Barcelona potenciados además por la explosión reciente del turismo urbano.

12 La promoción pública ha sido irrelevante en todo el período, y además dirigida a actuaciones de remodelación urbana, por consiguiente con usuario predeterminado. Se considera promoción social la que realizan instituciones sin ánimo de lucro o comprometidas con cuotas significativas de vivienda protegida, como por ejemplo las cooperativas vinculadas al movimiento sindical.

13 Véase sobre este tema EARHA (1999), "Eficàcia social de la política d'habitatge", en *Les desigualtats socials a Catalunya*, Fundació Bofill.

Esta dinámica se complementa con otra, básicamente del sector comercial, que ha buscado en la optimización de la localización sobre el territorio en términos de accesibilidad otra escala en su lógica de implantación, la escala metropolitana, con la oferta de grandes superficies y complejos comercial-lúdicos, aprovechándose del bajo nivel de servicios de muchas de las ciudades periféricas en relación con el centro metropolitano.

En este contexto de emergencia de las actividades terciarias, las opciones tomadas en la etapa más reciente en relación con los espacios de transformación interna en la misma ciudad de Barcelona han intensificado y se prevé que lo sigan haciendo en el futuro, los perfiles de una ciudad que apuesta fuertemente por su terciarización¹⁴. Cabe esperar, por lo tanto, una intensificación de la actividad urbana en una ciudad ya muy densa en su origen, y la continuidad de la presión al alza de los precios del mercado inmobiliario, al menos mientras la coyuntura local siga siendo alcista, con sus corolarios de dinámica también alcista de los mercados de vivienda (nueva, segunda mano y alquiler) que están totalmente en manos del sector privado.

Esta clara opción de la ciudad de Barcelona seguirá produciendo efectos sobre el conjunto metropolitano y regional, con la intensificación de los desequilibrios de los mercados de servicios y vivienda, y con la agudización de la presión sobre el centro de las redes de la movilidad, ya actualmente saturadas.

6. ¿Un planeamiento imposible?

Estamos inmersos en un período donde predomina el discurso de la desregulación como instrumento de activación de las supuestas bondades del mercado libre. Ocurre sin embargo que las actuaciones urbanas y territoriales se producen sobre lugares que son irreproducibles, y si el balance de los efectos de su transformación resulta negativo, irre recuperables. Así mismo, las decisiones que tienen carácter estratégico, que marcan las tendencias, también son de difícil reversión si posteriormente se comprueban sus efectos negativos. Por lo tanto, cabe seguir reivindicando el plan como instrumento anticipador y regulador de los cambios futuros. Pero, ¿qué plan o planes?

El planeamiento urbanístico a escala urbana se ha ganado con creces su credibilidad en las dos últimas décadas. En términos generales, la mejora de los ambientes urbanos está relacionada con la voluntad política de los nuevos ayuntamientos democráticos a partir de 1979, que

14 En el período comprendido entre 1998 y 2000, se ha pasado en la ciudad de Barcelona del 50 al 70 por ciento de techo edificable para usos terciarios (fundamentalmente comercio, oficinas y hoteles) en las licencias de edificación otorgadas. En relación al futuro, esta dinámica afecta incluso a suelos de titularidad pública. Baste recordar en este sentido las operaciones de recalificación urbanística asociadas a las estaciones urbanas del tren de alta velocidad (Sants y La Sagrera), con más de 300.000 m² de techo edificable y para estas mismas actividades, techo añadido al establecido por el planeamiento.



han utilizado un planeamiento urbano renovado en su totalidad ¹⁵ para desplegar sus estrategias urbanísticas. Pero también se ha hecho evidente para estos mismos ayuntamientos en la etapa más reciente la insuficiencia de este instrumento de ámbito municipal para hacer frente a las dinámicas de escala metropolitana hasta aquí descritas, y por lo tanto, está aflorando ya una reclamación generalizada de directrices y propuestas de escala más general que sirva de referencia a la propia acción local.

En este contexto, también aparece como superado el instrumento del Plan General Metropolitano, no sólo porque ya es el más antiguo de todos los planes (1976), sino porque la escala de los problemas emergentes de carácter global y la credibilidad de la acción local, reclama un nuevo tipo de planeamiento urbano y territorial.

Por el contrario, el desarrollo hasta la actualidad de los instrumentos de la planificación territorial no han alcanzado ni de lejos el mismo nivel de credibilidad que el planeamiento urbano. La clamorosa insuficiencia del Plan Territorial General de Cataluña ¹⁶, incapaz de proponer niveles útiles de intervención o regulación, y la imposibilidad durante más de diez años de consolidar el Plan Territorial Metropolitano de Barcelona, han situado bajo mínimos el crédito de estos instrumentos reglados para la ordenación del territorio, precisamente en una coyuntura en que se vuelve a hacer evidente la necesidad de disponer de algún o algunos instrumentos de planificación a escalas supraurbanas y supramunicipales.

Hay que tener presente también algunos aspectos de la dinámicas urbanísticas actuales. Por ejemplo, la aceleración en la toma de decisiones que a veces tiene una gran trascendencia a medio y largo plazo. Los tiempos de asimilación de las propuestas, tanto las de iniciativa privada como las de organismos e instituciones públicas, se vienen reduciendo progresivamente, presionando desde el factor de inmediatez y oportunidad coyuntural sobre los plazos de decisión, e incluso afectando a la misma participación y transparencia pública, pieza fundamental para la credibilidad social de las decisiones.

Estas dinámicas se producen tanto sobre las administraciones municipales, más preocupantes cuanto menores son sus dimensiones y por lo tanto su capacidad de interlocución y respuesta, pero también se producen en el ámbito de las instituciones superiores, sean decisorias o tutelares, como es el caso del Gobierno Autónomo. La garantía sobre el interés social de las decisiones que se toman, y al mismo tiempo la reducción de los tiempos de respuesta, se verían favorecidos si se dispusieran de instrumentos de planificación asumidos colectivamente y de forma democrática, que establecieran criterios y pautas suficientemente precisos y a la vez flexibles para la integración de las actuaciones en escenarios de escalas superiores, y para

15 Incluso en una segunda generación de planes de los años noventa. Véase a este respecto VILANOVA, J.M. (ed.) (1999): *Els plans generals dels noranta*, SCOT-AAUC.

16 Vigente desde 1995.

evaluar las mejores opciones posibles en relación al lugar, mitigando las derivas desgraciadamente demasiado habituales de discrecionalidad o simplemente arbitrariedad.

Otro factor relevante a tener en cuenta es la escala -que no siempre tiene que ver con el tamaño- cada vez mayor de las actuaciones de transformación, tanto dentro de los ámbitos urbanos como sobre el territorio. La consideración de la escala de referencia, obligada en ciertos tipos de actuaciones por su incidencia sobre las infraestructuras, sobre el medio físico o por la potencia de las nuevas actividades que se proponen, obliga a un permanente ejercicio de ponderación, y si es necesario ajuste de las estructuras urbanas y territoriales, que deberían incluso poder ser exigibles a la propia actuación que los genera, para mitigar la socialización de las cargas. También este esfuerzo puede ser más eficiente si se establecen criterios globales sobre las características deseables de estas estructuras y sus posibilidades de adaptación a las sucesivas demandas de una sociedad cambiante.

Derivada de nuestra formación y competencias profesionales, también reconocidas a otras disciplinas con las que necesariamente hemos de colaborar y avanzar conjuntamente en estas reflexiones, desde la arquitectura y el urbanismo de los arquitectos nos debería preocupar que los resultados de la transformación física de las ciudades y del territorio ofrezcan las mejores formas posibles, y sean también lo más eficiente socialmente. No compartimos el reduccionismo de considerar que las arquitecturas concretas, por muy avanzadas que se planteen, resuelven por sí solas los problemas derivados de malas opciones de localización, implantación o programa.

La reivindicación del planeamiento urbanístico y la planificación territorial, bien seguro diferente en sus contenidos e instrumentos al que hemos conocido hasta ahora en la medida que debe ser capaz de dar respuesta a las demandas actuales, no responde a una nostalgia de tiempos pasados que nunca fueron mejores, sino a una necesidad evidente para la eficiencia a medio y largo plazo de nuestras estructuras urbanas y territoriales, para el desarrollo de estrategias más respetuosas con las limitaciones que nos impone el medio físico entendido no sólo como soporte, sino como un componente irreproducible a tratar con el máximo rigor posible, para la eficiencia también del conjunto del sistema económico evaluado en su globalidad, y también como condición necesaria, aunque no suficiente, de mejores arquitecturas.



CIUDADES MEDIAS EN ESPAÑA: POSICIÓN EN LA RED URBANA Y PROCESOS URBANOS RECIENTES ¹

Joan Ganau Casas
Joan Vilagrasa Ibarz

El objetivo del presente artículo es reflexionar sobre el futuro de las ciudades españolas de rango medio en el actual proceso de globalización, que está generando una creciente polarización en torno a las grandes ciudades. Consta de una primera parte sobre el actual papel de las ciudades medias en la red urbana, una segunda parte que estudia la evolución reciente de este tipo de asentamientos y, finalmente, en la tercera, se analizan algunas estrategias y políticas urbanas de diferenciación y promoción, que buscan situar la ciudad de forma favorable dentro de las redes urbanas mundiales.

Las definiciones de “ciudad media” son muy diversas en el mundo. Desde una perspectiva cuantitativa, el Banco Mundial considera esta categoría hasta 1.000.000 de habitantes, y para la Unión Europea el espectro se mueve entre los 50.000 y 500.000 habitantes (Bellet & Llop, 2001). Para el caso español las definiciones no son tampoco homogéneas, aceptándose, siempre, un cierto grado de arbitrariedad en la definición (Esteban & López, 1989, Vilagrasa, 1999).

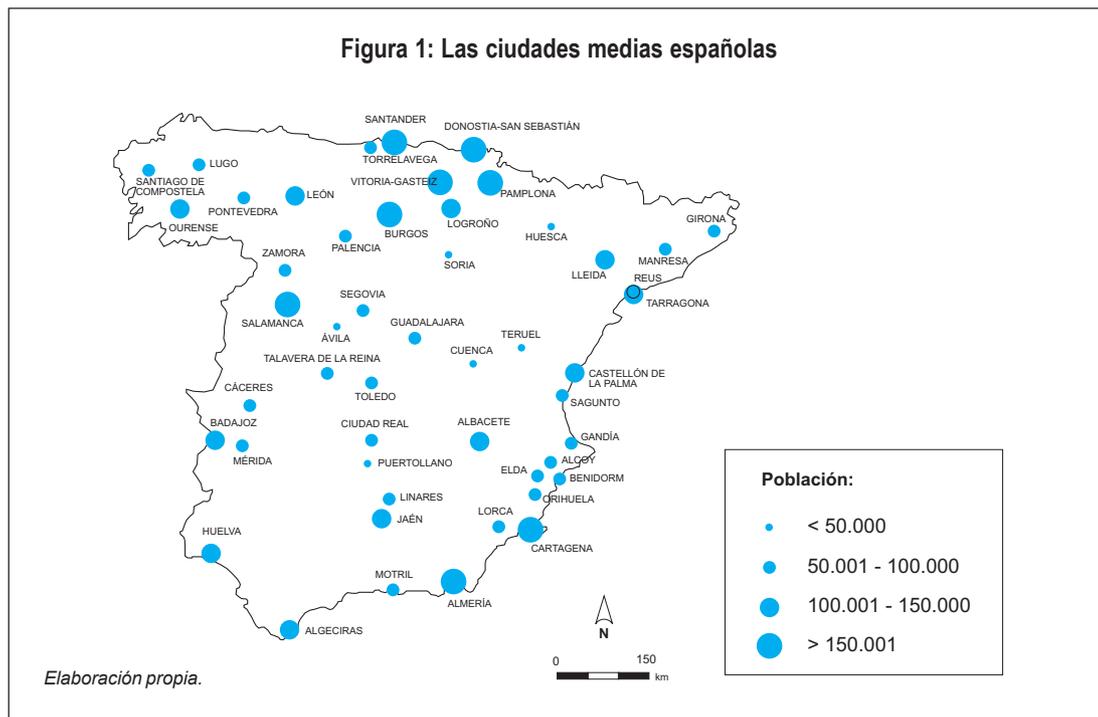
El análisis que sigue se basa en 50 ciudades escogidas con los siguientes criterios:

- 1) tener entre 50.000 y 300.000 habitantes;
- 2) incluir las capitales de provincia menores a 50.000 habitantes;
- 3) excluir las ciudades que forman parte de áreas metropolitanas de ciudades de rango superior y aquellas que configuran áreas metropolitanas propias mayores de 400.000 habitantes.

La Figura 1 muestra el conjunto resultante. De él se puede destacar la existencia de cinco capitales provinciales con población menor a 50.000 habitantes, que contrasta con otras ocho ciudades mayores de 150.000 habitantes. También puede destacarse el hecho de que algunas de las ciudades consideradas se encuentran muy cercanas entre ellas formando áreas urbanas extensas. En este sentido destacan los conjuntos Santander -Torrelavega y Tarragona-Reus que forman en ambos casos regiones urbanas mayores de 300.000 habitantes ².

¹ El presente artículo forma parte de un proyecto financiado por el Ministerio de Ciencia y Tecnología (BSO-2000-185) y de título: *Ciudades medias y ciudades intermedias en España: Posición en la red urbana y procesos urbanos recientes*.

² Una selección de casos de estudio siempre es discutible. En este artículo, además de los criterios expuestos, se han excluido Ceuta y Melilla por considerarlos ejemplos sujetos a dinámicas poco comparables a las de otras ciudades españolas. Pontevedra se considera conjuntamente con el área urbana de Vigo y por ello tampoco se analiza, mientras que Oviedo y Gijón se consideran cabezas de una aglomeración que abarca buena parte del Principado de Asturias.



Desde una perspectiva cualitativa, las ciudades medias se han considerado casi siempre como parte de jerarquías urbanas y casi siempre como parte subordinada. También, desde la óptica clásica de los estudios geográficos, se ha considerado la ciudad media con relación a un territorio o región que lidera.

Estas ciudades se convierten, así, en centros regionales que tradicionalmente han actuado como mercado, han producido y sobre todo distribuido bienes y servicios, han organizado la red de infraestructuras viarias y de transporte y, muy frecuentemente, han administrado una demarcación política, que en España ha sido la provincia.

Esta situación se consolidó en España a lo largo de todo el siglo XIX. Según Carmen Delgado (1995) el proceso de modernización de las ciudades medias españolas combinó la reorganización administrativa derivada de la nueva ordenación provincial de 1833, la articulación de un sistema de transportes basado en el ferrocarril e, inducido por ambos procesos, la reordenación espacial de las actividades productivas, surgiendo pocas áreas industriales pero haciendo emerger verdaderos mercados regionales. El resultado fue un desarrollo desigual del sistema de asentamientos español que supuso un nuevo posicionamiento de las diversas capitales en el conjunto de la red urbana.

Desde los últimos decenios del siglo XX se está asistiendo a una reestructuración importante del territorio español que actuará de forma ambivalente en las ciudades medias, bien resituándolas en el nuevo sistema urbano en posiciones privilegiadas, en unos casos, bien propi-



ciando su estancamiento absoluto o su retroceso relativo, en otros. Ello se produce, en gran parte, como producto de los procesos de globalización económica, desde hace tiempo bien estudiados y comprendidos para las grandes ciudades. Se trata de incorporar aquello que es común en las aproximaciones corrientes al sistema mundial de ciudades o a las grandes urbes de los países con economías eficientes, al nivel jerárquico inferior que llamamos ciudades medias. En este sentido hay que destacar dos cuestiones:

Por una parte se da una creciente interconexión de los centros que concentran los procesos de decisión. Ello implica un corolario evidente: los procesos de marginalización territorial de aquellos lugares que no accedan en un término temporal razonable a los modernos sistemas de transporte, comunicación e información.

Por otra parte, existe una mayor indeterminación de los flujos económicos y una mayor movilidad, es decir una creciente indefinición de los factores de localización de la actividad económica. El corolario, en este caso, lo constituye la creciente competitividad entre municipios para captar recursos y la importancia creciente de las estrategias locales de promoción del lugar para situarlo de forma competitiva en el conjunto territorial.

Ambas cuestiones priman en las perspectivas de resituación de las ciudades medias españolas. En este sentido hay que prestar atención a tres aspectos. En primer lugar, la diferente posición de cada ciudad en la red urbana española y europea. En segundo lugar, las formas territoriales nuevas que están emergiendo, muy condicionadas por la reestructuración regional. Finalmente, las diferentes estrategias de promoción, recalificación y ordenación urbanas, es decir, los diferentes proyectos de ciudad que asumen los diversos municipios.

1. Posición de las ciudades medias en la red urbana

La situación actual y evolución previsible de cada una de las ciudades estudiadas en el conjunto de la red urbana depende de diversos elementos que aquí se consideran:

- El número de habitantes de cada ciudad, o masa crítica.
- La posición de la ciudad en el emergente sistema urbano europeo.
- El proceso de metropolización acaecido en algunas regiones españolas.
- Una nueva organización territorial derivada en gran parte de la consolidación del sistema autonómico español.
- La situación de cada ciudad con respecto a las grandes infraestructuras de transporte.

Tabla 1: Indicadores de masa crítica

Ciudad	Población 2001	% sobre población provincial	Índice de actividad	Índice de área de mercado	Nivel de renta
Vitoria-Gasteiz	218.902	75,8	788	534	7
Pamplona-Iruña	186.245	33,5	843	424	9
Santander	185.231	34,5	475	448	6
Cartagena	183.799	15,4	507	422	5
San Sebastián-Donosti	181.064	26,6	808	464	9
Almería	170.994	32,1	348	410	5
Burgos	166.251	47,5	597	403	6
Salamanca	158.523	45,3	401	394	5
Albacete	149.507	40,7	386	345	5
Castellón de la Plana	146.563	30,2	539	388	7
Huelva	141.334	30,6	352	327	4
León	137.384	27,5	439	353	6
Badajoz	136.319	20,5	309	327	3
Logroño	131.655	48,7	438	325	7
Tarragona	115.153	18,8	421	308	7
Lérida	113.040	31,0	438	318	9
Jaén	111.406	17,3	271	265	5
Orense	109.051	31,6	306	290	6
Algeciras	105.066	9,3	202	232	3
Santiago de C.	93.381	8,4	251	245	5
Reus	90.056	14,7	241	235	7
Lugo	88.901	24,4	245	222	5
Cáceres	82.034	20,1	184	198	5
Palencia	80.836	45,6	184	197	6
Lorca	77.075	6,5	178	175	4
Talavera de la Reina	76.011	14,2	165	183	4
Gerona	75.256	13,0	291	220	10
Toledo	69.450	13,0	177	176	5
Guadalajara	67.640	39,4	169	164	5
Zamora	65.633	32,4	154	168	5
Manresa	63.929	1,3	196	177	7
Ponferrada	63.233	12,7	147	156	5
Ciudad Real	61.280	12,8	145	156	5
Alcoy	60.288	4,0	151	152	5
Gandia	60.211	2,7	229	156	5
Linares	57.796	8,9	117	127	4
Benidorm	57.227	3,8	186	153	5
Sagunto	57.017	2,6	173	142	5
Orihuela/Oriola	56.129	3,8	113	132	5
Torrelavega	55.909	10,4	163	140	5
Segovia	54.039	36,8	133	145	6
Elda	51.816	3,5	128	129	4
Mérida	51.056	7,7	118	123	3
Motril	50.812	6,3	97	118	3
Puertollano	49.613	10,4	202	112	3
Ávila	47.967	29,3	109	123	6
Cuenca	46.491	23,1	95	114	6
Huesca	45.874	22,3	121	124	9
Soria	34.640	37,9	89	98	6
Teruel	30.789	22,6	72	82	8

Fuente: INE y Anuario Socioeconómico La Caixa, 2001.



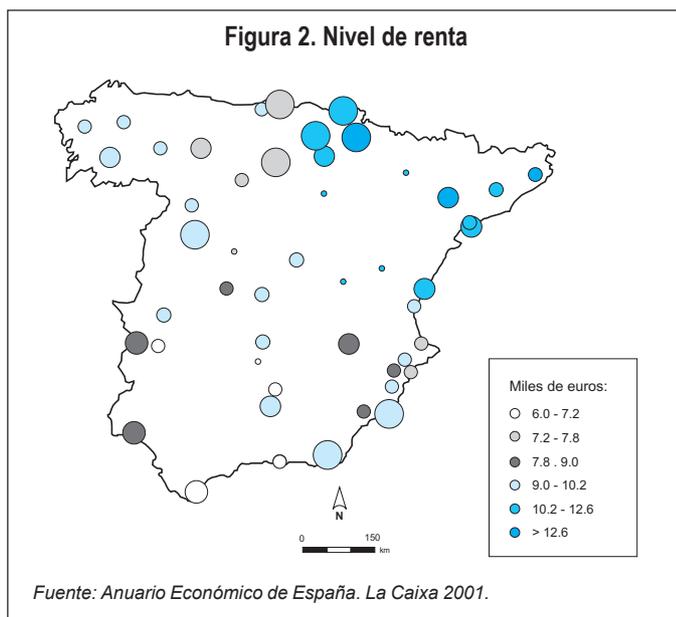
1.1. Masa crítica

Las 50 ciudades analizadas oscilan entre los casi 219.000 habitantes de Vitoria-Gasteiz hasta los poco más de 30.000 de Teruel. Obviamente, la diferencia de población es un primer dato para la comprensión de las potencialidades de cada ciudad media. 19 núcleos tienen más de 100.000 habitantes, 25 entre 50.000 y 100.000 y 6 más tienen menos de 50.000. La Tabla 1 muestra como el rango de cada ciudad según población coincide en gran medida con el valor de diferentes indicadores de la actividad económica como son el "índice de actividad" y la "cuota de mercado". En ambos casos se observa una ordenación muy parecida entre población e indicadores, existiendo una correlación del 0,91 entre número de habitantes e índice de actividad económica y alcanzando el 0,99 al correlacionarse población y cuota de mercado. Esta última tiene especial significación puesto que la "cuota de mercado" no sólo mide el consumo del municipio, sino también el de su área de influencia. En este sentido, los datos de la Tabla 1 señalan muy pocas desviaciones relevantes. Tal vez la más significativa corresponda a Gerona, que mantiene una cuota de mercado bastante superior a la que corresponde por población. Ello se debe a la importancia de su área urbana, distribuida en diversos municipios contiguos que tienen como centro funcional este municipio.

Otra cuestión a valorar es el área de influencia regional. Si se toma como referencia la población provincial resulta que en una muy considerable cantidad de ocasiones, 26, una ciudad, que es siempre la capital de provincia, absorbe más de una quinta parte de la población provincial. En algunos casos, en los que hay más de una ciudad de tamaño medio en la misma provincia, los porcentajes aumentan, como Santander y Torrelavega en Cantabria, León y Ponferrada en la provincia de León o Badajoz y Mérida en la de Badajoz, y en algunos casos en los que anteriormente no alcanzaban el 20 por ciento lo sobrepasan holgadamente. Es el caso de Tarragona con Reus, de Jaén con Linares, de Toledo y Talavera de la Reina y de Ciudad Real con Puertollano. El resto de casos, en los que el porcentaje de población residente en la ciudad media respecto al total provincial es bajo, obedece a la existencia de una aglomeración metropolitana. La única excepción vuelve a ser Gerona, con un porcentaje pequeño de concentración provincial; en parte por las características de su división municipal, ya explicada anteriormente, y también por mantener, esta provincia, una red urbana de pequeñas ciudades muy consolidada.

1.2. Situación con respecto al núcleo central de la Unión Europea

Se parte de un escenario en el que España se sitúa en la periferia territorial de la Unión Europea, con unas áreas, comprendidas en el cuadrante noreste de la Península, en proceso de conexión e integración a la red territorial central (el llamado *Norte del Sur* - Réclus, 1989 - o *Núcleo Nuevo* - Parkinson, 1991) y el resto en una situación aún excéntrica dentro del sistema urbano. Tal situación presenta, lógicamente, elementos correctores de un esquema extremadamente simplista. Los más destacables son la situación de Madrid, en el extremo sur del cua-



drante, y de las regiones urbanas del levante valenciano, alicantino y murciano; la existencia de áreas urbanas muy potentes en Andalucía y las implicaciones futuras de la necesaria resituación de Portugal dentro de la Unión Europea.

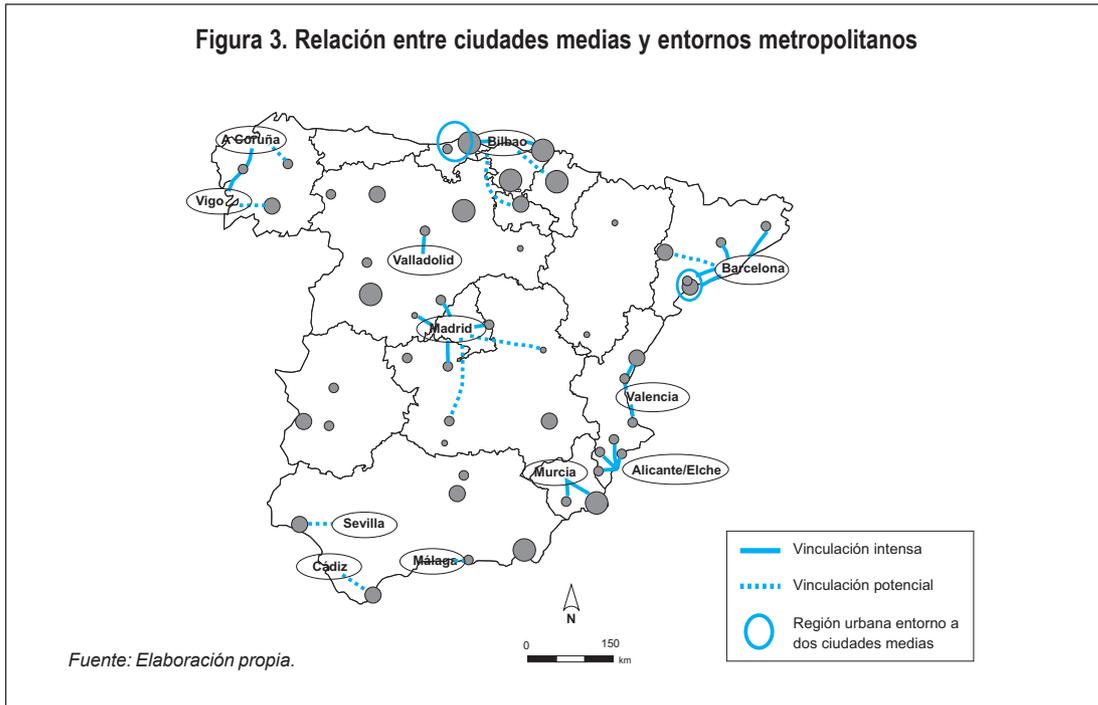
Aún así, la pertenencia a esta área denota una mayor centralidad económica si se atiende a los indicadores de renta (Figura 2). Efectivamente, las rentas mayores a 10.200 euros se corresponden, en todos los casos, al mencionado cuadrante noreste de la península, siendo muy pocos los municipios a los que corresponde una calificación menor. Aun así, hay que considerar que la heteroge-

neidad entre las ciudades de este sector es un elemento dominante. En ellas se encuentran algunos de los municipios de menor población (Huesca, Teruel, Soria) que pese a mantener niveles de renta elevados o considerables y muestran, como se verá más adelante, una debilidad grande y un potencial de futuro pequeño, derivado de la cifra de población y también de su posición relativa respecto a las grandes aglomeraciones urbanas y a las infraestructuras de transporte.

1.3. La formación de redes urbanas metropolitanas

El intenso proceso de urbanización acaecido en algunas regiones españolas obliga a hablar ya de regiones metropolitanas, más allá de la consideración de áreas urbanas cercanas a un núcleo central y simplemente dependientes de él. En este sentido, buena parte de las ciudades medias y pequeñas que consideramos, sin formar parte, estrictamente, de un área metropolitana, pueden considerarse, al menos potencialmente, como elementos puntuales en la creación de redes de ciudades en entornos metropolitanos, tal y como han sido analizadas para el caso de una potencial región de Madrid que abarcaría desde Valladolid a Ciudad Real y desde Talavera de la Reina a Cuenca (Enguita & López, 1995). La situación más o menos cercana de cada una de las ciudades de tamaño medio a zonas metropolitanas potentes se apunta, por lo tanto, como un elemento de discriminación en el futuro.

Sin llegar a la definición de red tan amplia como la señalada para el caso de Madrid, la Figura 3 muestra la configuración de regiones urbanas definidas por núcleos metropolitanos consolidados y ciudades medias fuera de su área metropolitana más estricta, pero crecientemente vinculadas a ésta.

Figura 3. Relación entre ciudades medias y entornos metropolitanos


Lógicamente destacan las dos aglomeraciones de Madrid y de Barcelona, que articulan de forma directa a cuatro ciudades cada una en lo que puede llamarse su corona metropolitana exterior. Más allá quedarían vínculos crecientes con otras ciudades pero aún lejos de la influencia metropolitana estricta.

El País Vasco puede considerarse, en su conjunto, como una región urbana encabezada por el área metropolitana de Bilbao-Bilbo y con Vitoria-Gasteiz y San Sebastián-Donostia como corona urbana exterior. Con una vinculación menor pero creciente se encuentran Logroño, Pamplona-Iruña y Santander. En estos tres últimos casos, tanto el hecho de tratarse de ciudades de población considerable, como el de ser capitales de sus respectivas Comunidades Autónomas, dificultan seguramente su mayor vinculación con la región urbana del País Vasco.

En el levante mediterráneo la alternancia de áreas metropolitanas y núcleos urbanos de rango superior y una constelación de ciudades medias más o menos vinculadas a ellos configura una red urbana muy intensa. Así se encuentra el influjo de Valencia (directamente sobre Castellón de la Plana, Sagunto y Gandía), de la aglomeración de Alicante-Elche sobre Orihuela (Oriola), Benidorm, Alcoy y Elda, y de Murcia sobre Cartagena y Lorca.

Santiago de Compostela gravita sobre el eje litoral gallego, al cual se vinculan en segundo término las capitales provinciales interiores gallegas. De forma similar puede plantearse la vinculación entre Sevilla y Huelva, o entre Palencia y Valladolid.

1.4. Las nuevas capitales autonómicas

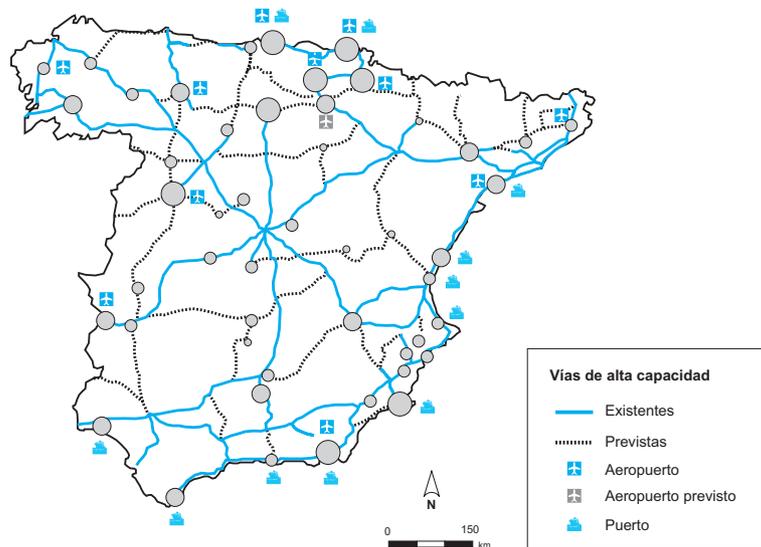
La nueva configuración político-administrativa del Estado, acaecida a partir de 1977 con la creación del sistema autonómico español, ha supuesto en no pocos casos la mayor capacidad de las nuevas capitales para captar recursos y promocionarse. En las comunidades que abarcan varias provincias, las capitales (Santiago de Compostela, Vitoria-Gasteiz, Mérida) se han resituado en el sistema urbano regional, aun siendo ciudades de menor población y actividad que otras de su entorno. Allí, el modelo autonómico ha supuesto la concentración de competencias en la capital, diluyendo, al menos en parte, el potencial que desde la vigente división provincial habían tenido las capitales de provincia. En las capitales de autonomías uniprovinciales (Logroño, Pamplona-Iruña, Santander) se han realizado inversiones crecientes de “capital”, y han afianzado así su papel en el conjunto provincial. Algunas de estas capitales han crecido de forma notable: Mérida, Logroño o Vitoria. Las otras tres capitales, que han tenido crecimientos moderados han experimentado, en cambio, procesos acusados de desconcentración de la población, extendiéndose ésta en los municipios cercanos y creando áreas urbanas supramunicipales (Mallarach & Vilagrasa, 2002).

1.5. El papel de las infraestructuras de transporte

Sin duda, uno de los factores fundamentales para entender la potencialidad de las ciudades en el conjunto de la red urbana es su situación con respecto a las diferentes infraestructuras de transporte. El nivel de accesibilidad exterior que se puede alcanzar depende de la proximidad de autovías y autopistas, del acceso al tren de alta velocidad y de la existencia de puertos y aeropuertos. La Figura 4 señala la posición de las ciudades analizadas dentro del sistema de infraestructuras de transporte. Si se cumplen los planes gubernamentales, todas las ciudades contarán con carreteras de gran capacidad en pocos años (en 2010, según el vigente Plan de Infraestructuras del Ministerio de Fomento). En este sentido el mapa muestra como prioridades de futuro las conexiones con las fronteras portuguesa y francesa y el trazado ortogonal que completa la disposición radial tradicional convergente en Madrid. Lo cierto es que aún hoy un conjunto considerable de ciudades tiene accesos deficientes. Destacan, en este sentido, algunas de las más pequeñas, como Teruel, Soria, Cuenca, Zamora y Cáceres. Aunque hay que señalar, también, que otras ciudades de rango superior como Santander, Salamanca o Ciudad Real (y Puertollano) han mantenido, tradicionalmente, unas comunicaciones por carretera poco eficientes. Por otra parte, el mapa muestra cómo es relativamente fácil acceder a la capital española desde las diversas ciudades, pero también señala el pobre rango de muchas de las carreteras que no tienen su origen en Madrid.

Lógicamente, todas las ciudades costeras tienen puerto, aunque sus dimensiones y capacidades económicas son muy diversas. Si se atiende al volumen de mercancías, sin duda el puerto de la Bahía de Algeciras es el que mantiene una mayor importancia, al ser el que mueve

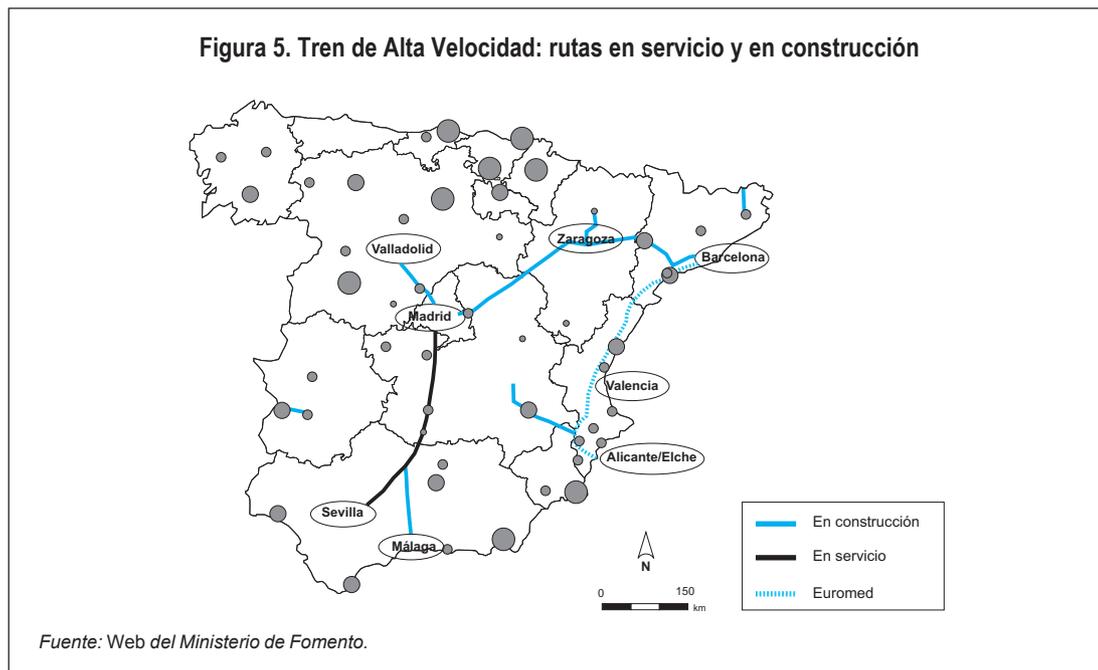
Figura 4. Puertos, aeropuertos y carreteras de gran capacidad



Fuente: Ministerio de Fomento y elaboración propia.

el mayor número de toneladas de todo el sistema portuario español (el 13,5 por ciento del tráfico nacional). Los otros puertos con un tráfico portuario considerable son Tarragona, Huelva, Cartagena y Castellón de la Plana. El resto mueve un volumen menor de mercancías aunque frecuentemente la actividad portuaria constituye una de las bases económicas fundamentales, tanto por el peso histórico de éste en la formación de la ciudad, como por el valor económico de sus operaciones presentes. Por otra parte, las especializaciones portuarias juegan un papel importante ligado a la propia especialización económica de las ciudades. En este sentido, Algeciras constituye uno de los puertos principales de tránsito y trasvase de contenedores en el Mediterráneo; Tarragona, Huelva y Cartagena han establecido un fuerte vínculo entre sus industrias y la actividad portuaria. Santander, por su parte, con un tráfico relativamente modesto, destaca por el movimiento de mercancías de alto valor añadido, como son los automóviles, y por el tráfico de pasajeros.

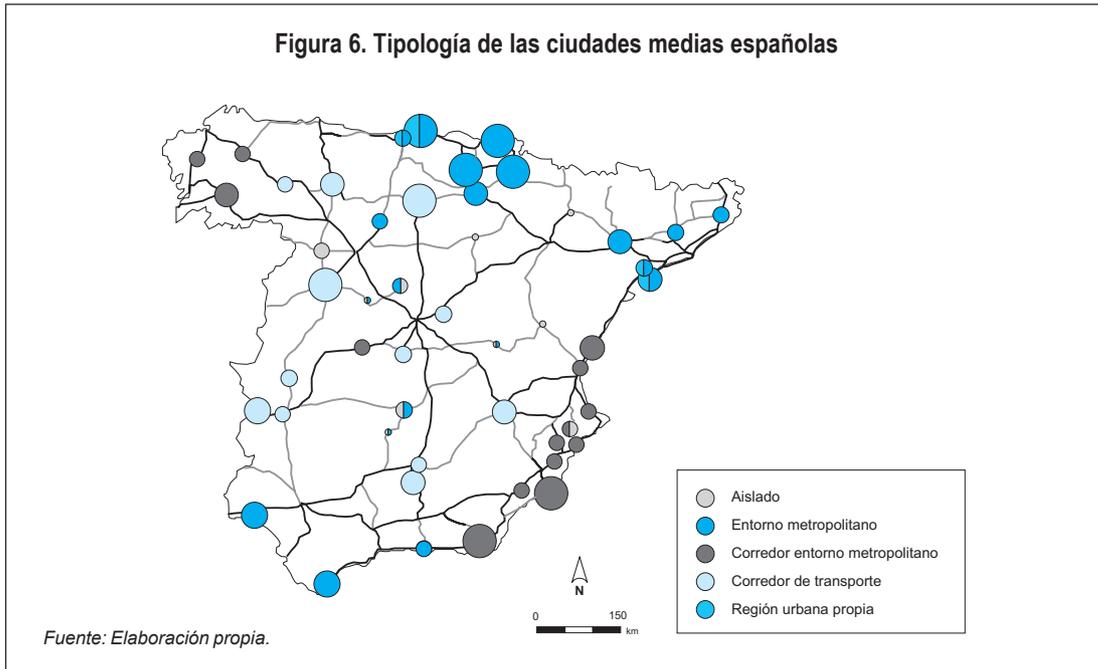
La disponibilidad de aeropuertos se ha considerado siempre como un elemento de competitividad económica. Nueve de las ciudades consideradas disponen de esta infraestructura. Todas ellas con población superior a los 100.000 habitantes o, si son menores, con áreas urbanas considerables. Aun así, no parece existir una lógica según la cual unas poblaciones tienen esta infraestructura y otras de similar población no, más allá de ser capital autonómica o tener el único aeropuerto de la comunidad. Si se atiende al volumen de pasajeros, se observa que el papel de los aeropuertos es muy diferente de un lugar a otro. El de mayor tráfico entre los considerados es el de Santiago de Compostela que, con sus casi 1.300.000 de pasajeros (2000), supera en tráfico al de las ciudades gallegas de mayor población. Una de las razones principales es el número de turistas con destino a esta ciudad. De forma similar, los aeropuertos de Almería, Gerona y Reus, en enclaves turísticos del Mediterráneo, tienen volúmenes considerables de



pasajeros. En el norte, los aeropuertos de Pamplona, los dos vascos y el de Santander mantienen cuotas apreciables de tráfico. En cambio, son reducidos los volúmenes que atraen Salamanca, Badajoz y León. La próxima construcción del aeropuerto de Logroño, a 86 kilómetros del de Vitoria, y con una previsible área de influencia bastante reducida, muestra cómo la capitalidad autonómica es un criterio crecientemente importante en la localización de infraestructuras.

Del conjunto de infraestructuras de transporte que se están realizando en la actualidad, el tren de alta velocidad constituye una de las principales, y se percibe como un elemento de oportunidad para las ciudades al acercarlas en tiempo a los centros de decisión. La previsión final es que todas las capitales de provincia puedan disponer de este medio de transporte en un futuro indefinido (en estos momentos se encuentran todos los trazados al menos en fase de información previa), habiéndose diseñado una red radial convergente en Madrid y con criterios muy similares a los que en el siglo XIX sirvieron para diseñar la red de ferrocarril convencional y a como se ha ido implementando la red principal de carreteras del Estado.

El trazado actualmente vigente que se extiende desde Madrid a Sevilla (inaugurado en 1992) tan sólo repercute en las ciudades medias de Ciudad Real y Puertollano. Las consecuencias socioeconómicas se han concretado en un incremento notable de la movilidad entre el lugar de residencia y trabajo, siendo el sector más beneficiado el universitario al haberse incrementado notablemente el número de estudiantes y al facilitar la movilidad de profesores e investigadores (Bellet, 2000). Las previsiones (Figura 5) son que en un plazo muy inmediato se incorporen Guadalajara y Lérida (finales de 2002). La primera con una vinculación con el área de Madrid muy intensa y, por lo tanto, con un incremento potencial muy alto de su metropolización. La segunda tendrá que esperar a la realización del trazado hasta Barcelona (previsto para



finales de 2004) para relacionarse más estrechamente con su cabecera metropolitana. Con plazos no muy lejanos aparecen, también, las conexiones con Valladolid, con lo que supondrá una mejora de accesibilidad de Segovia a la red metropolitana madrileña, y de Huesca, que se vinculará de forma más efectiva con Zaragoza.

Por otra parte, el tren de “velocidad alta” Euromed, que recorre desde hace unos años parte de la costa mediterránea, permite conectar Barcelona, Valencia y Alicante en 4 horas y 35 minutos habiendo beneficiado, en su trayecto, otras poblaciones de tipo medio como el área Tarragona - Reus y Castellón de la Plana.

1.6. Una tipología de ciudades medias españolas

Partiendo de los puntos anteriores puede ensayarse una tipología básica. Por supuesto la situación asignada en esta tipología puede variar con relación a las transformaciones que puedan sucederse en un futuro. La Figura 6 muestra la mencionada tipología en el marco de la España peninsular, y puede considerarse una primera conclusión sobre las características básicas de las ciudades medias españolas.

Un primer grupo puede establecerse en torno a la idea de un aislamiento histórico, y aún actual, que combina, en la mayoría de casos, una población modesta con una deficiente posición respecto de las infraestructuras de transporte y un relativo alejamiento de las áreas metropolitanas principales. Ciudades como Teruel, Soria, Huesca, Cuenca, Avila, Puertollano, Segovia,

Alcoy, Ciudad Real, Zamora y Cáceres, todas ellas menores de 100.000 habitantes, mantienen este perfil básico. En algunos casos, la deficiencia de las comunicaciones se reduce con la proximidad metropolitana, como es el caso de Ávila y Segovia. En otras, la distancia a la metrópoli y la deficiencia de la red de carreteras se han paliado con el incremento de la accesibilidad mediante el tren de alta velocidad (Ciudad Real, Puertollano). Cada caso mantiene diferentes condicionantes, aunque aflora como proyecto de futuro la necesaria mejora de la posición respecto de la red de infraestructuras de transportes. Las mejoras de los accesos por carretera en casos como Teruel, Soria, Zamora o Cáceres, o la puesta en funcionamiento en un plazo medio del tren de alta velocidad como en Huesca, Cuenca o Segovia, pueden ayudar considerablemente a mejorar su situación.

Un segundo grupo lo constituyen las ciudades en entornos metropolitanos a los que tienden a agregarse constituyendo una segunda corona (o incluso una tercera). Se trataría sobre todo de los casos de las ciudades del entorno de Madrid, Barcelona, Bilbao-Bilbo, Sevilla y Málaga. En todos los casos se presenta un núcleo central, con su área metropolitana consolidada, con una constelación de ciudades medias que a su vez tienen capacidad de articular núcleos menores. En general muestran un grado al menos aceptable de conectividad respecto el núcleo central que, en algunos casos, necesita de mejoras en las carreteras o de conexión mediante el tren de alta velocidad (los casos ya mencionados de las ciudades en torno a Madrid o de Lérida respecto a Barcelona).

Hay que destacar que en estos entornos se encuentran las dos áreas que forman regiones urbanas propias a partir de más de dos ciudades de tipo medio. En el caso de Santander y Torrelavega, la estructuración como región urbana pesa seguramente mucho más que su vinculación a Bilbao, aunque ésta sea creciente. En el caso de Tarragona y Reus nos encontramos con una área muy densa que de forma creciente se encuentra cada vez más vinculada a Barcelona. En este tipo de ciudades medias es posible una articulación de las regiones mediante la descentralización y descongestión de las metrópolis, dotando al territorio de nuevas funciones. Su potencial puede acrecentarse a partir de la percepción de sus mejores estándares de calidad de vida respecto de los núcleos centrales congestionados, y de las ventajas comparativas respecto a equipamientos, costes de suelo y vivienda.

Otro grupo de ciudades se dispone sobre estructuras lineales o de corredor en entornos metropolitanos. Aquí se encuentran dos áreas, aunque de muy diferente potencial. El primero es el eje mediterráneo desde Castellón de la Plana hasta Murcia y Almería, con el área metropolitana de Valencia y las áreas urbanas densas de Alicante-Elche y de Murcia. El segundo lo constituye el eje litoral gallego, desde La Coruña a Vigo - Pontevedra y en el que Santiago de Compostela actúa como rótula regional. El primero de los ejes es de máximo potencial por su ubicación en el arco mediterráneo (parte del "Norte del Sur" o el "nuevo núcleo" en terminología habitual en la Unión Europea), su mayor consolidación demográfica y la capacidad de las aglomeraciones de articulación regional. El segundo, con una situación más periférica y menor peso demográfico, mantiene una gran densidad en la costa y un conjunto de ciudades medias interiores bien conec-



tadas con el eje litoral. Por otra parte, la vecindad con la región norte de Portugal y sus lazos culturales, y especialmente la proximidad con Porto, junto al incremento de contactos que propicia la desaparición de fronteras, dibuja a este eje metropolitano como el extremo norte de un eje Atlántico futuro.

Finalmente, se encuentran aquellas ciudades que están situadas en lugares estratégicos de los corredores de transporte. Aquí destaca la red de ciudades castellano - leonesas que gravitan en torno a Valladolid. En parte se reproduce en este caso la estructura de organización urbana metropolitana antes descrita, aunque con dimensiones más reducidas y por lo tanto con capacidad de atracción menor. Por otra parte, el papel de estas ciudades medias se define con relación a su posición respecto el sistema de comunicaciones de la mitad norte de la Península. Valladolid, la capital regional, se sitúa en el cruce de comunicaciones del eje madrileño - levantino y del eje Irún - Portugal. A su vez, las diversas ciudades medias de su entorno (León, Salamanca, Burgos) están también situadas en ejes principales (Burgos hacia Bilbao y Santander; León conectada a la aglomeración de Oviedo - Gijón y paso hacia Galicia, Salamanca respecto a Portugal).

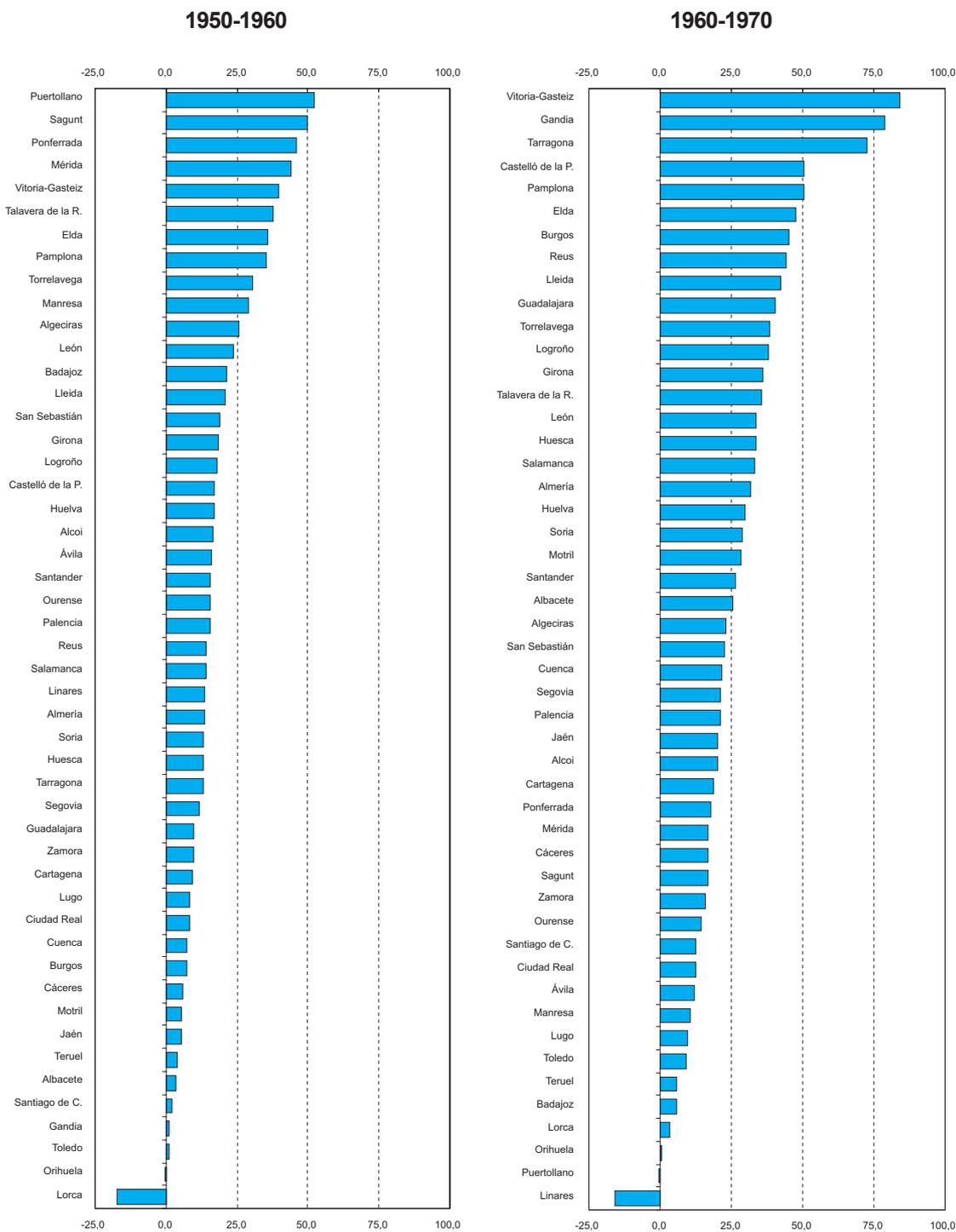
Con menor masa crítica y con una situación más polinuclear que jerarquizada por una aglomeración encontramos el pequeño sistema de ciudades extremeñas, en el eje de entrada a Portugal. A otra escala, Albacete mantiene una situación estratégica en el corredor centro-levante. Es una situación similar a la de Jaén y Linares que ejercen el papel de puerta de entrada a algunas de las grandes ciudades andaluzas y a la de Lérida respecto a Cataluña y el eje del Ebro.

2. Evolución reciente: de la concentración a la desconcentración urbana

España vivió hasta finales de los años setenta y principios de los ochenta un proceso de concentración de la población en las ciudades. En la mayoría de ciudades medias buena parte del crecimiento fue a costa de los municipios rurales vecinos.

Las migraciones hacia las ciudades pueden detectarse desde épocas remotas, pero fue, como ya se ha comentado, durante el siglo XIX cuando los procesos de reestructuración territorial, sobre todo la nueva organización provincial primero y el despliegue de la línea de ferrocarril, después, que impulsaron el crecimiento de muchas ciudades capitales de provincia. A partir del decenio de los cincuenta del siglo pasado se aceleraron los procesos de crecimiento, llegándose a un máximo durante los años sesenta y el primer quinquenio de los setenta. Los cambios en la distribución espacial de la población afectaron a la organización de la red de asentamientos (Vinuesa, 1996) completándose el período de trasvase de población del campo a la ciudad.

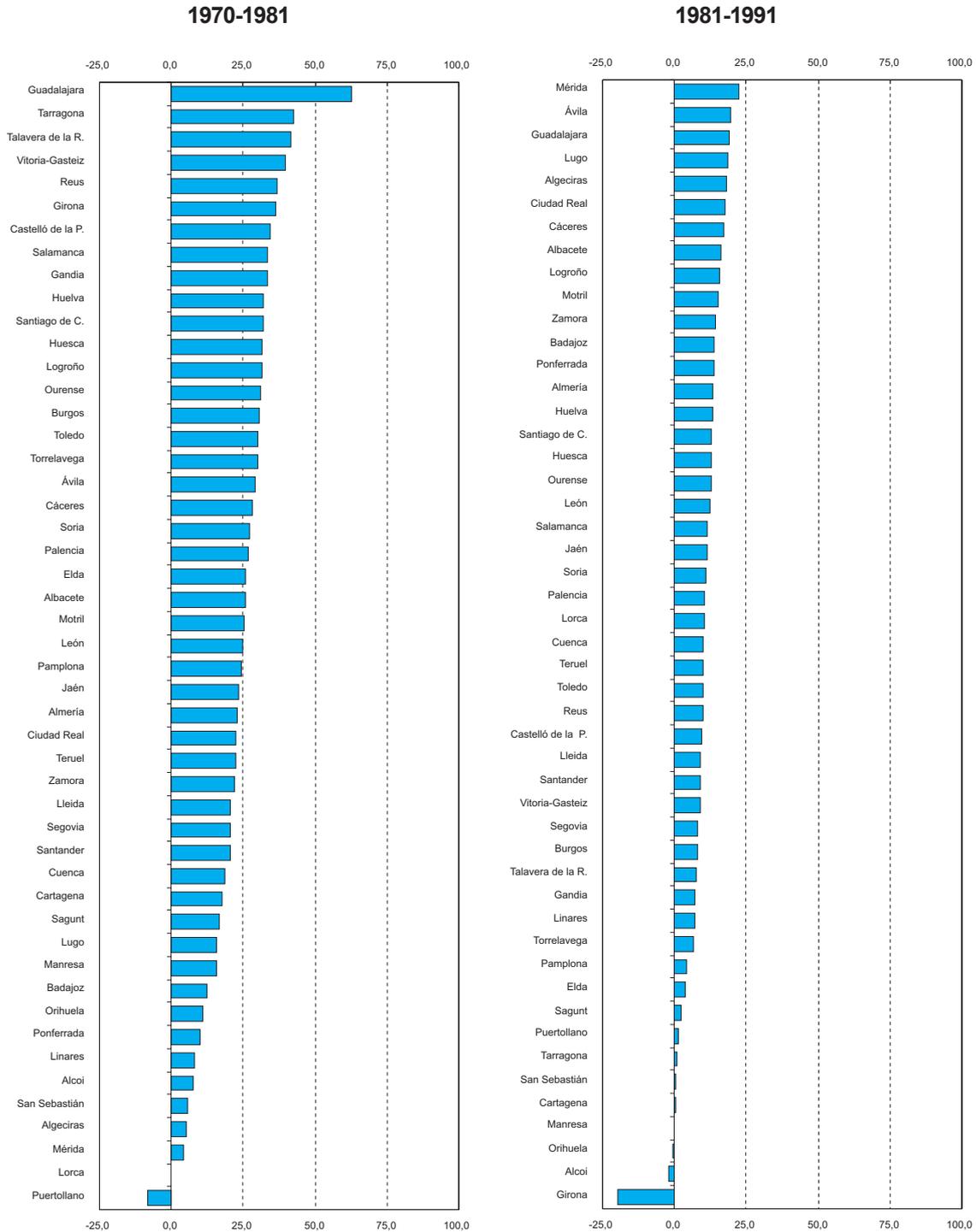
Gráfico 1. Variación de la población por decenios en ciudades medias españolas. 1950-2001



Fuente: INE, Serie Tempus y resultados del censo 2001.
 Nota: dadas las elevadísimas variaciones registradas para algunos periodos en la ciudad de Benidorm (superiores o próximas a 100 entre 1950 y 1991) se ha optado por excluirla del gráfico.

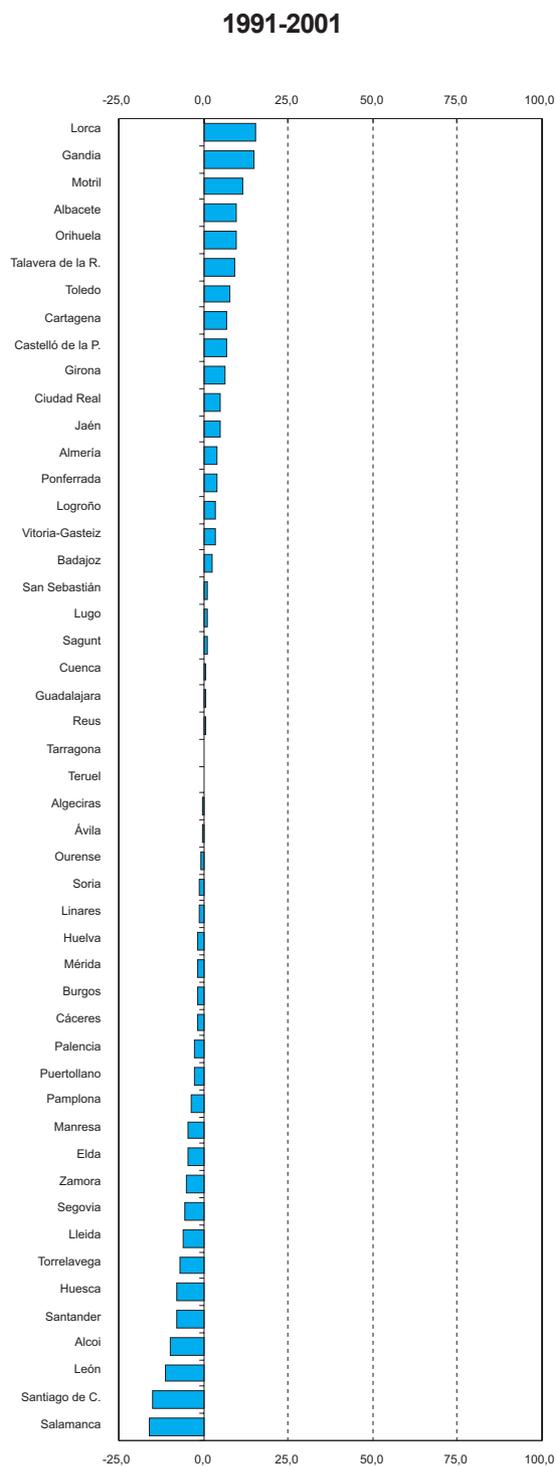


Gráfico 1 (continuación). Variación de la población por decenios en ciudades medias españolas. 1950-2001



Fuente: INE, Serie Tempus y resultados del censo 2001.
 Nota: dadas las elevadísimas variaciones registradas para algunos periodos en la ciudad de Benidorm (superiores o próximas a 100 entre 1950 y 1991) se ha optado por excluirla del gráfico.

Gráfico 1 (continuación). Variación de la población por decenios en ciudades medias españolas



Fuente: INE, Serie Tempus y resultados del censo 2001.

Nota: dadas las elevadísimas variaciones registradas para algunos periodos en la ciudad de Benidorm (superiores o próximas a 100 entre 1950 y 1991) se ha optado por excluirla del gráfico.



El Gráfico 1 señala la variación de población para cada decenio desde mitad de siglo pasado hasta 1999 para las 50 ciudades consideradas. Su lectura confirma los procesos generales de crecimiento de las ciudades españolas. Durante el decenio 1950-1960 casi todas las ciudades tuvieron variaciones de población positivas: 33 de las 50 con crecimientos superiores al 10 por ciento. Los años sesenta fueron los que dieron un crecimiento urbano más elevado. Sólo una ciudad, Linares, experimentó decrecimiento, debido a la crisis de su economía minera y siete más registraron crecimientos moderados o muy moderados, por debajo del 10 por ciento. Los años setenta muestran, a su vez, variaciones de población positivas, aunque globalmente no tan elevadas como en el decenio anterior. Durante este período tan solo decrece Puertollano debido a la crisis que afectó a su economía, largamente basada en el refinado del petróleo. Las variaciones porcentuales de crecimiento para el conjunto de ciudades y en cada periodo intercensal fueron del 15,9, del 26,8 y del 23,7 por ciento respectivamente.

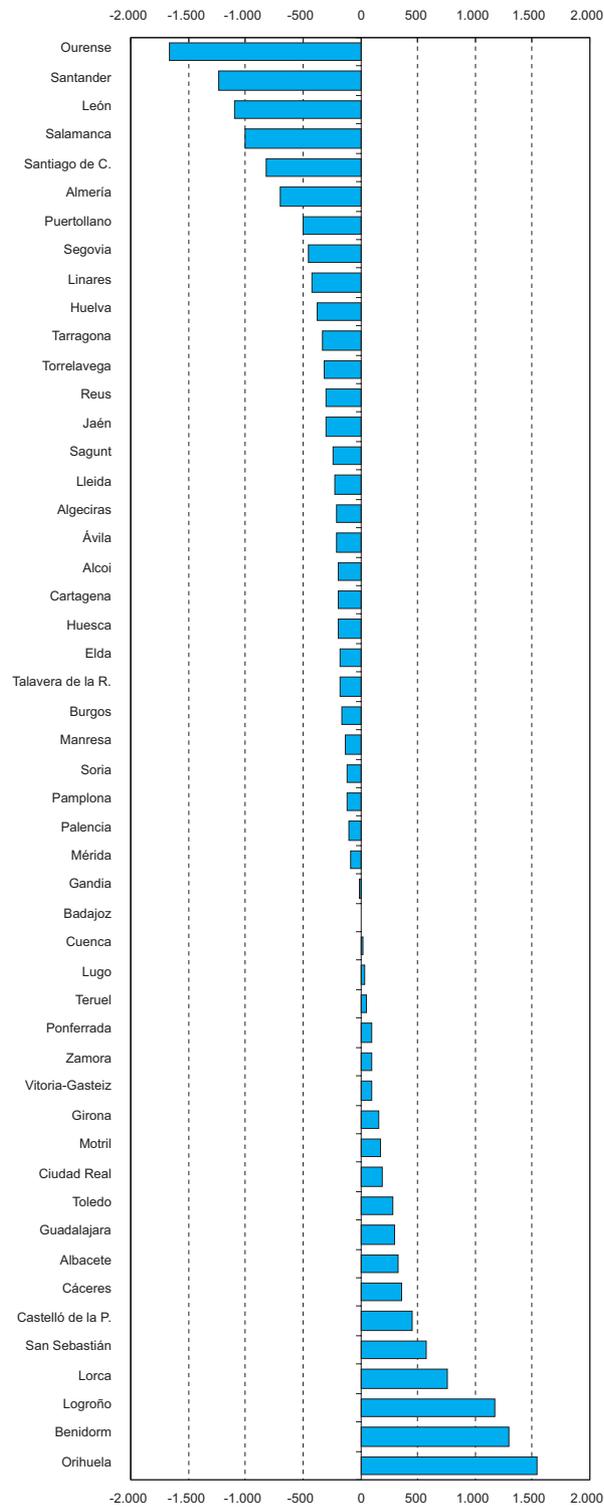
Los datos para el período 1981-1991 son muy diferentes. En primer lugar, un número relativamente elevado de ciudades incrementó muy débilmente su población o perdió efectivos entre ambos censos. En segundo lugar, cabe constatar la menor dimensión de las variaciones (sean negativas o positivas) respecto de los decenios anteriores y, también, la variación global para el conjunto de ciudades que fue del 10,1 por ciento, muy por debajo de los decenios anteriores. Esto señala un cambio de tendencia del crecimiento urbano que, en años posteriores, se ha consolidado. En general, las ciudades estudiadas han crecido poco. Más concretamente hay que explicar el caso de Gerona, que acusa un decrecimiento de casi el 20 por ciento. Este se explica por la segregación del municipio de Salt, que se configuró como tal en el año 1983.

El gráfico que describe la situación entre 1991 y 2001 refuerza la tendencia detectada en el decenio de los ochenta: hay 24 municipios que decrecen y el resto de casos mantiene unos crecimientos positivos que, en la gran mayoría, son muy reducidos. La variación media del conjunto de ciudades consideradas para el periodo 1991-2001 fue del -0,8 por ciento.

Aunque referida a un solo año, 1999, es muy significativa la información sobre saldos migratorios de las diversas ciudades analizadas (Gráfico 2). De 50, sólo 19 tienen saldos positivos, algunos de ellos bastante irrelevantes (6 ciudades con saldos menores a 100 efectivos). El hecho de que haya más bajas que altas en el balance anual del padrón por razones migratorias refleja un éxodo de población que semeja el detectado por Fielding (1989) al analizar los saldos migratorios en ciudades francesas.

La disminución de los crecimientos en algunos casos, las variaciones negativas de población en otros y los saldos migratorios negativos señalan decrecimientos absolutos o relativos en buena parte de las ciudades medias españolas. La moderación del crecimiento o la pérdida de volumen demográfico puede asociarse, a su vez, al crecimiento de población en municipios del entorno que pasarían a jugar, cada vez más, una función residencial que se asocia al incremento de los movimientos diarios entre lugar de residencia y lugar de trabajo.

Gráfico 2. Saldo migratorio en ciudades medias españolas. 1999



Fuente: Anuario Social de España, 2001.



Estos procesos, detectados desde hace tiempo en las aglomeraciones estadounidenses (Berry, 1976) y analizados desde los años ochenta en las metrópolis europeas (Hall & Hay, 1980; Van der Berg *et al.*, 1982; Chesire & Hay, 1989) no se habían detectado de forma relevante hasta muy recientemente en las ciudades medias europeas (Champion, 1998), con análisis detallados para las ciudades inglesas (Champion, 2001) y el territorio francés (Bessy-Pietry; Hilal; Schmitt, 2001).

Para el estudio de la desconcentración urbana en las ciudades medias españolas hacia su periferia se han seleccionado, para cada núcleo central, los municipios en un radio de hasta 30 kilómetros. Los balances demográficos entre 1991 y 2002 han permitido establecer tres situaciones que siguen la tipología establecida por P. Hall y D. Hay (1980) y ya aplicada en el caso español para Barcelona por E. Sau (1995). Se distingue, así, entre el proceso de *concentración*, cuando el centro gana población y el volumen de los municipios que pierden es superior al de los que ganan, el de *descentralización relativa*, cuando el centro gana población, pero un grupo de municipios de la corona incrementa aún más sus efectivos, y el de *descentralización absoluta*, cuando el centro mantiene un saldo demográfico negativo o muy limitado y, en cambio, el saldo de los municipios que ganan población en la corona es elevado. La Tabla 2 sitúa a las ciudades medias españolas en cada una de estas situaciones posibles atendiendo, por otra parte, al volumen de población y, también, a la tipología de ciudades medias definida en el apartado anterior³.

Por una parte se pueden definir un grupo de ciudades que ganan población y que mantienen sus coronas con pérdidas absolutas. Muchas de estas ciudades representan aún las relaciones ciudad-región más clásicas, en las que el centro de servicios concentra población y ejerce una influencia hacia su territorio en forma de migraciones definitivas. Buena parte de las ciudades que se encuentran en esta situación son las más pequeñas, por lo que a tamaño de población se refiere: Huesca, Teruel, Soria, Lugo, Zamora, Palencia, Talavera de la Reina entre otras, todas ellas con menos de 100.000 habitantes. Pero también hay ciudades de rango demográfico superior entre las consideradas, como Orense, Albacete, Badajoz, Logroño y, la más poblada, Vitoria-Gasteiz.

A pesar de todo, estas regiones, que parece que se organizan según el modelo clásico, tienen, casi todas, algunos municipios que ganan población, algunos de forma considerable. El caso de Orense, analizado en detalle en otro lugar, pone de manifiesto que junto a un proceso de concentración aún muy notable en la capital se producen crecimientos considerables en algunos municipios colindantes (Mallarach & Vilagrassa, 2002). Los casos de Albacete, Badajoz, Logroño y Vitoria-Gasteiz se explican en gran parte por las características de la división municipal y por el sistema de poblamiento. En los dos primeros casos el hecho distintivo es la existencia de

3 La delimitación del área de 30 km. de influencia ha sido problemática en algunos casos donde la proximidad de otras poblaciones medias o de aglomeraciones superiores ha dificultado el análisis. En estos casos se ha hecho una evaluación de entornos más reducidos y más cualitativa. Este problema ha sido notable en ciudades de la Comunidad Valenciana y de la Región de Murcia.

Tabla 2. Procesos de concentración y desconcentración en las ciudades medias

	Concentración	Desconcentración relativa	Desconcentración absoluta
>50.000 h	Teruel (A) Soria (A) Huesca (A) Cuenca (A/M) Avila (A/M)		Segovia (A/M)
50.000-100.000 h	Elda (C) Orihuela /Oriola (C) Sagunto (C) Benidorm (C) Gandía (C) Alcoy (C/A) Zamora (A) Talavera de la R (M) Lorca (C) Palencia (M) Cáceres (A) Lugo (C)	Motril (M) Mérida (T) Ponferrada (T) Guadalajara (M) Toledo (M) Gerona (M) Santiago de C (C)	Manresa (M)
100.000-150.000 h	Orense (C) Logroño (M) Badajoz (T) Albacete (T)	Algeciras (M) Ciudad Real-Puertollano (R/M) Castellón de la P. (M)	Lérida (T/M) León (T) Huelva (M)
<150.000 h	Vitoria - Gasteiz (M)	Burgos (T) Jaén – Linares (T/R) Almería S. Sebastian-Donostia (M) Cartagena (C) Tarragona – Reus (R/M)	Salamanca (T) Pamplona (M) Santander – Torrelavega (R/M)

A: aisladas; C: en corredor metropolitano; M: en entorno metropolitano; T: en corredor de transporte; R: región urbana propia de dos ciudades medias. En el caso de dos clasificaciones, la primera es dominante y la segunda señala una tendencia.
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del INE.

municipios muy grandes y con los núcleos principales distanciados, lo que facilita los procesos de concentración de la población en el municipio de la capital. En los casos de Logroño y Vitoria-Gasteiz la división municipal refleja un poblamiento basado en pequeños núcleos de población. En estos dos casos, los municipios más cercanos a la capital, que casi nunca llegan a los 2.000 habitantes, han experimentado crecimientos considerables en los últimos años, aunque la ciudad central sigue concentrando población y, aún, manteniendo saldos migratorios positivos.

En unos cuantos casos, como Gandía, Benidorm, Orihuela o Lorca, se da un contexto de crecimiento en el municipio central y de incremento, también, en los municipios vecinos. En estos casos se entiende que los núcleos siguen jugando un papel central en la capitalidad comarcal y, además, tienen un proceso paralelo de crecimiento con relación a procesos económicos expansivos de diversa índole, desde el turismo a la agricultura comercial.

En cambio, otros casos que siguen siendo capitales comarcales, tanto el municipio central como en los municipios del entorno registran decrementos de población, como en Alcoy, Elda y con otros matices, Sagunto.



En segundo lugar tenemos ciudades que han iniciado la fase de descentralización, ya sea relativa, es decir, que mantienen un centro en crecimiento y una corona también en crecimiento, o absoluta, con un centro que decrece y una corona que incrementa su población. Este proceso se da mayoritariamente en municipios mayores de 50.000 habitantes y es especialmente visible en los municipios con población superior a 100.000 habitantes. Por otra parte, si exceptuamos el caso ya comentado de Vitoria-Gasteiz, el conjunto de ciudades mayores, que se mueven entre 150.000 y 200.000 habitantes, se encuentran todas dentro de estas categorías.

Es decir, parece que se da una relación suficientemente importante entre tamaño y proceso de desconcentración. Por otra parte desaparecen totalmente las ciudades más aisladas. Las ciudades vinculadas a áreas metropolitanas, o bien situadas en corredores de transporte son las que reflejan mejor los procesos de desconcentración.

En ocasiones, en los municipios más cercanos a áreas metropolitanas existe una lógica diferente a la hasta ahora expuesta. Las coronas de las ciudades medias no crecen sólo como desconcentración de éstas, sino por su conexión con la región metropolitana. Eso se observa en las áreas más cercanas a Madrid y Barcelona. En estos casos puede percibirse, por lo tanto, una doble dinámica. Por un lado, algunos municipios colindantes a la capital provincial crecen, previsiblemente por desconcentración de población del municipio vecino. Ello ocurre, por ejemplo, en los entornos de Guadalajara, de Toledo o de Segovia, y en los de Manresa, Tarragona, Reus y Girona. Por otro lado, los municipios más próximos a las regiones metropolitanas de las coronas en torno a ciudades medias muestran un comportamiento de crecimiento que debe relacionarse con la metrópoli y con sus conexiones viarias principales.

Las consecuencias de los cambios descritos en las tendencias de crecimiento y distribución de la población en las ciudades medias y en sus áreas inmediatas semejan las que ocurren en las áreas urbanas mayores.

En primer lugar cabe reconocer un cambio en la relación entre ciudad central y región que consiste, de forma resumida, en un incremento muy elevado de los movimientos pendulares entre lugar de trabajo y lugar de residencia, que tienden a distanciarse cada vez más. Este fenómeno ha sido estudiado en algunas comunidades autónomas (Castañer, Vicente & Boix, eds., 2000) y empieza a constatarse también en ciudades pequeñas y medias (Ferrás, 1996; Andrés & Molina, 2000; Mòdol, 2001; Llussà, 2001).

En segundo lugar cabe reconocer una disociación creciente entre municipio administrativo y ciudad real, derivada, precisamente, del incremento de la movilidad diaria de la población (Castañer, 1994). Esta disociación, por otra parte, está generando problemas urbanos de consideración, tales como el desequilibrio o la duplicidad de servicios urbanos, graves deficiencias en el transporte público intermunicipal y un incremento de la competitividad de los municipios (algunos colindantes y que forman parte de las mismas áreas urbanas) para captar los mismos recursos o inversiones económicas. En todo caso, la experiencia metropolitana, primero, y de

muchas ciudades medias, ahora, aconseja avanzar hacia una planificación territorial conjunta supramunicipal y también elaborar una estrategia conjunta de proyección económica.

3. Estrategias de promoción y políticas urbanas en las ciudades medias

En esta cuarta parte se analizan algunas de las estrategias que las ciudades medias españolas están desarrollando en los últimos años para mejorar su situación en la red urbana y poder conseguir un desarrollo económico que aporte un mayor nivel de bienestar para los ciudadanos.

Los esquemas derivados de las leyes de gravitación, como hemos visto, continúan siendo fundamentales en el establecimiento de las jerarquías urbanas. La dimensión de una ciudad, junto a su localización en relación con los centros metropolitanos marca en gran parte su posicionamiento en la red urbana. Esta dependencia de las ciudades medias respecto a las grandes urbes se ha acrecentado en las últimas décadas con la centralización de los procesos de decisión en los grandes centros mundiales y regionales.

Pero al mismo tiempo, la jerarquía urbana clásica, que sitúa las ciudades medias en una situación de intermediación y dependencia recíproca entre sus regiones y los centros metropolitanos, se ha difuminado. Frente a la vieja estructura rígida, estas ciudades se encuentran actualmente con la posibilidad, y a menudo con la necesidad, de participar de unos procesos más flexibles que dan lugar a redes cada vez más complejas.

Sus interlocutores no son ya los centros jerárquicos superiores, sino ciudades de dimensiones y características similares que pueden encontrarse a centenares o millares de kilómetros. Estas nuevas relaciones de carácter horizontal no siempre son sencillas. En ocasiones, pueden conllevar el establecimiento de redes de colaboración. Ciudades alejadas pero con intereses comunes pueden cooperar creando lo que se ha denominado “redes de connivencia” (Brunet, 2000). Se trata de la cooperación entre ciudades que trabajan en la obtención de objetivos comunes, desde la creación de *lobbies* para la atracción de actividades industriales punteras, hasta el intercambio de experiencias para la atracción de turismo cultural o en la organización de festivales.

Ahora bien, en las relaciones entre ciudades son más frecuentes las relaciones de competencia. En los últimos años, la cultura de la competitividad ha sido incorporada como un elemento clave en las políticas urbanas. En una situación de creciente mundialización, la competencia no se establece únicamente entre las ciudades globales. También llega a las ciudades medias, que se esfuerzan en establecer estrategias que les permitan mantener una situación ventajosa frente a las posibles competidoras. A continuación estudiaremos de forma detallada algunas de estas estrategias seguidas por las ciudades españolas.



Primeramente, nos referiremos a las nuevas formas de planificación surgidas a partir de la crisis del planeamiento urbano tradicional y del paso del “*city managerialism*” al “*city entrepreneurialism*” (Harvey, 1989). En segundo lugar, retomaremos el tema de las infraestructuras de comunicación, y, más concretamente, del tren de alta velocidad como ejemplo para examinar las expectativas generadas por las futuras conexiones y los esfuerzos de las ciudades para aprovechar la ocasión y resituarse en la red urbana. En tercer lugar trataremos la creciente significación que las universidades están teniendo, y pueden tener, en el desarrollo de las ciudades medias. Finalmente nos ocuparemos de las estrategias relacionadas con la cultura desde una perspectiva amplia: bien a través de los eventos singulares de gran impacto exterior o bien del aprovechamiento del patrimonio histórico como una forma de redinamización económica, pero también social y cultural.

3.1. El planeamiento estratégico (o como llegar a la igualdad buscando la diferencia)

El planeamiento estratégico se ha convertido en uno de los instrumentos más utilizados en las ciudades españolas durante los años noventa como una forma de superar el planeamiento urbano físico tradicional.

Su objetivo es doble. Por un lado, pretende trazar las líneas básicas de la política urbana a medio plazo. Por otro, consigue una aproximación holística al incorporar en la discusión de estos objetivos a los principales agentes urbanos, favoreciendo así el surgimiento de una colaboración entre el sector público y privado.

Este tipo de planeamiento toma los elementos básicos de la planificación estratégica empresarial y los incorpora a la planificación de la ciudad. En España comenzó a finales de los años ochenta en las principales ciudades, como Barcelona, Madrid, Bilbao o Valencia (Granados, 1995). Aunque, de todos, el modelo más utilizado ha sido el de Barcelona, que alcanzó un gran éxito al conseguir ligar los objetivos básicos del plan con la organización de un gran evento como fueron los Juegos Olímpicos de 1992. A partir de aquí, la difusión de la planificación estratégica ha sido muy amplia en el ámbito latino, tanto europeo como americano (Borja y Castells, 1997; Pascual y Forn, 1999).

En las ciudades medias la introducción de los métodos de planificación estratégica ha sido desigual. Aunque en cierta medida se ha producido un proceso de difusión a través de la jerarquía urbana, nos encontramos con ciudades de cierta entidad que no disponen de un plan estratégico, mientras que otras ciudades con menos población lo han desarrollado con bastante éxito.

Además, dado el amplio ámbito geográfico que puede incluir este tipo de planificación, han sido frecuentes los planes estratégicos comarcales o provinciales, generalmente auspicia-

dos por las respectivas autoridades territoriales. Al mismo tiempo, también se han diseñado otros planes sectoriales para el desarrollo de ámbitos estratégicos como el turismo, el comercio o las tecnologías de la información.

En general, los planes estratégicos deben inscribirse en el cambio de tendencia en las políticas urbanas hacia una gestión más próxima al modelo empresarial y la búsqueda de los elementos que permitan a la ciudad un mayor grado de competitividad. Así pues, en primer lugar, todos los planes parten de la identificación de aquellos aspectos en los cuales cada ciudad o territorio puede ser más competitivo para potenciarlo. En segundo lugar, estos planes llevan asociada una campaña de marketing, más o menos explícita (de la cual forma parte el mismo proceso de discusión del plan estratégico).

En principio, todo ello debería ir encaminado a destacar las cualidades que hacen diferente a cada ciudad y que, por lo tanto, le aportan una ventaja competitiva con otras ciudades. Pero como ha sido puesto en evidencia en diversas ocasiones, existe una profunda contradicción entre esta voluntad de subrayar la diferencia para aumentar la competitividad y la gran uniformidad existente entre los aspectos promocionados por cada ciudad (Griffiths, 1998). La precaución y el conservadurismo, cuando no la falta de imaginación, llevan a la repetición de fórmulas ensayadas en otras ciudades y a seguir caminos ya trillados.

Un buen ejemplo lo constituye la comparación de los documentos de los diversos planes estratégicos de las ciudades estudiadas que estamos llevando a cabo. Los temas tratados y los objetivos propuestos en todos ellos giran siempre, con ligeras variaciones, sobre los mismos ejes, como pueden ser la mejora de la calidad de vida y reducción de las desigualdades entre los ciudadanos, la introducción de políticas sostenibles, la mejora de las comunicaciones, el crecimiento económico (basado en la implantación de empresas de gran valor añadido y no contaminantes o en el incremento de la actividad comercial y turística) o la potenciación de la cultura y de la conservación del patrimonio.

En definitiva, pues, muchos de estos planes estratégicos, buscando el consenso en cuestiones básicas, llegan a unos niveles de generalización tales que, en sus rasgos generales, casi podrían ser intercambiados entre distintas ciudades sin que las diferencias se evidenciasen en exceso.

3.2. El tren de alta velocidad como oportunidad de modernización

Ya nos hemos referido a la importancia de las infraestructuras de transporte en la mejora de la accesibilidad y en el posicionamiento de las ciudades medias en la red urbana. Si la construcción de autovías fue el objetivo fundamental de la política estatal de infraestructuras en la España de principios de los noventa, en los últimos años lo está siendo el tren de alta velocidad.



En poco tiempo, los proyectos de construcción de este tren se han multiplicado. Muchas ciudades han visto en esta mejora de las infraestructuras de comunicación una oportunidad, no sólo para mejorar sus conexiones, sino también para promocionarse y conseguir el despegue de sus economías. A pesar de que los estudios existentes para otros países demuestran que el tren de alta velocidad únicamente ha conseguido dinamizar tendencias ya existentes (Martí, 2000), la conexión con la nueva infraestructura se ha convertido en un objetivo fundamental para muchas ciudades medias.

Las estrategias varían mucho según las circunstancias. Así, en las primeras ciudades medias donde llegó el tren de alta velocidad en 1992, prácticamente sin tiempo para planificar su llegada, el impacto ha sido escaso (Ciudad Real) o casi nulo (Puertollano). En Ciudad Real, en la década que ha transcurrido, el crecimiento inmobiliario ha sido más bien escaso y no ha colmado las expectativas iniciales de atracción de nuevos residentes desde Madrid (situado ahora a 50 minutos). En cambio, sí que ha tenido un efecto más evidente en la potenciación de la universidad, que se ha beneficiado de la facilidad de acceso desde Madrid. Pero solo últimamente han surgido algunos proyectos de mayor envergadura que pueden tener un cierto impacto en la economía de la zona, entre los que destaca la construcción, en plena región de La Mancha, de un parque temático dedicado a Don Quijote (Bellet, 2000; Menéndez *et al.*, 2001).

La paralización durante casi un decenio de las obras de construcción del tren de alta velocidad ha permitido a otras ciudades situadas en los principales corredores de la península prever con antelación los posibles efectos de la llegada del tren. Es el caso de Lérida -que pronto estará conectada con Madrid y Barcelona-, donde se ha desarrollado un plan de dinamización que reúne a los principales agentes públicos y privados de la ciudad y el territorio más próximo. El plan contempla diversos aspectos como la reestructuración urbana ligada a la nueva centralidad de la estación, la intermodalidad de los transportes públicos para maximizar la mejora de la accesibilidad, la dinamización económica (logística, comercial, turística) o el inicio de una campaña de marketing de Lérida a partir de la redefinición de la imagen de la ciudad ligada al tren de alta velocidad (Vilagrassa, 2001, véase también: <http://www.lleidatav.org>).

Pero, con mayor frecuencia, la posición de las ciudades medias hasta la fecha ha sido mucho más precaria. Su primer objetivo ha consistido en asegurar la conexión a la red de alta velocidad para, en una segunda fase, llegar a reivindicar su inclusión en los grandes corredores ferroviarios. La adopción, nuevamente, de un modelo radial en el diseño del trazado ferroviario ha hecho revivir en algunas ciudades el sentimiento de aislamiento que ya sufrieron en el siglo XIX. Es lo que sucede en Teruel, capital de una provincia con unas de las peores dinámicas demográficas y económicas de España en el último siglo. El eslogan reivindicativo lanzado unos años atrás, "Teruel también existe", ha tenido éxito y ha sido adoptado, cambiando el nombre, en muchas otras zonas del país. Pero la simpatía general que ha levantado este movimiento de reivindicación no ha sido suficiente y Teruel vuelve a ser, como ya sucedió en el siglo XIX, la única capital de provincia española sin conexión ferroviaria directa con Madrid.

Otras ciudades han conseguido mayores éxitos. Es el caso, por ejemplo, de Ponferrada, que ha logrado ser incluida en el trazado de la alta velocidad a pesar de su posición periférica en los esquemas de la red gubernamental. Aunque seguramente la mayor batalla se ha vivido en las conexiones entre Madrid y la costa mediterránea. Las discusiones sobre el trazado han adquirido un carácter de amplio movimiento ciudadano. Así ha sucedido en el caso de Albacete y, sobre todo, de Cuenca, otra ciudad frecuentemente maltratada en el diseño de las principales redes de comunicación y que a finales de los noventa inició una campaña reivindicativa, en gran parte vehiculada a través de Internet. El resultado fue que, a pesar de las reticencias iniciales, Cuenca fue finalmente incluida en el trazado entre Madrid y Valencia.

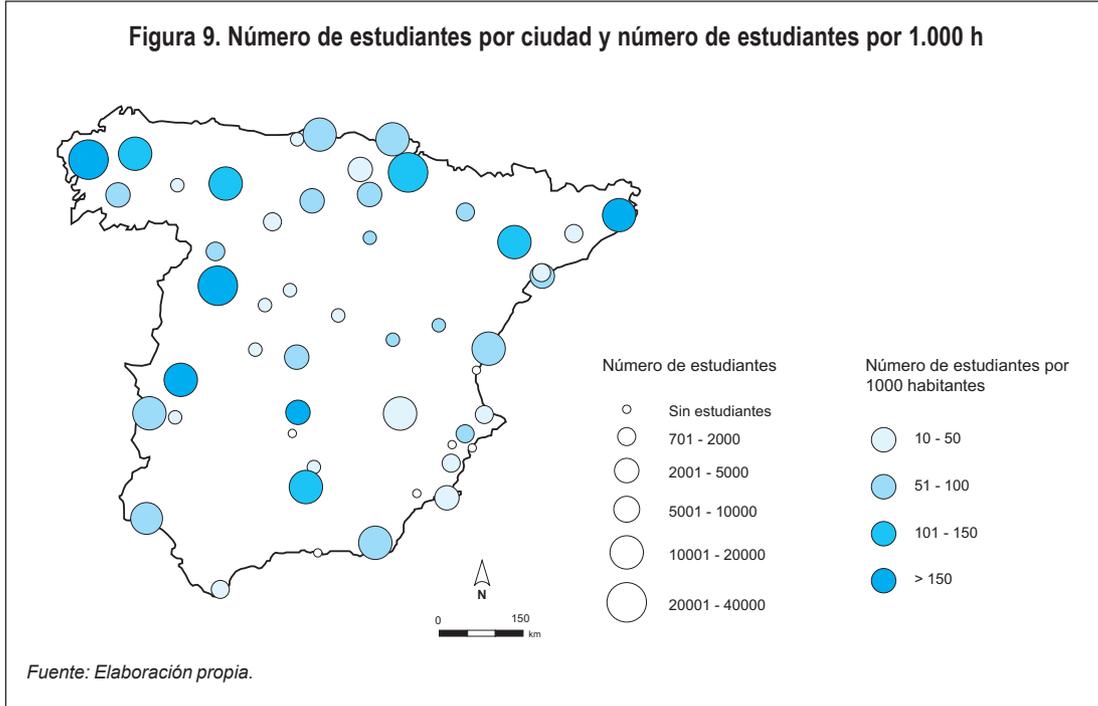
Pero en estos y otros casos la accesibilidad y la dotación de infraestructuras no son el único motivo de la reivindicación. A estas razones objetivas se unen otros factores como la necesidad de no perder una ocasión histórica para promocionar la ciudad o para superar la sensación tradicional de abandono por parte de la administración. Se trata de un tipo de infraestructuras que no aportan grandes beneficios directos a las ciudades que cuentan con ellas. Más bien ofrecen una plataforma de progreso que potencialmente puede ser aprovechada. Pero, en cambio, si que condenan prácticamente al ostracismo a aquellas ciudades que quedan al margen de este proceso de dotación de infraestructuras.

3.3. Las ciudades universitarias

Una de las características que más une a las ciudades que estamos estudiando es, sin duda, la existencia de estudios universitarios. De las cincuenta ciudades contempladas, únicamente hay seis que no cuentan con ningún tipo de oferta universitaria (todas ellas cercanas al umbral mínimo de 50.000 habitantes). En cambio, en el resto, los centros universitarios constituyen un decisivo factor de dinamización económica y social. Y son varias las ciudades que tienen en la universidad uno de los elementos que más las definen.

Más de 350.000 alumnos universitarios estudian -y la mayoría viven- en las ciudades medias españolas. La ratio es relativamente elevada: 82 estudiantes por cada mil habitantes. Aunque, evidentemente, existen variaciones muy importantes. En primer lugar nos encontramos con dos ciudades con una marcada vocación universitaria: Santiago de Compostela y Salamanca. Cada una concentra alrededor de 30.000 estudiantes que, en el caso de la primera, dadas sus dimensiones más reducidas, llegan a representar una cifra realmente significativa: 330 estudiantes por cada mil habitantes (Figura 9 y Tabla 3).

En un segundo nivel se sitúa otro grupo de ciudades, todas ellas capitales de provincia, que superan la ratio de 100 estudiantes por cada mil habitantes: Gerona, Cáceres, Ciudad Real, Jaén, Lugo, Pamplona-Iruña, Lérida y León. Aunque se trata de un grupo heterogéneo, en la



mayoría de ellas el crecimiento de los estudios universitarios ha sido reciente. Varias de ellas cuentan con universidad propia creada en las dos últimas décadas.

En el otro extremo se sitúan una serie de ciudades en las que, a pesar de que cuentan con centros universitarios, el número total de estudiantes no alcanza los cuatro mil y raramente superan los 50 estudiantes por mil habitantes. Ninguna de ellas dispone de universidad propia y sus centros son, en general, extensiones que dependen de universidades situadas en centros metropolitanos próximos.

Esta estructura de las universidades en las ciudades medias se correlaciona con otro factor muy significativo: la distribución entre titulaciones de ciclo largo (4 o más años) o corto (hasta 3 años). En las ciudades medias los estudiantes de ciclo largo representan sólo el 49 por ciento, del total, una cifra muy inferior al 64 por ciento del conjunto de las universidades españolas.

Ello indica que las titulaciones de ciclo largo se concentran mayoritariamente en las grandes ciudades. El predominio de estudios de ciclo corto en las ciudades medias obedece básicamente a motivos históricos. En muchos casos su origen se encuentra en los centros de formación de maestros de enseñanza primaria; en otros proviene de las antiguas escuelas técnicas creadas para formar a trabajadores cualificados, que han derivado en las actuales escuelas de ingenieros técnicos.

La planificación universitaria que se ha seguido en los últimos años casi no ha modificado esta situación preexistente. En un sistema universitario en el que, como el español, la compe-

Tabla 3. El sistema universitario en las ciudades medias españolas

Ciudad	Total estudiantes	Estudiantes por 1000h	Ciclo largo %	Ciclo corto %	Estudiantes ciclo largo	Estudiantes ciclo corto
Santiago de C.	31.042	331,70	85,5	14,5	26.533	4.509
Salamanca	28.519	179,98	69,9	30,1	19.937	8.582
Gerona	12.563	174,83	45,0	55,0	5.649	6.914
Cáceres	12.393	157,64	47,3	52,7	5.856	6.537
Ciudad Real	9.618	157,32	61,8	38,2	5.944	3.674
Jaén	14.424	134,57	46,0	54,0	6.641	7.783
Lugo	10.791	124,58	32,1	67,9	3.460	7.331
Pamplona-Iruña	20.653	120,67	68,7	31,3	14.194	6.459
Lérida	11.695	104,23	44,8	55,2	5.244	6.451
León	14.362	102,73	51,6	48,4	7.404	6.958
Huelva	13.626	97,33	32,6	67,4	4.439	9.187
San Sebastián-Donosti	16.896	94,80	70,6	29,4	11.935	4.961
Badajoz	12.334	91,56	53,9	46,1	6.642	5.692
Castellón de la Plana	12.224	88,92	52,7	47,3	6.440	5.784
Toledo	5.898	88,04	51,7	48,3	3.049	2.849
Almería	14.519	86,41	42,0	58,0	6.093	8.426
Cuenca	3.761	84,41	21,1	78,9	795	2.966
Tarragona	9.248	81,99	42,4	57,6	3.924	5.324
Huesca	3.394	74,62	11,1	88,9	377	3.017
Santander	13.304	72,24	64,5	35,5	8.585	4.719
Albacete	10.035	68,99	32,6	67,4	3.271	6.764
Orense	7.259	67,23	32,0	68,0	2.326	4.933
Burgos	9.699	59,88	34,1	65,9	3.310	6.389
Logroño	7.252	57,73	33,5	66,5	2.427	4.825
Zamora	3.448	53,52	1,3	98,7	46	3.402
Soria	1.782	52,59	15,4	84,6	275	1.507
Alcoy	3.174	52,48	13,4	86,6	426	2.748
Teruel	1.504	51,30	10,2	89,8	154	1.350
Oriola	2.404	47,53	31,0	69,0	745	1.659
Palencia	3.306	41,46	14,4	85,6	477	2.829
Gandia	2.036	35,40	17,4	82,6	354	1.682
Reus	3.005	33,75	46,0	54,0	1.383	1.622
Vitoria-Gasteiz	7.252	33,49	53,2	46,8	3.859	3.393
Manresa	2.119	33,07	0,0	100,0	0	2.119
Linares	1.878	32,15	0,0	100,0	0	1.878
Segovia	1.701	31,49	35,4	64,6	603	1.098
Ávila	1.462	30,68	9,4	90,6	138	1.324
Guadalajara	1.896	27,59	0,0	100,0	0	1.896
Mérida	1.276	25,28	0,0	100,0	0	1.276
Cartagena	5.830	33,20	26,9	73,1	1.570	4.260
Torrelavega	1.377	23,95	0,0	100,0	0	1.377
Algeciras	2.134	20,93	4,8	95,2	102	2.032
Talavera de la Reina	1.369	18,96	0,0	100,0	0	1.369
Ponferrada	724	11,97	0,0	100,0	0	724
Ciudades Medias	355.186	82,09	49,2	50,8	174.608	180.578
España	1.582.795	39,57	64,3	35,7	1.017.797	564.998

Fuente: Ministerio de Educación y Cultura. Universidades y elaboración propia.



tencia es prácticamente inexistente, son los centros universitarios de las grandes ciudades los que concentran la mayor parte de personal y recursos para la investigación. En cambio, los centros de las ciudades medias raramente pueden competir con estas universidades. Pero no existe una clara voluntad política de revertir esta tendencia y permitir crear universidades competitivas en ciudades medias. Por el contrario, el peligro radica en que en una situación de competencia creciente en un futuro no lejano, estas universidades puedan quedar relegadas a centros provincianos de segunda fila (Cattan y Sant Julien, 1999).

Con todo, la universidad constituye una estrategia de desarrollo fundamental para muchas ciudades desde diversos puntos de vista:

- Por su impacto económico (Florax, 1992). Directamente, la universidad es uno de los principales empleadores en muchas de estas ciudades. Los estudiantes generan un importante negocio inmobiliario, a la vez que ayudan a la dinamización del sector terciario. Por otro lado, la existencia de universidad comporta una importante actividad económica paralela de congresos y otros tipos de reuniones. Además, tanto la investigación como la formación de profesionales con alta cualificación posee unos innegables efectos positivos en la economía de la ciudad. Los ejemplos en este sentido son numerosos: creación de parques tecnológicos, mejora del tejido empresarial, incremento del valor añadido de las actividades productivas, etcétera.
- Por el papel de la universidad en la estructuración física de la ciudad (Indovina, 1997-98). Mientras que los campus periféricos o aislados de la ciudad tienen un papel reducido, en cambio muchos campus integrados en la trama urbana poseen interesantes efectos en la ciudad. Desde la renovación urbana a la recuperación de patrimonio arquitectónico o a la dinamización de ciertos sectores de la ciudad.
- La universidad posee también claras consecuencias en la vida cultural de la ciudad (Musil, 1998). En ciudades de estas dimensiones, constituye el principal foco de dinamización. A su vez, contribuye a crear una base necesaria para el desarrollo de eventos como festivales, exposiciones... que pueden contribuir a promocionar la ciudad al exterior.

3.4. La cultura como estrategia de promoción: los grandes eventos

En los últimos años la cultura, en un sentido amplio, ha adquirido un protagonismo creciente en la vida de las ciudades. Tanto en lo referente a las mejoras cualitativas en la forma de vida de los ciudadanos como, tal vez de manera más llamativa, una forma de promoción y dinamización de ciudades de cualquier tamaño.

Por un lado, festivales y eventos de carácter cultural de todo tipo han florecido en los ámbitos urbanos más diversos. De las ciudades estudiadas podemos citar algunos ejemplos relevantes que cuentan con alguna tradición y que tienen cierta repercusión internacional. Los ámbitos son muy distintos: desde festivales de cine como los de San Sebastián o Huelva, hasta el festival de jazz de Vitoria-Gasteiz, el torneo de ajedrez de Linares o, seguramente el ejemplo más conocido en todo el mundo, las fiestas de San Fermín en Pamplona.

En los últimos años, otras ciudades se han esforzado por encontrar algún elemento de promoción propio que les permita darse a conocer. La tarea no es fácil, y, precisamente por ello, las candidaturas para organizar eventos internacionales se están convirtiendo en una estrategia perseguida por muchas ciudades. En caso de ser designada, los beneficios que la ciudad puede obtener a medio plazo son realmente importantes. En este sentido es interesante analizar dos ejemplos de ciudades medias españolas: la organización de los Juegos del Mediterráneo 2005 en Almería y las capitalidades culturales europeas de Santiago de Compostela (2000) y Salamanca (2002).

En el primer caso, la organización de los XV Juegos del Mediterráneo constituye una apuesta valiente para una ciudad como Almería, que apenas alcanza los 170.000 habitantes. Generalmente, este tipo de acontecimientos deportivos viene siendo organizado por ciudades más populosas. Por ejemplo, los XVII Juegos de la Commonwealth 2002 fueron organizados por Manchester, los XIV Juegos Panamericanos se celebrarán en Santo Domingo en 2003. En el caso de los Juegos del Mediterráneo, en los que participan 22 países, la anterior edición tuvo lugar en Túnez, y hasta ahora ninguna ciudad de las reducidas dimensiones de Almería había sido designada para su organización.

Sin duda, la celebración de los Juegos del Mediterráneo puede suponer una gran oportunidad para la definitiva promoción turística de Almería y su área inmediata. Además, ofrece a la ciudad la posibilidad de dotarse de nuevas infraestructuras y equipamientos deportivos. Por otro lado, se prevé la construcción de una urbanización de lujo con más de mil viviendas (*Villa Mediterránea*, al este de la ciudad) que será utilizada como residencia temporal para los atletas.

Con referencia a la capitalidad cultural europea, debemos decir que va en camino de convertirse en una de las estrategias de promoción máspreciadas del continente. Lo que comenzó como una forma de aproximar las culturas europeas en 1985 se ha convertido en un acontecimiento cada vez más solicitado por su resonancia mediática. A partir de la designación de Glasgow en 1990, el interés fue creciendo (Boyle, 1997). En la década de los noventa ostentaron el título, en general, capitales estatales y grandes ciudades. Pero en los últimos años la situación ha cambiado. En 1999 obtuvo la designación la pequeña ciudad alemana de Weimar. En el año 2000, dado el carácter simbólico de la fecha fueron designadas 9 capitales, entre las cuales figuraban ciudades medias como Avignon, Bergen, Bolonia o Santiago de Compostela (Cogliandro, 2001; Sjøholt, 1999).

La tendencia, pues, es que cada vez más son ciudades medias con un cierto atractivo cultural, y con interés en promocionarlo, las que compiten para ser designadas capitales culturales



europas. En el año 2002 han sido Brujas y Salamanca, y en el 2003 Graz. Para los próximos años se ha impuesto un rígido turno rotatorio entre los diversos países. Pero las candidaturas empiezan ya a ser reñidas. Así, por ejemplo, en el Reino Unido en 2008 se han presentado 12 candidaturas, casi todas de ciudades medias. En España, Córdoba también ha expresado ya su interés para preparar su candidatura a capital cultural europea cuando llegue el turno, en el año 2016.

Pero los ejemplos que aquí más interesan son los citados de Santiago de Compostela y Salamanca. En ambos casos, la capitalidad cultural obedece a una estrategia bien conducida de convertir la cultura en su principal motor económico y social. Como ya hemos visto, se trata de las dos ciudades con una mayor vocación universitaria de España (en el caso de Salamanca, además, su universidad se encuentra entre las más antiguas de Europa y mantiene un cierto prestigio para el aprendizaje del español como lengua extranjera). Ambas ciudades comparten también la ventaja de poseer un valiosísimo patrimonio histórico.

Santiago de Compostela, además de ostentar la capitalidad europea, realizó una intensa campaña de marketing. La ciudad y el gobierno regional han apostado fuerte por el legado histórico del camino de Santiago, que está siendo revitalizado, igual como todo lo relacionado con el apóstol y la peregrinación. En conjunto, pues, las estrategias cultural-turística y universitaria, junto a la capitalidad autonómica, permiten a Santiago de Compostela disfrutar de una excelente perspectiva de futuro a pesar de encontrarse en una localización relativamente excéntrica respecto a los ejes europeos de desarrollo.

También Salamanca se encuentra apartada de los principales corredores de comunicaciones, tanto por carretera como ferroviarios. La utilización de la cultura como estrategia de desarrollo se presenta como una excelente oportunidad para superar el relativo aislamiento de la ciudad. Es todavía pronto para evaluar el impacto de la capitalidad cultural que mantiene durante este año 2002. Pero algunos efectos son evidentes, como la mejora de los equipamientos y de la oferta cultural o la presencia en los medios de comunicación de toda Europa, que le asegura una promoción que, bien administrada, puede ser fundamental para la ciudad en los próximos años.

3.5. Patrimonio histórico, turismo y desarrollo urbano

Además de estas celebraciones excepcionales, la cultura ofrece una gran potencialidad de desarrollo para la mayoría de ciudades medias españolas a través del patrimonio arquitectónico. En muchas de estas ciudades se produce una situación similar: por un lado, cuentan con un largo y rico pasado; por otro, quedaron al margen de los procesos de industrialización iniciados en el siglo XIX. El resultado es que, en parte por su escaso crecimiento durante años, han mantenido un valiosísimo legado arquitectónico. Aunque se ha producido un goteo constante de destrucciones, que en algunas ciudades ha tenido graves consecuencias en la conservación de sus centros históricos, la verdad es que son muchas las que mantienen un patrimonio excepcional.

En las dos últimas décadas, detenido el intenso proceso de crecimiento urbano que tuvo lugar a finales del franquismo, las instituciones democráticas han iniciado una lenta recuperación de los centros históricos y una puesta en valor del patrimonio arquitectónico que atesoran. Las políticas conservacionistas han sido avaladas por la UNESCO con el reconocimiento de los centros históricos completos de varias ciudades como Patrimonio de la Humanidad. Es el caso de Segovia, Santiago de Compostela, Ávila, Cáceres, Toledo, Salamanca y Cuenca. Estas ciudades, junto con Córdoba, forman una red (el Grupo de Ciudades Patrimonio de la Humanidad de España) que tiene por objetivo la colaboración en proyectos y la puesta en común y discusión de problemas similares.

Además, también tienen la consideración de Patrimonio de la Humanidad algunos elementos de excepcional valor de otras ciudades, como la catedral de Burgos, la arquitectura mudéjar de Teruel, la muralla de Lugo y los conjuntos arqueológicos romanos de Mérida y Tarragona. En conjunto, pues, doce de las ciudades estudiadas, al acogerse total o parcialmente bajo la *marca* del Patrimonio de la Humanidad de la UNESCO, cuentan con una promoción muy importante para la atracción turística. Aunque, sin duda, la lista de ciudades con un potencial atractivo para el turismo cultural es mucho más larga, y algunas de ellas tan solo han empezado a desarrollarlo.

En los próximos años el turismo puede convertirse, sin duda, en uno de los principales motores económicos de estas ciudades (Campesino, 1999). Tanto el crecimiento del turismo interior como los cambios de tendencia en el turismo internacional (en un país con tanta afluencia de visitantes extranjeros como es España) ofrecen unas excelentes perspectivas. Además, la interacción con otros factores de desarrollo ofrecerá resultados interesantes. Por ejemplo, la universidad puede favorecer la organización de congresos que, a su vez, se beneficiarán de la mejora de las comunicaciones del tren de alta velocidad. El comercio de estas ciudades tiene también ante sí unas grandes posibilidades de crecimiento con el turismo y las actividades feriales, etcétera.

Pero, al mismo tiempo, la potenciación de estas actividades presenta a estas ciudades algunos retos que deben ser afrontados con precaución y habilidad. Así, desde el punto de vista del planeamiento, existe el problema de compaginar la conservación de los centros históricos con la necesidad de mantener su funcionalidad y de cuidar su conexión con el resto de la ciudad (Campesino, 1996). La tendencia progresiva a la museización de los centros históricos, las intervenciones exclusivamente esteticistas y, en última instancia, la tendencia a convertir estos centros en parques temáticos son unos riesgos que penden sobre la mayoría de estos centros históricos (Bernal, 2000).

De la misma forma, debe armonizarse el uso de estos espacios históricos -con una estructura antigua que constituye uno de sus principales atractivos- con la utilización masiva que impone la atracción turística. Problemas como el tráfico o la conservación del medio ambiente



urbano están comenzando a ser tenidos en cuenta ante la progresiva utilización de estas ciudades como recursos turísticos (Troitiño, 1998; Brandis y Del Río, 1998).

4. Conclusión

A lo largo de estas páginas hemos intentado ofrecer una panorámica de las ciudades medias españolas a partir del análisis de 50 municipios que concentran, en total, más de 4,7 millones de personas; es decir, cerca del 12 por ciento de la población, según datos del último censo. Pero a pesar de las cifras, la importancia de las ciudades medias no viene dada tanto por su peso demográfico como por su papel de intermediación y de organización del territorio.

En las últimas décadas se ha ido operando una sustancial transformación en las jerarquías urbanas tradicionales. Los procesos globalizadores comportan una creciente concentración de la toma de decisiones en unos pocos centros y, por consiguiente, la marginalización de centros secundarios o insuficientemente conectados a las redes mundiales. Al mismo tiempo, los cambios en las pautas de localización de la actividad económica abocan a las ciudades y territorios a una situación de competencia creciente.

Ante esta realidad cambiante, las ciudades medias se enfrentan a la tarea de definir unas nuevas estrategias de cara al futuro. Por un lado, deben adaptarse a la difuminación de las jerarquías urbanas y participar en los procesos cada vez más competitivos que impone la globalización. Por otro lado, continúan ejerciendo un imprescindible papel de articulación entre los territorios que organizan y las grandes ciudades y sus áreas metropolitanas, que resulta clave en la vertebración urbana del país.

Esta labor de resituarse en la red urbana viene condicionada por diversos factores que deben ser tenidos en cuenta. En primer lugar, el potencial demográfico y la influencia regional que ejerce cada ciudad. En segundo lugar, su situación respecto al sistema urbano español y europeo. La proximidad a las grandes ciudades españolas (es decir, su inclusión en regiones metropolitanas) supone un elemento dinamizador clave para algunas ciudades frente al relativo estancamiento de ciudades que se encuentran en posiciones más aisladas. En tercer lugar, y siguiendo la misma línea, la accesibilidad a las principales infraestructuras de transporte se presenta fundamental para los próximos años. Si bien las inercias históricas poseen un notable peso, la gran mejora a la que hemos asistido recientemente y las obras de nuevas infraestructuras en realización o previstas para los próximos años (como la construcción de la red de ferrocarril de alta velocidad o las instalaciones aeroportuarias) resultarán determinantes.

También se ha observado cómo las relaciones entre ciudad y territorio están transformándose. Ello se debe al incremento de la movilidad, que ha supuesto, para muchas de las ciudades estudiadas y especialmente para las de mayor rango (por encima de los 100.000 habitantes),

procesos de desconcentración residencial y la creación de verdaderas áreas urbanas en lugares que, no hace muchos años, se habrían definido como rurales. En este sentido puede observarse, por lo tanto, que aunque a una menor escala e intensidad, la desconcentración urbana, la suburbanización y la formación de tramas urbanas de baja densidad, asimiladas a los procesos de expansión y consumo de suelo de las grandes ciudades, se están difundiendo, también, entre las de rango medio.

Finalmente, más allá de la utilización de indicadores objetivizables de la situación y potencialidad de cada una de las ciudades estudiadas, el último apartado del trabajo se ha centrado en los esfuerzos y estrategias de aprovechamiento de dichas potencialidades. Algunos grandes temas afloran como recurrentes y comunes en la mayoría de ciudades analizadas: el aprovechamiento de las oportunidades que ofrecen las nuevas infraestructuras de comunicación (que pueden ejemplificarse de forma reciente en las expectativas que genera el tren de alta velocidad allí donde tenga parada); las sinergias positivas que las universidades crean en la economía, en la transformación social y en el urbanismo; la promoción a partir de la organización de grandes eventos culturales o deportivos y a través de la puesta en valor del patrimonio histórico y arquitectónico.

Muchas veces, como síntesis de estos temas (y de los anhelos ciudadanos que generan) el planeamiento estratégico se convierte en un instrumento relevante de promoción de la ciudad, aunque se ha de señalar que la falta de imaginación para establecer los puntos fuertes originales de cada lugar y el peligro de clonación caracterizan buena parte de los documentos existentes. Tal vez, la explicitación de proyectos de futuro para las ciudades deviene un aspecto clave, y previo, a la planificación estratégica. En este sentido se ha expresado el geógrafo O. Nel-lo (1998) al señalar, creemos que acertadamente, que “no hay ciudad sin proyecto de ciudad”.

Bibliografía

- ANDRÉS, G.; MOLINA DE LA TORRE, I. (2000): “Burgos y su área de influencia: aproximación a los efectos territoriales de la ciudad”, *Boletín de la A.G.E.*, 29, pp. 53-72.
- BELLET, C. (2000): “L’impacte de l’alta velocitat en ciutats intermèdies. El cas de Ciudad Real”, en BELLET, C. (ed.): *Les oportunitats del tren d’Alta Velocitat a Lleida*, Lleida, Pagès Editors, pp. 87-113.
- BELLET, C.; LLOP, C. (2000): “Ciudades intermedias y urbanización mundial. Presentación del programa de trabajo de la Unión Internacional de Arquitectos (UIA)”, en BELLET, C. LLOP, C. (eds.): *Ciudades intermedias y urbanización mundial*, Lleida, Editorial Milenio, pp. 325-47.
- BERG, L. Van den, *et al.* (1982): *Urban Europe: a study of growth and decline*, Oxford Pergamon Press.



- BERNAL, B. (2000): "El futuro de Burgos: de ciudad histórica a ciudad escaparate", *Mérida, ciudad y patrimonio*, 4, pp. 109-119.
- BERRY, B.J.L. (1976): "The counterurbanization process: urban America since 1970", *Urban Affairs Annual Review*, 11, pp. 17-30.
- BESSY-PIETRI, P., HILAL, M. y SCHMITT, B. (2001): "Rural Population Changes related to the urban Dynamics and to the Distance to urban Areas: the Case of France", *Espace, Populations, Sociétés*, 1-2, pp. 19-36.
- BORJA, J., CASTELLS, M. (1997): *Local y global: la gestión de las ciudades en la era de la información*, Madrid, United Nations for Human Settlements y Taurus.
- BOYLE, M. (1997): "Civic boosterism in the politics of local economic development - 'institutional positions' and 'strategic orientations' in the consumption of hallmark events", *Environment and Planning A*, 29, 11, pp. 1975-97.
- BRANDIS, D.; DEL RÍO, I. (1998): "Turismo y medio ambiente urbano. Las experiencias de Ávila, Toledo y Salamanca", en TROITIÑO, M.A. y GARCÍA, J.S. (coord.): *Vivir las ciudades históricas. Recuperación integrada y dinámica funcional*, Cuenca, Ed. de la Universidad de Castilla-La Mancha, pp. 155-81.
- BRUNET, R. (2000): "Des villes comme Lleida. Place et perspectives des villes moyennes en Europe", en BELLET, C., LLOP, C. (eds.): *Ciudades intermedias y urbanización mundial*, Lleida, Editorial Milenio, pp. 109-124.
- CAMPESINO, A.J. (1996): "Las ciudades españolas Patrimonio de la Humanidad, a través de su planeamiento espacial", en LÓPEZ, A., NARANJO, J. (eds.): *Córdoba, Patrimonio Cultural de la Humanidad. Una aproximación geográfica*, Córdoba, Ayuntamiento de Córdoba, pp. 53-84.
- CAMPESINO, A.J., (ed.) (1999): *Comercio, turismo y cambios funcionales en las ciudades españolas Patrimonio de la Humanidad*, Cáceres, Cámara Oficial de Comercio e Industria.
- CASTAÑER, M. (1994): "La ciudad real en Cataluña. Las áreas de cohesión", *Ciudad y Territorio*, nº 99, págs. 101-115.
- CASTAÑER, M., VICENTE, J. y BOIX, G., eds. (2000): *Áreas urbanas y movilidad laboral en España*, Girona, Universitat de Girona.
- CATTAN, N.; SAINT JULIEN, T. (1999): "Quels atours pour les villes petites et moyennes en Europe occidentale?", *L'Information Géographique*, 63,4, pp. 163-4.
- CHAMPION, A. G. (1998): "Population trends of small and medium - sized towns in non-metro regions", *Revue de Géographie de Lyon*, 73, 1, pp. 5-16.
- CHAMPION, A.G. (2001): "The continuing urban-rural population movement in Britian: trends, patterns, significance", *Espace, Populations, Sociétés*, vol. 1-2, pp. 37-51.

- CHESIRE, P. C. y HAY, D. G. (1989): *Urban problems in Western Europe: an economic analysis*, London, Unwin Hyman.
- COGLIANDRO, G. (2001): *European Cities of Culture for the year 2000. A wealth of urban cultures for celebrating the turn of the century*, European Commission (europa.eu.int/comm/culture/eac/capitalrep.pdf).
- DELGADO, C. (1995): *Las pequeñas y medianas capitales de provincia en el proceso de modernización del sistema urbano español*, Las Palmas de Gran Canaria, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
- ENGUITA, A. y LÓPEZ, I. (1995): "Alrededor de Madrid. Una red fuerte de ciudades medianas. Buscando un nuevo modelo descentralizador", *Urbanismo*, 26, pp. 6-25.
- ESTEBAN, A. y LÓPEZ, A. (1989): "El papel de las ciudades medias en España. Presente y futuro", *Urbanismo*, 6, pp. 6-16.
- FERRÁS, C. (1996): *Cambio rural na Europa atlántica. Os casos de Irlanda e Galicia (1970-1990)*, Santiago de Compostela, Universidade de Santiago de Compostela & Xunta de Galicia.
- FIELDING, A. J. (1989): "Migration and urbanization in Western Europe since 1950", *The Geographical Journal*, 155, pp. 60-69.
- FLORAX, R. (1992): *The University: a regional booster?. Economic impacts of academic knowledge infrastructure*, Avebury, Aldershot.
- GRANADOS-CABEZAS, V.: "Another mythology for local democracy? Selling places with packaging techniques: a view from the Spanish experience on strategic planning", *European Planning Studies*, 3, 2, pp. 173-187.
- GRIFFITHS, R. (1998): "Making sameness: Place marketing and the new urban entrepreneurialism", en OATLEY, N. (ed.): *Cities, economic competition and urban policy*, London, Paul Chapman, pp. 41-57.
- HALL, P. y HAY, D. (1980): *Growth centres in the European urban system*, London, Heinemann.
- HARVEY, D. (1989): "From managerialism to entrepreneurialism: the transformation in urban governance in late Capitalism", *Geografiska Annaler*, 71B, 1, pp. 3-18.
- INDOVINA, F. (1997-98): "Sinergia tra comunità e università" *Archivio di Studi Urbani e Regionali*, 60-61, pp. 85-113.
- LLUSSÀ, R. (2001): "Dinàmiques metropolitanes i la Catalunya central, o la creixent integració de l'espai català a finals del segle XX", SABATÉ, F. (ed.): *L'estructuració territorial de Catalunya. Els eixos cohesionadors de l'espai*. V Congrés Internacional d'Història Local de Catalunya, Barcelona, L'Avenç, pp. 574-582.
- MALLARACH, J. y VILAGRASA, J. (2002): "Procesos de desconcentración urbana en ciudades medias españolas", *Eria*, 57: 57-70.



- MARTÍ-HENNEBERG, J. (2000): “Un balance del tren de alta velocidad en Francia. Enseñanzas para el caso español”, *Ería*, núm. 52, 131-143.
- MENÉNDEZ, J.M., CORONADO, J.M., RIVAS, A. (2001): *El AVE en Ciudad Real y Puertollano: notas sobre su incidencia en la movilidad y el territorio*, Ciudad Real, ETS, Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- MÒDOL, J. R. (2001): “Descentralización urbana y reequilibrio territorial en los sistemas intermedios de Cataluña”, en *Forma y función del territorio en el nuevo siglo*. Actas del XVII Congreso de la Asociación de Geógrafos Españoles.
- MUSIL, J. (1998): “The world of arts and the University”, WUSTEN, H. V. der (ed.): *The urban university and its identity. Roots, locations, roles*. Dordrecht (The Netherlands), Kluwer academic Publishers, 47-57.
- NEL·LO, O. (1998): “Los confines de la ciudad sin confines. Estructura urbana y límites administrativos en la ciudad difusa”, en MONCLÚS, F.J.: *La ciudad dispersa. Suburbanización y nuevas periferias*, Barcelona, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona (CCCB), 35-57.
- PARKINSON, M. (1991): “The rise of the entrepreneurial European city. Strategic response to economic changes in the 1980s”, *Ekistics*, 58, pp. 229–307.
- PASCUAL, J.M. y FORN, M. de (1999): *La Estrategia de las ciudades: los planes estratégicos como instrumento: métodos, técnicas y buenas prácticas*, Barcelona, Diputació de Barcelona.
- RÉCLUS (1989): *Les villes européennes*. La Documentation Française, Montellier et Paris.
- SAU, E. (1995): “El creixement del sistema urbà de Catalunya (1950-1991). De la concentració a la desconcentració metropolitana?”, *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, vol. 27, págs. 97-113.
- SJOHOLT, P. (1999): “Culture as a strategic development device: the role of ‘European Cities of Culture’, with particular reference to Bergen”, *European Urban and Regional Studies*, 6, 4, pp. 339-47.
- TROITIÑO, M.A. (1998): “Turismo y desarrollo sostenible en ciudades históricas”, *Ería*, 47, pp. 211-28.
- VILAGRASA, J. (1999): “Las ciudades pequeñas y medias en España”, en DOMÍNGUEZ, R. (ed.): *La ciudad. Tamaño y crecimiento*, Málaga, Universidad de Málaga y Asociación de Geógrafos Españoles, pp. 17-49.
- VILAGRASA, J. (2001): “El tren de alta velocidad en Lleida. Estrategias de optimización de su impacto”, en AAVV: *Actas del XVII Congreso de Geógrafos Españoles*, Oviedo, AGE-Universidad de Oviedo, 501-503.
- VINUESA, J. (1996) “Dinámica de la población urbana en España (1857-1991)”, *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, vol. XXVIII, nº 107-108, pp. 185-216.



REESTRUCTURACIÓN URBANA Y PRODUCCIÓN DE LA CIUDAD: EL BRASIL URBANO A PRINCIPIOS DEL SIGLO XXI

Paulo Roberto Rodrigues Soares

Brasil es una “sociedad urbana”, a la vez que es un país con desigualdades sociales extremas. Una nación industrializada donde, sin embargo, el desarrollo de las fuerzas productivas en el territorio no se ha correspondido con un avance en términos de derechos e infraestructuras sociales que promoviesen el bienestar para la mayoría de su población. Al contrario, en Brasil prevalece un capitalismo excluyente, que amplía las diferencias entre las capas minoritarias de las elites urbanas y agrarias y los pobres de las periferias económicas y sociales.

Las ciudades brasileñas -y, principalmente, sus metrópolis- como “proyección de la sociedad sobre el territorio”, son el retrato de un proceso de desarrollo capitalista periférico y desigual, en el cual la modernización económica se realizó sin producir una modernidad política y social.

El proceso de urbanización en Brasil se caracteriza por expresar la dialéctica entre dos campos de fuerza dominantes en su sociedad: el de la modernidad económica y el del atraso social. En las ciudades brasileñas es posible transitar por barrios donde la población disfruta de niveles de ingresos y de pautas de consumo muy semejantes a las de las elites de países del llamado primer mundo; empero, sus imágenes urbanas más impactantes son las favelas y el paisaje ceniciento de las extensas barriadas periféricas de las grandes ciudades, donde apenas se encuentran infraestructuras básicas de saneamiento.

La urbanización brasileña es asimismo un proceso continuo de concentración, desconcentración y reconcentración de la población, de la producción, del consumo y de la información en el territorio. Al contrario de sus vecinos latinoamericanos, en Brasil el fenómeno de la macrocefalia urbana no se manifiesta de forma tan evidente. El territorio brasileño contiene una red urbana compleja, jerarquizada, regionalizada y articulada en diversos escalones y en torno a distintos tipos y categorías de formas espaciales; con una o dos ciudades mundiales que rebasan los diez millones de habitantes, más de una decena de ciudades millonarias, más de dos centenares de ciudades medias e intermedias (de más de 100 mil habitantes) y cerca de un millar de ciudades con más de 20.000 habitantes, además de casi seis mil núcleos de población que poseen el rango oficial de núcleo urbano. De la ciudad mundial a la villa rural, esta compleja red de localidades pone de manifiesto la gran diversidad de procesos urbanos en curso sobre el territorio.

El análisis de la urbanización brasileña y de sus problemas pone de manifiesto la oposición entre sensibilidades políticas antagónicas que confrontan distintos proyectos de sociedad y



de ciudad. De modo general se alinean, de un lado, los partidarios de la manutención del modelo vigente de desarrollo capitalista dependiente; de otro, los que proponen la adopción de un nuevo paradigma que permita un desarrollo más autónomo y una mayor equidad social. Los primeros consideran necesario “desregular” la gestión del espacio urbano, liberando la acción de los agentes privados, produciendo un espacio lo más eficiente posible para el capital; los segundos defienden una gestión democrática de las ciudades que permita la reconstrucción del espacio urbano y de la vida urbana con calidad social y ambiental para toda la población.

En el presente trabajo articularemos estos procesos caracterizando las tendencias actuales de la urbanización en Brasil y los cambios que se están produciendo en las ciudades como reflejo de la integración del país al proceso de mundialización del capital y su inserción (subordinada) a la economía globalizada. Nuestra intención es destacar los procesos actuales de reestructuración urbana en Brasil como resultado del proceso general de reestructuración del capitalismo tardío en la década de 1990.

Empezaremos nuestra exposición por la presentación de las fuerzas políticas y económicas que están actuando sobre el territorio y la urbanización brasileña, tratando de puntualizar las tendencias que estas fuerzas están demarcando en la reorganización de la red urbana. Analizaremos los cambios en la morfología de las ciudades brasileñas, los procesos internos de reproducción del espacio urbano y las nuevas formas urbanas derivadas de los procesos de crecimiento y expansión de las ciudades. Finalmente, abordaremos la cuestión de la “crisis urbana” que afecta a las ciudades brasileñas y los proyectos concebidos para su superación, planteando los dilemas y los retos de la sociedad brasileña en la construcción de una nueva urbanidad para el siglo XXI.

1. La construcción del Brasil urbano

La transición de una sociedad agro-exportadora y esclavista a una sociedad urbana e industrial en Brasil empezó a realizarse en las últimas décadas del siglo XIX. Por esta época, la acumulación de capitales comerciales en las principales ciudades posibilitó un primer brote de industrialización difusa en el territorio nacional (industrias alimentarias y textiles, principalmente). En las primeras décadas del siglo XX la industria se concentró con más fuerza en el centro de la economía exportadora más dinámica (São Paulo) y en la capital federal (Rio de Janeiro).

El gran ciclo de urbanización en Brasil se produjo a partir de la década de 1950. El proceso de industrialización desencadenado tras el segundo conflicto mundial generó grandes concentraciones industriales en las principales ciudades, extendiendo la presencia de lo urbano sobre el territorio brasileño. De un país esencialmente agrario y exportador de materias primas en la primera mitad del siglo XX, Brasil se convirtió en una nación urbana e industrial, con una amplia red de ciudades integrada por redes de carreteras y de comunicaciones. Este proceso

privilegió las “capitales regionales”, que se consolidaron como los principales centros de la red urbana brasileña. En Brasil no se repite el mismo cuadro de macrocefalia urbana de otros países latinoamericanos, los cuales poseen una única gran ciudad. Dicha diferenciación no ocurre solamente por sus dimensiones continentales, sino mucho más por un proceso de constitución económica y territorial que se realizó ensamblando diferentes economías regionales (el entonces llamado “archipiélago”) que contaban con sus respectivas “capitales económicas”.

En la década de 1980 se produjo la culminación de este ciclo de urbanización brasileño. Se hizo efectiva la metropolización, las ciudades medias se consolidaron en la red urbana y se notó un intenso crecimiento de las ciudades del frente de expansión de la agricultura en el Centro-Oeste y Amazonía. Como escribió Milton Santos (1993:09), después de un “largo periodo de urbanización social y territorialmente selectiva” presenciamos la omnipresencia de lo urbano y de sus medios técnicos sobre el territorio.

Sin embargo, ello no significó la “inmovilización” del sistema urbano brasileño. Los años 90 han sido de profundos cambios en la estructura urbana, tanto en la red urbana como en la morfología interna de las ciudades, resultado de la llamada “reorganización productiva del territorio”¹. Las ciudades cambiaron en medio de un proceso de “refuncionalización del espacio” que tiende a adaptarse a las exigencias de una nueva fase del proceso de acumulación del capital².

Los cambios señalados afectan primariamente lo que se convino en llamar “región concentrada”: una extensa “área continua y dotada de infraestructuras colectivas y unitarias, realmente indisociables en cuanto a su uso productivo”, es decir, dotada de sistemas de ingeniería y equipamientos colectivos construido por el Estado y utilizadas por las “corporaciones hegemónicas”. En Brasil, la “región concentrada” coincide con la región articulada en torno a las metrópolis de São Paulo, Rio de Janeiro y Belo Horizonte, desbordándose por el interior del Estado de São Paulo, la Región Sur (Paraná, Santa Catarina y Rio Grande do Sul) y el entorno de Brasilia. Es la región más dinámica en términos económicos y sociales y donde se originan los nuevos procesos de reestructuración urbana que analizaremos más adelante.

2. Las fuerzas que actúan en la urbanización brasileña

Coincidiendo con el llamado periodo de la “globalización” (o “mundialización” del capital), el capital productivo instalado en Brasil (nacional o de origen extranjero) también se empeñó en programas de reestructuración. El proceso de reestructuración industrial en Brasil se configuró en tres frentes: nuevas tecnologías y nuevos procesos de producción, nuevas relaciones laborales (flexibilización y recorte de derechos sociales) y reestructuración espacial.

1 SANTOS, M. e SILVEIRA, M. L. (2001): *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*, São Paulo, Record, pág. 105.

2 CARLOS, (2001).



La década de los 90 marcó profundos cambios en la estructura industrial brasileña, resultado de la incorporación de algunos avances de la revolución tecnológica en las empresas industriales, tanto las ya instaladas, como aquellas que se afincaron tras la ola de inversiones internacionales desencadenada por el nuevo ciclo de mundialización del capital.

La reestructuración tecnológica se produjo a la vez que la industria buscó nuevas localizaciones en el territorio. Se trataba de alejarse de las “deseconomías de aglomeración” de la más importante concentración industrial de Brasil -el cinturón industrial de la región metropolitana de São Paulo- huyendo de la congestión de una concentración urbana de 18 millones de personas. Además, hay que señalar los elevados niveles de organización de la fuerza de trabajo y la presencia de fuertes movimientos sociales en el área. Este conjunto de factores son frecuentemente apuntados como la principal motivación de los programas de “relocalización” industrial³.

Las localidades más beneficiadas con la desconcentración de la industria fueron las ciudades medias de la “región concentrada”. Las industrias que abandonan el cinturón industrial de São Paulo suelen reubicarse en el “entorno metropolitano”, es decir, en el mismo *hinterland* de la metrópoli, reforzando su papel de centro de gestión. Otras localizaciones también fueron privilegiadas, como las ciudades medias del sur y la periferia de algunas metrópolis del Centro-Oeste y Nordeste. La mayoría de las nuevas empresas han contado con subvenciones gubernamentales a través de políticas de atracción de inversiones al estilo de la “guerra de los lugares por empleos y dólares”. Esta última se produce en un contexto de competencia global por nuevas empresas.

Esta nueva localización de los puestos de trabajo está alterando los flujos migratorios internos, justo en un periodo de disminución del ritmo de expansión del frente de colonización. Las áreas con mayor poder de atracción en los años 90 (las metrópolis del Centro-Sur y Amazonía) ya no absorben tanta población como en el pasado. Los últimos datos censales apuntan una mayor atracción de las ciudades medias e intermedias del Centro-sur y de las metrópolis y capitales litorales del Nordeste, donde el desarrollo de la actividad turística está promoviendo una expansión del sector de servicios. Los anteriores flujos interregionales han sido relevados por flujos internos de población en las mismas regiones⁴.

São Paulo y Rio de Janeiro ya no presentan los mayores índices de crecimiento demográfico entre las metrópolis brasileñas. La marcha de la urbanización está determinando un proceso de desconcentración y reconcentración de la población en otros puntos del territorio. La misma modernización de las actividades agrarias actúa en favor de esta tendencia. El campo brasileño, cada vez más modernizado y tecnificado “expulsa” la población rural que se aglomera en las

3 Véase LENCIONI, S. (1994): Reestruturação urbano-industrial no Estado de São Paulo: a região da metrópole desconcentrada. *Espaço & Debates*, v. 14, nº 38, São Paulo, NERU, 1994, p. 54-61.

4 SANTOS e SILVEIRA, (2001), pág. 214.

pequeñas ciudades y villas del interior componiendo una parte importante de la nueva población urbana en Brasil. Crece el número de trabajadores agrícolas que viven en las ciudades y, consecuentemente, aumenta la urbanización del territorio.

A pesar de la generalización de la urbanización, persiste la “cuestión urbana” en Brasil. Ésta, según Ribeiro (2001) se incorporó muy tardíamente a los debates sobre las políticas públicas. En Brasil la urbanización se reproduce excluyendo parte de la población del “derecho a la ciudad”. A las tradicionales carencias básicas (infraestructuras urbanas, saneamiento, servicios sociales), se agregan nuevas necesidades surgidas de los procesos de reestructuración económica y urbana: la elevación de los niveles de inseguridad ciudadana y de violencia urbana (consecuencia del recrudecimiento de las desigualdades sociales), los graves problemas de movilidad urbana (debido a la carencia de inversiones en infraestructuras de transporte público) y una situación de deterioro de los espacios públicos y de la calidad de vida en muchas ciudades.

Asimismo, en la morfología interna de las ciudades emergieron nuevas formas de segregación socioespacial que responden tanto a procesos de diversificación social en las periferias -con la migración de capas de renta más elevada-, como a la difusión de la pobreza por todo el territorio, resultado de la agudización de las desigualdades sociales durante la llamada “década perdida”. Incluso las cifras oficiales desvelan el fracaso relativo de las políticas compensatorias desarrolladas en la segunda mitad de los años 1990. Según la última “encuesta social” del IBGE, en los años 1990, en las ocho principales regiones metropolitanas del país, se observó un crecimiento del 30 por ciento de la población en los sectores periféricos en contra el 5 por ciento de la población de los sectores de renta más elevada.

Dicha situación emerge en medio de un intenso debate entre diferentes proyectos para la gestión de las ciudades. En la década de los 90 se iniciaron en Brasil diversas prácticas innovadoras de gestión de las ciudades. Estas nuevas formas de gestión están logrando que la cuestión urbana se sitúe en el meollo del debate político, invirtiendo prioridades y privilegiando políticas sociales de vivienda, saneamiento y transportes en las ciudades ⁵.

A este marco político-teórico de prácticas de gestión democrática de las ciudades se contraponen una otra visión que considera los problemas urbanos (y metropolitanos) una consecuencia de la “incapacidad de los gobiernos” de insertar las ciudades en la economía global y de convertir las en “empresas” competitivas en la atracción de capitales internacionales ⁶.

Es innegable la influencia de los procesos globales sobre las tendencias de la urbanización en Brasil. De tal manera que el futuro de las ciudades está en gran parte pendiente de esta polarización y de las políticas públicas que serán desarrolladas por los gobiernos locales.

5 Sobre las prácticas y políticas urbanas innovadoras en Brasil véase de N. BONDUKI (org.) (1996): *Habitat: as práticas bem-sucedidas em habitação, meio ambiente e gestão urbana nas cidades brasileiras*, São Paulo, Studio Nobel, 1996.

6 RIBEIRO (2001) , pág. 153.



3. Tendencias de la red urbana brasileña en la era de la globalización

La complejidad de la urbanización brasileña se pone de manifiesto en las distintas formas espaciales de la concentración de la población y de la producción en el territorio. Tres formas principales de “concentración urbana” pueden ser distinguidas: las regiones metropolitanas institucionalizadas, las aglomeraciones urbanas no metropolitanas y las ciudades con más de 100 mil habitantes. Las regiones metropolitanas institucionalizadas reúnen más de 60 millones de habitantes, es decir, más de un tercio de la población total y cerca del 40 por ciento de la población urbana del país⁷. Dos tendencias de la metropolización deben ser señaladas: el refuerzo de la primacía urbana, con São Paulo consolidándose como la metrópoli “global” de Brasil y Sudamérica; y la emergencia de nuevas metrópolis como expresión del proceso de modernización y de la generalización de la urbanización y de la homogenización del territorio (Figura 1).

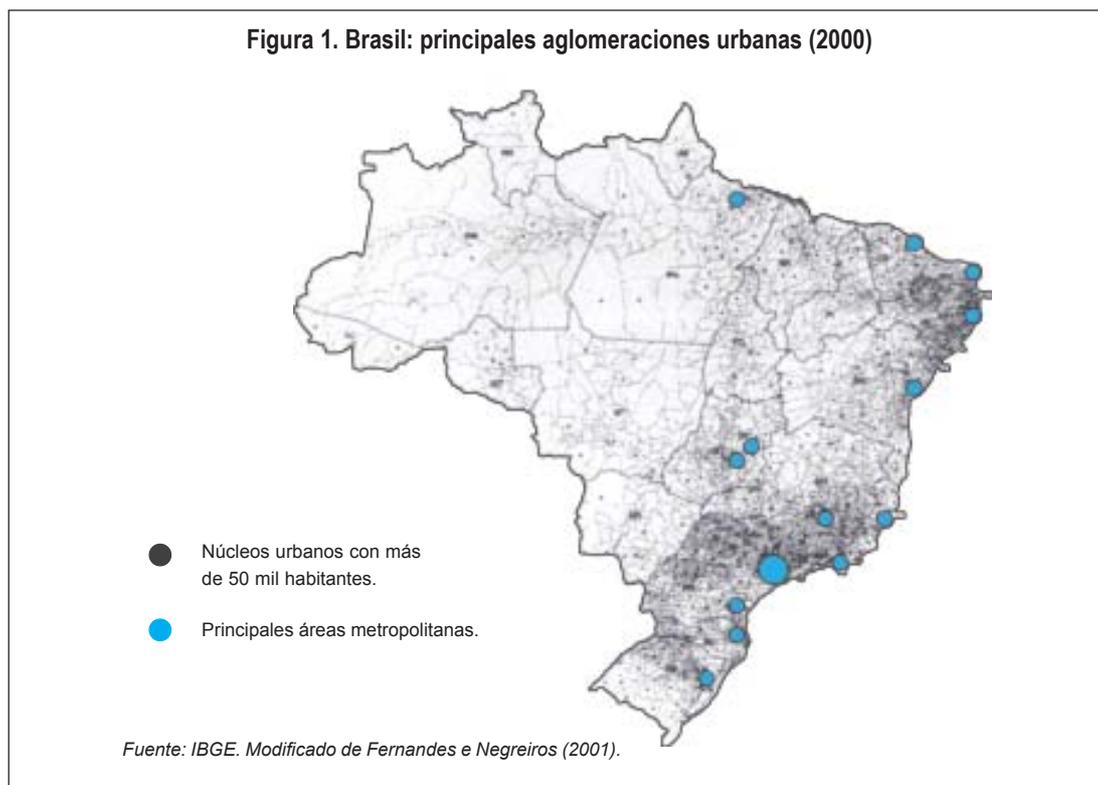
São Paulo sobrepasa cada vez más a Rio Janeiro en las funciones de centro de gestión de la economía brasileña, configurándose como la “ciudad mundial de Brasil”⁸. En la década de 1990 São Paulo reforzó su primacía en el sistema urbano concentrando el mayor número de trabajadores cualificados y el mercado consumidor más grande y de mayor poder adquisitivo de Brasil. Asimismo están ubicadas en São Paulo las sedes de las principales corporaciones, de la bolsa de valores y de las principales instituciones financieras, junto a otros componentes del llamado “terciario superior” (despachos de consultoría, empresas de marketing y propaganda, centros de investigación), es decir, las estructuras necesarias para “liderar la economía brasileña en la globalización” y desempeñar el papel de “ciudad global” brasileña⁹.

Rio de Janeiro es la segunda metrópoli nacional. A pesar de su importancia industrial (donde se destaca la industria petroquímica), no alcanza la misma importancia de la metrópoli paulista como centro de gestión de la economía globalizada. Presenta una gran cantidad de infraestructuras heredadas de su periodo de capital federal y ejerce todavía gran influencia en el territorio nacional (especialmente en cuanto a los medios de comunicación). Además, por su condición de centro turístico y de “portal de entrada” desde el exterior, es sin duda la imagen urbana “más internacional” de Brasil. De tal manera que en la actualidad diversos programas públicos y privados están empeñados en buscar alternativas de desarrollo económico para Rio

7 Las regiones metropolitanas institucionalizadas son: São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Fortaleza, Belém de Pará, Campinas, Santos, Vitoria, Florianópolis, Goiania, Natal, São Luis, Maceió, Londrina, Maringá, Vale do Itajaí, Vale do Aço y la Región de Entorno del Distrito Federal. Algunas de las regiones metropolitanas formalizadas no corresponden a grandes concentraciones industriales, sino a aglomeraciones urbanas en torno a capitales estatales o ciudades medias. Dicha situación se produjo tras la Constitución de 1988, que, en el capítulo de la ordenación del territorio, delegó a los estados el poder de definición de las áreas metropolitanas, desapareciendo así los criterios generales. Los detalles de esta crítica están en VILLAÇA (1998) y DAVIDOVICH (2001).

8 Sobre el debate de São Paulo como ciudad mundial véase los artículos de CORDEIRO, H.: “Os principais pontos de controle da economia transacional no espaço brasileiro”, *Boletim de Geografia Teórica*, 16-17, nº 31-34. Rio Claro, 1987, pp. 153-196 y de R. LOBATO CORRÊA, R. (1989): Concentração bancária e centros de gestão do território. *Revista Brasileira de Geografia*, 51 (2), pp. 17-32.

9 FERNANDES e NEGREIROS (2001), pág. 424.



de Janeiro, planteando la hipótesis de “reparto” de funciones globales con la metrópoli de São Paulo¹⁰. La jerarquía urbana brasileña presenta también otras metrópolis importantes (Tabla 1).

Un primer grupo a destacar es el de las “metrópolis tradicionales”, es decir, las regiones metropolitanas institucionalizadas a principios de la década de los 70 (Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Fortaleza y Belén do Pará). Estas metrópolis constituyen el centro de concentraciones urbanas e industriales igualmente afectadas por los cambios estructurales en la economía brasileña. Las metrópolis tradicionales “comparten” influencia en la jerarquía urbana con, las “nuevas metrópolis”, o áreas metropolitanas emergentes recientemente institucionalizadas. Este es el caso de las regiones metropolitanas de Vitória, Goiania, Florianópolis y Natal, aglomeraciones articuladas en torno a capitales estatales, es decir, ciudades provistas de mejores infraestructuras y por ello centros de atracción de población y de nuevas inversiones.

Sin embargo, el caso más significativo del “nuevo” proceso de metropolización brasileño es la emergencia de nuevas regiones metropolitanas en el “entorno metropolitano” de São Paulo. La región metropolitana de Campinas, ciudad situada a 90 kilómetros de São Paulo, concentra casi 2,5 millones de habitantes, mientras que la de Santos (a 72 km de São Paulo) ya alcanza el 1,5 millón. El crecimiento de estas aglomeraciones urbanas puede ser en gran parte justificado

10 Véase SILVA, F.A.R. (1999): *Rio-São Paulo – Cidades Mundiais. Desafios e oportunidades*, Brasília, IPEA, CONSEUIL, C. H. e PESSÔA, S. A. (2000): “Vantagens comparativas da cidade do Rio de Janeiro”. *Textos para Discussão*, nº 900. Rio de Janeiro: IPEA.



Tabla 1. Las 20 principales concentraciones urbanas de Brasil (2000)

Orden	Área Metropolitana	Población total (mil habitantes)	Población de la ciudad central (mil habitantes)
1	São Paulo	17.879	10.434
2	Rio de Janeiro	10.895	5.858
3	Belo Horizonte	4.350	2.238
4	Porto Alegre	3.659	1.361
5	Recife	3.338	1.443
6	Salvador	3.022	2.243
7	Fortaleza	2.985	2.141
8	Curitiba	2.727	1.587
9	Campinas	2.339	969
10	Brasilia	2.051	2.051
11	Belén de Pará	1.796	1.281
12	Goiania	1.640	1.093
13	Santos	1.477	418
14	Vitoria	1.426	292
15	Manaus	1.405	1.405
16	São Luis	1.071	870
17	Natal	1.043	712
18	Maceió	989	798
19	Teresina	716	716
20	Florianópolis	710	342

Fuente: IBGE. Censo 2000.

por el “desbordamiento” del crecimiento de São Paulo y al proceso de “desconcentración concentrada” de la metrópoli paulista (Lopes de Souza, 2001). Sin embargo, la región metropolitana de Campinas es la segunda concentración industrial de Brasil, aglutinando el 6,2 por ciento de la producción industrial según el IBGE (2000) y superando a las demás regiones metropolitanas con excepción de São Paulo. Gran parte de estas industrias están vinculadas a sectores de alta tecnología y a los centros de investigación presentes en Campinas. Ello pone de manifiesto un desarrollo “autónomo” de esta nueva región metropolitana comparable con los parques tecnológicos de los países desarrollados ¹¹.

Brasilia es ya la capital política planificada que se convirtió en metrópoli de la meseta central brasileña. Inaugurada en 1960, planeada como centro administrativo de 500 mil habitantes, es hoy una metrópoli con más de 2 millones de habitantes y fuertemente segregada (“la capital del control y de la segregación social” ¹²) por imposición de un plan urbanístico que opone el

11 Véase de R. C. BEGA dos SANTOS (2000): “Campinas como centro produtor e irradiador de alta tecnologia na estruturação do espaço urbano regional”, *Scripta Nova*, vol. IV, nº 69 (73), Barcelona, <www.ub.es/geocrit/sn-69-73.htm>.

12 GOUVÊA, L. A. (1995): *Brasília: a capital da segregação e do controle social*, São Paulo, Annablume, citado en STEINBERGER, M.: “Formação do aglomerado urbano de Brasília no contexto nacional e regional”, en PAVIANI, A. (org.) (1999): *Brasília – gestão urbana: conflitos e cidadania*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, pp. 23-53.

Plano Piloto (la ciudad de Brasilia propiamente) y las “ciudades satélites”, construidas a posteriori para abrigar a los obreros que erigieron la capital y los inmigrantes de otras regiones de Brasil. Las ciudades satélites concentran casi el 80 por ciento de los habitantes del Distrito Federal y reproducen los problemas urbanos comunes en cualquier ciudad brasileña. Asimismo, Brasilia polariza otros núcleos urbanos en su extrarradio con los cuales constituye la *Região Integrada de Desenvolvimento do Entorno do Distrito Federal* (RIDE-DF), una nueva modalidad de institucionalización de un territorio metropolitano, impuesta por la necesidad de gestión de una realidad urbana difusa que ha sobrepasado los límites originalmente imaginados por la planificación.

Con las economías metropolitanas cada vez más vinculadas al sector terciario emerge el nuevo papel de las ciudades medias en la red urbana: el de centros industriales. En la última década la industria brasileña creció en las ciudades medias, en los espacios perimetropolitanos, convirtiendo estos núcleos urbanos en los principales polos de atracción de las migraciones internas. Entre las 100 principales aglomeraciones industriales brasileñas, las ciudades medias concentran ya cerca de un tercio del valor de la producción industrial (IBGE, 2000).

Este movimiento de la industria produce un cambio significativo en el espacio de las ciudades medias e intermedias que reciben nuevas infraestructuras y servicios. Además se produce un fuerte desarrollo comercial y educacional por la inmigración de personal calificado que forma una nueva clase media en el interior del país. Las ciudades medias pasan a desempeñar un papel importante en la circulación de informaciones a la vez que se convierten en lugares privilegiados de consumo en el territorio (Santos e Silveira, 2001). El poder de atracción genera también problemas urbanos. Algunas ciudades medias ya presentan señales de descontrol del crecimiento demográfico. Igualmente pasan a ejercer una intensa polarización con relación a los municipios de su entorno generando embriones de aglomeraciones metropolitanas.

Este crecimiento tiende a mantenerse, ya que las ciudades de la frontera agrícola presentan una disminución del ritmo de crecimiento después de haber sido las ciudades que más crecieron en la década de los 80. La violencia en los procesos de apropiación de las tierras y la reproducción de las desigualdades sociales tal como en las ciudades del sur, contribuyeron a la decadencia del sueño del “Eldorado”. Asimismo, la total carencia de infraestructuras urbanas en estas ciudades de frontera, nacidas y crecidas rápidamente (las llamadas “ciudades setas”), contribuyó para que la población buscara otras áreas de asentamiento. El crecimiento poblacional de las capitales de los estados amazónicos (Manaus y Belén de Pará, principalmente) es un importante indicador de este proceso y se incluye en la ya señalada tendencia de incremento de las migraciones interregionales.



4. Cambios en la morfología interna de las ciudades

A estos procesos generales corresponde un amplio proceso de reestructuración de la morfología interna de las ciudades. En esta sección analizaremos los cambios que se producen en el espacio intraurbano partiendo de una visión general de la estructura interna de las grandes ciudades brasileñas. Según Villaça (1998), estas son caracterizadas por la presencia de un centro principal, de subcentros, áreas de segregación de las capas de altos y medios ingresos, la periferia y las áreas industriales¹³. Este es el modelo de las grandes ciudades, que se generaliza y que puede ser empíricamente observado en las ciudades medias.

Creemos que el patrón presentado se repite de forma general en ciudades de toda la diversa geografía brasileña. Analizado un caso específico, el de la ciudad de Pelotas (324 mil habitantes en 2000), en el estado de Rio Grande do Sul, hemos comprobado que este modelo es resultado de un largo proceso de estructuración intraurbana que se produjo a partir de los años 1930. Hasta entonces la morfología urbana de las ciudades brasileñas se caracterizaba por la presencia de ciudades relativamente compactas y heterogéneas socialmente y bien dotadas de infraestructuras (redes de alcantarillado, suministro de agua, teléfono, tranvías) controladas o gestionadas por el poder local. La transición hacia la sociedad industrial se hizo rápidamente y contó con la participación de nuevos agentes privados -terratenedores y promotores inmobiliarios- que promovieron parcelaciones en las periferias, donde se asentó la población emigrada de las áreas rurales. Este proceso inauguró la dicotomía centro-periferia en el espacio interno de las ciudades de Brasil. Las áreas periféricas se expandieron carentes de infraestructuras y con el predominio de viviendas autoconstruidas en contraposición a un centro con infraestructuras y donde predominaban las formas capitalistas de producción de viviendas (Soares, 2002).

En los años 50 se ensayaron en las principales ciudades algunas tentativas de promoción de vivienda social, todavía insuficientes para atender a la demanda de unas ciudades que crecían y se industrializaban rápidamente. A finales de los años 60 el capital inmobiliario estructurado y ya vinculado al capital financiero empezó a realizar grandes operaciones en las áreas centrales y espacios periféricos contiguos a los centros, que progresivamente se incorporaron a la "ciudad formal". A la vez, el poder público actuó en la construcción de infraestructuras viales y en la planificación urbana. En términos generales este proceso engendró una ciudad funcionalmente integrada y socialmente segregada de acuerdo con el tipo de vivienda y los niveles de renta de sus habitantes.

A partir de 1967 el capital inmobiliario contó con los fondos del sistema de financiación de la vivienda que patrocinó la construcción de casi 5 millones de viviendas urbanas, la mayoría de ellas en bloques de apartamentos para las clases medias. Se hizo posible la organización de un moderno sector de la construcción civil a escala nacional. Sin embargo, la malversación de los

13 VILLAÇA, (1998), pág. 13.

recursos en la financiación de obras de carácter no social generó un gigantesco déficit que determinó la quiebra del sistema a mediados de la década de 1980.

En las últimas décadas el capital inmobiliario pasa por una etapa de reestructuración, con los promotores buscando otras fuentes de financiación a la vez que desarrollan nuevos productos inmobiliarios y abren nuevos frentes de inversión. Esta reestructuración del sector inmobiliario altera las formas de producción del espacio urbano, afectando con diferente intensidad a todos los sectores de la ciudad y muy especialmente las periferias urbanas ¹⁴.

Las áreas centrales tradicionales de las ciudades brasileñas están afectadas por un doble proceso de congestión y desconcentración de las actividades. En la mayoría de las grandes ciudades de Brasil, el centro se mantiene en la misma ubicación desde su fundación. Sin embargo, el proceso de destrucción-reconstrucción del paisaje urbano ha sido veloz. La verticalización, tan característica de la ciudad norteamericana, se manifestó con fuerza a partir de los años 1960, destruyendo la memoria del paisaje anterior sustituida por una densa “selva” de rascacielos.

Esta congestión de las áreas centrales llevó a una desvalorización de amplios sectores que han sido afectados por un intenso proceso de degradación. Tal situación se produjo con más intensidad en la metrópoli de São Paulo, una ciudad con una increíble “capacidad” de producción de “nuevos centros” a medida que se producen cambios en las estructuras económicas. Así se produjo en los años 1970 el relativo “abandono” del “centro viejo” (el centro tradicional de la ciudad) y la emergencia de la Avenida Paulista como el nuevo centro del capital financiero e industrial; así está produciéndose hoy día la construcción de un “nuevo centro de la economía globalizada” en el sector suroeste de la metrópoli en torno a las avenidas Luis Carlos Berrini y Faria Lima ¹⁵.

En el caso de Rio de Janeiro, la producción de “nuevos centros” está vinculada a la “congestión” del centro principal y al antiguo desplazamiento de las élites hacia el sector litoral de la ciudad. En los años 1950-1960 las élites se desplazaron hacia el nuevo eje de la “zona sur” (Copacabana-Leblon) y en los años 1970-1980 el desplazamiento fue más significativo hacia la Barra da Tijuca. Sin embargo, este desplazamiento fue selectivo en cuanto a las actividades (servicios especializados, comercio de lujo), ya que el centro tradicional conservó las actividades de gestión (Villaça, 1998).

Igualmente para los casos de Porto Alegre, Salvador, Belo Horizonte, Salvador y Fortaleza se producen “nuevas centralidades” vinculadas a la localización de los nuevos equipamientos comerciales y al desplazamiento de los sectores de asentamiento de las élites en el interior del

14 Este modelo fue desarrollado en nuestra Tesis Doctoral *Del proyecto urbano a la producción del espacio: morfología urbana de la ciudad de Pelotas, Brasil (1812-2000)*, realizada en el Programa de Doctorado “Pensamiento Geográfico y Organización del Territorio” del Departamento de Geografía Humana de la Universidad de Barcelona y dirigida por el Profesor H. Capel.

15 VILLAÇA (1998), pág. 348, CARLOS (2001), pág. 141.



espacio urbano. Además, en estas ciudades también se amplian sus aeropuertos y se construyen nuevos centros empresariales, hoteles de lujo y centros de convenciones que refuerzan sus funciones de “metrópolis regionales”.

En general los nuevos espacios de centralidad corresponden al desplazamiento de las actividades de gestión y de los servicios especializados del centro tradicional hacia sectores adyacentes a los barrios residenciales de las capas de altos ingresos. Últimamente también se observa el papel de los centros comerciales (los *shopping-centers*) en la producción de nuevas centralidades, ya que constituyen operaciones inmobiliarias que desencadenan un proceso de valorización espacial que atrae nuevas inversiones públicas y privadas (nuevas estructuras de transportes y comunicaciones, otras operaciones inmobiliarias) a los sectores donde se ubican. Los *shopping-centers* están concentrando la “vida urbana” de muchas ciudades de Brasil. Compras, ocio y hasta incluso estudios son actividades que cada vez más se realizan en el interior de las grandes superficies comerciales en las ciudades brasileñas. Las élites y clases medias brasileñas desarrollan un amplio sentimiento de “agorafobia urbana” y de rechazo de los espacios públicos. Las élites políticas colaboran con dicho proceso concentrando inversiones en los sectores preferidos por el capital inmobiliario para sus operaciones.

Según Flavio Villaça, el deterioro de la vida urbana en las áreas centrales es directamente proporcional a la presencia de los sectores populares en estos espacios ¹⁶. Amplios sectores de las áreas centrales tradicionales están ocupados por actividades informales (vendedores callejeros o *camelôs*, trapicheros, “vigilantes de coches”) que proporcionan un aspecto caótico a los espacios públicos centrales. El resultado es la degradación de estos sectores, que son evitados por las capas de mayores ingresos.

La “versión brasileña” del proceso de “decadencia del hombre público” señalado por Richard Sennet es el desbordamiento de la violencia, la segregación de los pobres y la “auto-segregación” de parte de las élites urbanas ¹⁷. Se producen las urbanizaciones exclusivas, las áreas “símbolo” de la segregación urbana en Brasil. Ésta alcanzó niveles “altamente refinados” en los llamados “condominios exclusivos” o “condominios cerrados”, es decir, urbanizaciones de alto *standing*, acotados, con accesos controlados y vigilados por agentes de seguridad privados. Las causas de esta segregación están vinculadas a la degradación de la calidad de vida en los sectores centrales y al poder de atracción del “ambiente natural”. Asimismo, es innegable el deseo de las élites de apartarse de un paisaje urbano marcado cada vez más por la pobreza, la informalidad y la inseguridad (Lopes de Souza, 2001).

16 VILLAÇA (1998), pág. 334.

17 LOPES DE SOUZA (2001), pág. 442.

Este tipo de forma espacial es menos reciente en las metrópolis de São Paulo y Rio de Janeiro. Los casos de los condominios de Alphaville (30 mil habitantes) y Tamboré (15 mil habitantes), localizados en el sector oeste del Grande São Paulo y del distrito de Barra da Tijuca (114 mil habitantes), en Rio de Janeiro son ejemplos de la opción por una forma de vida enajenada del entorno urbano “real” que se difunde entre los grupos de elite brasileños. Al igual que Estados Unidos, estos territorios segregados se convierten en excelentes laboratorios para la investigación empírica de los “archipiélagos carcelarios” de Edward Soja, o de la “ecología del miedo” en la expresión de Mike Davis ¹⁸.

Su localización preferencial se da en las áreas cercanas al “espacio natural” (campos, costa, montes); generalmente siguen la dirección del vector de asentamiento de los sectores de elite, cuyos límites del suelo urbanizado extienden al máximo. Así se completan las dos tendencias geográficas de la reestructuración socioespacial del capitalismo contemporáneo, según Mark Gottdiener (1993): la ya señalada de desconcentración de la industria y la de desconcentración del hábitat.

Sin embargo, las ciudades brasileñas no presentan un cuadro de “suburbanización generalizada” tal como en las formaciones sociales donde se manifiesta el fenómeno de la urbanización difusa. Al contrario, las ciudades se extienden manteniendo numerosos “vacíos urbanos” entre las áreas ya consolidadas y las nuevas urbanizaciones. Ello favorece la “fragmentación sociopolítica del espacio urbano” (Lopes de Souza, 2001) que se produce con la construcción de una nueva periferia: la periferia de los ricos, que pasa a convivir con la “vieja periferia” de los pobres. La primera es la más beneficiada de inversiones públicas, ya que los gobiernos locales tienden a concentrar sus operaciones -principalmente con relación al sistema vial- en los sectores de altos ingresos, para garantizar la accesibilidad de los mismos a sus espacios de trabajo y consumo, favoreciendo a los que utilizan transporte privado. Tal es el caso de São Paulo, donde, según han demostrado Marques y Bachir, entre 1978 y 1998 las políticas estatales privilegiaron los sectores de altos ingresos de la ciudad, que recibieron la mayor parte de las inversiones públicas en transportes realizadas en el municipio ¹⁹.

El proceso de extensión urbana está relacionado con la acción de agentes específicos: terratenientes y promotores inmobiliarios. Los primeros mantienen la estrategia de parcelación de tierras más alejadas del centro urbano con la consecuente valorización del suelo situado en los intersticios del tejido urbano. Los últimos por la necesidad de renovar constantemente su oferta de productos presentando nuevos “embalajes” de la “mercancía vivienda”. Así, además de

18 SOJA, E. (2000), pág. 298; DAVIS (2001).

19 Véase de MARQUES, E.C. y BACHIR, R.M. (2001): *Estado e infra-estrutura urbana em São Paulo, 1978/1998*. Los autores analizaron los gastos en obras públicas publicados en los rendimientos de cuenta de los alcaldes. Solamente entre 1983 y 1985 (gestión del alcalde Mario Covas, indicado por el Gobernador del Estado) y 1989 y 1992 (gestión de la alcaldesa Luisa Erundina, elegida por el *Partido dos Trabalhadores*) se aplicaron más recursos en los distritos de población de bajos ingresos. El artículo fue premiado en concurso realizado por el *International Journal of Urban and Regional Research* y está disponible en línea en el sitio del *Centro de Estudos da Metrópole* <www.centrodametropole.org.br>.



urbanizaciones exclusivas y de condominios cerrados observamos otras formas espaciales en las ciudades brasileñas: condominios de apartamentos de clase media, conjuntos de viviendas unifamiliares y edificios de alto *standing* con acceso cerrado. Todas conforman el mosaico urbano de las ciudades, cada vez más divididas en sectores homogéneos y segregados. Dichas formas espaciales se observan también en las ciudades medias, según nuestro análisis de la ciudad de Pelotas ²⁰.

Igualmente sucede en cuanto a los procesos de producción y reproducción del espacio urbano. Tanto los de extensión de la trama urbana, favorecidos por el oligopolio de la propiedad de la tierra y la escasa regulación de los mecanismos de recalificación del suelo, como los de segregación socioespacial de los grupos de mayores ingresos. Recientemente algunos trabajos apuntan la tendencia a la segregación de los sectores de altos y medios ingresos en otras ciudades medias brasileñas, señalando la reproducción a escala nacional de las estrategias generadas por el capital inmobiliario en los grandes centros ²¹.

En las ciudades litorales, la expansión del sector inmobiliario asociada a la actividad turística está forjando sectores segregados de asentamiento para las élites, generalmente contiguos a las áreas de desarrollo de las actividades turísticas (segunda residencia, hoteles de lujo, centros comerciales y de ocio). El centro tradicional queda reservado a las actividades tradicionales y al comercio popular; mientras, la nueva centralidad está vinculada a la cercanía del valorizado paisaje natural.

La morfología de las ciudades brasileñas es cada vez más compleja, reflejando la territorialización de procesos avanzados de producción espacial. A pesar de la presencia de extensas áreas sin infraestructura urbana, se observa un intenso proceso de urbanización difusa y una múltiple redefinición de las funciones en el interior del espacio urbano. La superación de estas dicotomías y la homogenización de la provisión de infraestructuras y servicios en todos los sectores, es decir, la auténtica “costura” del tejido urbano, es el grande e inmediato reto de la gestión urbana en Brasil.

20 SOARES, P. R. R. (2002): Fragmentación y segregación en ciudades no metropolitanas: las periferias urbanas del sur de Brasil, en CABRALES, L. F. (coord.): *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas*, Guadalajara, Universidad de Guadalajara-UNESCO, pág. 549-580.

21 Véanse los trabajos de RAMIRES, J.C. y SOARES, B.R.: “Os condomínios horizontais fechados em cidades médias brasileiras”; de M. E. SPOSITO: “Novos territórios urbanos e novas formas de hábitat no Estado de São Paulo, Brasil” y de SOBARZO MIÑO, O.A.: “Los condomínios horizontales en Presidente Prudente, Brasil” publicados en CABRALES, L. F. (coord.) (2002): *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas*, Guadalajara, Universidad de Guadalajara-UNESCO.

5. La “crisis urbana” y los proyectos para su superación

La referencia a las profundas desigualdades sociales ya sería suficiente para revelar la aguda “crisis urbana” que afecta a la sociedad brasileña a principios del siglo XXI. Sin embargo, es posible descomponer aún más el cuadro urbano brasileño, con el propósito de señalar las dificultades para reformar unas ciudades donde la urgencia de las demandas y la celeridad de los cambios pone en jaque la capacidad de intelectuales y gestores de formular políticas eficaces de “reforma urbana”.

En este sentido, los principales y más persistentes “problemas urbanos” que afectan a las ciudades brasileñas son el desigual acceso al suelo urbano, el déficit de viviendas y las carencias de infraestructura urbana, la movilidad urbana, la degradación de los espacios públicos y la persistencia de las desigualdades sociales en la ciudad, con consecuencias en el cercenamiento del pleno derecho a la ciudadanía urbana.

Paradoja brasileña: en un país de dimensiones continentales, la tierra es un bien escaso. La situación de monopolio de las tierras agrícolas, que han generado un fuerte movimiento social en el campo, se reproduce en las ciudades, con el monopolio de la tierra urbana. A pesar del reconocimiento de la “función social de la propiedad” por la Constitución, el acceso al suelo urbano y la tributación de las tierras reservadas para fines especulativos es una quimera en Brasil. En 2001 se sancionó, después de años de presión de los movimientos sociales el “Estatuto de la Ciudad”, la ley federal de reforma urbana. Dicha ley permitió el gravamen tributario de las tierras ociosas, pero su aplicación debe ser regulada a escala municipal. Allí las élites locales ejercen todo su poder de presión, impidiendo que se impongan impuestos más elevados al suelo utilizado con fines especulativos.

Así prosperan las ocupaciones informales en las periferias de las ciudades brasileñas. La ausencia de un stock público de tierras da un amplio poder de maniobra a terratenientes y promotores inmobiliarios. Las diferencias en la producción del espacio urbano son evidentes: para la demanda solvente se producen urbanizaciones con equipamientos y servicios; para los sectores de bajos ingresos se reservan parcelaciones sin infraestructura urbana, informales o clandestinas, es decir, fuera de los patrones legales establecidos. A los pobres se reserva el estar en la ciudad ilegalmente.

La informalidad del acceso al suelo urbano es la responsable de la situación de precariedad de las viviendas. El endémico déficit de viviendas (4,0 millones de déficit cuantitativo, 5,6 millones de déficit cualitativo ²²) es producto de esta precariedad y de la ausencia de una política

22 En 1995 el IBGE calculó el déficit cuantitativo (necesidad de construcción de viviendas) en 5,6 millones de unidades (4 millones en el medio urbano y 1,6 millón en el medio rural) y el déficit cualitativo (viviendas sin infraestructura adecuada o de construcción precaria) en 5,6 millones. Fuente: Governo Federal. Secretaria de Política Urbana. *Política Nacional de Habitação*, 1996.



nacional de construcción masiva de viviendas sociales. Las políticas de “ajuste del Estado” han “descentralizado” la administración, delegando competencias a los gobiernos estatales y locales. Sin embargo, el Gobierno Federal mantuvo el control de los recursos, obstaculizando el despliegue de políticas sociales por parte de los gobiernos locales, que quedan dependientes de financiación propia o externa (bancos de desarrollo u organismos de cooperación).

Lo mismo sucede con las infraestructuras urbanas. Históricamente en Brasil, las políticas urbanas vincularon las infraestructuras urbanas con la vivienda. Es decir, la provisión de infraestructuras se producía a la vez que la construcción de viviendas sociales. Así, con la relativa parálisis de las políticas de vivienda, también se observó el recorte de inversiones en equipamientos urbanos. El censo de 2000 detectó un 50 por ciento de las viviendas urbanas que no están conectadas a la red de alcantarillado (IBGE, 2000).

Por otra parte, la desconcentración y los demás cambios en la morfología y en las funciones urbanas marcan una nueva etapa de circulación y de movilidad urbana en las ciudades brasileñas. La desregulación y la flexibilización de las relaciones laborales implica una mayor circulación de las personas en el espacio urbano. En las grandes ciudades (y el caso de São Paulo es emblemático) el aumento de la flota de vehículos particulares se realiza más rápidamente que la capacidad de construcción de nuevas estructuras viales por el Estado. Entre las capas de mayores ingresos es corriente la presencia de más de un coche por familia, mientras que los pobres deben hacinarse en el insuficiente transporte colectivo público o someterse a toda suerte de riesgos del transporte informal, no regulado por el poder público, pero de presencia rutinaria en los grandes centros.

La degradación de los espacios públicos y la pérdida de calidad del ambiente urbano es otra fisura del tejido urbano de las ciudades brasileñas, que se produce no solamente en las áreas centrales de las grandes ciudades. La fase actual de la urbanización brasileña se caracteriza por un movimiento de la población a los espacios acotados y segregados y el abandono de los espacios públicos y abiertos. La ausencia de contactos sociales y la “vida urbana” realizada en espacios lo más homogéneos (social y racialmente) posible, disemina una ideología de *laissez faire* entre la población, cercenando los canales intersociales de solidaridad. El recelo y el miedo del otro, la violencia, la agorafobia, el llamado *apartheid social* (ricos sin contacto con los pobres) impiden el pleno ejercicio de la ciudadanía urbana. Esta sólo puede ser impulsada por los movimientos sociales urbanos en su lucha por el “derecho a la ciudad” y por las políticas urbanas innovadoras de los gobiernos locales reformadores y progresistas.

El decenio de 1990 fue también el periodo de la emergencia de iniciativas innovadoras de gestión urbana en Brasil. La adopción de nuevos instrumentos de gestión urbana, como los “presupuestos participativos” implantados por el *Partido dos Trabalhadores* (siendo el caso de Porto Alegre el más emblemático) y de programas de “inclusión social” (programas de renta mínima, de ayudas a las familias de bajos ingresos que mantienen los hijos en la escuela) han

permitido importantes mejoras en los niveles de calidad de vida de muchas ciudades ²³. El cambio de prioridades está posibilitando un número mayor de inversiones en sectores residenciales de bajos ingresos. Asimismo, la acción en las periferias no excluye actuaciones urbanísticas de rehabilitación de las áreas centrales, que reasumen su función de espacio simbólico y *locus* de la vida urbana, tal como los proyectos de revitalización de las áreas centrales de São Paulo y Porto Alegre.

Los ayuntamientos progresistas todavía no son mayoría en Brasil. Igualmente actúan otras tendencias políticas que desde sus gobiernos orientan políticas urbanas convencionales auspiciando acciones que benefician a las grandes corporaciones (financieras, inmobiliarias, industriales) que operan en el espacio urbano, en perjuicio de las políticas dirigidas a los sectores menos favorecidos de la población. Ello puede ser observado en numerosas capitales de estados, donde los gobiernos municipales y estatales invierten en los sectores donde predominan las capas de mayores ingresos. Dichas políticas urbanas contribuyen a la *manutención* de las desigualdades sociales en las ciudades brasileñas ²⁴.

6. Dilemas y desafíos de las ciudades brasileñas en el siglo XXI

Las contradicciones entre el desarrollo económico y el atraso social están generando en Brasil problemas urbanos de grandes dimensiones. El urbanista Jorge Wilhein, ex secretario general de *Habitat* (órgano de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos) y actual secretario de planeamiento urbano de São Paulo, alerta de que manteniéndose el actual escenario “la dicotomía social aumentará y podrá cristalizarse la nítida separación” entre globalizados y excluidos en Brasil ²⁵. Las aglomeraciones urbanas brasileñas están próximas al “estado de ebullición” y solamente tendrán mejores condiciones de saneamiento, transportes y de servicios colectivos cuando “la sociedad brasileña libere del lastre patrimonialista” y de los trabas internas y externas a su desarrollo ²⁶.

El reto de la sociedad brasileña es, por tanto, superar la fragmentación social y espacial de las ciudades. Se configuran dos movimientos autónomos e interdependientes: de un lado las

23 Ya existe alguna literatura en castellano sobre el presupuesto participativo de Porto Alegre. Indicamos de SOUZA, U. y GENRO, T. (1999): *Presupuesto participativo: la experiencia de Porto Alegre*, Barcelona, Ediciones del Serbal / Patronat Flor de Maig.

24 El caso de Rio de Janeiro es ejemplar. Después de un intento fracasado para ser designada como sede de una Olimpiada, la ciudad fue escogida para albergar los Juegos Panamericanos de 2007. Contrariando las políticas normalmente adoptadas en estos casos, los organizadores de la candidatura anunciaron la construcción de las instalaciones olímpicas en el distrito de Barra da Tijuca, lo que vendrá a beneficiar aún más este sector privilegiado de la ciudad. Para otro ejemplo de las relaciones entre el Estado, los grupos económicos y los promotores inmobiliarios en las políticas urbanas en Brasil véase de ROSNER, W. y VILSMAYER, U. (2000): "Planificación urbana versus autorregulación: la ciudad de Fortaleza como tablero de juego de diferentes agentes". *Scripta Nova*, vol. V, nº 99. Barcelona, <www.ub.es/geocrit/sn-99.htm>.

25 WILHEIN (2001).

26 DEÁK (1999), pág. 17.



fuerzas de la reestructuración y de la desconcentración urbanas que actúan en dirección a la generalización de la urbanización sobre el territorio y a la descentralización metropolitana; de otro, las acciones de reestructuración interna de las funciones en las ciudades y de producción de una nueva morfología urbana.

Con relación a los primeros, el camino parece ser dictado por agentes globales que reordenan el territorio nacional de acuerdo con la lógica de maximizar plusvalías, apartándose de la congestión de determinadas aglomeraciones metropolitanas, eligiendo nuevas localizaciones. Este movimiento que difunde selectivamente los sistemas técnicos por el territorio genera también un incremento de las tasas de desempleo industrial en los espacios metropolitanos tradicionales que pierden industrias en favor de los nuevos centros industriales. A la vez, la necesidad de centralización y de control de la circulación de informaciones impone la verticalización de las funciones de gestión y cambios en los espacios centrales de las metrópolis, reorganizados por las nuevas prioridades del capital global. Estas nuevas funciones aumentan los empleos en el sector terciario, a los cuales debemos añadir los puestos de trabajo generados por el creciente papel de los servicios y de las actividades informales en la economía urbana de las ciudades.

Con relación a la reestructuración intraurbana se observan en las ciudades brasileñas los procesos de desconcentración urbana, de fragmentación espacial y de segregación social en el interior de los espacios urbanos. Un intenso proceso de degradación afecta a amplios sectores de las áreas centrales tradicionales que cambian sus funciones atendiendo cada vez más a la población de bajos ingresos. Nuevos espacios centrales son concebidos para albergar las nuevas funciones de gestión, originadas por el proceso de globalización de la economía. Asimismo, los espacios comerciales tradicionales son sustituidos por los centros comerciales cerrados, que pasan a concentrar las actividades de compras y ocio de las clases medias y altas.

Se observa una morfología urbana cada vez más fragmentada, producto de una mayor diversidad de las formas de habitar en las ciudades brasileñas, fenómeno que afecta principalmente las capas de mayores ingresos, es decir, a las que tienen la posibilidad de pagar por la mercancía vivienda. El capital inmobiliario en un periodo de reestructuración oferta nuevas formas de vivienda (urbanizaciones exclusivas, condominios, conjuntos de apartamentos, conjuntos de viviendas) que se diferencian según el nivel de renta de sus usuarios, aunque se igualen en algunas características generales: son homogéneos socialmente, ofrecen seguridad privada en centros urbanos cada vez más asolados por la violencia urbana y se segregan de las áreas heterogéneas de la ciudad.

La periferia “pobre” recibe cada vez menos inversiones, ya que ahora tiene la “competencia” de la periferia “rica” en la distribución de los recursos públicos. En los sectores de altos ingresos el 70 por ciento de las viviendas están servidas por la red de alcantarillado, mientras que en las áreas pobres este índice desciende al 30 por ciento (IBGE, 2000). Asimismo persisten los modelos “informales” de asentamiento en las ciudades, no solamente en las favelas, sino tam-

bién en las parcelaciones "clandestinas", es decir, realizadas al margen de la ley y que llegan a concentrar hasta la mitad de la población en algunas ciudades.

En la gestión de estas contradicciones emerge el debate de lo público frente a lo privado en las ciudades brasileñas. Se formulan distintos proyectos políticos de gestión de la producción de las ciudades: de un lado propuestas que consideran que los mecanismos de mercado son los más adecuados para "regular" la producción del espacio en las ciudades; es decir, que cabe a los agentes hegemónicos (promotores inmobiliarios, terratenientes, el capital financiero y el capital industrial) decidir cuáles son las áreas y las operaciones de desarrollo urbano adecuadas. Los sectores degradados de las áreas centrales deben ser recuperados a medida en que propietarios y promotores inmobiliarios consideren beneficiosas las operaciones de renovación urbana en las áreas afectadas. Las periferias serán urbanizadas a medida que una demanda solvente sea capaz de financiar nuevas urbanizaciones provistas de infraestructuras urbanas. De otro, están las posturas que consideran que la producción del espacio urbano debe ser regulada por el ente público, que representa a todos los ciudadanos. Estos asumen el reto de planificar para generalizar el derecho a la ciudad, superando la dicotomía "ciudad formal" y "ciudad real" todavía persistente en la mayor parte de las ciudades brasileñas. Dicha superación es posible a partir de la aplicación de políticas sociales de inclusión urbana, una práctica poco común en la gestión de las ciudades en Brasil hasta tiempos recientes.

Estos dos proyectos elaboran sus "ideologías" de planificación urbana. Los que vaticinan la hegemonía del mercado presentan la alternativa de los "planes estratégicos", instrumentos de "eficiencia urbana" en un escenario de "competencia global entre ciudades". Estrategias de "marketing urbano" y de "patriotismo urbano" son adoptadas en una ideología que enmascara las contradicciones sociales en las ciudades (Ribeiro, 2001). El gobierno urbano debe ser ejercido por "gestores profesionales" que administren la ciudad como una "empresa" que debe ser lo más eficiente posible y generar beneficios.

A este tipo de "planificación mercantil" de la ciudad se opone una otra planificación urbana: la que propone planes directores participativos y sensibles a la sostenibilidad económica, social y ambiental urbana. Aquí se trata de recomponer un tejido social y urbano fracturado social y espacialmente. Dicha reintegración solamente es posible con la asignación del estatuto de ciudadano a todos los habitantes de las ciudades. Ello quiere decir que el derecho a la participación en la gestión urbana debe ser uniforme entre todos, independiente del *status* social, condiciones económicas o de la calidad de vida urbana que disfruta (o padece), no considerando ninguno habitante de la ciudad como "ilegal" o "marginal" de la sociedad formal.

La promulgación del "Estatuto de la Ciudad", ley federal brasileña que ratificó el principio de la gestión urbana democrática y de la sostenibilidad ambiental y social de la ciudad, además de otras iniciativas de reforma urbana, puede ser considerada una importante victoria de los movimientos sociales en su labor de concienciación de la sociedad para la cuestión urbana.



Con ello se abre el camino para un cambio profundo en la forma de gestión de las ciudades en Brasil. Sin embargo, será necesario comprobar los impactos de este cambio en las fuerzas globales y locales que actúan en la producción y reestructuración del espacio urbano brasileño. Es decir, comprobar hasta qué punto los “nuevos actores” emergentes del cambio político serán capaces de corregir las tendencias de homogenización y fragmentación impuestas por los agentes hegemónicos, convirtiendo a los “habitantes” en “ciudadanos” y construyendo las ciudades como verdaderos lugares de vida y felicidad.

Bibliografía

- CARLOS, A. F. A. (2001): *Espaço-tempo na metrópole: a fragmentação da vida cotidiana*, São Paulo, Contexto.
- DAVIDOVICH, F. (2001): "Metrópole: escalas, questões e situação no Brasil", Seminário *A Questão Metropolitana no Brasil: segregação, desigualdade e governança*. XXV Encontro Anual da Associação Nacional de Pós-graduação em Ciências Sociais, Caxambú.
- DAVIS, M. (2001): *Más allá de Blade Runner. Control Urbano y la ecología del miedo*, Barcelona, Virús, [*Beyond Blade Runner. Urban control and the ecology of fear*. Westfield, Open Magazine Pamphlet Series, 1992].
- DEÁK, C. y SCHIFFER, S. R. (orgs.) (1999): *O processo de urbanização no Brasil: falas e façanhas*, São Paulo, Edusp.
- FERNANDES, A. C. and NEGREIROS, R. (2001): "Economic developmentism and change within the Brazilian urban system". *Geoforum*, 32 (4), pp. 415-435.
- GOTTDIENER, M. A. (1993): *Produção social do espaço urbano*, São Paulo, Edusp. [*The Social Production of Urban Space*. Austin: University of Texas Press, 1985].
- IBGE, *Censo 2000 e Pesquisa Industrial Anual*, Rio de Janeiro, IBGE, 2000 <www.ibge.gov.br>.
- LOPES DE SOUZA, M. (2001): "Metropolitan deconcentration, socio-political fragmentation and extended suburbanisation: Brazilian urbanisation in the 1980s and 1990s", *Geoforum*, 32 (4), pp. 437-447.
- RIBEIRO, L.C.Q. (2001): "Transformação geofísica e explosão urbana", en SACHS, I. et al (orgs.): *Brasil: um século de transformações*. São Paulo: Companhia das Letras, pp. 134-161.
- SANTOS, M. A. (1993): *Urbanização brasileira*, São Paulo, Hucitec.
- SANTOS, M. y SILVEIRA, M. L. (2001): *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*, São Paulo, Record.



- SOARES, P. R. R. (2002): *Del proyecto urbano a la producción del espacio: morfología urbana de la ciudad de Pelotas, Brasil (1812-2000)*, Barcelona, Universidad de Barcelona (Tesis Doctoral en Geografía Humana).
- SOJA, E. (2000): *Postmetropolis. Critical Studies of Cities and Regions*, Oxford, Blackwell.
- VILLAÇA, F (1999): *Espaço intra-urbano no Brasil*, São Paulo, Studio Nobel.
- WILHEIN, J. (2001): "Metrópoles e feroeste no século XXI", en SACHS, I. et all (orgs.): *Brasil: um século de transformações*, São Paulo, Companhia das Letras, 2001, pp. 474-487.



MEDITERRANEO ECONOMICO

Ciudades, arquitectura y espacio urbano

- Sistemas y morfología
- Arquitectura, sociedad y espacio urbano
- Planificación, derecho urbanístico y participación
- Nuevos retos
- Algunos casos particulares de urbanismo



LA ATRACCIÓN METROPOLITANA EN LA ARQUITECTURA ESPAÑOLA (1918-1930) ¹

Javier Pérez Rojas

A comienzos del siglo XX continuaba su desarrollo una intensa transformación urbana que se había iniciado décadas atrás en numerosas ciudades españolas. Muchos de los ensanches vigentes respondían a proyectos aprobados en el último tercio del siglo XIX, pero en 1900 éstos aún se encontraban en plena fase de expansión y de concreción de lo que iban siendo unas nuevas y ordenadas áreas urbanas. La aportación de Cerdá, con su *Teoría General de la Urbanización*, dio las pautas para la mayoría de estos proyectos, pero la solución del ensanche comenzaba a cuestionarse en favor de otras alternativas más abiertas y heterogéneas. Sin embargo, una solución diversa y audaz como la Ciudad Lineal de Arturo Soria fue en realidad un hecho aislado de escasa proyección en otras ciudades. En los albores del siglo XX aún se aprueban algunos proyectos de ensanche importantes como el de Cartagena (1897) de García Faria, Oliver Rolandi y Ramos Bascuñana o el de Palma de Mallorca de Bernardo Calvet (1897), los cuales suponen una mayor flexibilización y variedad de soluciones.

Unas referencias extremas entre el esteticismo y el funcionalismo pueden enmarcar las diversas operaciones y proyectos urbanísticos del primer tercio del siglo XX. La brillante aportación de la *city beautiful* se incorpora con el Plan de Leon Jaussely (1905) para Barcelona. La influencia del urbanismo centroeuropeo que representaban Sitte o Stubben fue recogida fundamentalmente por los regionalistas. Pero en los años treinta, con las propuestas ahora de extensión racionalistas, se impone de nuevo un criterio de uniformidad en los trazados urbanos. Algo que puede ejemplarizarse bien en la propuesta Secundino Zuazo y Herman Jansen para Madrid (1929) o en el Plan Maciá (1933) de Le Corbusier para Barcelona.

Paralelamente, en este intermedio del primer tercio del siglo XX, se ponen en marcha drásticas reformas internas que reescriben amplias parcelas de los centros urbanos, añadiendo con sus actuaciones nuevos materiales al conglomerado de la ciudad moderna. Las aperturas de nuevas vías interiores incorporan un amplio muestrario de arquitecturas eclécticas, las cuales dotan a las ciudades de nuevas referencias monumentales. La más emblemática de este tipo de intervenciones fue la apertura de la Gran Vía de Madrid, la cual, aunque aprobada en 1904, no se iniciaría hasta 1910 siguiendo un proyecto de Andrés Octavio y López Sallaberry. La Gran Vía condensaría la arquitectura más metropolitana de la ciudad durante la primera mitad del siglo

¹ El presente artículo lo hemos sintetizado y reelaborado a partir del capítulo dedicado al tema en mi libro PÉREZ ROJAS, J (1990): *Art Déco en España*, Madrid, Cátedra.

XX. Actuaciones similares fueron la apertura de la vía Layetana de Barcelona -que venía a enlazar con el frente marítimo de la ciudad a través de la bisagra del nuevo edificio de Correos de Josep Goday- y la remodelación de la bajada de San Francisco en que daría lugar a la plaza de Emilio Castelar, hoy plaza del Ayuntamiento.

La división sectorial de la ciudad, las grandes transformaciones urbanas, la especulación del suelo, la necesidad de ampliar las redes de transportes públicos, la industrialización, la modernización de las infraestructuras urbanas y el problema de las periferias son algunos de los temas centrales de esta nueva décadas. Pero a partir de los años veinte, y sobre todo en los años de la dictadura de Primo de Rivera, se producen grandes operaciones inmobiliarias encaminadas a alcanzar la máxima rentabilidad, para las cuales todavía se acuden a una arquitectura aureolada con el prestigio de la tradición o a repertorios *art déco*, y al igual que en las ciudades americanas, estos estilos se asumían como eufóricos símbolos de la sociedad capitalista moderna. Los nuevos tipos de arquitecturas que impulsan los grupos sociales más poderosos contribuyeron a definir unas flamantes áreas representativas de la ciudad del novecientos. Las compañías comerciales, los bancos o las sociedades anónimas, actualizaron notablemente su imagen arquitectónica, apoderándose con sus flamantes edificios del centro de las más importantes ciudades. De la mercería o la panadería modernistas pasamos, en torno a los años veinte, a los atisbos de rascacielos que surgen al calor de estas iniciativas arquitectónicas.

Aquella ciudad en vías de transformación de finales del XIX, que había traspasado el umbral del siglo XX, ha adquirido un nuevo y bien definido perfil cuando llega a los años treinta, acentuando unos contrastes que hacen ya patente su distancia con el paisaje urbano decimonónico. Los centros de las grandes ciudades españolas experimentaron unos cambios quizás más radicales que los sufridos por esas fechas en otras ciudades europeas. El subtítulo "de Corte a Metrópoli", que Alonso Pereira dio a su investigación sobre Madrid, traduce bien el impacto de estas transformaciones urbanas y arquitectónicas. El primer tercio del XX es en su conjunto un momento de gran actividad de la arquitectura española. Así pues, estas nuevas arquitecturas del centro formaron parte de un nuevo programa de la representatividad institucional o financiera en la urbe del novecientos. Unas arquitecturas que tienen una nueva ambición configuradora, subrayando con el concurso de las bellas artes su valor representativo y monumental.

La presencia del arte va a dignificar, ennoblecer y hasta sublimar unas arquitecturas, en esencia más funcionales, que irán paulatinamente despojándose de los ropajes de signo más académico en favor de otras contundencias formales de signo más moderno, pero que, en realidad, siguen teniendo un significado similar. Es por todo ello curioso constatar que parte de la escultura representativa más importantes de estos años no la vamos a encontrar en las encrucijadas y glorietas, tal como sucedía en el siglo XIX, sino sobrevolando la ciudad. Las nuevas torres del mundo de los negocios son en ocasiones un potente pedestal de esculturas que personalizan esas arquitecturas y las cargan de elementos parlantes y alegóricos. La humilde y entrañable visión de los tejados abuhardillados, por donde andaban los gatos, es sustituida por esta otra visión de un paisaje en alturas poblado de pegasos, aves fénix, genios, minervas o mercurios; un



nuevo Olimpo al que miran con cierto recelo las figuras religiosas que bendecían las ciudades desde las cúpulas y las torres de los templos. Exige la gran ciudad para su completa visualización una mirada a las alturas. Esta escultura aérea se puede contemplar en su unidad escultura-arquitectura sólo desde las perspectivas que proporciona la distancia. Los centros de algunas ciudades españolas inician en estas primeras décadas del XX un notable crecimiento vertical. El modelo americano comienza a consolidar su prestigio en cuanto que se erige en el prototipo más metropolitano. Cuando en 1906 tuvo lugar el gran terremoto de San Francisco en las informaciones de la prensa (valga de ejemplo la de *La Vanguardia* del 24 de abril) leemos como sorprende el hecho de que el edificio del diario Calla, de dieciseis plantas, construido con cemento y acero no se derrumbase, y, aunque ardió posteriormente por un incendio, el almacén se mantuvo en pie. Uno de los primeros rascacielos proyectado por un arquitecto español es el que realiza en 1908 Antoni Gaudí para un gran hotel en Nueva York, que conocemos gracias a los dibujos que posteriormente realizó Juan de Matamala. El proyecto, como observara T. Torii, recuerda de nuevo los palomares africanos que dibujó Ali-Bey, si bien la planta se hermana con el proyecto de Gaudí para las Misiones Católicas de África.

El espíritu de la gran ciudad moderna se deja sentir en proyectos y propuestas de muy diversa índole y consideración que afectan tanto a la propia morfología urbana como al uso y vivencia de la urbe. La construcción de la ciudad siguiendo más de cerca las experiencias americanas, el dinamismo metropolitano, cobran mayor presencia y actualidad a partir de 1918. Las reformas de la Vía Layetana de Barcelona, la Gran Vía de Madrid o la plaza de Castelar de Valencia son asiento de estas nuevas tipologías arquitectónicas de anhelos metropolitanos: grandes edificios de oficinas y viviendas que acogen también en sus bajos cines, bancos o cabarets.

Ramón Gómez de la Serna, en su *Elucidario de Madrid*, indica en distintos capítulos como el espíritu moderno se proyecta sobre estas vías: "La Gran vía conduce por otro tiempo y por otro mundo. Dentro del núcleo de una vieja población se ha hecho el milagro de abrir un camino hacia lo moderno. Lo que vimos a la piqueta real señalar la primera desconchadura. No esperábamos que con abrir un trecho en el viejo mundo se dirigiese la ciudad, más expeditiva y con otros ideales".

1. La arquitectura de Antonio Palacios como avanzada propuesta metropolitana

Podemos tomar algunas de las obras y proyectos del arquitecto Antonio Palacios Ramilo como paradigma del nuevo espíritu monumental de una arquitectura estatal y comercial que, al adaptarse a los nuevos requerimientos tipológicos, moderniza considerablemente el proceso constructivo. Palacios realizó una serie de proyectos que se sitúan casi al borde de la utopía en la España del momento, pero no cabe duda que es el arquitecto más representativo de Madrid y

uno de los más influyentes. Entre 1919-1926, aquél emprendió edificios tan significativos como el Círculo de Bellas Artes de Madrid, el edificio Palazuelo de la calle Mayor o la casa Matesanz en la Gran Vía; inició también los trabajos en el metropolitano de Madrid y propuso su primera versión de la reforma de la Puerta del Sol. Palacios acentuó en estos años el carácter simbólico de su obra con arquitecturas fabulosas y proyectos de magníficas ciudades de arte. Su arquitectura no cabe en rincones y solares reducidos; una idea o intervención inicial generan proyectos globales. El conjuro de la metrópoli hechiza al arquitecto con estos grandes y poderosos edificios que hacen posible los nuevos sistemas constructivos. El concepto de monumentalidad no radica ya sólo en los volúmenes y grandes gestos de la arquitectura, sino en las mismas posibilidades expresivas de los materiales, piedra, acero u hormigón.

Una de las empresas que más colaboró en la modernización de Madrid fue la construcción del Metropolitano Alfonso XIII. A finales del siglo XIX y principios del XX hubo algunos intentos para dotar a Madrid de una red metropolitana, pero estos proyectos no pasaron de tales. Años más tarde, el ingeniero de caminos Carlos Mendoza propuso a los ingenieros González Echarte y Miguel Otamendi la construcción de un ferrocarril subterráneo en la capital, cuya concesión solicitaron en mayo de 1914 al Ministerio de Fomento, si bien los trabajos no se iniciaron hasta 1917. En un principio la banca fue reacia a colaborar en la empresa, sólo el Banco de Vizcaya dio un apoyo, concediendo la mitad del capital siempre que el resto se cubriese con acciones. Uno de los principales accionistas de la sociedad fue el rey Alfonso XIII.

La primera línea fue la del Sol-Cuatro Caminos, que se inauguró en 1919, siguiendo la de Sol-Atocha en 1921, con prolongación en 1923 al Puente de Vallecas, y en la primavera de 1924, se inauguraron los trabajos de Sol a Ventas. De este modo se aseguraba una mayor comunicación entre el centro y ciertas zonas periféricas en expansión, reforzando de esta manera también el valor simbólico del centro. Palacios fue el arquitecto de la compañía, encargándose del diseño de los vestíbulos y accesos, así como del proyecto de los distintos edificios de la Sociedad Metropolitana. Se trata de la actividad más dinámica que lo puso en contacto con el mundo de las obras públicas y la ingeniería, como años antes había sucedido con Guimard en París o Wagner en Viena.

En los interiores de estaciones y vestíbulos se siguió una línea decorativa muy unitaria, valiéndose sobre todo del empleo, como material de revestimiento, de azulejos biselados y cerámicas toledanas y sevillanas de tonos dorados y azules. La intención principal en estas decoraciones era conseguir un ambiente grato y alegre en un lugar subterráneo al que no estaba acostumbrado el viajero. Las losetas de cristal se utilizaron para reforzar la iluminación cenital; de hecho el vestíbulo de Sol recibía una fuerte luz cenital. Miguel Otamendi daba en uno de los folletos del metro una exacta descripción del vestíbulo de Sol que era el corazón de toda la red a la vez que el de Madrid:



"Su principal elemento decorativo es un ancho friso de cerámica de Toledo, en altorrelieve, que ostenta los escudos de las regiones españolas; en las claves de sus puertas principales de acceso campean los de la provincia y villa de Madrid, ornamentándose dichas puertas con cerámica que en un intradós forma los característicos encasetonados de puro arte español. Toda esta cerámica está entonada en los finos matices de un gris azulado; los muros están cubiertos con mármol blanco y gris y el conjunto queda iluminado por la clara luz cenital de la amplia claraboya de loseta prismática".

En los vestíbulos de las diferentes estaciones se buscó una cierta diversidad:

"Se ha cuidado también de no caer en el defecto de la mayoría de los Metropolitanos extranjeros, en los que un tipo de acceso pobremente decorado, estudiado desde un punto de vista industrial de mezquina economía, se repite a lo largo de la línea, fabricándolo en serie, como si se dispusiese tan sólo de un molde único para todos los accesos de la red; esta repetición incesante acaba por dar al viajero que penetra en el subterráneo una sensación de fatiga, de monotonía y de agobio, que a toda costa hemos procurado evitar los madrileños".

Se proyectaron para el metro dos tipos de accesos: unos con escaleras a través de corredores y otros con ascensores y pabellones. Destacando en todo el conjunto un lenguaje rotundo y funcional. Los dos únicos pabellones que conocemos fueron los de la Gran Vía y el de Sol, siendo éste último una pieza de gran modernidad concebido como una caja de hierro y vidrio con los ascensores englobados. Según Miguel Otamendi:

"La marquesina va sobre ligeros apoyos de hierro, con objeto de reducir al mínimo el emplazamiento ocupado sobre la vía pública, y se ha decorado el conjunto con fuertes moldurones de bronce, que destacan sus principales elementos constructivos".

Si tenemos en cuenta que esta caja de cristal es sólo tres años posterior al Pabellón de Vidrio de Bruno Taut y a la fábrica de Walter Gropius para la Exposición de la Werkbund de Colonia en 1914, quizás entendamos mejor el potencial y rareza de esta pequeña pieza en la arquitectura española. Es cierto estaban los antecedentes de H. Guimard en París y de O. Wagner en Viena, pero el efecto de la de la estación de Sol es mucho más contundente, anunciando con sus acentuadas y voladas marquesinas las audacias del hormigón. Nadie había realizado antes en España una obra en hierro y cristal tan audaz para resaltar la presencia de un moderno medio de transporte. La intervención en esta empresa es un hecho de suma importancia cuyo alcance último apenas se ha apuntado en nuestras historias de la arquitectura, pero sin duda el metro ayudó a percibir la ciudad desde unos horizontes más amplios, y a suscitar los atractivos de la metrópoli.

2. El Círculo de Bellas Artes de Madrid

Otra intervención que creemos necesario destacar, como primer tanteo de edificio vertical de cierta envergadura en España, es el Círculo de Bellas Artes de Madrid, siendo, sin duda, una de sus obras más polémicas por la serie de enconadas oposiciones y entusiastas apoyos que tuvo a lo largo de su difícil historia constructiva. El Círculo de Bellas Artes es un exponente más de los casinos o sociedades recreativas y culturales, que tanto arraigo tuvieron en la sociedad española a partir de la segunda mitad del siglo XIX. Se puede afirmar que el Círculo es una de las máximas expresiones arquitectónicas de esta tipología, pero su planteamiento rompe con los esquemas tradicionales de los centros recreativos, hasta entonces vigentes, consiguiendo una obra moderna y tradicional a la vez que monumental y representativa.

El solar de Casa Riera en la calle de Alcalá fue el lugar elegido para su construcción, para cuya compra se hizo una emisión de obligaciones hipotecarias por valor de 500.000 pts. La suscripción fue ampliamente rebasada, ya que se alcanzaron las 1.818.400 pts. La última petición fue la del personal de la casa, que suscribió 11.000 pts. El solar adquirido de Casa Riera tenía 1.600 metros cuadrados y costó dos millones. En septiembre de 1918 se apremiaba al presidente de la Sección de Arquitectura para que se redactaran las bases del concurso de anteproyectos, en las cuales intervino el arquitecto Teodoro Anasagasti y éstas fueron finalmente publicadas en febrero de 1919. Al concurso se presentaron quince proyectos de arquitectos de diversas ciudades españolas, y el jurado estaba compuesto por Anasagasti, Pulido, Panadero, García Guereta, Repullés, Bellido y Leyva.

El proyecto de Palacios quedó descalificado por no adecuarse a las bases. Sin embargo, fue el elegido por la Sociedad con el apoyo de la mayoría de los socios. Palacios regaló el proyecto al Círculo y aconsejó la construcción por contratos parciales. Como el edificio incumplía las ordenanzas municipales por su altura, este hecho supuso un escollo nada fácil para su construcción. El nuevo edificio había sido declarado por Real Orden "Centro de protección a las Bellas Artes y Entidad de Utilidad Pública". Sin embargo ello no detuvo a la corporación municipal que pidió que se modificase el plan para que se adaptase a las ordenanzas. El presidente de la sociedad alagaba en su defensa el hecho de que se trataba de un edificio de utilidad pública y en una carta al Ayuntamiento le indica que supone que se trata de un error el intento de paralizar las obras. El 31 de mayo de 1921 el Ayuntamiento contestaba que el Círculo no queda excluido del cumplimiento de los preceptos municipales y dictó la suspensión de las obras. El presidente del Círculo, Carlos Arniches, se dirigió entonces al Ministro de la Gobernación exponiendo el caso. El Gobernador Civil de Madrid escribió entonces al Ayuntamiento diciendo que por ser:

“una sociedad con fines culturales e instructivos y de un edificio con especiales condiciones arquitectónicas y artísticas, el centro administrativo competente para decidir acerca de su pública utilidad es el Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes”.



El Ayuntamiento contestó lamentando que fueran vulnerados sus derechos y desconocidas sus atribuciones, y manifestó que la resolución del Ministerio de Instrucción no era texto legal ni preceptivo que autorizase a incumplir las ordenanzas, y que además el Círculo era una sociedad privada y no de utilidad general. Todavía se alargaron un tiempo estas polémicas entre las altas instancias del Estado y la Corporación Municipal, hasta que por fin se concedió la licencia el 4 de noviembre de 1921. Se trata de un interesantísimo debate administrativo sobre la concepción monumental de la capitalidad por parte del Ayuntamiento y del Estado. El edificio proyectado por Palacios para el Círculo de Bellas Artes responde a un ambicioso programa en el que, como es habitual en sus obras, sincroniza la concepción monumental con un estudio pormenorizado de las diversas funciones, minuciosamente descritas en la memoria presentada. El prestigio que la nueva sede iba a conferir a la Sociedad lo ve reflejado el arquitecto en un considerable aumento de socios que él estimaba en cuatro mil el primer año de funcionamiento. Este alto número, más las personas que acudirán a conciertos y exposiciones, son un punto de partida en el trazado.

La planta del edificio es la culminación de todas las experiencias anteriores del arquitecto y es, sin duda, una de sus obras más fluidas de su autor:

“y múltiples atracciones más, hacen pensar en la necesidad de concebir este edificio no sólo con excepcionales dimensiones, sino también con la amplitud de un firme trazado con fáciles viabilidades, prescindiendo de pasillos, pequeñas escaleras y demás recursos de un mezquino trazado, que harían molestísimo el movimiento de los numerosos Socios y visitantes del edificio, sin perjuicio de dejar aislados y en completa calma todos aquellos departamentos en que estas cualidades son precisas”.

Este alejamiento de la fragmentación excesiva es una de las grandes novedades del Círculo a la tipología de los casinos españoles, mostrando cómo desde los esquemas Beaux-Arts podía todavía ser utilizados con eficacia para resolver la complejidad funcional de un edificio moderno. Las dependencias se estructuran verticalmente a través de una escalera imperial de espíritu barroco y un sistema de ascensores con paradas en determinadas plantas. Cada planta repite un sistema tripartito de núcleos que vienen definidos desde el bajo hasta el segundo ático. Altera esta ordenación un retranqueo que se produce a partir de la primera de las terrazas. Las diversas plantas agrupan ámbitos de similares funciones que evitan interferencias molestas. De todas las plantas del Círculo, cabe destacar por su tratamiento la planta noble, que acoge el salón de fiestas y el teatro, con soluciones realmente sorprendentes por su escenografía y riqueza decorativa:

“A esta planta corresponde, por consiguiente, el ornato del gran Arte en las pinturas murales y los más ricos materiales en mármoles y bronce”.

Palacios retoma el lenguaje decorativo y el gran formato barroco. De nuevo hay una cierta evocación del espíritu Garnier, pero quién mejor que Garnier para sugerir el anhelo barroco de la fiesta burguesa. Todas las variantes de las plantas y núcleos con sus articulaciones de líneas se exteriorizan acusando diversos volúmenes. Ello da como resultado uno de los exteriores más *art déco* de la arquitectura española en una fecha bastante avanzada. Como si fuera una agrupación de diversas edificaciones, el exterior es toda una sinfonía de censuras, simetrías y asimetrías, de armonías y de disonancias. Los diversos cuerpos se escalonan desarrollando en sus fachadas un clasicismo vertical que despliega en todo el edificio valiéndose de recursos inusitados, estilizando no importa qué elemento.

Al asumir Palacios para el Círculo de Bellas Artes una tipología asimilable al espíritu del rascacielos traslada el sentido catedralicio expresionista que varios autores han señalado para los rascacielos americanos. Palacios realiza con el Círculo de Bellas Artes un templo del arte, hermanando a las bellas artes en un edificio en el que lo moderno busca la armonía con los arcanos del mundo clásico. El programa decorativo y la elección del estilo son plenos indicativos de esta intención, mucho más clara aquí que en otros edificios de Palacios susceptibles de ser leídos en clave simbolista. Los temas escultóricos propuestos para el exterior eran la Armonía de las Bellas Artes o El Parnaso en el friso, en los pilonos Pegasos que simbolizan el genio y el ideal, y dominando a todos la gran figura de Palas Atenea que le daba pleno significado al edificio.

La elección de una temática determinada es importante en el concepto del edificio como templo o monumento del arte, sin embargo son mucho más transparentes las palabras del arquitecto sobre la elección del estilo:

"No podíamos adoptar para un edificio de las Bellas Artes ninguno de los estilos: sean nacionales o extranjeros, que pudiéramos llamar genéricamente provisionales, dependiendo de una moda momentánea, sino acudir a aquel canon de belleza permanente e inmortal".

El clasicismo como lenguaje universal por encima de regionalismo o del nacionalismo, pero con un claro sentido simbólico. El Círculo viene a ser en cierto sentido la materialización de una utopía arquitectónica: un fragmento del ideal metropolitano que en tantos proyectos urbanísticos obsesiona a Palacios.

3. Otras vertientes de la arquitectura clasicista y monumental de Palacios

Palacios proyecta en fechas próximas al Círculo de Bellas Artes un importante ciclo de edificios comerciales que llevan su obra hacia el corazón del viejo Madrid y al eje de la Gran Vía. Todos ellos resuelven el exterior con órdenes gigantes y potentes miradores, siendo unos edificios de gran plasticidad e impulso barroco. Son muestras de una arquitectura metropolitana en la



que se refleja un conocimiento de la arquitectura comercial americana, como bien se señala en alguna de las memorias. Las plantas se organizan en torno a patios acristalados de líneas curvas barrocas que dan lugar a amplios y diáfanos espacios. La finca Matesanz de la Gran Vía (1921) era, según el arquitecto, un "edificio comercial a la americana" distribuido alrededor de un diáfano patio central comunicado por una escalera imperial. La esquina estaba proyectada con una elevada torre que guardaba ciertas relaciones con la del Círculo de Bellas Artes. Al no haberse finalizado aquella tal como se ideó el edificio tiene un aire más macizo y horizontal. La solución de los chaflanes es para González Amezqueta un ejemplo de la preocupación de Palacios por "definir su exterior como una porción del entorno urbano". La casa Palazuelo de la calle Mayor y Arenal fue concebida como edificio de oficinas, pero se convierte en un punto de partida para la reflexión de una dimensión urbanística que Palacios está madurando a través de sus grandes construcciones. Para la casa Palazuelo propuso un proyecto irrealizado de ampliación, en el que dicha edificación avanza a la Puerta del Sol con un frente torreado. Los edificios de Palacios buscan ya un orden monumental; se sienten oprimidos en las manzanas del viejo Madrid. Del monumento pasa a la visión de un urbanismo monumental en el que la metrópoli asume la imagen de centro urbano.

Esta imagen de la Puerta del Sol presidida por la torre Palazuelo es muy probablemente la idea o visión generatriz del proyecto de reforma de la Puerta del Sol (1919) que es uno de los primeros documentos conocidos del Palacios urbanista. El dinamismo y las perspectivas barrocas, la concepción Beaux-Arts son ingredientes fundamentales en la visión de la nueva ciudad. La reforma de la Puerta del Sol forma parte de un programa con el que el arquitecto pretendía cohesionar los grandes hitos del urbanismo madrileño, especialmente el de la Gran Vía. Sobre una base Beaux-Art actúa una visión moderna, futurista, de exaltación de la gran ciudad y su vertiginoso dinamismo. Un proyecto elaborado a partir de modelos como los de E. Henard, especialmente el de *Une Ville de l'Avenir* de 1910. Aún en construcción, la casa del Círculo de Bellas Artes Palacios realizó otras obras en las que sintetiza claramente su clasicismo y un esquema compositivo que se origina en algunas de las soluciones apuntadas en el Círculo. Su arquitectura tiende a mostrarse más y rígida y geométrica en sus volúmenes. Las composiciones son mucho más compactas y simétricas, con formas escalonadas de netos perfiles y potente verticalidad. Es una arquitectura más concentrada en la que Palacios asimila de manera más evidente esquemas procedentes de la arquitectura americana.

Finalizado el Círculo de Bellas Artes, Palacios obtuvo uno de sus máximos reconocimientos al ingresar ese año (1925) en la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando. Para esa solemne ocasión presentó un proyecto para Palacio de las Artes. El Palacio de las Artes es consecuencia de la experiencia e ideas desarrolladas en la obra del Círculo y a la vez forma parte de su programa de reforma y remonumentalización de Madrid. La idea era la de crear un centro de producción y fomento artístico que facilitara el encuentro de las artes. Un proyecto claramente asociado conceptualmente a las múltiples propuestas que se habían desarrollado en la Viena de fin de siglo, desde el proyecto Artibus de Otto Wagner (1880), al edificio de la Sezession de Olbrich, pasando por otras distintas propuestas museísticas de Wagner como la Academia de

Bellas Artes (1898 y 1910), la Galería de Arte Moderno (1900), o el museo Francisco José (1903). El punto ahora propuesto para el Palacio de las Artes es el solar de la Casa de la Moneda junto a la Biblioteca Nacional, donde se levantaría una agrupación simétrica de diversos bloques rascacielos unidos por galerías de órdenes gigantes de fuerte horizontalidad.

Otros proyectos vuelven a incidir en el tema de la gran ciudad y su arquitectura. El Plan de Extensión y Reforma Interior de Vigo fue encargado a Palacios en 1930, y durante dos años trabajó en él entregándolo al Ayuntamiento en diciembre de 1932. Se trata de uno de los proyectos más ambiciosos y radicales del arquitecto en el que convergen visiones y teorías muy diversas de la ciudad. Pereiro Alonso estudió este trabajo de Palacios, resaltando las novedades de sus aportaciones. El proyecto debe entenderse dentro de la consideración de Vigo como gran centro industrial de Galicia y uno de los puertos más activos del Atlántico, que había experimentado un gran crecimiento de población en las últimas décadas. Uno de los planteamientos más avanzados del Plan era la división de la ciudad en una variada serie de zonas funcionales y su visión de la extensión comarcal. El proyecto significa ya una ruptura con el ensanche en cuadrícula que había dominado durante el siglo XIX y principios del XX en España. Palacios ideó una serie de vías curvas y serpenteantes adaptadas a la topografía de la ciudad. Sigue un sistema de planta muy cambiante debido a la accidentada topografía de la ciudad. En algunos casos es el propio arquitecto quien fuerza las líneas buscando efectos de perspectiva deudores del urbanismo de Stubben, Unwin o Sitte. Aunque los planteamientos de Palacios son muy diversos a los de Le Corbusier, en ocasiones lo cita.

En el proyecto hay señaladas unas zonas altamente representativas y monumentales donde se localizan los símbolos arquitectónicos. Estos se encuentran en lugares elevados y sobresale de manera especial la zona del Castro presidida por el Palacio Regional. La imagen monumental de la ciudad desde el mar debió ser algo muy meditado por Palacios que coloca prominentemente unos edificios representativos que, con sus iluminaciones, se convierten en puntos de irradiación, en auténticos faros de la ciudad. Pero es la rúa de Galicia una de las propuestas más americanas de Palacios que permite recordar proyectos como el de Wright para el Civit Center de Los Angeles (1925), dibujos de Ferris, los paisajes futuristas del film *Metrópolis* y la ambigüedad futurista de Fernández Shaw.

4. Otros protagonistas de la arquitectura metropolitana de los años veinte

Casto Fernández-Shaw, uno de los arquitectos más versátiles de este momento, hace también de su obra una indagación constante que tiene como tema central el movimiento y la funcionalidad. Un proyecto suyo como el *Monumento a la Civilización a las grandes conquistas de las ideas y a las victorias del hombre sobre la naturaleza* (1919), que tanto evoca a la arquitectura egipcia y mesopotámica, lo concibe como una gigantesca presa, con dos grandes contrafuertes a modo de ziguraites, en cuya cima los focos lanzan sus potentes rayos luminosos al



infinito. La relación con cierto espíritu futurista se establece sobre todo en lo que el proyecto supone de exaltación del progreso tecnológico, pero el significado de lo historicista, aun como exaltada fantasía, lo aleja del espíritu de los futuristas italianos. Fernández-Shaw sorprendió con sus *Monumentos a la Civilización*, con la cual obtuvo la tercera medalla en la Exposición Nacional de Bellas Artes de 1920. Pero es de Hugh Ferriss de quien parecen estar más cerca las concepciones monumentales de Fernández-Shaw en los primeros años.

El concurso para el Chicago Tribune de 1922 fue un importante estímulo internacional en el tema del rascacielo. Para este concurso los arquitectos españoles González Villar y Fernández Shaw hicieron proyectos, pero sólo el primero parece ser que lo presentó. Tanto los rascacielos como las arquitecturas aerodinámicas, sobre las que se proyecta una decisiva fase del *art déco*, tienen en España un importante pilar con la obra de Fernández Shaw, autor de proyectos tan desbordantes como el rascacielos *Cruz soñada* (1930) con el que toma el relevo de la gran arquitectura religiosa monumental. Las obras de Fernández-Shaw, al igual que la de Agustín Aguirre o Víctor Eusa, asumen, en ciertos ejemplos, visiones muy similares de una arquitectura fuertemente impulsiva, verticalista y dinámica con componentes más o menos futuristas y expresionistas; creaciones muy atrevidas en el contexto de la arquitectura española aun en aquellos momentos iniciales que aún se mueven en los límites de la tradición. Sus arquitecturas son exaltaciones de una estética generada tanto a partir de la mitificación del mundo de la máquina, de la alta tecnología, como de las evocaciones primitivistas y de las retóricas historicistas. Rayando lo visionario, estos faros, cruces, torres y presas de pantanos de impulsos verticalistas se convierten en símbolos y mistificaciones de progreso, del esfuerzo humano. Espíritus libres, frente a todo dogmatismo y sacralización teórica de la vanguardia, estos arquitectos practican un eclecticismo o síntesis de lo moderno, sin renunciar a las posibilidades que pueden extraerse de la tradición, desde ciertos regionalismos al clasicismo. El dinamismo de la gran ciudad les fascina, concibiendo unas arquitecturas muy metropolitanas, en las que coinciden unas influencias tan diversas como Wright, Ferriss o el magisterio de Antonio Palacios y López Otero.

5. La influencia americana y la metrópoli

Las obras que hemos comentado hasta ahora de Palacios no son casos aislados del resto de la producción de su tiempo. La metrópoli y la arquitectura de gran formato de influencia americana, verticalista, es un tema que está en el ambiente europeo, desde principios de siglo. Figuras muy representativas de las líneas más avanzadas de la arquitectura moderna como Berlage o Hilberseimer descubren en la ciudad americana un camino hacia la nueva arquitectura, si bien las lecturas e interpretaciones que se hacen no están exentas de titubeos y ambigüedades. A partir de los años veinte en Barcelona, Hospitalet, Madrid, Bilbao, Valencia, Vigo o La Coruña encontramos proyectos y obras de impulsos más o menos verticalistas. Junto a las influencias de las arquitecturas centroeuropeas o de la Exposición de París de 1925, ésta de los rascacielos en los Estados Unidos deja también significativos ejemplos. ¿A partir de qué altura

se puede hablar de rascacielos? La respuesta puede ser bastante ambigua, pero, en conjunto, el volumen más o menos manejado es similar al de las construcciones de Chicago de 1880. En todo caso habría que hablar de atisbos de rascacielos, pero, aun con todo su impacto en el medio urbano fue bastante fuerte. Un caso temprano es el de la casa de los *Nueve Pisos* de Murcia proyectada hacia 1914 por José Antonio Rodríguez; el nuevo edificio que se levanta sobre el solar de la antigua casa de la seda, cuya portada dieciochesca engloba en el bajo. En Hospitalet se conoce como el *Gratacels* una construcción de diez plantas proyectada por Ramón Puig Gairalt (1931-1933). El edificio del Circulo de Bellas Artes de Madrid, con su torreada silueta, era por aquel entonces la construcción más alta de Madrid, y de ahí los problemas que tuvo por contravenir las ordenanzas municipales. Pero ya en el mismo año de ese proyecto el arquitecto Ramón Fernández Balbuena, cuyos refinados dibujos arquitectónicos ilustraron durante varios años la revista *Arquitectura*, escribe las visiones de un viaje a Nueva York publicado en la revista *Arquitectura*. El texto, aunque largo, es interesante, pues cuestiona muchos de los tópicos de la arquitectura española de su tiempo y refleja la emoción que envuelve la contemplación de la silueta torreada de la ciudad americana.

“La misma preocupación de sencillez se ve en las últimas edificaciones de Nueva York.

Se va, pues, a parar en un tipo arquitectónico exento de todos elementos expresivos tradicionales. ¿Se podrá incluir este tipo en la historia de la Arquitectura?

Ante todo nos preguntamos los que nos hemos educado en el culto de lo tradicional: ¿Eso es arquitectura?

Una ciudad como Nueva York, no tiene, es cierto, la belleza de tantas poblaciones metas aún hoy de arte.

No busquemos en ella la quietud mística de Brujas la muerta; la serenidad de Florencia, la de los crepúsculos franciscanos; el lánguido refinamiento de Venecia, que engendró el apóstrofe de Marinetti: *Uccidiamo il chiaro di luna...*; la belleza, en fin, de las cosas que tienen todo el prestigio del pasado y de la plenitud dormida de una época que no volverá... Más cercana está a las modernas metrópolis europeas, con su actividad febril, con su vertiginoso vivir.

Yo no sé en que categoría estética incluir la sensación causada por esa Babel gigante.

Después de un viaje por el mar, *The trackler water*, en el que parece que vamos dejando atrás el pasado, lo irremediable, nos encontramos en la bahía de Nueva York.



Desde el mar, a medida que se acerca uno a la costa, la impresión de algo nuevo y formidable nos sobrecoge.

Se imponen, tal vez antes que la sensación de tamaño, el color múltiple, atrevido, violento; y si es la noche la que nos envuelve enfrente de la "suprema villa", entonces el espectáculo de millares de ventanas iluminadas a alturas prodigiosas, el incesante pasar de los *erry-boats*, el cruce veloz de los *elevated*, las hogueras inmensas de las fundiciones al terminar la labor diaria, el ruido que flota sobre todo, envuelto con las luces de colores, nos hace sentirnos ante algo que emociona tan intensamente como la contemplación por vez primera de las ruinas venerables de Egipto.

Volvemos de esa locura hacia el quietismo, hacia Castilla, que es extensión y horizonte, que no está todavía martirizada... y no podemos menos que preguntarnos, si en medio de la fiebre dionisiaca, no será nuestra mística inconsciente una postura suicida.

El problema del casticismo viene preocupando a los artistas, filósofos o literatos con intensidad no igualada en épocas anteriores. La serie de novísimos problemas, hasta ahora no planteados en tal cantidad, con tan inusitada rapidez, exigen a cada minuto una palabra nueva, un modo diferente de designación, una forma ignorada de nuestros antepasados que responda a conceptos sin antecedentes, imposibilidad adecuada de expresión dentro de la hasta el día expresada. Este hecho renovado a diario, plantea la pregunta:

¿Es posible una adaptación de las formas expresivas pretéritas a las ideas, problemas y conceptos actuales? ¿Es posible una evolución de la forma nacida como necesidad para que sin pérdida de la justeza de claridad precisa exprese a un tiempo mismo dos conceptos, si no dispares, al menos distantes entre sí considerablemente?"

Los rascacielos comienzan en los años veinte a ser difundidos en las imágenes de Nueva York que aparecen en la prensa ilustrada, siendo objeto de comentarios muy elogiosos, que los presentan como símbolos del progreso de los nuevos tiempos. En 1924 Paul Linder escribe sobre los rascacielos alemanes pero recordando en primer lugar a los americanos:

“Es el rascacielos escudo de armas de América. No tiene la edad y tradición de nuestras águilas y leones europeos, pero es más valeroso y le tenemos respeto. Se puede afirmar que también entre los jóvenes arquitectos europeos hay quienes poseen valor y aptitudes para ocuparse de los rascacielos”.

Linder establece las diferencias entre los rascacielos americanos y los europeos, y citando a Le Corbusier viene a valorar la obra del ingeniero frente a la del arquitecto. Entre las obras

alemanas que reproduce y comenta destaca la Casa de Chile de Fritz Hoëger. Aunque por esas fechas ya había proyectos y edificios elevados en España, casi nos atreveríamos a apuntar que también fue el cine uno de los grandes potenciadores de los rascacielos y del frenesí metropolitano. La famosa película de Lang *Metropolis* (1925-1927) ha de tomarse como un hito, tanto en la mistificación del rascacielos y de la gran ciudad, como la expresión de una especie de nueva Babilonia.

Pero al igual que la película de Lang es también oportuno citar al director español Nemesio Sobrevila (1889-1969) con su extraña producción *Al Holliwood madrileño* (1927), desgraciadamente perdida: era una película de *sketch*, donde se narraba desde historias costumbristas y sarcásticas a otras de ficción. Uno de los *sketch* de ciencia ficción fue denominado como "futurista" por el director y las revistas de cine. En él se narra la destrucción de la Ciudad de los cerebros a manos de los Bárbaros de la Mecánica. Sobrevila realizó una maqueta para ello, que fue muy comentada en ese momento por tratarse de un recurso poco usual en el cine español. La modernidad del art déco es la que maneja Sobrevila, como bien se deduce de los carteles y maquetas de su película. Este director era además arquitecto y artista polifacético. La película se exhibió en circuitos minoritarios, pero fue muy comentada en las tertulias de Madrid; llegó a estrenarse en un pase privado en la Callao, pero por lo polémica hizo que los distribuidores no se interesaran por ella; sin embargo, casi todas las publicaciones de cine de la época la comentaron. La revista *La Pantalla*, en el número cuatro, publicó un artículo con entrevista a los autores de esta película, los poetas Miliena y Carranque de los Ríos, junto con el pintor Ricardo Baroja.

En 1929, el arquitecto Eduardo Fuigueroa (conde de Yébenes, hijo del conde de Romanones) dio una conferencia en la Residencia de Estudiantes sobre los rascacielos americanos, de la que la prensa transcribía entre otras, esta reveladora observación:

“Los rascacielos son, hoy, para nosotros algo obsesionante; antes de que la Telefónica hubiese hecho alzar el suyo en la red de San Luis, nos habían hecho conocerlos las películas y teníamos la sensación de algo extraordinario”.

A partir de los años veinte se puede ya seguir las huellas de una serie de edificios bancarios o comerciales de gran volumen en muy diversas ciudades. En 1919 Julián Otamendi y Casto Fernández Shaw proyectaron los edificios Titanic de Cuatro Caminos para la compañía Metropolitana, que imponía su fuerte presencia arquitectónica en este popular barrio. De 1922 es el del Banco Pastor de La Coruña de los arquitectos Antonio Tenreiro y Peregrín Estellés, que desató cierta polémica por su excesiva altura, pero del que, sin embargo, se ponderaba su adecuado clasicismo. Este edificio, construido con estructura de hormigón, respondía a un esquema compositivo de fachada tripartita. La aprobación del proyecto motivó algunas polémicas pero, como suele ser norma en la historia de estas construcciones, se apeló al carácter artístico y al embellecimiento que supondría para la población.



Otra atrevida propuesta de arquitectura verticalista fue el proyecto de Agustín Aguirre para la *Telefónica de Barcelona* (1922): una torre triangular que convertía el edificio en un símbolo de la compañía por su desconcertante solución. El proyecto, luego realizado por Nebot, perdió al levantarse sus audacias americanistas y palacianas a favor de un clasicismo más severo. De todas maneras la Telefónica de Barcelona es un buen ejemplo del nuevo edificio de oficina y muy probablemente dio las pautas a una gran parte de las construcciones bancarias que conforman la Plaza de Cataluña. Agustín Aguirre aún nos sorprenderá con el *Proyecto de Palacio de España en una Exposición*, presentado en la Exposición Nacional de 1924, y con el cual obtuvo un segundo premio. Se trataba de una propuesta que aproximaba con su estilización estas construcciones de ciertas reminiscencias historicistas al borde del futurismo.

El Palacio de la Prensa (1924-1928) de Pedro Muguruza, en la Gran Vía de Madrid, construido para la *Asociación de la Prensa de Madrid*, presenta un elevado cuerpo frontal recorrido por un gran arco central. Es el primer rascacielos madrileño que acoge en sus bajos un cine. Pero el gran rascacielos que se proyecta siguiendo ya más de cerca los modelos norteamericanos es el edificio para la *Compañía Telefónica Nacional de España* (1925-1929) obra de Ignacio de Cárdenas y Louis S. Weeks. El edificio ocupa un punto estratégico en la calle más moderna de la ciudad. La Telefónica es otro de los alardes constructivos de este momento, pero se viste con un ropaje barroco en las portadas y remates.

Gómez de la Serna, en su ya citada obra *Elucidario de Madrid*, dedica también un capítulo a comentar el contraste entre las casas tradicionales y los rascacielos. Para el escritor de la vanguardia la característica del nuevo Madrid son sus grandes casas, una rara arquitectura que hace de ella la ciudad "más estrambótica del mundo", siendo la que más se parece a Nueva York en Europa, y entre estos edificios destaca el de la Telefónica:

"Como floración que el sol del verano alienta y fecunda, el edificio de la Telefónica se adorna todos los días con un nuevo piso de ramaje de hierro, apareciendo esa gran araucaria japonesa que es como un esqueleto de pagoda en construcción moderna.

Los que han salido en el ómnibus del "¡Adios Madrid, que te quedas sin gente!", cuando vuelven se encuentran con varios rascacielos, nidos de máquinas de escribir, atalayadores del negocio, archivadores automáticos del mundo".

Las grandes compañías económicas comprenden la idoneidad de estas arquitecturas para proclamar su afianzamiento y prosperidad. López Otero proyectó en 1929 el edificio de *La Unión y el Fénix Español* (1928-1930) que adopta la solución de un cuerpo central torreado que se eleva sobre uno rectangular de menor altura, impuesto para que no oculte la cúpula de la iglesia de las Calatravas; la obra construida es bastante novedosa a pesar de que la sociedad propietaria específica en las bases que "no acepta la arquitectura moderna". La arquitectura americana inspira a inicios de los años treinta otros edificios donde se va abriendo camino una más moderna depuración, cual es el caso del edificio del cine Coliseum de Madrid (1931) de los

ya aludidos Casto Fernández Shaw y Pedro Muguruza, con una fachada reticulada desornamentada, en la que las propias estructuras acentúan su verticalismo. La arquitectura para oficinas como una nueva tipología, pero que adopta el lenguaje clásico al uso, se impone en la vía Layetana de Barcelona con las construcciones de Adolf Florensa (casa Cambó, 1921-1925), Guardia Vial (Compañía Arrendataria de Tabacos, 1929), A. Ferrater, etcétera. El catalán Eusebi Bona realiza en Madrid, para el Banco Vitalicio en la calle Alcalá-Peligros (1932-1935), un rascacielos con ligeros toques clasicistas, en el que adopta la solución escalonada a lo zigurat.

Las visiones metropolitanas y las arquitecturas modernas de gran volumen se van sucediendo tanto en propuestas muy concretas como en otras de un fuerte monumentalismo de difícil viabilidad. Haciendo un breve repaso podemos recordar también el proyecto de Zuazo para la nueva calzada de Ripa en Bilbao (1921), en el cual sitúa junto al río un "bloque constructivo de gran altura". A su vez, el arquitecto catalán Ramón Puig Gairalt idea el ensanche de Hospitalet (1928) como un conjunto de grandes avenidas radiales interconectadas con manzanas donde menudean los rascacielos con sus siluetas torreadas formando escalonamientos.

La gran ciudad y las nuevas planificaciones urbanas acudiendo a modelos que vienen del otro lado del Atlántico se imponen en estos años. Experiencias como las Exposiciones de Barcelona y Sevilla de 1929, con todas sus contradicciones, no dejan de ser muestrarios de la diversidad de un panorama arquitectónico, que el historiador no debe obviar. Los exaltados proyectos metropolitanos se apoderan de la imaginación de muchos arquitectos. N. M. Rubió i Tuduri, conocido sobre todo por sus creaciones de jardinería, realizó propuestas que son como la otra cara de la moneda. En el pabellón de Barcelona presentaron en 1929 N. M. Rubió i Tuduri, junto con Argiles, la *Barcelona futura*, donde ideaba en el bajo Llobregat un desmesurado puente apoyado sobre rascacielos entre los que corren enormes autopistas; una especie de poética de impregnaciones futuristas que canta la deshumanizada metrópoli, con su humeante silueta industrial. Rubió y Tudurí vuelve hacia soluciones similares cuando propone aprovechar los terrenos de la Exposición de Barcelona derribando todos los palacios de la parte baja para sustituirlos bloques y rascacielos que toman como modelo las torres de entrada a la Exposición de 1929 que diseñara Ramón Raventós.

Anasagasti hace dibujos de rascacielos emergentes rodeados de artefactos volátiles en la revista *Anta*, fundada en 1932. La reforma interior de Madrid de Sáinz de los Terreros y L. Díaz Tolosana (1933-1934) se aborda desde una perspectiva metropolitana con edificios de gran formato, y un espíritu similar prima en el proyecto de Reforma Interna de Madrid de P. Muguruza (1934). Si el perfil de significativas zonas urbanas se transforma con la irrupción de estas arquitecturas, no es menor su significado económico con relación al valor de suelo y al negocio de la construcción.



Bibliografía

- ALONSO PEREIRA, J. R. (1985): *Madrid 1898-1931. De Corte a Metrópoli*, Madrid, pág. 119.
- ALONSO PEREIRA, R. (1980): "En torno a la Gran Vía", en *Villa de Madrid*, núm. 69, pp. 19-28.
- "Arquitectura española contemporánea; los modestos rascacielos españoles y el proyecto de Banco Sobrino Pastor, en La Coruña", *Arquitectura*, 1922, núm. 37, pp. 210-219.
- CAPEL, H. (2002): *La morfología de las ciudades*, Barcelona.
- CASTRO GARRIDO, F. (1980): *Casto Fernández Shaw*, Madrid, pág. 27.
- *Círculo de Bellas Artes. Boletín mensual*, núm. 62-63, 24 abril y 6 junio 1918.
- *Círculo de Bellas Artes. Boletín mensual*, núm. 64, 31 junio 1918, p. 7.
- *Círculo de Bellas Artes. Boletín mensual*, núms. 66-67, 15 de julio 1918.
- *Círculo de Bellas Artes. Boletín mensual* núms. 68-69, 21 octubre; núm. 71, 22 enero 1919; núm. 72, 5 febrero; núm 77, julio 1919; junio y julio de 1919.
- Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, *Guía de Arquitectura y Urbanismo*, Madrid, 1982, pág. 138.
- FERNÁNDEZ BALBUENA, R. (1919): "Los rascacielos americanos", *Arquitectura*, núm. 34, pp. 41-64.
- *Gaceta de Madrid*, 18 abril, 1921.
- GALERA, M., ROCA, F., TARRAGÓ, S. (1982): *Atlas de Barcelona*, Barcelona.
- GERETSEGGER, H., PEINTER, M., PICHLER, W. (1985): *Otto Wagner architetto imperiale della città di Viena. Milán*, pág. 238.
- GÓMEZ DE LA SERNA, R. (1998): *Elucidario de Madrid. Obras completas volumen XV*, pág. 302 y pág. 448.
- JULIÁN, I. (1988): *L 'urbanisme a Barcelona entre dues exposicions (1888-1929)*, Barcelona.
- LAHUERTA, J. J. (1980): "Rubió i Tuduri, jardinero de la otra naturaleza", en *Carrer de la Ciutat*, núm. 11, abril.
- LINDER, P. (1924): "La construcción de rascacielos en Alemania", *Arquitectura*, pág. 319.
- MARTÍNEZ SUÁREZ, X. L. y CASABELLA LÓPEZ, X. (1984): *Catálogo de Arquitectura a Coruña. 1890-1940*, Santiago de Compostela, pág. 128.
- MOURE, L. (1987): *Zuazo*. Madrid, pág.175.

- MORENO SÁNCHEZ, J. (1971-72): "Los orígenes del modernismo en Murcia y su obra más significativa: la casa de Díaz Cassou", en *Anales de la Universidad de Murcia. Murcia*, curso 1971-1972, vol. XXX, pág. 99.
- NAVASCUÉS PALACIO, P. (1984): "El edificio de la Compañía Telefónica Nacional de España en Madrid", en *El edificio de la Telefónica*. Madrid, 1984.
- OTAMENDI, J.M. (s/f): *El Ferrocarril Metropolitano Alfonso XIII*, Madrid, pp.12-15.
- PEREIRO ALONSO, J. R. (1961): *Desarrollo y deterioro urbano de la ciudad de Vigo*, Santiago de Compostela, págs. 77-110.
- PÉREZ ROJAS, J. (1986): *Cartagena 1874-1936. Transformación urbana y arquitectura, Murcia*.
- PÉREZ ROJAS, J. (1990): *Art Déco en España*, Madrid, pp. 451-493.
- PÉREZ ROJAS, F. J. y GARCÍA CASTELLÓN, M. (1994): *El siglo XX. Persistencias y rupturas*, Madrid.
- RODRÍGUEZ, J. M. (1928): "La Esfera en Cataluña, impresiones de Hospitalet", en *La Esfera*, núm. 738.
- ROVIRA, J. M. (1987): *La arquitectura catalana de la modernidad*. Barcelona, pp. 205-209.
- SAMBRICIO, C. (1984): "Las promesas de un rostro; Madrid, 1920-1940. De la metrópolis al Plan Regional.", en el catálogo de la exposición *Madrid, urbanismo y gestión municipal 1920-1940*. Madrid, pp. 19-124.
- SEGUÍ, M. (1990): *Arquitectura contemporánea en Mallorca (1900-1947)*, Palma.
- SUBIRATS, E. (1985): *La flor y el cristal, ensayos sobre arte y arquitectura modernos*, Barcelona, pág. 113.
- TAFURI, M. (1978): *Arquitectura contemporánea*. Madrid.
- TERÁN, F. (1982): *Planeamiento urbano en la España contemporánea (1900-1980)*. Madrid.
- TORII, T. (1983): *El mundo enigmático de Gaudí*. Tomo I, Madrid, pp. 164-166.
- "Una conferencia el conde de Yébenes. El secreto de los rascacielo". *La Esfera*, 1929.
- UNSAIN, J. M. (s/f): *Nemesio Sobrevita, peticuto bilbaino*. Diputación Foral de Guipúzcoa, Ergobia, págs. 19-26.
- ZUAZO UGALDE, S.: "Proyecto de reforma viaria parcial del interior de Bilbao", *Arquitectura*, diciembre, núm. 56.

LA SIGNIFICACIÓN SOCIAL DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS ¹

Emilio Martínez

*La pena en esa ciudad
 eran unos inmensos
 edificios
 blancos y ciegos y adentro
 de cada uno de ellos había un hombre
 para el que en esa ciudad
 la pena era
 unos inmensos edificios
 blancos y ciegos
 con un hombre adentro
 para el cual la pena
 en esa ciudad
 era un edificio blanco
 con un hombre adentro
 blanco y ciego*

Juan José Saer. *La pena en esa ciudad*.
 (El arte de narrar. Poemas 1960-1987)

1. El malestar en la cultura urbana

De un tiempo a esta parte la literatura urbanística se ha hecho eco de la existencia de cierto malestar ante el rumbo y cariz que ha tomado la configuración de nuestras ciudades, o lo que queda de ellas. Compartido por quienes se enfrentan a la dinámica urbana actual desde la reflexión y/o el ejercicio profesional y por aquellos que la sufren en su condición de habitantes, este malestar podría interpretarse como un extrañamiento -cognitivo, práctico y afectivo- respecto a la ciudad determinado por la pérdida del control público preciso sobre los parámetros de la actividad urbanística y, en correspondencia, por la no consideración de la ciudad como totalidad social significativa y proyecto convivencial.

Los procesos de suburbanización y ocupación de suelos periféricos a expensas de una ciudad cuya estructura material, funcional y social apenas es ya aprehensible en términos sencillos, no han hecho sino acentuarse en los últimos años al hilo de una globalización que opera como contexto, pretexto y motivo suficiente. En la sociedad-red (Castells, 1996) surge una nueva espacialidad donde el *espacio de los flujos* predomina sobre el *espacio de los lugares*, alterando la forma, la función y el significado de éstos. Qué duda cabe de que los lugares permanecen, que

¹ Este trabajo se basa en la ponencia "Para una crítica de la urbanística disyuntiva" elaborada por el autor para el G.T. de Sociología Urbana del VII Congreso Español de Sociología de la FES (Salamanca, 2001).

la experiencia social se ata a ellos, articulando con más o menos éxito la cotidianidad; pero, con todo, esos entornos hay que ordenarlos. La mundialización del liberalismo y sus exigencias de desregulación, flexibilidad y liberalización de los mercados, apoyándose en los avances de las tecnologías de la información y la comunicación, dan lugar a formas socioterritoriales de articulación tan compleja como inestable. Esto podemos observarlo en los procesos de suburbanización sin ciudad, en la transformación de los centros urbanos forzada por las leyes de la competencia interurbana y la demanda de conectividad global; en una creciente espacialización de las actividades que rompe la contigüidad e impone tiempos discontinuos en el desarrollo del trabajo, en la vida cotidiana y en nuestra propia experiencia urbana; en la lógica diferencial y flexible de la localización industrial, comercial y de los servicios; en la formación de enclaves residenciales que responden a una ecología de la diferenciación social, de la inseguridad y del miedo; en el aburguesamiento planificado de algunos sectores de nuestros centros históricos, afectados también por el simulacro “temático” en las actuaciones; y, por último, lo observamos en la ruptura de la compacidad y la diversidad asociada tradicionalmente a la idea de ciudad, especialmente en el área mediterránea. Mientras tanto, el resto urbano sobrevive en “metápolis” quién sabe si en un movimiento de inercia o de coraje.

Todo ello tiende a limitar la experiencia urbana de la población (no como mero *estar en*, sino como *participar de*), su posibilidad de integración e incluso la misma idea de ciudad como referencia. Compromete asimismo al urbanismo y a la planificación urbana, sustrayéndoles su vocación de servicio público y articulándolos como meras técnicas auxiliares de la “gestión del mercado de suelo” (Roch, 2000).

El poema de J.J. Saer con que hemos abierto esta reflexión expresa, con la fuerza de la simplicidad y de la simetría paradójica, el malestar de las culturas de la ciudad. Malestar, primero, en la cultura urbanística al hilo de la ceguera de un urbanismo que, como en la alegoría platónica, permaneció demasiado tiempo en el interior de la caverna tomando su percepción por realidad: la ciudad siempre estuvo muy lejos de ser ese dispositivo funcional y monovalente que la razón analítica había imaginado. En cualquier caso, el verdadero valor de este urbanismo quedó esclarecido al apreciarse que constituía una fuerza más en el proceso de producción y dominación *del* y *en* el espacio, una técnica superada ahora sin artificios por la racionalidad formal empresarial.

Malestar, en segundo lugar, derivado de la involución de la *praxis* social, del desvarío de una sociedad cegada que parece olvidar la ciudad como experiencia formativa y se refugia en el hogar o en áreas clausuradas (*malls*, parques temáticos, calles privatizadas, *gated communities*). Dos nuevos mitos que tienen algo de necesidad compensatoria y que expresan la frustración de la experiencia social en las ciudades. Uno es el mito del hogar, vinculado al individualismo moderno, autosuficiente, centrado en células de socialización y refugio, soporte espacial de la reclusión-exclusión feliz rodeado de sujetos supuestamente iguales -suposición volitiva más que experimental. Otro es el forjado en las modernas fábricas de sueños (los *media*, la publicidad, la Gran arquitectura, etcétera): se trata de los *malls*, de los parques temáticos; utopías y ucronías



aparentes donde todo empieza y acaba en un festín de consumo dirigido. Es el juego de la simulación, el ocio programado, eficiente, sin riesgos y muy previsible que se postula como la *gran* experiencia cultural de nuestra época.

No obstante, en la reflexión urbanística actual se advierte un ejercicio de crítica y búsqueda de referentes. Ya antes del 45º Congreso Internacional de la International Federation for Housing and Planning (Barcelona, 2001), donde se denunciaron las derivas de la planificación urbana contemporánea, se podía advertir en toda una sucesión de publicaciones que una conciencia crítica estaba cobrando forma. Desde entonces esta crítica ha crecido y se ha consolidado. El objetivo principal consistiría en “recuperar la legitimidad social del planeamiento en su doble dimensión de instrumento racionalizador de las políticas territoriales y como expresión del interés público” (Ezquiaga, 1998). Es decir, se trata de superar las dos tendencias presentes en la conformación de los territorios urbanos, que en esta fase de desarrollo social y económico se concretan, por un lado, en el despliegue de *proyectos estrella* de “ciudades” dentro de totalidades negadas (*la Ciudad*); y por otro, en la inercia urbano-administrativa.

Resulta significativo e ilustra la primera de las tendencias apuntadas que, al albur de la actual mercadotecnia estratégica de las ciudades, en el marco de la competencia interurbana por atraer inversiones, el interés de la política urbana se centre en el desarrollo de determinadas áreas y/ o ejes de calidad. Esta operación nos remite de algún modo a los decorados de la *aldea de Potemkin*: proyectos de pseudociudades que son, a la postre, actuaciones limitadas cuya misión consiste en estructurar el tejido urbano en el sector elegido y animar enseguida el mercado inmobiliario de tipo especulativo. De ahí la proliferación de planes estratégicos, palacios de congresos, hoteles y parques temáticos (nuevos o histórico-patrimoniales). Tanto mejor si están firmados por los nuevos héroes de la arquitectura contemporánea; es parte de la operación. Apenas importa el contenido de la Ciudad, sino el continente; la apariencia es imperativa en un tiempo en que todo se antoja simulacro. De esta forma, la *renovación* de la ciudad termina por desplazar a los ciudadanos para dar cabida a turistas y consumidores. La otra línea de actuación es la no-actuación, la inercia administrativa, el urbanismo normalizado y normalizador basado en estereotipos y modelos apriorísticos. La política urbana apropiada para el *resto* social de la ciudad.

En ambos casos se pone de manifiesto la deriva de la práctica urbanística, su absorción por los automatismos de respuesta del mercado, y, en otro orden de cosas, la pérdida del sentido político de la ciudad, reducida así a un mosaico de áreas diferenciadas y separadas. Donde una vez hubo un pensamiento global sobre la ciudad ahora queda un paisaje de recortes, fragmentos, realidades parciales y jerarquizadas. La ciudad como expresión de un cuerpo social, político o cívico pierde terreno frente a su concepción utilitaria como instrumento de control social, de desvertebración ciudadana, nodo económico y centro de dominación.

Hacer ciudad se convierte en consecuencia en un lema electoralista desmentido una y otra vez por las políticas de urbanización de índole meramente especulativa, muchas veces al

servicio de las necesidades de agentes transnacionales y locales que cumplen para con las ciudades el papel de los “amantes pasivos”, al modo descrito por Flaubert: dejándose querer poniendo condiciones y eludiendo responsabilidades (Sennett, 2001). Si las instituciones locales pretendieran realmente hacer ciudad, asumiendo el protagonismo que les corresponde en esta fase de desarrollo social, una de las tareas más urgentes vendría dada por una redefinición nítida de la idea de ciudad a la que se aspira. Y, sin duda, esta definición quedaría muy lejos de la “ciudad-logo”, de la promoción de una imagen de marca destinada a su proyección competitiva en el mercado internacional. Se trata de atender a la ciudad como proyecto de coexistencia en la diversidad. Es éste el sentido de nuestra reflexión sobre el significado cívico de los espacios públicos, un ejercicio que quizá permita al urbanismo afrontar la crisis de la ciudad y de su idea, cuando no la crisis de sus propios fundamentos disciplinares.

2. Los límites de la urbanística disyuntiva

Frente al desdén con que los espacios públicos son tratados en las nuevas periferias (no digamos en las viejas), y frente al acoso mercantilista a que somete el nuevo programa urbano a ciertas áreas seleccionadas, una batería de trabajos (Beck, 2000; Davis, 2001; Delgado, 1999; Harvey, 1999; Joseph, 1993; López de Lucio, 2000; Picon-Lefebvre, 1997, Queré, 1993; Tassin, 1992; VV.AA., 1996) ha puesto de manifiesto la significación de los espacios públicos en la conformación material, política y sociológica de la ciudad. Estos trabajos no expresan únicamente una preocupación por el diseño, concepción residual, creación, tamaño y ordenamiento en el conjunto urbano de acuerdo con su rol instrumental o morfológico (conectando lugares, articulando y abriendo la ciudad a todos como el recurso colectivo que es). Representan también un esfuerzo por recuperar el plano social de dichos espacios, concibiéndolos como soportes de comunicación e interacción de grupos e individuos, atendiendo a su contribución al mantenimiento e impulso de la vida colectiva de la ciudad y a la formación de una identidad social porosa en la experiencia del *próximo desconocido*. Quizá sea por eso que desde esta óptica se hable no tanto de espacios urbanos -en un plano formal-, como de los espacios públicos de la ciudad. Se trata de ese modo de atender no ya la mera localización, sino principalmente una *pertenencia* (un dominio colectivo, pues ¿qué otra cosa es la ciudad y el espacio público sino un patrimonio común, un bien de todos?), un conjunto de referencias y la promesa del encuentro social. O dicho de otro modo, la promesa de la ciudad, pues en definitiva ésta es sobre todo ese punto de concentración de la masa social donde las interacciones y transacciones se intensifican, se hacen máximas (sea como nodo de un espacio de flujos, sea como lugar). Ese parece ser desde luego el sentido histórico de la ciudad, lugar de encuentro, cruce, crisol de gentes que aspiran a una vida en común. ¿Pervive o lo hará a duras penas ese sentido colectivo en nuestras ciudades actuales? ¿De qué modo y en atención a qué se ha de intervenir?

La cuestión es más compleja de lo que parece a simple vista. Hace poco, Ulrich Beck retomaba las palabras de Renate Schütz, para quien las ciudades, como producto social, “for-



man a la gente, hacen a los hombres”. En los términos expuestos por Beck, diríamos que “el urbanismo y la política de la ciudad son, como el derecho o la genética humana, formas de configuración social aplicada” (U. Beck, 2000: 115). En sus anotaciones sobre los “espacios de utopía” David Harvey (1999) asumía una concepción similar (y se perciben en ella reminiscencias lefebvrianas) al afirmar que la forma en que construimos el espacio, la forma en que hacemos la ciudad, expresa mediata o inmediatamente las maneras de ser, pensar y obrar de una sociedad, sus necesidades y sus anhelos. Esta forma (el producto) y el propio proceso de construcción (el procedimiento adoptado) redundarían finalmente en el modo como nos construimos a nosotros mismos.

Llegados a este punto, cabe plantearse qué significa hacer ciudad. ¿Qué tipo de ciudad, de hombres y de sociedad estamos construyendo? ¿Seguiremos considerando los espacios públicos (calles, avenidas, plazas, jardines...) como el vacío que resta entre los edificios y las parcelas? ¿Dejaremos que, desde esa concepción residual, sea únicamente la ingeniería de tráfico la que se ocupe del diseño y seguimiento de nuestras calles en virtud del volumen de tránsito por metro cuadrado y tiempo? ¿Dejaremos que algunos sectores sean privatizados como parte de una operación de renovación urbana mercantilista? ¿Seguiremos aceptando esa máxima liberal de “construye como quieras, convive como puedas”, que invierte todo el sentido cívico de la planificación urbana? ¿O acaso repararemos en el valor social, en la versatilidad que muestran los espacios colectivos para construir día a día la urbanidad, un ámbito moral específico, abundando en la idea del urbanismo como organización física de la coexistencia?

La idea de ciudad como colectividad, alteridad y publicidad no es concebible al margen de sus territorios ni de sus tiempos sociales. Esto se aprecia aún en aquellas áreas donde la heterogeneidad y yuxtaposición de actividades constituye un valor (barrios populares, centros urbanos e históricos...), y donde el “buen uso de la lentitud” -ese urbanismo moroso del que habla Pierre Sansot- es todavía posible: callejear, divagar. Pero la lectura dominante del urbanismo a lo largo del siglo XX no ha apostado por la ciudad como totalidad significativa práctica y social, sino por una *urbanística de la disyuntiva*. Es lo que U. Beck llama, a partir de las anotaciones de Vasili Kandinsky, *la ciudad del o* (“o esto o aquello”), en la cual es preciso elegir entre alternativas para una ordenación racional. La disyuntiva no sólo expresaría un dilema, sino sobre todo la voluntad de separar, de provocar rupturas o “disyunciones” en el tejido social urbano de acuerdo con la funcionalidad precisa. Un modelo distinto vendría constituido por *la ciudad del y* (“esto y aquello”); pero no como simple agregación, sino como potencialidad y combinación indeterminada. En suma, sería ésta una *urbanística de la combinatoria* que remite a las formas de la simultaneidad y la aglomeración de la exposición lefebvriana, que le es sin duda próxima. “En un lado está el empeño en separar, definir, buscar la univocidad, el dominio, la seguridad y el control; en el otro imperan la variedad, la diferencia, la globalidad inabarcable, la búsqueda de la relación, de la consistencia, el conocimiento del tercer interviniente, la afirmación de la ambivalencia, la ironía” (Beck, 2000: 116). Parece ésta una apuesta inevitable si queremos afrontar la sostenibilidad, los efectos de la inmigración, las necesidades sociales y la solidaridad en una sociedad donde se reducen las coberturas del estado del bienestar.

3. Metápolis y contracción de la ciudad

Conforme crece en extensión “metápolis”, más clara resulta la contracción de la ciudad. Operan en esta dinámica potentes inhibidores de la versatilidad y el dinamismo de los espacios públicos, proceso éste que debe interpretarse al hilo de que cada sociedad, cada época, produce su espacio, tal como hemos expresado antes. Podemos distinguir muy esquemáticamente *inhibidores físicos* (procedentes del diseño), *inhibidores políticos* y, por último, *inhibidores sociales* (culturales, económicos, familiares, etcétera).

Los primeros se remontan a la lectura del entorno construido del movimiento moderno. El lema lecorbuseriano “mort de la rue”, al pie de uno de sus apresurados bocetos, resume todo el desprecio con que se observan esos escenarios. La geometría redentora pretendía acabar con la mezcolanza de usos y tránsitos, con el caos de una ciudad que el movimiento funcionalista concibe como herramienta de trabajo, un dispositivo funcional sometido a la disgregación analítica. Desde esta concepción se proponen espacios y tiempos unívocos para funciones exclusivas y excluyentes: máquinas para habitar; lugares de trabajo, de ocio y educación, y espacios de circulación. ¿Qué sucede mientras tanto con la calle, el espacio público por antonomasia? Desaparece como universo de experiencia social al quedar reducido funcionalmente a mero soporte de circulación, todo en aras de la *uniformidad* y del *movimiento*. El limitado papel asignado a las calles muestra los trazos inequívocos de la concepción racional moderna acerca del sistema urbano. La función del habitar se remite a edificios aislados erigidos sobre pilotes que liberan el suelo y permiten su uso intensivo. Esta estética se corresponde con el cubismo analítico que traduce un nuevo lenguaje acerca del espacio óptico: una estética monolítica en la que el observador gira alrededor del objeto en el espacio (homogéneo y no cualificado). Ya no es el observador quien, a través de su mirada, asume el protagonismo en el espacio, sino el propio objeto contemplado. De ese modo, las calles carecerían de una nítida definición lateral -una de sus condiciones- cuando los edificios no ofrecen superficies o fachadas privilegiadas. De ahí la sensación de pérdida y ajenidad, la desorientación espacial.

Además, puesto que el esquema es reductor y sólo considera una función, los entornos residenciales carecen de dotaciones y comercio de proximidad que ofrezca la posibilidad de articular una vida social en los espacios de encuentro. Éstos existen, pero están determinados muy rígidamente en los sectores *ad hoc*, definiendo más un espacio institucional que un espacio social abierto.

Cuando la “calle” pasa a integrarse en el seno de un edificio (como ocurre en la famosa *Unité d’habitation*), encontramos que se omite su *significación morfológica*, pues deja de tener un valor estructural para el conjunto de la ciudad, y pierde también toda *significación sociológica* como lugar de encuentro al convertirse en un espacio no accesible, cerrado al otro y a lo fortuito. No obstante, es sobre todo en su condición de canal articulador o de enlace cuando se resta transfuncionalidad a la calle y ésta pasa a confundirse con un viario jerarquizado al servicio de la ciudad-máquina y de los medios mecánicos de locomoción. La masiva utilización del automóvil



en un sistema urbano diseñado en zonas funcionales diferenciadas, que implica una separación de los tiempos y de las actividades, y un incremento de las distancias a recorrer, contribuye muy intensamente a esa pérdida del entramado social de la calle: los automóviles actúan como envoltorios que restan capacidad de percepción sensorial a los sujetos (visual, acústica, táctil, cinestésica), empobreciendo sus cualidades y su formación; caparazones que extienden el mundo privado sobre el dominio público.

Con matices, variaciones puntuales y con bastante inercia, la ordenación de nuestras ciudades sigue esos patrones básicos de la zonificación, de la disyuntiva, un modelo que se impone por su doble interés, político y económico. *Político*, el de asentar bajo la apariencia de un discurso técnico sobre la organización espacial el orden de la dominación social basado en la atomización. *Económico*, pues esta lectura del espacio extiende el territorio urbano, abre el camino al uso intensivo del suelo y estimula la especulación y la construcción industrializada de viviendas-mercancías.

Pero no hay que exagerar los efectos del diseño: el modelo siempre es sancionado por la planificación y la política de la ciudad. Por eso debemos detenernos también en cómo operan los inhibidores prácticos de las políticas urbanas. Por ejemplo, como ha observado López de Lucio (2000), las políticas sobre comercio, transporte y equipamientos: las decisiones tomadas acerca de la organización espacial de las actividades económicas, del comercio y de las dotaciones de proximidad, la distribución y límites (máximos y mínimos) de las densidades residenciales, los patrones de continuidad-discontinuidad en la forma urbana, etcétera, pueden afectar e incluso determinar la viabilidad de los espacios públicos.

Por supuesto, debemos ser conscientes de que operan *inhibidores sociales*: los cambios experimentados por la propia sociedad que construye su espacio (el desarrollo tecnológico, la privatización de la vida, los modelos culturales emulados en la residencia y en el ocio, las pautas demográficas, educativas, la formación de *malls*, etcétera). Éstos parecen contribuir igualmente a la contracción virtual de esos espacios y de la propia ciudad. El desarrollo tecnológico y la modificación de la forma y escala de la ciudad son desde siempre hechos relacionados. La evidencia de su conexión es mayor conforme el número, la velocidad, la complejidad y versatilidad de los medios de información y comunicación se han ido incrementado. Habitamos un medio técnico en el cual las distancias no representan ya un obstáculo material para acceder a ciertos lugares (centros de compra, trabajo, servicios de documentación, ocio) y a determinadas personas. Se impone poco a poco la virtualidad de un ciberespacio urbano, una telépolis que se antoja versión superampliada de los "dominios urbanos ilocalizados" de Webber. Hoy, más que nunca, es posible hablar de una *comunidad sin proximidad* (aunque en lo relativo a las ciudades, lo contrario también es cierto). Pero a pesar de su magnitud, y fuera de los discursos utópicos o distópicos sobre la realidad sociotecnológica, es posible que en todo esto haya una yuxtaposición de situaciones y no un desplazamiento. No hay que dejarse embaucar por la ilusión tecnológica. Para empezar, el ciberespacio está acotado: son precisos unos instrumentos y unos rudimentos para acceder y moverse por él, de modo que en la "ciudad de la información" existen

guetos electrónicos (Davis, 2001). Además, superar la distancia no significa renunciar a la gestión de la proximidad y de los encuentros (práctica común entre los usuarios de teléfonos portátiles). Los medios de comunicación e información (prensa, radio, televisión, Internet...) han sustituido el rumor de la aldea por la opinión pública, la cohesión rígida del grupo familiar y local por la cohesión compleja y flexible de un grupo más amplio que no tiene necesariamente una dimensión territorial. Pero en ningún caso se ignora que en la interacción cara a cara hay algo más que información -comunicación y afectividad- y, sobre todo, que esta experiencia es todavía la forma más extendida de socialización. Los espacios virtuales no desplazan a los espacios materiales, y ambos deben ser ordenados de modo paralelo (Graham, 1998).

También la extensión territorial, las modificaciones en la organización familiar, la incorporación de la mujer al trabajo (desarrollando patrones espaciales muy complejos), la desespacialización de las actividades económicas a lo largo y ancho de las periferias urbanas, la aparición de centros de consumo, ocio y deporte integrados, los usos del tiempo, los nuevos valores sociales, el individualismo, etcétera, han contribuido a modificar la llamada "vida de calle". Esta sociedad del riesgo y del miedo permanente, por ejemplo, ha retirado a los niños de las peligrosas calles en vez de asegurarles que podrán estar en ellas cuando y cuanto quieran. Dejados en manos de esos "educadores" que son la televisión y el simulador de juegos, no pueden aprender las sutilezas del intercambio social, los protocolos de la aproximación y de la retirada, los límites y las posibilidades reales -no simulados- del actuar en y con el grupo de pares, con los figurantes de cualquier escena metropolitana.

Pese a todo lo anterior, observamos que esos espacios colectivos mantienen su vitalidad. Conservan su gusto, tanto las calles cosmopolitas de las grandes ciudades como las calles de barrio, de tono popular, que saben de memoria los pasos de sus usuarios cotidianos. En unas y otras, según las ocasiones, la alteridad gestiona las distancias o la proximidad, articula universos de discurso diferentes, normas de conveniencia y presentación para los distintos escenarios y personajes. La razón de su resistencia puede que estribe precisamente en el hecho de que los espacios públicos representan por excelencia la significación cultural y social de la ciudad en tanto que lugar de encuentro. Son los escenarios de la ciudadanía y de la socialidad.

4. Escenarios de ciudadanía, escenarios de socialidad

En un primer momento, la recepción de las aproximaciones de la filosofía política y moral de Arendt y Habermas sobre el espacio público marcó la agenda de su aplicación por parte de las teorías urbanas. Resultaba una empresa complicada por cuanto en su discurso se nos remite al puro concepto político en el que prevalece la representación ideal de la democracia urbana. Tanto Arendt como Habermas coincidían en el diagnóstico: decadencia de la esfera pública de la política en la sociedad de masas, primado de lo social y auge de la subjetividad individual que no cesa de propagarse por la esfera pública. Aunque el "espacio de aparición" se ve amenazado por



su deriva hacia la dispersión y el distanciamiento (Tassin, 1992: 17), todavía puja por ser una mediación, un espacio de acceso y visibilidad de actores y acontecimientos, sometido al juicio reflexivo de la ciudadanía. Para H. Lefebvre, por ejemplo, esta reivindicación asumiría la forma de un derecho colectivo a la ciudad.

Consciente de la dificultad para salvar las distancias entre la noción política y la materialidad del espacio urbano, la teoría de la ciudad consideró después la posibilidad de aplicar las aproximaciones sociológicas, dramatúrgicas y situacionistas sobre el espacio público como espacio de relación. Resultaba sin duda más fácil perfilar la convergencia entre los procesos sociales y las formas espaciales: juego de reciprocidades por el cual una instancia influye en la dirección de la otra y recibe su reflejo. En estas aproximaciones, la "publicidad del espacio" abandona parcialmente la construcción política y se asienta sobre la socialidad, como juego dialéctico y condición del juicio crítico-reflexivo.

Los espacios públicos son, en consecuencia, tratados como escenarios de la socialidad, esto es, espacios donde es posible *entrar en relación con*. La noción de socialidad remite al encuentro, a la relación. Captar este universo de manera inmediata sólo parece posible reparando en la mirada. Como afirmaba Simmel (1917), no es la mirada un mero acto sensorial, sino sobre todo un acto de comunicación, la mirada que toma y se da en el mismo relámpago: la mirada de y en los espacios públicos. *La forma más pura y sublime de reciprocidad*, la consideró el alemán. En ese mismo sentido se expresaba Ortega y Gasset (1995: 99) cuando, admitiendo el mundo social como mundo *atopadizo*, habló de miradas mínimas y máximas, concedidas y saturadas del yo y el otro: "...miradas, actos que vienen de *dentro* como pocos. Vemos a *qué* es lo que mira y *cómo* mira. No sólo viene de dentro, sino que notamos desde qué profundidad mira".

Regresemos a la socialidad, forma lúdica y primaria de la socialización, ejercicio que remite a la experiencia del Otro, a las copresencias, al encuentro. El carácter inmediato y directo de la socialidad, aun bajo el maquillaje de la presentación estudiada, evoca un escenario de ocasiones y encuentros desde los que construir la definición social del "yo" y del otro (*alter*). "El yo se nutre de todo aquello que le *altera*", afirmó G. Tarde; y en un sentido próximo el interaccionismo de G. H. Mead consideró que "el yo, como aquello que puede ser objeto para sí mismo, es esencialmente una estructura social y surge a través de la experiencia social" (cf. Hannerz, 1986: 250). En los escenarios caracterizados por la inmediatez espacial y temporal, el otro se me presenta como un *tú* que es un *yo* a su vez (como mostraron los estudios fenomenológicos de Husserl y Schütz). En efecto, construimos al otro y nos reconstruimos en esa interacción que puede ser directa (cara a cara) o indirecta, que puede fluir con distintos grados de intensidad e intimidad, con unilateralidad o reciprocidad, desde un *afuera* desde el que se observa (donde el *cuerpo es pura expresividad*) o a partir de un *adentro* desde el que se es copartícipe.

Sin duda hay un componente lúdico en esa reconstrucción permanente e inacabada. La socialidad remite no a identidades definitivas, sino a identificaciones fragmentarias, siempre

haciéndose y deshaciéndose. De ahí su interés por parte de la sociología dramática y circunstancial, atenta a los cambios sucesivos entre escenas, desde el polo de la permanencia (el espacio del hogar: lo habitual, lo habitable) hasta el polo del fluir o de la inestabilidad (el espacio de la calle: lo inhabitual, lo inhabitable).

En buena lógica la ciudad es el escenario del *theatrum mundi*. Los papeles que representamos son a veces engañosos, haciendo del escenario público un marco de representaciones mudables y no del todo auténticas. Pero este espacio no exige tanto autenticidad como credibilidad. Las analogías entre la ciudad y el teatro se antojan acertadas. En el espacio de las calles, donde uno es visto y es espectador a la vez, también se actúa: el individuo ha de hacer creíble sus papeles ante los desconocidos, juega con las apariencias, maneja las presentaciones, interactúa en un escenario sin argumento. Pero es ahí donde la sociedad y sus miembros se renuevan constantemente.

Lefebvre apuntaba en *La revolución urbana* (1972: 25) que “es en la calle donde tiene lugar el movimiento, de catálisis, sin los que no se da vida humana, sino separación y segregación (...). Cuando se han suprimido las calles (...) sus consecuencias no han tardado en manifestarse: desaparición de la vida, limitación de la ‘ciudad’ al papel de dormitorio, aberrante funcionalización de la existencia. La calle cumple una serie de funciones que Le Corbusier desdeña: función informativa, función simbólica y función de esparcimiento. Se juega y se aprende. En la calle hay desorden, es cierto, pero (...) es un desorden vivo, que informa y sorprende”. El espacio público de la calle no es pues un simple residuo ni sólo un plano de dos dimensiones, un enlace entre un origen y un destino; posee una dimensión social a menudo ignorada. Todo tipo de grupos, clases, actividades y usos -cotidianos y/o periódicos- se despliegan perfilando un ámbito de movimiento y de *movilidad sin desplazamiento*. Uno ve y puede ser visto, convertirse en un intruso o ser un discreto partícipe de su definición social. En ciertos casos, por ejemplo, la cohesión del grupo, la aprobación de los sujetos pueden pasar por la exposición pública: calle arriba y calle abajo, un día de fiesta y de presentación obligada, con sus *tempos* y normas de presentación para cada segmento de población. Las calles mayores de algunas pequeñas capitales de provincia constituyen una institución social: un pequeño *universo* donde se ofrece la identidad del grupo, los repertorios de conductas apropiados, integrando y jerarquizando a los miembros.

Hoy por hoy, sin embargo, la concepción dominante sigue siendo la bidimensional, haciendo de la calle un enlace y no tanto una estancia. Hay razones para esto: los movimientos origen-destino son privilegiados en una sociedad formalmente racional donde todo ha de responder a una finalidad. Nada de movimientos caóticos y arbitrarios, sin rumbo ni objeto, menos aún detenerse, romper con la dinámica conformista del grupo, o más grave, dudar, reflexionar. La armonía geométrica de la línea recta es sociófuga.

No se trata de desatender lo circulatorio, la diferenciación y jerarquización de los movimientos y usuarios (esto es, la separación entre el tránsito peatonal y el de los vehículos). Pero no hay razón para privilegiar sólo el plano instrumental de la movilidad y de la velocidad, ni para



reducir la gestión y creación del espacio público (calles, avenidas) a la evaluación de la capacidad física de vehículos y peatones por superficie y tiempo. En tanto que reflejo de una realidad social precisa, la etimología proporciona pistas muy interesantes sobre la multifuncionalidad de estos entornos. Hay una noción de superficie y movimiento en las raíces latinas de los términos que designan a las calles; pero son mucho más reveladores nuestras "carrera" y "corredera" -de escaso o nulo uso en la actualidad-, derivadas del latín "currere" que a su vez nos remite a las voces muy significativas de lo que resulta en realidad la calle: correr, concurrir, ocurrir, recorrer, transcurrir, recurrir, discurrir, etcétera. La consideración de "espacios de tránsito" es más rica que lo sugerido por la mera circulación y la velocidad: en el espacio público el transeúnte está en suspenso, en tránsito, en transición, *en trance* (Delgado, 1999), participa de un juego entre seres y situaciones liminales reconocibles en el margen, siempre haciéndose en un tiempo irreversible (pero tiempo más sinuoso y rico que la lectura lineal de la velocidad).

La accesibilidad y participación de todos en ese acaecer es una condición ineludible del espacio público. Sin accesibilidad no es posible plantear su valor moral para con la socialización del individuo en el seno del grupo. Así, el espacio público es reconocible por una *función social* de tipo *instrumental*: proporciona enlaces materiales y simbólicos para el tránsito en sentido amplio. Pero también, sobre todo, de tipo *expresivo*: no son sólo espacios de información, sino también de comunicación, que puede ser verbal y no-verbal, intencional o inintencional –una se da, otra se emite-, focalizada o no focalizada. Cumple además con una función de tipo *lúdico* y *simbólico*. La desatención cortés, la gestión de la indiferencia es un arte del urbanita que responde, no obstante, a regulaciones sociales, como el ritmo y la distancia en la marcha; traduce en definitiva un orden social de interacciones entre próximos desconocidos. ¿Acaso no hay interacciones significativas entre seres anónimos? ¿Acaso no existe un arte en el manejo de las miradas, en las conductas de evitación o en las de roce? La accesibilidad del Otro en general (con sus diferencias, sus desiguales capacidades) y de uno en particular contribuye a esa construcción social de la civilidad. El movimiento y la movilidad sin desplazamiento (cultural) de los individuos, de las cosas, de los estímulos y mensajes en los espacios públicos transforman a la muchedumbre en un gran ojo que aprende, da y toma, que se cultiva con la diversidad. De ahí el valor pedagógico de esos espacios de contraste: la segregación urbana, la reclusión en las unidades vecinales supone en definitiva una pérdida de experiencias y copresencias: favorece una socialidad interna de alcance restringido (el ambiente local, el hogar, los parroquianos) pero, por el contrario, puede cerrar un mundo constituido en y por las distancias emancipadoras (socialidad externa). El habitante de la ciudad poseería así una identidad fragmentaria, un yo cosmopolita y poroso, mal que les pese a los reduccionismos unidimensionales y esencialistas. El contacto con la diversidad y su recreación a cada instante, la presencia del otro y la experiencia en común se antojan mecanismos óptimos de lucha contra la normalización y sus partidarios. Ahí descansa la crítica sociológica a esa tendencia observada de construir no tanto ciudades en cuanto ámbitos de experiencia, formación y libertad (trascendental y funcional), sino como *instituciones totales*: dispositivos panópticos de control externo e interno. Lo que desde esa concepción se denominan muy generosamente "espacios públicos" no son sino simples contenedores de agregados, "espacios de fuga", "espacios disuasorios" -a la manera de esas

plazas duras y vacías que para nada invitan a detenerse, sino a pasar lo más rápido posible por ellas- o “espacios de control”: cámaras del Ojo único que domina la marcha del grupo.

5. Los espacios de consumo y la socialización perversa

Reparemos un momento en lo que, al parecer, se considera una nueva modalidad de espacio de encuentro. Justificada en una demanda social algo abstracta, en la inseguridad ciudadana, en los requerimientos de los nuevos estilos de vida urbanos, en la estrategia de consumo de las grandes firmas y en ese interés apenas disimulado por la desvertebración de la ciudadanía bajo la urbanística disyuntiva, surge una nueva estructura que se propone como estancia pública moderna: se trata de los *malls*, algo más que equipamientos comerciales.

Desde el punto de vista de las relaciones sociales y la formación cívica, los entornos dispersos carecen de espacios públicos de encuentro, calles y plazas donde conformar no ya una comunidad (en parte desterritorializada en virtud de las tecnologías de comunicación e información), pero sí al menos un conjunto de referencias. El *mall* periférico se postula como el ágora que aliviará la carencia de equipamientos comerciales y ofrecerá simultáneamente un lugar para el encuentro social. Sobre la estructura urbana dan lugar a una nueva centralidad, a una nueva *morfogenética urbana* al hilo de la desaparición de la ciudad como *urbs et civitas* y su sustitución por la aglomeración difusa y la segmentación social. Pudiera decirse que su presencia supone una inversión del proceso de producción del espacio y de la localización comercial. No sólo los nuevos espacios comerciales actúan en calidad de elementos de difusión urbana al buscar un emplazamiento excéntrico, sino que van más lejos: crean en torno suyo la aglomeración. Surgidos en medio de la nada, se adelantan a la población, a sus necesidades y aspiraciones, articulan, nucleándolo, todo un territorio.

En consecuencia, estamos ante una operación más compleja de doble inversión: inversión *en* el orden urbano (el suelo como mercancía, en definitiva) e inversión *del* orden urbano (de la ciudad como referencia real, historia y cultura). En el primer caso, porque lejos de ser únicamente un desarrollo de la actividad comercial, el *mall* es una excrescencia del capital inmobiliario y especulativo. Las grandes agencias inmobiliarias se sirven de estos equipamientos para dinamizar y revalorizar determinados sectores urbanos, de nueva creación o de renovación (plusvalías de reconversión en cualquier caso). En lo referente a la inversión *del* orden urbano, aquí ya no se trata únicamente de que el *mall* pueda nuclear y satelizar a la aglomeración, sino que además absorbe la ciudad, la niega como totalidad significativa, la parasita, la reproduce a su antojo y reconstruye a escala. Absorbe sus funciones dispersas y ofrece sus decorados descontextualizados con la intención de garantizar una experiencia urbana agradable y segura (no deja de ser significativo que se simulen las formas arquitectónicas tradicionales que ya tienen presencia en la ciudad real). De la simple especulación se pasa al juego especular pleno de referencias crusa-



das y antojadizas. Como en la tela de Magritte, *Eloge de la Dialectique* (1936), el dentro se confunde con el afuera. Pero en este juego, la ciudad pierde y se pierde.

Si en la perspectiva urbanística o territorial el centro lúdico-consuntivo cerrado se presenta como un *modelo de anticipación dirigida* (como diríamos a partir de Baudrillard), también asume una función similar en lo relativo a la socialidad, pues permite o estimula la aparición de un universo limitado de relaciones y ejerce una orientación (sutil, sin duda) en lo relativo a la transmisión de determinados valores y repertorios de conducta. Colmado de elementos urbanos, de tiendas y escaparates, con iluminación permanente y regulación térmica continua, con sus cafés y restaurantes, sus servicios lúdicos, su música ambiental de ritmos estudiados para cada ocasión, el *mall* deviene espacio y tiempo, lugar y ocasión, para el encuentro social en una ciudad que huye de sí misma. Un lugar de cita, de compra y de ocio en un recinto seguro con la aparente diversidad de usos, actividades y públicos, como en cualquiera de nuestras calles tradicionales. Pero es dudoso que podamos afirmar con rotundidad que estos entornos sean en sentido pleno, espacios públicos. Claro que el *mall* hace posible el encuentro en las actuales condiciones del crecimiento urbano, pero también es evidente que introduce determinaciones y límites al juego social. Por supuesto, no cumplen ese papel morfológico-instrumental que abre sectorialmente los paisajes urbanos, que conecta lugares, actividades y gentes: su orden es circular y autorreferencial, todo empieza y acaba en sí mismo. Tampoco es un “lugar público” en la medida que carece del atributo necesario: la accesibilidad de todos, no sólo del consumidor, al parecer único actor entre sus muros. El espacio del *mall* se postula público, pero su dominio y su gestión son privados. En tanto que carece de los extraños y de otros figurantes cualesquiera de no importa qué escena metropolitana, la socialidad del *mall* está filtrada y es restringida. No hay intercambio pleno, estimulación social y cultural, movilidad sin desplazamiento, referencias e interacciones múltiples. Tampoco otra actividad es posible sino adquirir cosas (y con ellas las identidades expuestas, las identidades permitidas) en sus diferentes gamas y capacidades. Si el espacio público comunica e informa, éste más bien deforma: socializa casi exclusivamente en el consumo y como un panóptico eficaz -y aquí residen las claves de la perversión del sensualismo primitivo que informa su determinismo ambiental y arquitectónico- que recrea seres acrílicos, asépticos e indiferentes. Por eso puede ser considerado (cf. Harvey, 1999) como una versión perfeccionada, si esto es posible, de lo que Louis Marin llamó las *utopías degeneradas*.

6. Planificación de la ciudad y planificación para la ciudad

Asumido que la ciudad son los Otros (Chalas, 1996), podemos considerar que ésta se perfila como una agencia del proceso de socialización de los individuos. El aprendizaje e interiorización de los elementos socioculturales del medio (valores, normas, competencias, recursos lingüísticos, cognitivos, tecnológicos, actitudinales, etcétera) no acaba en las agencias formales o en los dispositivos institucionales desplegados para la normalización social (grupo

doméstico y escuela). En un sentido más amplio, el estudio de la socialización nos obliga a considerar también las diversas interacciones que se establecen entre los individuos en los espacios públicos. Efímeras o perdurables, instituidas o de creación, estas interacciones son portadoras de influencias mutuas entre los actores y, por tanto, son portadoras de formas sociales (de sociedad, si se prefiere). La vida urbana representa en consecuencia un foco de socialización que actúa en otra escala de registros. Es por completo un lugar dominado por la movilidad (residencial, laboral, cultural, etcétera), por esa *movilidad sin desplazamiento* que se inscribe en la tradición de Simmel y Park: densidad y diversidad de estimulaciones, grupos de referencia y contactos heterogéneos. En algunos casos esta movilidad puede ser vista como fuente de desestabilización y de incertidumbre, también de conflicto, pero igualmente de socialización en la complejidad de la vida urbana moderna. Dicho de otra forma, la perspectiva urbana debe integrar la dimensión urbana de nuestra existencia, la socialización que se desarrolla en la efervescencia social de la vida en la ciudad: el aprendizaje social en la vecindad, en la gran calle, en los contactos efímeros, en las interacciones frágiles que tienen lugar en los espacios públicos. De ahí la distinción a la que antes aludíamos de acuerdo con el análisis de Forsé: la “sociabilidad interna” ligada al hogar -entendido éste no como lugar sino como constelación de valores y normas- y la “sociabilidad externa” en la que se manifiestan las distancias emancipadoras, el pensamiento abstracto, el juicio crítico y los valores universales.

Esto debería llevar a replantear el sentido y el alcance de la planificación de nuestras ciudades. La urbanística disyuntiva ignora la ciudad que dice ordenar, sólo pretende someterla e imponer un orden y un equilibrio relativo entre las partes del sistema urbano, abundando en esa cartografía de usos y aprovechamientos, favoreciendo la segregación y la exclusión de actividades y grupos sociales. El interés mercantilista de este planteamiento opera en detrimento de la ciudadanía, que ya no se percibe como totalidad dinámica, como individuos y grupos que comparten un lugar y un tiempo. La planificación debería orientarse hacia y para la ciudad: recuperar su impulso cívico original, su dimensión como servicio social que persigue el desarrollo del conjunto en vez de su sometimiento. Pero apostar por una orientación social y sostenible implica también aceptar un *modelo de contraste* frente al *modelo de privación* (en términos goffmanianos), y ante todo, huir de esa simplificación de la que ha sido objeto el espacio público: residuo o enlace. Lejos de esa estrechez, la consideración correcta es la de patrimonio colectivo: bien social, moral, cultural y económico, espacio de acción y vinculación social, y ámbito del derecho público (el derecho de mirar, hablar, oír, contactar, ir, venir y detenerse a placer). No estaría de más que el urbanista se dejara llevar por el espacio público, y a la divagación y el callejeo uniera una actitud más receptiva, sin tratar de imponer a toda costa su punto de vista, pues -como podríamos apuntar a partir de las anotaciones de Joseph (1993)- ¿quién ignora que en el espacio público uno está rodeado y no enfrente?



Bibliografía

- AMENDOLA, G. (2000): *La ciudad postmoderna*, Madrid, Celeste.
- ANDERSON, S. (ed.) (1981): *Calles. Problemas de estructura y diseño*, Barcelona, G. Gili.
- ARENDT, H. (1998): *La condición humana*, Barcelona, Paidós.
- BAUDRILLARD, J. (1980): "La fin de la modernité ou l'ère de la simulation", en *Encyclopaedia Universalis*, vol. 17, Symposium, París, Encyclopaedia Universalis France, pp. 8-10.
- BECK, U. (2000): "La ciudad abierta", en *La democracia y sus enemigos*, Paidós, pp. 115-124.
- CASTELLS, M. (1996): *La sociedad red*, Madrid, Alianza.
- CHALAS, Y. (1996): "L'inhabitable: une dimension négligée des pratiques urbaines quotidiennes", en VV.AA., *L'espace public dans la ville méditerranéenne*. Actas del coloquio de Montpellier, 14-16 de marzo, pp. 25-42.
- DAVIS, M. (2001): *Más allá de Blade Runner. Control urbano: la ecología del miedo*, Barcelona, Virus.
- DELGADO, M. (1999): *El animal público*, Barcelona, Anagrama.
- EZQUIAGA, J. M. (1998): "Cambio de estilo o cambio de paradigma? Reflexiones sobre la crisis del planeamiento urbano", *Urban*, 2, pp. 7-36.
- FORSÉ, M. (1981): "La sociabilité", *Economie et statistique*, nº 132, París.
- GOFFMANN, E. (1971): *Relaciones en público*, Madrid, Alianza.
- GRAHAM, S. (1998): "Cyberspace and the City", *Urban*, 2, pp.94-102
- HANNERZ, U. (1986): *Exploración de la ciudad*, México, FCE.
- HARVEY, D. (1999): "Espacios de utopía (I)", *Mientras tanto*, nº 75, pp. 105-127.
- JOSEPH, I. (1988): *Le passant considerable*, París, Librairie des Meridiens.
- JOSEPH, I. (1992-93): "L'espace public comme lieu d'action". *Les annales de la recherche urbaine*, 57-58, pp. 211-217.
- LEFEBVRE, H. (1972): *La revolución urbana*, Madrid, Alianza.
- LÓPEZ DE LUCIO, R. (2000): "El espacio público en la ciudad europea: entre la crisis y las iniciativas de recuperación", *Revista de Occidente*, nº 230-231, julio-agosto, pp. 105-121.
- MARIN, L. (1975): *Utópicas. Juegos de espacio*, Madrid, Siglo XXI.
- ORTEGA Y GASSET, J. (1995): *El hombre y la gente*, Madrid, Espasa-Calpe.
- PARK, R. E. (1999): *La ciudad y otros ensayos de ecología urbana*, Barcelona, Ediciones del Serbal.



- PICON-LEFEBVRE, V. (dir.) (1997):, *Les espaces publics modernes*, Moniteur.
- QUERÉ, L y BREZGER, D. (1992-93): "L'étrangeté mutuelle des passants", en *Les annales de la recherche urbaine*, 57-58, pp. 89-100.
- ROCH, F. (2000): "Hegemonía inmobiliaria y desregulación urbanística. El declive del Plan creador", *Urban*, 6, pp. 6-14.
- SCHÜTZ, A. (1993): *La construcción significativa del mundo social*, Barcelona, Paidós.
- SENNETT, R. (2001): "La civilization urbaine remodelée pour la flexibilité", *Le Monde Diplomatique* (edición electrónica).
- SIMMEL, G. (2002): *Cuestiones fundamentales de sociología*, Barcelona, Gedisa (orig. 1917).
- TASSIN, E. (1992): "Espace commun ou espace public? L'antagonisme de la communauté et de la publicité?", *Hermès*, 10, pp. 23-37.



LA PROTECCIÓN, RECUPERACIÓN Y REVITALIZACIÓN FUNCIONAL DE LOS CENTROS HISTÓRICOS

Miguel Ángel Troitiño Vinuesa

Los centros históricos se enfrentan a profundos cambios funcionales y sociales. En ellos se imbrican centralidades históricas, económicas, culturales, turísticas y simbólicas, también se configuran realidades urbanas conflictivas donde conviven en tensión permanente, la tensión del cambio, viejas y nuevas funciones. La planificación urbana está teniendo dificultades para adaptar los paisajes del pasado a las necesidades del presente.

El paisaje cultural heredado es una realidad urbana dinámica donde los problemas de reorganización interna, ya sean de reforma, renovación, protección o recuperación, han estado siempre presentes. Por ello, no existe una vía única de intervención en los centros históricos, primando en unos casos planteamientos conservacionistas y, en otros, posturas enmarcadas en estrategias de recuperación de naturaleza más integral. Siempre que en la Historia se producen cambios socioeconómicos de gran calado, éste es el caso de la revolución de las nuevas tecnologías de la informática y de la telemática, del turismo de masas o de la globalización de las pautas de consumo, hay que replantearse en nuevos términos la cuestión de la funcionalidad de los centros históricos.

En la vida de una ciudad, en cuanto realidad urbana viva y dinámica, las políticas de protección y recuperación, para ser eficaces, tienen que dotarse de instrumentos capaces de regular la tensión existente entre unas realidades físicas estáticas y unas realidades socioeconómicas cambiantes. En España, país de vieja cultura y civilización urbana, desde la puesta en marcha de los Estudios Piloto de Rehabilitación Urbana por el gobierno de la UCD, en los primeros años de la transición democrática, a los Programas Urban, desarrollados con apoyo financiero de la Unión Europea, se ha producido un "salto cualitativo" en la valoración de la dimensión histórico-cultural de la ciudad, en los métodos de análisis de la realidad urbana y también en las técnicas y modelos de intervención urbanística, ganando fuerza planteamientos de recuperación y puesta en valor de la ciudad histórica.

La confluencia de factores de naturaleza diversa, política, económica, social y cultural han permitido que, en el ámbito jurídico, se hayan creado los marcos necesarios para poder desarrollar políticas urbanas capaces de romper con el ciclo de la degradación-renovación especulativa, vigente todavía en el último tercio del siglo XX. Sin embargo, en el ámbito de la realidad, subsisten problemas de deterioro físico, degradación social y pérdida de vitalidad funcional, tanto en grandes como en pequeñas y medianas ciudades. La recuperación integrada está teniendo dificultades para consolidarse debido, además de a cierta escasez de recursos y las dificultades de

gestión, a un cierto olvido de las dimensiones sociales y funcionales. No está resultando nada fácil, tal como se señalaba con referencia a Barcelona, encontrar un nuevo equilibrio entre la ciudad del progreso y la ciudad de la cultura (Grau, 1989).

La difusión de la ciudad en el territorio, el estallido de las estructuras urbanas tradicionales y las insatisfacciones del planeamiento urbanístico, aconsejan, en estos comienzos del siglo XXI, plantearse algunas preguntas: ¿cuál debe ser el papel de los núcleos históricos en las nuevas estructuras urbanas y territoriales?; ¿cuál es el papel y dónde están los límites del turismo y la cultura en la recuperación de los centros históricos?; ¿qué innovaciones es necesario introducir en el terreno de la planificación y de la gestión para llenar de funcionalidad renovada a espacios cargados de valores y de símbolos?

1. Centros históricos: diversidad de significados, valores, funciones y realidades

La interpretación actual de los centros históricos requiere de una cuádruple contextualización. En primer lugar, temporal, en el marco de los ciclos evolutivos de la ciudad; en segundo lugar, espacial, capaz de evidenciar la singularidad de cada núcleo y de comprender su diversidad interna; en tercer lugar, funcional, para comprender las interdependencias y evidenciar la multifuncionalidad de la ciudad histórica; y, en cuarto lugar, cultural, en relación con su revalorización simbólica y, en ocasiones, con su mitificación.

El concepto de "centro histórico" remite a categorías histórico-culturales. Su entendimiento ha evolucionado desde visiones monumentalistas restrictivas, a considerar como tal los desarrollos urbanos del ciclo preindustrial, e, incluso, tal como se hace en el Nuevo Plan General de Madrid de 1997, los ensanches del siglo XIX y las colonias de principios del siglo XX. De una primera etapa, donde se valoraba poco más que las singularidades arquitectónicas, se ha pasado a considerar dimensiones múltiples: históricas, culturales, morfológicas, económicas, sociales y simbólicas.

El centro histórico sirve para identificar y diferenciar a las ciudades al constituir el espacio del pasado y, en gran medida también, la memoria colectiva de nuestra sociedad. En suma, se trata de un producto histórico-cultural que contribuye a excepcionalizar, al tener señas de identidad propias, un determinado paisaje urbano. Pero, además de referencia simbólica y cultural, es una realidad funcional diversa donde el exceso de *terciario*, la pérdida de vida social, la infrutilización residencial o la *turistización* pueden romper equilibrios precarios. En este sentido, el turismo, si bien puede servir para recuperar el patrimonio arquitectónico y contribuir a la revitalización funcional, también puede generar efectos sociales, funcionales y medioambientales negativos (Brandis; Del Rio, 1998).



De la diversidad de usos y actividades que conviven en los centros históricos, así como en su entorno, deriva una compleja realidad funcional y social que enriquece la vida urbana de estos espacios y les da singularidad (Salinas, 1999). La riqueza de la vida urbana les configura como ámbitos privilegiados para las relaciones sociales, de ahí que las funciones cultural, simbólica y turística puedan ir ocupando el lugar que, en algunos casos, han podido dejar la religiosa, administrativa, comercial o la residencial.

La multifuncionalidad es uno de los rasgos que otorga identidad propia a los centros históricos de las ciudades mediterráneas e iberoamericanas. Su mantenimiento es, por tanto, un reto para su pervivencia como realidades sociales vivas; sin embargo, no está resultando fácil poner en marcha políticas integradas de recuperación que, más allá de las dimensiones arquitectónicas, afronten en profundidad cuestiones funcionales y sociales. Para evitar convertirse en meros decorados urbanos o grandes museos abiertos, nuestros centros históricos, sin descuidar la protección, tienen que lograr la reutilización funcional de su rico y diversificado patrimonio cultural.

En la pervivencia de la multifuncionalidad tiene un papel decisivo la función residencial, al ser garantía de heterogeneidad social. El vaciamiento residencial tiene un efecto muy negativo, pero también puede tenerlo la elitización al empobrecer la vida urbana y las relaciones sociales. Así, una política de recuperación urbana, si no tiene las pertinentes cautelas, puede provocar un encarecimiento del precio de suelo y hacer difícil la permanencia o la entrada de familias de rentas medias o bajas, tal como está ocurriendo ya en Salamanca, Santiago de Compostela o en el entorno de las zonas remodeladas de la Ciutat Vella de Barcelona.

El problema funcional deriva, por un lado, de la competencia entre usos residenciales, turísticos, culturales, comerciales o dotacionales, por la ocupación de un suelo escaso, y, por otro, de la crisis de funciones que les llenaron de vida durante siglos, como la residencial, la comercial o la religiosa. Esta pérdida de vitalidad guarda estrecha relación con la progresiva aceptación, sin la suficiente reflexión teórica y práctica, de un modelo de desarrollo urbano disperso y zonificado. Este modelo ha minusvalorado la dimensión cultural y social de los centros históricos, al igual que a finales del siglo XIX se minusvaloró la dimensión histórica de la ciudad.

Los centros históricos, depositarios de una parte importante de la memoria urbana de nuestra sociedad, deben considerarse como realidades urbanas vivas y partes fundamentales de nuestros sistemas urbanos (Ferrer, 2000) al ocupar el rango superior en las centralidades histórico-culturales. La innovación en la intervención debería situarse alrededor de la búsqueda de nuevos equilibrios que, siendo respetuosos con los valores urbanísticos, culturales, sociales y funcionales de la ciudad del pasado, den respuesta a los problemas y necesidades de nuestro tiempo. Uno de los retos de futuro pasa, en el marco de estrategias de recuperación urbana, por preservar la multifuncionalidad (Troitiño, 2000). En este contexto, la revitalización funcional y la mejora de la calidad de vida de los residentes deberían constituir prioridades de la intervención y de la gestión.

Por otra parte, los centros históricos distan mucho de ser realidades funcionales homogéneas. Pueden diferenciarse, al menos, cuatro tipos básicos de situaciones: centros históricos que han dejado de ser el centro urbano económico pero que conservan la centralidad simbólica y cultural (Cuenca, Gerona, Cáceres, Oviedo, Vitoria, etcétera); centros donde lo histórico y lo funcional mantienen diversos niveles de imbricación, conservando una mayor o menor centralidad (Madrid, Granada, Barcelona, León, Segovia, Sevilla ...); centros históricos que siguen siendo el centro de la ciudad actual, son los casos de Toledo, Santiago de Compostela, Salamanca, Teruel o Córdoba; centros históricos cuya identidad urbana se ha perdido o difuminado en estructuras urbanas transformadas o degradadas, casos de Castellón, Albacete, Talavera de la Reina o Badajoz.

Otro de los aspectos a considerar es la diversidad de tamaños y de emplazamientos (Feria; Miura; y Ruiz, 2002). Así, en principio, tamaño pequeño y topografía poco accidentada pueden facilitar la rehabilitación, sin embargo las realidades son muy heterogéneas. En este sentido, Oviedo, con una superficie de 7 hectáreas, en una colina de suaves pendientes y buena conexión con el Ensanche, expresaría para algunos la facilidad y el acierto de la rehabilitación (Ferrer, 2002), mientras que otros autores evidencian desajustes funcionales y sociales (Tomé, 1997).

Vitoria, ciudad pionera en planteamientos de rehabilitación integrada y en las instrumentación de nuevos modelos de gestión, como la Agencia de Renovación Urbana, tras un elevado nivel de inversión, ha resuelto de forma bastante satisfactoria los problemas de recuperación física, pero tiene dificultades para integrarse con el resto de la ciudad y para lograr la revitalización funcional (Aguirre, 1997). Problemas similares se plantean en Cuenca, Huesca o Baeza.

En ciudades con cascos históricos de gran tamaño encontramos realidades heterogéneas, así mientras en Sevilla, Valladolid o Granada el centro histórico conserva una importante centralidad y diversidad funcional, en Zaragoza y Valencia la situación es bastante más crítica y la recuperación urbana está teniendo dificultades para despegar (Burriel, 2000). En el casco antiguo de Bilbao, acciones privadas y públicas han logrado consolidarlo como un subcentro funcional, gracias al impulso de los comerciantes que, agrupados en una asociación dinámica y activa, impulsaron la peatonalización y renovaron sus tiendas, tras las inundaciones de 1983, y propiciaron las conexiones con el resto de la ciudad; primero lo hicieron para salvar su actividad frente a la competencia del Ensanche y, luego, para aprovechar la regeneración del frente fluvio-marítimo.

Los centros históricos en grandes áreas metropolitanas, casos de Barcelona y Madrid, presentan un panorama heterogéneo, aunque, tras una coyuntura muy crítica, han iniciado un proceso de cambio social, urbanístico y, en menor medida, también económico. Mientras en Barcelona ha existido una fuerte implicación del sector privado, en Madrid el protagonismo ha correspondido fundamentalmente a las administraciones públicas.



Por todo ello, en el momento de formular y gestionar las políticas de protección y recuperación urbana, es necesario tener muy presente la singularidad de cada centro histórico y su dinámica interna. En este último sentido, se pueden tipificar cuatro situaciones básicas: 1ª) barrios en equilibrio, con armonía entre las estructuras físicas, las sociales y las funcionales; 2ª) barrios en fase de ajuste, donde, tras actuaciones de naturaleza diversa, se empieza a romper con el ciclo de la degradación y se están empezando a lograr nuevos equilibrios; 3ª) barrios en expectativa, espacios con elementos de centralidad histórica, con un importante patrimonio arquitectónico y una realidad social que permite el inicio de procesos de recuperación; 4ª) Barrios en crisis, donde se asocian el deterioro físico y social con la desorganización funcional, su futuro es poco optimista y plantean un difícil reto a las políticas de recuperación urbana.

La problemática de los centros históricos suele tener bastantes elementos comunes: deterioro de la edificación, precarias condiciones de habitabilidad, pérdida de vitalidad funcional, vaciamiento demográfico, envejecimiento, infrautilización residencial, dificultades de movilidad y de aparcamiento, precario nivel de equipamientos y servicios. Sin embargo, la existencia de problemáticas comunes no implica que se deban generalizar los modelos de intervención, pues existe una gran diversidad de situaciones, en función del liderazgo político, tamaño, funcionalidad, posición en la estructura urbana, estrategias de intervención, realidad social, etcétera.

Los procesos de ajuste entre realidades urbanísticas y las sociofuncionales están provocando conflictos de naturaleza diversa: las funciones terciarias amplían su presencia de forma significativa; la fabril y artesanal va perdiendo protagonismo; la residencial vive situaciones de signo diverso; el comercio tradicional se ve afectado negativamente por la pérdida de vitalidad residencial y por la competencia de los centros comerciales periféricos; la función turística, si bien impulsa procesos de recuperación urbana, también puede plantear desajustes funcionales y sociales; la proliferación de equipamientos culturales no siempre se corresponde con las demandas reales de los ciudadanos.

La situación es, ciertamente, heterogénea, y de las políticas desarrolladas en los últimos años se empiezan a vislumbrar una importante recuperación física del patrimonio, cambios funcionales y dinámicas sociodemográficas de signo diverso. Esta realidad se evidencia en ciudades como Santiago de Compostela, Gerona, Cuenca, Vitoria, Lérida, Madrid, Ávila, Salamanca, Córdoba o Barcelona. La situación más crítica se asienta en los barrios sometidos a procesos de obsolescencia física y de degradación social, tal como ocurre en la plaza alta de Badajoz o en ciertas zonas de los cascos históricos de Zaragoza, Málaga, Almería, Burgos, Valencia o Alicante.

La recuperación y reutilización productiva del patrimonio cultural, en el marco del reforzamiento de las centralidades turísticas, simbólicas y culturales, requiere superar enfoques meramente arquitectónicos. La lectura del patrimonio cultural como fuente de riqueza y no sólo como de gasto, abre nuevas vías de acción a la hora de abordar las relaciones entre cultura, turismo, comercio, etcétera. En este contexto, complejo y diverso, es donde interesa situar el análisis y la valoración de las políticas de protección y recuperación de los centros históricos.

2. Formulación y operatividad de las políticas de protección y recuperación de los centros históricos

En el marco de la evolución contemporánea de los centros históricos interesa ver la operatividad real del ciclo que, a comienzos de los noventa, denominamos como "ciclo de la recuperación urbana" (Troitiño, 1992). Ha tenido lugar un interesante proceso de formulación e instrumentalización de políticas urbanas orientadas, en mayor o menor medida, a proteger, renovar, recuperar o revitalizar los centros históricos de nuestras ciudades y el recorrido por Cuenca, Vitoria, Alcalá de Henares, Gerona, Barcelona, Salamanca, Bilbao, Barcelona, Santiago de Compostela, Alcoy, Morella, Zamora, Valladolid, León, Baeza o Gijón así lo evidencian. Los pilares sobre los que se ha intentado apoyar la recuperación urbana han sido, fundamentalmente, el planeamiento urbanístico, la rehabilitación de viviendas y las políticas de patrimonio histórico. También están incidiendo, en una segunda fase, los Programas Urbanos, y, en menor medida, los planes de dinamización y de excelencia turística, así como el reforzamiento de los equipamientos culturales.

Los resultados obtenidos son desiguales, en cualquier caso resulta indiscutible que se ha producido un cambio de mentalidad y de cultura urbanística que, en general, ha resultado bastante positiva para nuestras ciudades (Pol, 1999). Se están abriendo nuevos debates y, una vez resueltos algunos problemas físicos y estructurales, el reto de la recuperación de los centros históricos va estrechamente unido a su revitalización funcional.

2.1. Una operatividad limitada del planeamiento urbanístico

El planeamiento urbanístico existente en España a mediados de la década de los setenta carecía de preocupación por la dimensión histórica de la ciudad, estaba al servicio de la destrucción o de la transformación radical de los centros históricos. A mediados de los setenta tendrá lugar el bloqueo de operaciones especulativas y desgarradoras, Gran Vía Diagonal de Madrid, de la avenida de la Paz en Valencia o la Gran Avenida de León, y tomarán cuerpo los primeros ensayos de planeamiento urbanístico con una clara preocupación proteccionista (MOPU/ FEMP, 1986). Los ayuntamientos democráticos, constituidos en 1979, impulsarán, de forma decidida, las medidas de protección en el planeamiento general e impulsarán la puesta en marcha de las primeras iniciativas, no demasiadas, de planeamiento especial como el Plan Villa de Madrid, el Plan Especial del Centro Histórico de Salamanca o el Plan Especial del Centro Urbano de Teruel.

Las vías de actuación durante estos primeros años serán fundamentalmente tres: tratamiento individualizado de los edificios singulares a partir de catálogos de protección; iniciativas de recomposición y recualificación de los tejidos urbanos; y formulación de los primeros programas de rehabilitación y de renovación. Los catálogos y el planeamiento especial de protección, reforma o mejora se configurarán como los instrumentos fundamentales de la protección y ven-



drán caracterizados por una fuerte carga voluntarista, donde se primarán los aspectos de defensa física de la edificación sobre los aspectos sociales y funcionales; una herencia y una forma de actuar que aún hoy continua pesando de forma excesiva.

Al planeamiento especial, al permitir una visión global e integrada de los problemas del centro histórico, se le reconoce un papel fundamental para iniciar y regular procesos de recuperación urbana. Inicialmente se prestó una atención prioritaria a la protección arquitectónica, para avanzar después hacia planteamientos de mayor equilibrio entre protección e intervención (Gijón, Barcelona, Valencia ...) (Pol, 1998). En la práctica, todavía son bastante pocos, no llegan a la centena los centros históricos que cuentan con planeamiento especial aprobado, ello a pesar de las exigencias de la Ley de Patrimonio Histórico Español de 1985.

Para garantizar la operatividad del planeamiento son necesarios importantes niveles de inversión y se requiere, además de liderazgo institucional, un acentuado protagonismo de las administraciones públicas, muy especialmente de la municipal. En la gestión del planeamiento especial se han ensayado caminos diversos (comisiones de seguimiento, consorcios, operaciones de actuación conjunta, agencias de renovación urbana, empresas mixtas, etcétera), pero continúa siendo uno de los puntos más débiles del urbanismo y un factor de bloqueo de las políticas de protección y recuperación.

2.2. La rehabilitación y el problema de la vivienda

A comienzos de década de los ochenta existía un claro contraste entre una importante renovación de las políticas urbanas municipales y la escasa atención que la administración estatal, con la excepción de las operaciones de actuación conjunta y los estudios piloto de rehabilitación, prestaba a los centros históricos y a uno de sus problemas fundamentales: la vivienda. De manera paulatina se irán consolidando tres vías de acción, la estatal, la autonómica y la municipal (MOPU, 1990).

En el ámbito estatal, el Real Decreto 2329/1983 sirvió para impulsar las políticas de rehabilitación con la creación de las oficinas de apoyo a la rehabilitación, la diferenciación de áreas de rehabilitación integrada y el establecimiento de marcos financieros y sistemas de ayudas específicos. En cualquier caso, pronto se pondrá en evidencia que los marcos de apoyo para la rehabilitación resultaban insuficientes y, ya en 1987, la Mesa de la Rehabilitación de Madrid reclamaba una normativa diferenciada para estos espacios, dado que su problemática era mucho más compleja que en el resto de la ciudad.

Las comunidades autónomas también realizarán un importante esfuerzo para configurar políticas específicas. En este sentido sobresale el esfuerzo realizado en el País Vasco donde toman cuerpo instrumentos específicos (Planes Especiales de Rehabilitación, Áreas Integradas

de Rehabilitación, Sociedades Urbanísticas de Rehabilitación ...). Otras comunidades también han desarrollado actuaciones diferenciadas en centros históricos singulares, este es el caso de los Planes de Cuenca y Toledo a Plena Luz, en Castilla-La Mancha, o de los Planes ARA de Alcoy, RACHA de Alicante o RIVA de Valencia, en la Comunidad Valenciana (Boira, 1995).

Las ayudas estatales y autonómicas resultan insuficientes en situaciones de deterioro y contextos socioeconómicos de gran fragilidad, en estos casos son necesarias Ordenanzas Municipales de Ayudas a la Rehabilitación. Esta vía de acción se ha ido generalizando (Vitoria, Pamplona, Barcelona, Alcoy, Santiago ...) pero aún continua siendo, por la debilidad financiera de los ayuntamientos, una opción bastante minoritaria.

En las zonas degradadas de los centros históricos resulta imprescindible la intervención pública, directa o a través de empresas mixtas, para impulsar procesos de recuperación; así lo han puesto de manifiesto experiencias como las de Vitoria, Alcoy, Barcelona, Santiago de Compostela, Madrid, Oviedo o Salamanca. Otras experiencias, aunque iniciadas tempranamente y con un esfuerzo de gestión importante, han tenido dificultades para consolidarse; éste fue el caso de Madrid que, tras operaciones emblemáticas, caso de la manzana de Cascorro, conoció una debilitación del compromiso político que sólo en los últimos años parece haberse retomado.

Los años ochenta configuraron unos marcos de actuación insuficientes para afrontar el problema de la vivienda en los centros históricos más degradados donde, al deterioro físico y las bolsas de infravivienda, se unen los relacionados con el régimen de tenencia y la renta antigua. La liberalización de alquileres ha introducido una mayor movilidad, propiciando, en algunos casos, la entrada del sector privado. También los programas Urban están ayudando a desbloquear situaciones que llevaban bastante tiempo enquistadas; éste puede ser el caso de Granada.

La cultura de rehabilitación está teniendo dificultades para afianzarse; la iniciativa privada ha entrado muy lentamente y lo ha hecho de forma selectiva y tras un importante esfuerzo público. Salamanca, Santiago de Compostela, Barcelona, Gijón, Gerona, Valencia, Cuenca o Toledo sirven para evidenciar que el nivel de éxito es aún bastante limitado.

El problema de la vivienda, al igual que en el siglo XIX y a finales del siglo XX, continúa siendo una de las cuestiones relevantes de la recuperación de los centros históricos. La atención prestada a este asunto ha sido insuficiente y también escaso el esfuerzo inversor realizado. Ahora que algunos centros históricos, gracias a la llegada de inmigrantes extranjeros, están manteniendo o incluso incrementando su población residente, se abre una nueva oportunidad para afrontar, en profundidad, el problema de la vivienda.



2.3. La dimensión pasiva de las políticas de patrimonio

En España, un país con 687 conjuntos históricos, 82 jardines históricos, 11.966 monumentos, 154 sitios históricos y 683 zonas arqueológicas declarados Bienes de Interés Cultural (Grande, 2001) y 39 bienes inscritos en la Lista del Patrimonio Cultural de la UNESCO (Troitiño, 2002), la adaptación de las políticas de patrimonio a la nueva realidad urbanística y cultural ha sido bastante lenta. Hasta 1985 no se aprobará la Ley del Patrimonio Histórico Español y la legislación de patrimonio, tanto estatal como autonómica, ante la escasez de recursos de la administración cultural tiene una naturaleza pasiva.

Las declaraciones de Bienes de Interés Cultural, siendo importante desde el punto de vista de la protección, ponen de manifiesto, con frecuencia, la disociación entre planeamiento urbanístico, rehabilitación y políticas de patrimonio. Los efectos de la Ley de Patrimonio de 1985 y de las correspondientes a las Comunidades Autónomas han sido bastante limitados; han aumentado las declaraciones de conjuntos históricos pero sólo un reducido número de ellos se ha dotado de Planeamiento Especial de Protección, siendo frecuentes los conflictos de competencias entre la administración urbanística municipal y los responsables de la administración de patrimonio. La operatividad de las Comisiones de Patrimonio, tanto por su composición como por lo confuso de sus criterios y pautas de actuación, es muy discutible y sus decisiones son, frecuentemente, controvertidas.

Al contemplar la situación de deterioro en que se encuentran algunos conjuntos históricos declarados (Lorca, Miranda del Castañar, Uclés, Arévalo, Madrigal de las Altas Torres, Calatayud, Talavera, Orihuela, Zaragoza, Plasencia, Badajoz, etcétera), se tiene, con frecuencia, la sensación de estar ante una política de protección más teórica que real. Los resultados más favorables se localizan en el ámbito de las intervenciones singulares en monumentos relevantes donde, tanto a nivel estatal como autonómico y, en menor medida, municipal, se ha realizado un importante esfuerzo. También el 1 por ciento cultural del Ministerio de Fomento ha servido para recuperar un número importante de monumentos singulares (Ventosa, 2002).

La experiencia demuestra que se avanza con lentitud y primando, quizás en exceso, las dimensiones arquitectónicas, por ser las que más fácilmente se visualizan, sobre las sociales y funcionales (Troitiño, 1996). Planeamiento, rehabilitación y políticas de patrimonio deberían complementarse, en el marco de estrategias de protección y recuperación que, para ser eficaces, deberán estar ajustadas a las características físicas y funcionales de los diferentes centros.

3. Fases, ritmos y algunas experiencias de intervención en centros históricos

No tenemos constancia de la existencia de una evaluación general de las políticas urbana aplicadas en los centros históricos españoles. Sin embargo, los resultados del trabajo *Evaluación de Intervenciones en Centros Históricos de la Comunidad Valenciana* (Gaja, 1998) son bastante generalizables. Partiendo del mayor o menor grado de implicación de los municipios, protagonista fundamental de la recuperación urbana, se diferencian cuatro fases:

Fase 0: No tiene lugar ninguna intervención, la ciudad histórica sigue una evolución "espontánea", imbricándose procesos de decadencia y/o terciarización, que en muchos casos conducen a su sustitución.

Fase 1: Es la más frecuente, los ayuntamientos acometen una actuación normativa de carácter pasivo, regulando las condiciones de intervención mediante instrumentos de planeamiento.

Fase 2: Se produce una intervención pública activa, centrada en obras públicas y escasas inversiones en el sector de la vivienda. Se diferencian dos variantes: en la primera, la inversión directa se limita a la obra pública; en la segunda, ya se producen inversiones de apoyo o fomento a la inversión privada.

Fase 3: Es la etapa decisiva, y concluye con la recuperación de los tejidos preindustriales; tiene lugar cuando se acometen inversiones públicas directas en las personas que habitan estos barrios, complementando las inversiones en ladrillo.

Por lo general, las ciudades históricas, con algunas significativas excepciones como Vitoria, Santiago de Compostela o Gerona, son reacias a innovar en el terreno de la gestión. Sin embargo suele aportar una de las claves del éxito, así en la valoración del Plan de Rehabilitación del Centro Histórico de Valencia (Plan Riva), una intervención pública potente con acento social que intenta invertir un complejo proceso de degradación; se evidencia la necesidad, además de un pacto político entre las instituciones para dotarse de instrumentos específicos de gestión (Burriel, 2000).

3.1. Santiago de Compostela: la apuesta cultural por la ciudad histórica

En el caso de Santiago de Compostela el proceso se inició en la década de 1980 con la asignación de la capitalidad autonómica, el crecimiento de la universidad y la inclusión en la Lista del Patrimonio Cultural de la Humanidad en 1985 (Lois, 1999). El planeamiento, Plan General (1989) y Plan Especial de Protección y Rehabilitación (1997), asume el compromiso cultural con la recuperación de la ciudad histórica, aprovechándose de eventos y conmemoraciones



(Años Santos, capitalidad cultural europea, etcétera) para desencadenar un ambicioso y complejo proyecto urbano donde la ciudad histórica conserva su posición central en el desarrollo urbano (Camiruaga, 2001). Un proyecto coherente e innovaciones en el terreno de la gestión son pilares fundamentales de la recuperación (Estévez, 1999).

El Real Patronato de Santiago, creado en 1991, se dota de un instrumento operativo, el Consorcio Ciudad de Santiago, que propicia la actuación coordinada de la administración estatal, la autonómica y la municipal. Desde 1992 se promueven todo un conjunto de medidas orientadas a garantizar la mejora de las condiciones de vida de los habitantes de la ciudad histórica y la conservación del patrimonio. En 1994 se crea la Oficina de Conservación y Rehabilitación de la Ciudad Histórica, un espacio donde viven algo más de veinte mil habitantes. La rehabilitación de viviendas y locales comerciales, las intervenciones arqueológicas, las aulas de rehabilitación, etcétera han creado cultura de rehabilitación, logrando una progresiva incorporación de los residentes.

La experiencia acumulada en Santiago evidencia que la rehabilitación es un buen instrumento de conservación; su financiación es abordable y las nuevas tecnologías resuelven satisfactoriamente los problemas de la edificación histórica. También pone de relieve la importancia de la coordinación de los servicios administrativos y la necesidad de dar respuesta a problemas concretos.

La recuperación urbana de Santiago se ha consolidado gracias a la existencia de un foro de coordinación administrativa y cooperación institucional, el compromiso político municipal con un proyecto cultural de ciudad, la existencia de adecuados instrumentos urbanísticos, la progresiva implicación de los ciudadanos y una estrategia de equilibrio entre pasado y presente.

3.2. El centro histórico de Madrid: un proceso de luces y sombras

En el caso de Madrid, la recuperación urbana, más allá de intervenciones simbólicas como las de Atocha, Plaza Mayor o Puerta del Sol, no empezará a plasmarse en el paisaje urbano madrileño hasta bien avanzada la década de los ochenta (Troitiño, 1992). Entre 1963 y 1979 el casco antiguo atravesó por una de las coyunturas más críticas de su historia, las condiciones de habitabilidad se deterioraron, las declaraciones de ruina se multiplicaron y la población huyó (332.973 habitantes en 1955 y 167.957 en 1980).

En plena transición política se bloquea el especulativo Plan Malasaña y se aprueba el Precatálogo de 1977. El Plan Especial Villa de Madrid (1980) apuesta por la recuperación de la ciudad, y el alcalde, Enrique Tierno Galván, señalaba su carácter de instrumento para recobrar, rehabilitar y rehacer lo mucho que se había deshecho. En el ámbito arquitectónico, con algún vicio de fachadismo, los resultados serán aceptables; a nivel social y funcional el panorama era

más pesimista: el comercio tradicional perdía dinamismo y la población continuaba saliendo del distrito Centro: 167.957 habitantes en 1980 y 143.677 en 1986.

El Plan General de 1985 intentará abrir la protección a las dimensiones sociales y funcionales. Se regularon intervenciones en Santo Domingo, Conde de Toreno y Cascorro, San Francisco El Grande y Amanuel, se incidió en las áreas más problemáticas poniendo en marcha la operación piloto de rehabilitación integral en la manzana de Cascorro. Las Ordenanzas Municipales de Ayuda a la Rehabilitación (1982 y 1984) abrieron nuevos caminos y se creó la Oficina Municipal de la Rehabilitación.

El Plan de Rehabilitación del Centro de Madrid (1988-1990) buscará superar la rehabilitación difusa con intervenciones de tipo integral en ámbitos urbanos singularizados por sus valores patrimoniales o por su problemática. El centro de la ciudad estaba en ruina y la rehabilitación era una necesidad; entre 1981 y 1987 del orden de 8.000 viviendas se beneficiaron de actuaciones de rehabilitación. Se desarrollaron Programas de Adecuación Arquitectónica en cinco plazas.

Se asume la necesidad de discutir sobre la funcionalidad de la ciudad histórica en un sentido integral y se identifican 4.538 edificios rehabilitables, siendo los barrios en situación más crítica Lavapiés, Malasaña, sur de Palacio y sureste y centro de Justicia. El Plan era ambicioso: 2.031 edificios, 20.350 viviendas y cerca de 20.000 millones de inversión pública. Los diez Programas de Intervención Preferente tenían una clara preocupación social, centrándose en las zonas con situación física y social de deterioro, donde 16.800 viviendas necesitaban rehabilitación.

Los resultados del Plan Centro se alejaron bastante de las previsiones y buena parte de los programas no cubrieron sus objetivos. El ciclo de la recuperación urbana se abrió camino con dificultad, la llegada de inmigrantes extranjeros estaba cambiando la realidad social y el comercio tradicional entraba en crisis en calles emblemáticas como Fuencarral y Atocha.

El Nuevo Plan General tendrá que enfrentarse, nuevamente, al desafío de la recuperación integrada del Centro Histórico. El ritmo del vaciamiento demográfico del distrito Centro se amortiguaba (143.677 habitantes en 1986 y 136.125 en 1991) gracias a los inmigrantes extranjeros. El diagnóstico de la situación del distrito Centro continuaba siendo demoledor: deterioro del caserío, terciarización, incremento de la marginalidad, envejecimiento y elevada presencia de infraviviendas.

El Protocolo de Cooperación, entre el Ayuntamiento, Comunidad Autónoma y Ministerio de Fomento, para la Rehabilitación del Centro Histórico y Barrios Periféricos (1994) desbloqueará la rehabilitación, contemplándose objetivos socioeconómicos, urbanísticos y arquitectónicos. El esfuerzo inversor, superior a los 50.000 millones de pesetas, ha permitido que los resultados se visualicen en el espacio público y en la edificación.



En 1997 las acciones se refuerzan con el programa Urban en una zona que, con 31.425 habitantes, de ellos 10.600 inmigrantes, una tasa de paro del 18 y 35 por ciento de infraviviendas, constituye el epicentro de la marginalidad (Valenzuela, 2000). El trabajo realizado empieza a visualizarse, con mejoras significativas en el medio ambiente urbano y el espacio público. A finales de 2001 el gerente de la EMV declaraba que, desde 1994, se habían rehabilitado el 38 por ciento de las 500 hectáreas del Centro Histórico. En la vitalización económica y las dotaciones sociales y culturales los resultados son más pobres.

La rehabilitación integral es un proceso abierto y las intervenciones no están libres de polémica. En un tiempo bastante corto, dos décadas, el Centro Histórico de Madrid ha conocido fuertes cambios sociales y funcionales. La inmigración extranjera, con cerca del 20 por ciento de los residentes del Centro, ha adquirido gran protagonismo y la población se ha estabilizado alrededor de 136.000 habitantes; barrios como Lavapiés son un verdadero crisol étnico. Se han fortalecido las funciones cultural y turística y también las actividades relacionadas con el ocio urbano.

3.3. La Ciutat Vella de Barcelona: búsqueda de nuevos caminos e innovación en la gestión

El centro histórico de Barcelona, donde se han realizado potentes inversiones, es una de las experiencias de intervención más interesantes de las desarrolladas en España durante los últimos años (Tatjer, 2000). El distrito de Ciutat Vella, con 430 hectáreas, cerca de 50.000 viviendas y del orden de 85.000 habitantes, continúa siendo un espacio multifuncional con una importante actividad comercial, cultural, turística e institucional. También ha recibido un importante contingente de inmigrantes extranjeros que ha frenado el vaciamiento poblacional (258.867 habitantes en 1955). Un territorio de contrastes, bolsas de pobreza, pervivencia de espacios de centralidad y procesos de elitización junto a algunas zonas remodeladas.

Un tejido urbano preindustrial donde, a pesar de la existencia de múltiples proyectos, desde mediados del siglo XIX existirán muchas dificultades para intervenir eficazmente. Desde la transición democrática, Mercedes Tatjer diferencia dos modelos de intervención: el rehabilitador/conservacionista, primero, y el actual de revitalización/regeneración. En el primer modelo se hace hincapié en el mantenimiento de la población y de las actividades económicas, así como de los valores de las tramas históricas, con énfasis en la rehabilitación de viviendas y en el reequipamiento local. Se desarrollan Planes Especiales de Reforma Interior, con detalladas propuestas y participación vecinal como ocurre en la Barceloneta.

La pérdida de población y la crisis de las actividades tradicionales evidenciaron que era necesaria una intervención más allá del marco de los PERI. En 1983 surge el Plan de Actuación Integral que abarca urbanismo, seguridad, bienestar social, fomento de la actividad económica, etcétera. En 1985 fue declarada Ciutat Vella como Área de Rehabilitación Integrada, y, en 1987,

se elaboró un plan de actuación de cuatro años donde se priman las operaciones de renovación urbana y rehabilitación pendientes, creación de espacio público y, en menor medida, las de vivienda social y reequipamiento local.

Para afrontar la complejidad de estas intervenciones, en 1988, se crea PROCIVESA (Promoció Ciutat Vella S.A.), sociedad anónima con mayoría de capital municipal y presencia de entidades financieras y, en pequeña proporción, comerciantes y empresarios del centro histórico. PROCIVESA llevará a cabo las operaciones de gestión de suelo y participará, de forma secundaria, en rehabilitación de viviendas, remodelación del viario, renovación de redes de suministro, equipamientos, etcétera. La rehabilitación del parque privado de viviendas se encomendará a la Oficina de Rehabilitación Ciutat Vella.

Esta nueva forma de intervenir en el centro histórico ha sido calificada como política de regeneración urbana, modelo de gestión pluralista que tiene tres elementos clave: liderazgo político de Consejo de Distrito, Comisión Gestora del ARI que refleja el pluralismo institucional y social e intervención de PROCIVESA con capacidad financiera y filosofía de concertación. Otros aspectos relevantes son la concentración de operaciones en dos espacios centrales y la de recursos en un corto espacio de tiempo, apostando por importantes equipamientos culturales (CCC y MACBA) y centros universitarios.

En una década, las inversiones han ascendido a algo más de 1.394 millones de euros, de los cuales el 42,68 por ciento han sido de aportación pública y el resto privada. PROCIVESA ha llevado a cabo unas 30 operaciones urbanísticas lo que ha supuesto el derribo de 70.000 m² de suelo edificado, creándose tres nuevos espacios: el Pla Central del Raval, los jardines del Casc Antic y la prolongación de la avenida Cambó. El suelo liberado ha permitido la creación de nuevas viviendas y de equipamientos. La acción pública estimuló la rehabilitación privada, 13.462 viviendas entre 1988 y 1998.

Las actuaciones realizadas han supuesto una espectacular transformación de algunas áreas de la Ciutat Vella, con puntos débiles en relación con cuestiones sociales, patrimoniales y de vivienda (Tatjer, 2000). Al igual que en otros muchos casos, las operaciones han tenido una fuerte connotación urbanística, al margen de planteamientos más globales de revitalización social.

Los ejemplos esbozados evidencian tanto la diversidad de situaciones como la lentitud de los procesos y la necesidad de disponer, además de un volumen considerable de recursos, de unidades de gestión específicas que propicien la participación social y la implicación del sector privado. En cualquier caso, las valoraciones evidencian las dificultades relacionadas con la revitalización funcional y social.



4. Funcionalidades emergentes y nuevas estrategias urbanas

Uno de los grandes desafíos que los núcleos históricos tendrán que afrontar en los próximos años será, tal como se ha puesto de manifiesto recientemente en el Congreso Internacional de Granada sobre Gestión Integral del Turismo en Ciudades Monumentales (2002), el de prepararse para integrar las emergentes funcionalidades turística y cultural. Las infraestructuras, tanto turísticas como culturales, deben dimensionarse de forma correcta para que realmente sirvan para mejorar la calidad de vida de los residentes y ofrezcan espacios atractivos a los visitantes.

En este sentido, las Ciudades Patrimonio de la Humanidad, en el "Manifiesto de Santiago de Compostela" (OCPM, 1999), tras plantear los profundos retos a que se enfrentan para seguir siendo realidades urbanas vivas, asumen el compromiso con la gestión responsable y sostenible del patrimonio cultural, reclamando apoyo para innovar en la conservación y en la gestión, así como una mayor implicación del sector turístico.

En una coyuntura de rápidos y profundos cambios, es necesario valorar en que medida se están aprovechando las oportunidades que ofrecen la educación, la cultura, el ocio y el turismo para desencadenar dinámicas de cualificación y vitalización de los centros históricos. Superar las carencias de las políticas actuales, tal como hemos señalado, requiere conectar más estrechamente las dimensiones arquitectónicas, las urbanísticas, las funcionales y las sociales.

La consideración del patrimonio cultural como recurso estratégico permite enlazar con las lecturas económicas de la cultura, y con el creciente papel que ésta desempeña como motor de desarrollo. También permite tender puentes de comunicación con el papel de los equipamientos culturales como instrumentos de vertebración urbana y de integración social, así como con la ubicación de nuevos usos en edificios históricos, logrando la adecuación entre las estructuras físicas y las funcionales, algo que muchos proyectos no toman en consideración (Pol, 1998).

Convertir el patrimonio arquitectónico y urbanístico en recurso cultural o turístico requiere de estrategias que tomen en consideración dimensiones económicas, urbanísticas y sociales.

La renovación y recuperación de centros históricos está recibiendo una atención prioritaria en el marco de los programas de desarrollo urbano y cultural; son los casos del Programa de Recuperación del Patrimonio Cultural Iberoamericano de la Agencia Española de Cooperación Internacional (AECI, 1999), el Plan de Bienes Culturales de la Junta de Andalucía (Junta de Andalucía, 1997), el Programa Cuenca a Plena Luz de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha (Troitiño, 1998) o las diversas actuaciones de recuperación de patrimonio cultural y urbano que se vienen desarrollando en ciudades como Salamanca desde la aprobación del Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Recinto Universitario y Zona Histórico-Artística en 1984.

La valorización del patrimonio arquitectónico constituye una vía de acción tradicional donde se apuesta por la recuperación de elementos singulares de la cultura material de los pueblos

(yacimientos arqueológicos, monumentos megalíticos, castillos, palacios, monumentos históricos o edificios singulares) para la ubicación de infraestructuras o equipamientos culturales, en unos casos, o para sede de nuevos usos, en otros. Los campos más exitosos ha sido, sin duda, la hostelería y los equipamientos culturales; en el ámbito de experiencias interesantes, puede señalarse la Red Española de los Paradores Nacionales de Turismo (Vadillo, 2001). Asimismo, la iniciativa privada ha entrado en esta vía de acción y tenemos varios ejemplos de hoteles en las cadenas Meliá, Mayoral, NH, etcétera, así como la progresiva implantación de pequeños establecimientos hoteleros en centros históricos.

En este campo hay un amplio camino para la innovación; se pueden utilizar edificios históricos para usos diversos: centros de exposición y venta de artesanías, este es el caso de la iglesia de Santa Cruz en Cuenca; mercados de barrio como la Casa del Corregidor en la plaza de la Corredera de Córdoba; centros comerciales integrados; galerías de arte, etcétera. También hay que evaluar el impacto de iniciativas y proyectos culturales (Bernal, 2000).

Ciertamente, las posibilidades que la cultura ofrece para la recuperación del patrimonio son muchas (Clemente, 1999), sin embargo también existen riesgos. Así, un sobredimensionamiento de la oferta cultural puede tener efectos perversos, especialmente cuando pueda afectar negativamente a funciones como la residencial, la administrativa o la comercial. Por esta razón hay que evitar que los centros históricos se conviertan en meros contenedores culturales; los datos demuestran que, salvo en los llamados museos estrella, se está reduciendo el número de visitantes. En este sentido el caso del museo de Arte Abstracto Español de Cuenca puede resultar bastante ilustrativo: 54.523 visitantes en 1990, 39.988 en 1999 y 37.502 en el 2001, cuando en ese mismo periodo de tiempo la ciudad ha más que duplicado su número de visitantes.

Una de las estrategias más exitosas está relacionada con la conexión entre la función universitaria y la recuperación de los centros históricos. Las instalaciones universitarias permiten recuperar elementos singulares del patrimonio cultural, hacen que los centros históricos recuperen vida urbana y tienen un efecto multiplicador sobre el sector del alojamiento, sobre el comercio local y sobre actividades diversas del sector servicios. En este sentido, es de reseñar la experiencia de Alcalá de Henares, ciudad que desde finales de los años setenta ha desarrollado un ambicioso proyecto de reintegrar la universidad al centro histórico y convertirla en el motor de su recuperación (Valhonrat, 1999; Ibáñez, 1999). A menor escala, el impacto también se está dejando sentir en Aranjuez con la puesta en marcha del Centro de Estudios Superiores Felipe II, que ha permitido la recuperación física y, especialmente funcional, de edificios tan representativos con el palacio de Isabel de Farnesio, la casa del Gobernador o el cuartel de Pavía.

Son múltiples los centros históricos (Santiago de Compostela, Salamanca, Cuzco, Florencia, Guanajuato, Venecia, Cracovia ...) donde la función universitaria continua siendo fundamental para la preservación de la multifuncionalidad y el mantenimiento de los equilibrios sociales. En otros, como Barcelona, Gerona, Évora y, en menor medida, Toledo (Campos, 2002), ha impulsado procesos de recuperación urbana.



El patrimonio cultural puede y debe convertirse en un poderoso aliado para la recuperación de los centros históricos. Sin embargo, las potencialidades sólo se hacen realidad si se dispone de adecuados instrumentos de cooperación y de gestión (consorcios, sociedades mixtas, agencias de gestión, patronatos, fundaciones, etcétera) que permitan resolver problemas concretos: conservación del patrimonio monumental, rehabilitación del parque residencial, control de los flujos turísticos, accesibilidad y movilidad, dinamización funcional, vitalización social, etcétera. Se trataría, en suma, de superar la gestión arquitectónico-urbanística de los centros históricos, algo a lo que no parecen muy proclives los arquitectos (Gaja, 1998), para abordar la gestión funcional.

Aquí radica uno de los problemas centrales, siendo necesario impulsar la creación de foros de concertación entre agentes públicos y privados; por lo general, existe bastante divorcio entre las demandas de los agentes sociales y la acción de los responsables políticos. La experiencia demuestra que, incluso con recursos financieros limitados, se pueden obtener buenos resultados si hay una estrategia urbana bien definida, se hace un esfuerzo cultural para reencontrar a la ciudadanía con su patrimonio y se crean instrumentos de gestión flexibles y adecuados a las necesidades locales: éste ha sido el caso de Gerona (Nadal, 1997).

Un aspecto esencial para garantizar la vitalidad de los núcleos históricos radica en asegurar su recuperación social. El control y la gestión de las implicaciones que tienen, tanto en el ámbito físico como social, la crisis de viejas funciones y la emergencia de otras nuevas, ha de encuadrarse en un marco de planes de ciudad (Sobrequés; Picamal, 1998) que concreten las orientaciones políticas alrededor de las relaciones entre funcionalidad, patrimonio cultural y sostenibilidad.

5. Turismo y centro histórico: algunos desafíos de interpretación y de gestión

Los centros históricos tienen que afrontar un importante reto: lograr la inserción equilibrada del turismo en la economía y en la sociedad (Troitiño, 1999). Una estrategia verdaderamente innovadora de la conservación del patrimonio debe tener muy presentes los aspectos funcionales. El buen uso del patrimonio es la mejor garantía para su conservación.

5.1. El centro histórico de patrimonio cultural a recurso turístico

La revalorización cultural de los centros históricos, en cuanto memoria colectiva de nuestra sociedad, les ha convertido en potentes focos de atracción turística. En este sentido cabe sólo señalar que las ciudades españolas incluidas en la Lista del Patrimonio Cultural de la

Humanidad reciben cerca de cuarenta millones de visitantes al año (Troitiño, 2002). Impulsado por el turismo, el patrimonio trasciende su dimensión cultural, como legado histórico y memoria colectiva, y se transforma en recurso productivo (Calle; García Hernández, 1998).

La riqueza cultural de los centros históricos integra el patrimonio monumental, el urbanístico, la arquitectura popular, el paisaje, los museos, las manifestaciones religiosas, los eventos culturales, la artesanía, los mercados, etcétera. Sin embargo, la presencia de hitos arquitectónicos o culturales relevantes sirve, en ocasiones, para ocultar el valor del conjunto; esto ocurre en Toledo con el alcázar y la catedral, en Ávila con la muralla y, aún de forma más evidente, en Granada con la Alhambra o en Córdoba con la Mezquita.

La oferta museística también suele jugar un papel importante, pero su adecuación a las demandas y necesidades de los visitantes ofrece múltiples carencias al existir bastantes desencuentros entre la gestión cultural y la gestión turística.

El uso turístico del centro histórico es bastante limitado y circunscrito a los cuatro o cinco hitos patrimoniales más relevantes; en el caso de Granada la Alhambra y la catedral, en Aranjuez el Palacio Real, en Salamanca, las catedrales, la Universidad y la Plaza Mayor o en Ávila la catedral, el convento de Santa Teresa y la muralla (Troitiño; Calle; García Hernández, 2002).

El uso del patrimonio es limitado, también porque no está acondicionado para la visita pública. En Toledo, el Plan Especial del Casco Histórico identifica 103 edificios de valor monumental, sin embargo no llegan a 20 los que están acondicionados para la visita turística (Troitiño *et al.*, 1998). En Granada, de 62 monumentos con categoría de BIC, únicamente 17 están total o parcialmente acondicionados para la visita pública, en 16 resulta secundaria a la función principal y en 29 no son posibles visitas de ningún tipo (Troitiño; Calle; García, 2000).

En realidad, la ciudad turística es una parte bastante pequeña de la ciudad histórica y en su configuración influyen factores de naturaleza diversa: históricos, promocionales, simbólicos, urbanísticos, etcétera (Calle, 2002). En general, aunque se percibe un avance en la valorización e interpretación del patrimonio cultural como recurso turístico, existen serias dificultades para adecuar los centros históricos a la función turística, incluso en aquellas donde se han puesto en marcha Planes de Dinamización o de Excelencia Turística (Cuenca, Aranjuez, Segovia, Toledo...).

El turismo es una fuente importante de rentas y las inversiones en infraestructuras turísticas contribuyen a mejorar la calidad de vida y el ambiente comercial. La complementariedad de las nuevas estrategias comerciales (Campesino, 1999), tal es el caso de los llamados centros comerciales abiertos, con el turismo y la cultura pueden proporcionar buenos resultados.

El turismo genera importantes cambios funcionales, las viejas tiendas y los servicios, tradicionalmente orientados a la población local, pueden ser reemplazados por tiendas de recuerdos, restaurantes o establecimientos de comida rápida. Por otra parte, la presión producida



por los visitantes, el incremento del tráfico y el aumento de los lugares de ocio molestan, una vez superados determinados umbrales, y puede incitar a que la población residente abandone las calles más frecuentadas, provocando procesos de despoblamiento y de ruptura del equilibrio social. La conflictividad funcional existe, sin embargo hay que situar estas problemáticas en un contexto de cambios funcionales y sociales, no achacando al turismo efectos perversos de los que no siempre es responsable (Troitiño *et al.*, 1998).

El turismo constituye un pilar importante de la economía de muchas ciudades históricas, habiendo contribuido también a la puesta en marcha de procesos de revitalización económica (Martín Gil, 1998). Algunas ciudades históricas españolas, casos de Ávila, Salamanca o Santiago de Compostela, han duplicado y modernizado su planta hotelera y de restauración durante la última década. El turista es un gran consumidor de bienes y servicios, su presencia dinamiza los diversos sectores de la actividad económica, genera riqueza y empleo e introduce nuevos hábitos y formas de vida. En primer lugar potencia el desarrollo de las ramas de actividad que cubren directamente las necesidades de consumo de los visitantes e impulsa también el desarrollo de otros sectores de actividad.

El desarrollo del turismo puede significar la revitalización funcional de los centros históricos. Ahora bien, también tiene su lado oscuro, pues cuando la economía depende en exceso de esta actividad se expone a serios peligros y una disminución de la afluencia de visitantes o del gasto turístico puede provocar una aguda crisis en el sistema productivo local. También se pueden plantear conflictos entre los pequeños comerciantes y los *turoperadores*.

La revalorización y utilización turística del patrimonio histórico requiere estar integrado dentro de un proyecto cultural donde la oferta, en función de los deseos de la sociedad local, prime sobre la demanda. Los ejes fundamentales de esta política deben ser la adecuada presentación del patrimonio cultural y el entendimiento de la visita como una práctica cultural enriquecedora. Para impulsar nuevas prácticas culturales, todas las comunidades y grupos étnicos deberían asumir que su patrimonio es un bien colectivo y como tal debe estar abierto al uso respetuoso de otros grupos sociales.

5.2. Flujos turísticos, capacidad de acogida y necesidad de límites

El incremento de los flujos visitantes, entre los que tienen un fuerte protagonismo los excursionistas, mayoritarios en ciudades como Ávila, Segovia, Tarragona, Toledo, Aranjuez, Gerona o Granada, es una amenaza creciente para muchas ciudades y conjuntos monumentales, exigiendo la puesta a punto de una planificación más precisa y de una gestión adaptada a su capacidad de acogida. Ésta se desborda cuando los residentes empiezan a percibir el turismo como algo negativo y las relaciones con la sociedad local empiezan a ser conflictivas y el patrimonio se deteriora.

La fijación de límites de tolerancia en relación con la capacidad de acogida y los modelos de gestión de la afluencia de visitantes son temas que deben recibir una mayor atención en las políticas turísticas (García Hernández, 2000). El Conjunto de la Alhambra constituye, con 2.300.000 visitantes, uno de los hitos turísticos más importantes de España, estando próximo al límite de su capacidad de acogida, estimada en 2.900.000 visitantes al año (Troitiño *et al.*, 1999). La afluencia creciente de visitantes tiende a saturar el recinto monumental, correspondiendo el incremento más espectacular a los grupos que casi duplicaron su número entre 1993 y 1999.

De modo general la ocupación de la Alhambra, en relación a su capacidad total de acogida, estaba, en 1999, entre el 70-75 por ciento de sus posibilidades. En el ritmo diario ya se agotaban las entradas casi cien días al año y el 90 por ciento del aforo se alcanzaban en un tercio del año. Por pases horarios, cerca de la mitad superaban el umbral del 95 por ciento de ocupación. Los Palacios Nazaríes, el hito de referencia simbólica del conjunto de la Alhambra, con una capacidad física estimada de 444 visitantes cada media hora, por el efecto acumulación, en días de aforo completo, la presión real de visitantes en horas punta se situaba en 800. Para no superar el umbral de capacidad establecido, sólo tendrían que entrar 300 personas cada media hora.

La mayor aglomeración se produce en las horas centrales del día, con un volumen total de visitantes en el interior del recinto monumental, en días de saturación, de 4.000 personas. En suma, el volumen actual de visitantes, los condicionantes de la capacidad de acogida, la existencia de un número muy elevado de pases ya saturados y las necesidades de la conservación del patrimonio cultural aconsejan la puesta en marcha de estrategias de gestión orientadas a limitar la capacidad de acogida y cualificar la visita (García Hernández, 2001). Tras el Estudio Previo de Revisión del Plan Especial de la Alhambra, el Patronato de la Alhambra y el Generalife ha fijado el aforo en 350 visitantes cada media hora.

5.3. Políticas urbanísticas y políticas turísticas: una complementariedad necesaria

La puesta en valor y adecuación del patrimonio cultural como recurso turístico es un proceso complejo y lento que requiere actuar desde frentes diversos. Para ejemplificar esta situación tomamos como referencia el centro histórico de Cuenca.

A comienzos de la década de los ochenta del siglo XX la ciudad alta de Cuenca era un espacio heterogéneo en el ámbito funcional y social que venía demandando una estrategia de recuperación integral (Troitiño, 1999). A finales de los setenta tuvo lugar la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana, donde se contempló un Plan Especial de Protección y Mejora para la ciudad antigua; en 1980 se iniciaban los trabajos de Programa Piloto de Rehabilitación de San Martín y en 1981 la Dirección General de Bellas Artes incoaba expediente para la declaración de la "ciudad alta" como conjunto histórico.



En las dos últimas décadas la ciudad alta, donde el volumen de inversión realizado se aproxima a los 100 millones de euros, conoce una importante recuperación física de su patrimonio histórico-monumental. Tras décadas de espera y abandono, edificios singulares con un papel estructurante del tejido urbano han sido o están siendo rehabilitados-remodelados. Las intervenciones arquitectónicas y urbanísticas constituyen un buen escaparate de las políticas institucionales de recuperación urbana.

En un contexto de cierto éxito de las intervenciones singularizadas y de limitada incidencia en la rehabilitación residencial, hay que situar el Programa Cuenca a Plena Luz que, impulsado por la Junta de Comunidades de Castilla-la Mancha, desde 1989 tiene por objetivo la rehabilitación integral de la ciudad alta. Las ayudas a la rehabilitación han tenido un alto grado de aceptación, desencadenando una dinámica de mejora en el espacio residencial hasta ahora desconocida. El balance del programa de rehabilitación de viviendas supera las 1.000 actuaciones, con una subvención superior a los 5 millones de euros y un volumen de obra inducido por encima de los 10 millones.

El programa de mejoras del paisaje urbano se ha centrado en la limpieza de fachadas, arreglo de cubiertas, restauración de edificio, vidrieras de la catedral, etcétera, sus efectos se han dejado sentir en la imagen de la ciudad. Los resultados, en general bastante positivos, del Programa Cuenca a Plena Luz demuestran que, incluso con soportes financieros limitados, coordinando las intervenciones sectoriales y con un importante esfuerzo de gestión se puede poner en marcha una dinámica de rehabilitación de la que se han visto beneficiadas, en mayor o menor medida, alrededor del 40 por ciento de las viviendas del conjunto histórico.

En los últimos años la ciudad alta ha conocido un importante reforzamiento en los ámbitos sociocultural y turístico. Las actividades socioculturales, educativas y hosteleras se han consolidado como uno de los pilares fundamentales para la recuperación física y la dinamización funcional. Se ha mantenido, no sin dificultades, la multifuncionalidad, sin embargo la *turistización* no está exenta de problemas.

El Proyecto Integral de Mejora Urbanística Dirigida al Turismo 1994-1999, encuadrado dentro de los programas de los Fondos Europeos de Desarrollo Regional (FEDER), nació como uno de los instrumentos para desarrollar y financiar las propuestas del Plan Especial de Protección, Ordenación y Mejora del Casco Antiguo y las Hoces. Las actuaciones del mencionado proyecto, con una inversión de casi 20 millones de euros, tenían como finalidades principales: la mejora de la accesibilidad y movilidad peatonal, la construcción de aparcamientos para residentes y visitantes, la disminución del tráfico privado y el reforzamiento de transporte público, la supresión de barreras físicas, la recuperación las zonas urbanas degradadas, la construcción de un centro de acogida de visitantes, la renovación de las infraestructuras y pavimentos del casco antiguo y las mejoras en el espacio público. Se trataba, en suma, de preparar mejor la ciudad tanto para los residentes como para los visitantes.

Las actuaciones realizadas se relacionan con las mejoras en el viario e infraestructuras de servicios, adecuación y mejora de accesos y ciertas actuaciones de acondicionamiento medioambiental en las riberas del Júcar y Huécar. Las obras de mayor entidad, en fase de construcción o terminadas, son los aparcamientos. La instrumentalización y la gestión del Programa Integral de Mejora Urbanística ha puesto de manifiesto, además de las dificultades intrínsecas a la intervención en una ciudad histórica, los efectos perversos de las batallas políticas, los problemas de coordinación entre las políticas de patrimonio cultural y las urbanísticas, la debilidad de las infraestructuras de gestión municipal y las dificultades para configurar un proyecto de futuro, debatido, asumido y compartido colectivamente.

La consolidación de Cuenca como un importante centro del turismo interior y la revalorización de la ciudad alta como espacio lúdico para visitantes y vecinos de la ciudad han propiciado una importante expansión de la hostelería. Esta expansión, concentrada en la plaza Mayor y sus inmediaciones, está empezando a generar algunos conflictos con la población residente y a complicar, especialmente los fines de semana, la problemática del tráfico y del aparcamiento.

El Plan de Dinamización Turística, aprobado en 1998, con una inversión de 2,7 millones de euros, ha tratado de contribuir a preparar la ciudad y, especialmente su casco antiguo, como un destino atractivo y de calidad. Inició su andadura en 1999, en un marco de cooperación interadministrativa y de débil implicación, sólo en la fase inicial, de la Agrupación Provincial de Hostelería y Turismo.

El turismo es una actividad transversal y debido a ello la preparación de los destinos turísticos y el control de los flujos de visitantes requieren de la coordinación de diversas políticas urbanas. El Plan de Dinamización Turística ha permitido, aunque de una forma tímida, desbordar el ámbito de la planificación turística sectorial y sus actuaciones se agrupan alrededor de tres programas: mejora del producto, promoción, comunicación y comercialización y gestión.

Las actuaciones realizadas en el programa de mejora de producto están orientadas a preparar el patrimonio cultural como recurso turístico, y las principales actuaciones desarrolladas han sido: actuaciones de eliminación de cableado aéreo en algunas calles; paseo peatonal en la hoz del río Huécar; mejora de los servicios de la oficina de información turística; plan de accesibilidad y movilidad peatonal; señalización turística de la ciudad; rehabilitación de la iglesia de San Miguel; readecuación y apertura del centro de artesanía; adecuación del auditorio del Huécar como sala de congresos; y, como actuación estrella, el centro de recepción de turistas, actualmente en construcción.

El programa de promoción, comunicación y comercialización tiene una orientación turística más sectorial en relación con la imagen de marca e identidad corporativa. Se ha producido una importante renovación de la imagen turística de la ciudad. El programa de gestión ha permitido la puesta en marcha del equipo de gestión del plan, la firma de convenios formativos con universidades y la creación y puesta en marcha de la fundación Cuenca Ciudad de Congresos.



En conclusión, Cuenca, tras haber realizado un importante esfuerzo en la protección y recuperación del patrimonio cultural, en la mejora de su equipamiento e infraestructura urbanística, cultural y turística, está en condiciones para perfilar una estrategia urbana donde el patrimonio cultural y medioambiental sean los pilares para diversificar la oferta y apostar por consolidarse como un destino de calidad, si se refuerza la gestión y se logra una mayor implicación del sector privado.

Hay que asumir la singularidad física, simbólica y funcional de los centros históricos y no pedirles más de los que éstos pueden y deben dar, pues se trata de recursos muy frágiles y que por sus valores están bajo la tutela pública. Es necesario instrumentalizar estrategias cualitativas, consensuadas con los diversos agentes sociales, pues pedirle demasiado significa aventurarse por el peligroso camino de la insostenibilidad, tanto cultural como turística (Troitiño, 2000).

6. Algunas consideraciones finales

El problema del centro histórico es una manifestación del cambio urbano y de los desequilibrios en el espacio interno de la ciudad.

Su protección y recuperación se ha abordado en España desde ángulos o dominantes diversos, de lo ocurrido en los últimos años se deduce que la recuperación ha sido más eficaz, en términos sociales, cuando se ha abordado desde una perspectiva integrada, una práctica de actuación no muy frecuente.

Los cambios en el modelo de poblamiento obligan a plantear en nuevos términos la cuestión de la funcionalidad de los centros históricos. El aislamiento del problema del centro histórico y su tratamiento al margen de los cambios en la funcionalidad, puede ser una de las mayores limitaciones de las políticas de protección y recuperación desarrolladas durante los últimos años.

La clave explicativa de los conflictos actuales debe buscarse en el análisis sistemático de los procesos de cambio, en el conocimiento de las respuestas que ante diversos problemas se han ido dando en los distintos momentos históricos y también en un acertado conocimiento de las demandas y necesidades de nuestra sociedad.

La protección y recuperación de realidades urbanas configuradas en coyunturas con ritmos más lentos que los actuales es, sin duda, un reto difícil.

El planeamiento urbanístico siendo una pieza fundamental de las políticas de recuperación, al permitir crear el marco adecuado para abordar globalmente los problemas relacionados con la protección y con la recuperación, está teniendo dificultades operativas ante la prioridad asignada a las dimensiones físicas, la falta de recursos, la limitada capacidad de gestión de

muchos ayuntamientos y el descuido de las dimensiones sociales y funcionales. La vivienda continua siendo uno de los problemas pendientes, pues la rehabilitación, incluso cuando se aúnan voluntades de las diversas administraciones, tiene muchos obstáculos para desencadenar procesos de recualificación en los barrios en situación más crítica.

La apuesta por la multifuncionalidad requiere, por un lado, aprovechar las oportunidades de funciones emergentes, caso de la turística y la cultural, y, por otro, introducir innovaciones en el terreno de la gestión (consorcios, patronatos, fundaciones, centros de gestión urbana, etcétera), así como un mayor protagonismo de las administraciones locales. Planes de Ciudad como el de Gerona o programas como los impulsados por Ciutat Vella, S.A. en Barcelona, la agencia de renovación urbana en Vitoria, el consorcio de Santiago de Compostela o el Instituto Municipal de Rehabilitación de Granada pueden ser instrumentos adecuados para diseñar estrategias de futuro y consolidar alianzas que permitan resolver los problemas planteados y la utilización del patrimonio cultural urbano como motor de un desarrollo en el marco de estrategias de recuperación urbana integradas.

Los resultados del ciclo de la recuperación urbana han sido, sin duda, menos satisfactorios de los esperados, esto no es obstáculo para reconocer que se ha realizado un esfuerzo importante y que la situación de un buen número de nuestros centros históricos, aun cuando subsistan problemas importantes, es mucho más favorable que la existente a comienzos de la década de los ochenta. Un análisis comparativo en ciudades como Toledo, Cuenca, Santiago de Compostela, Vitoria, Gijón, Alcoy, Gerona, Barcelona, Alcalá de Henares, Molina de Aragón o Salamanca puede servir para ejemplificar este proceso.

No hay duda, uno de los grandes retos del siglo XXI es la revitalización funcional. Para avanzar en esta dirección no queda otra alternativa que instrumentalizar políticas donde estén mejor conectadas las estrategias, los planes y los proyectos, vía que también permitirá reforzar el compromiso social con la conservación activa del patrimonio cultural. De esta manera, los centros históricos podrán seguir siendo realidades multifuncionales, alimentar centralidades como la turística y la cultural y desempeñar un papel relevante en las estructuras urbanas del siglo XXI.



Bibliografía

- AAVV (1986): *Planeamiento Especial y Rehabilitación Urbana*. MOPU/FEMP.
- AAVV (1987): *Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Recinto Universitario y Zona Histórico-Artística*, MOPU Madrid.
- AAVV (1995): *II Coloquio de Geografía Urbana*, Grupo de Geografía Urbana, AGE, Alicante.
- AAVV(1998): "Turismo y Ciudades Históricas", *ERIA*, 47 (Número monográfico), Universidad de Oviedo. Departamento de Geografía.
- AAVV(2001): *Ciudades Patrimonio de la Humanidad de España. Urbanismo y Patrimonio Histórico*. Madrid, Ministerio de Cultura/ Grupo de Ciudades Patrimonio de la Humanidad de España.
- AGENCIA ESPAÑOLA DE COOPERACION INTERNACIONAL (1999): *Programa de Recuperación del Patrimonio Cultural Iberoamericano*, Madrid, AECI.
- AGUIRRE, M. A. (1997): "Gasteiz: Origen del centro histórico de Vitoria. El Plan Especial de Rehabilitación Integral del Casco Medieval de Vitoria-Gasteiz y la Experiencia de su Desarrollo", *D'humanitats*, 4, pp. 53-66.
- ALONSO, J.M., TROITIÑO, M.A. y GONZALES-ADALID, I.(1990): "Plan Especial del centro histórico de Teruel", *Urbanismo*, 9, pp. 80-90.
- BERNAL SANTA OLALLA, B.(2000): "Los recursos culturales en la ciudad y las políticas de desarrollo urbano", en BERNAL SANTA OLALLA, B. (Coord.) (2000): *Oportunidades de Desarrollo Sostenible para los Conjuntos Urbanos Históricos*, Universidad de Burgos, pp. 29-61.
- BOIRAI MAIQUES, J.V. (1995): "La rehabilitación urbana en los centros históricos valencianos. El caso de Valencia, Alicante y Alcoy", *Cuadernos de Geografía de la Universidad de Valencia*, 58, pp. 241-258.
- BRANDIS, D. y DEL RÍO, I.(1998): "La dialéctica turismo y medio ambiente de las ciudades históricas: una propuesta interpretativa", *Ería*, pp. 229-240.
- BRANDIS, D. y DEL RIO, I.(2000): "Los paisajes y los ambientes de un territorio singular: La Alhambra de Granada", *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 20, pp. 333-348.
- BORG, J. y GOTTI, G.(1995): *Tourism and Cities of Art. The impact of tourism and visitors flow management in Aix-an-Provence, Amsterdam, Bruges, Florence, Oxford, Salzburg and Venice*, Venecia, UNESCO-ROSTE.
- BURRIEL ORUETA, E.L. (2000): "Claves de la rehabilitación Urbana. El Caso del centro Histórico de Valencia", *Cuadernos de Geografía*, 67/68, pp. 329-349.
- CALLE, M. De La ; GARCÍA HERNÁNDEZ, M.(1998): "Ciudades históricas: patrimonio cultural y recurso turístico", *ERÍA*, 47, pp. 249-266.

- CALLE VAQUERO, M. de la (2002): *La ciudad histórica como destino turístico*, Barcelona, Ariel.
- CAMIRUAGA OSES, I.(2001): "La Recuperación de la Ciudad Histórica: La Experiencia de Santiago de Compostela", en AAVV: *Ciudades Patrimonio de la Humanidad de España. Urbanismo y Patrimonio Histórico*. Ministerio de Educación, Cultura y Deportes/ Grupo Ciudades Patrimonio de la Humanidad de España. Madrid. pp. 263-277.
- CAMPESINO FERNÁNDEZ, A. J.(1999): "El Comercio en los Centros Históricos de las Ciudades Españolas", en BERNAL SANTA OLALLA, B. (Coord.): *Revitalización Funcional del centro Histórico. Un Reto de las Ciudades Históricas*, Universidad de Burgos, pp. 69-83.
- CAMPESINO FERNÁNDEZ A. J. (Coord. 1999): *Comercio, Turismo y Cambios Funcionales en las Ciudades Españolas Patrimonio de la Humanidad*, Cámara Oficial de Comercio e Industria de Cáceres, Cáceres.
- CAMPOS ROMERO, L.(2002): "Universidad y centro Histórico (Toledo), en *I Congreso de Centros Históricos de España*. ARCHIVAL Valencia, pp. 184-201.
- CASTILLO, M.A.(ed. 2000): *Ciudades Históricas: conservación y desarrollo*, Madrid, Fundación Argentaria-Visor.
- CAZES, G; POTIER,F.(eds)(1998): *Le tourisme et la ville: expériences européennes*, París, L'Harmattan.
- CLEMENTE CUBILLAS, E.(1999): "Salamanca: ciudad cultural del siglo XXI", en CAMPESINO FERNÁNDEZ, A.J. (Coord.): *Comercio, Turismo y Cambios Funcionales en las Ciudades Españolas Patrimonio de la Humanidad*. Cámara de Comercio e Industria de Cáceres. Cáceres, pp. 197-220.
- CORTÉS PUYA, T. (2001): *La Recuperación del Patrimonio Cultural Urbano como Recurso Turístico*. Departamento de Geografía Humana. Universidad Complutense de Madrid. Tesis doctoral inédita.
- DAVILA LINARES, J.M.(1993): "La recuperación Integrada de centros históricos: elementos de cualificación espacial en las políticas de desarrollo regional- El caso de Alcoy". *Ciudad y Territorio, Estudios Territoriales*, 98, pp. 597-621.
- ESTÉVEZ FERNÁNDEZ, X. (1999): "Santiago de Compostela: Una Experiencia de Recuperación Urbana", en AAVV: *Universidad y Ciudad Histórica. La Gestión del Patrimonio*, Madrid, Fundación "la Caixa"/Ayuntamiento de Alcalá/ Universidad de Alcalá, pp. 63-65.
- FERIA, J.M., MIURA, J.M. y RUIZ, F.J. (2002): *Redes de Centros Históricos en Andalucía. Junta de Andalucía*, Sevilla, Consejerías de Obras Públicas y Transporte. Consejería de Cultura.
- FERNÁNDEZ-BACACASARES, R.(2001): "Los Centros Históricos: Sensibilidad Versus Identidad. Estado de la Cuestión y Criterios Actuales", en SÁNCHEZ GOYANES, E. (Dtor): *Ciudades Patrimonio de la Humanidad en España. Urbanismo y Patrimonio Histórico* Madrid,

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte/Grupo Español de Ciudades Patrimonio de la Humanidad, pp. 187-196.

- FERNÁNDEZ SALINAS, V.(1999): "La singularidad del centro histórico: multifuncionalidad y dinamismo. Sus procesos de cambio", en BERNAL SANTA OLALLA, B. (coord.): *Revitalización Funcional del Centro Histórico. Un Reto de las Ciudades Históricas*. II Jornadas de Geografía Urbana, Burgos, Universidad de Burgos, pp.17-27.
- FERRER REGALES, A.(2000): "La integración de los cascos antiguos en la ciudad y la región", en Actas del I Congreso de Centros Históricos de la Comunidad Valenciana: Historia, Patrimonio y Arte, Valencia, *ARCHIVAL*, pp. 23-35.
- FERRER REGALES, A.(2002): "Introducción. Criterios de Revitalización Urbana", en Actas del Primer Congreso de Centros Históricos de España, Valencia, *ARCHIVAL*, pp. 23-36.
- GAJA DIAZ, F.(1998): *Evaluación de Intervenciones en Centros Históricos de la Comunidad Valenciana*, Valencia, Consellería d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports/ Departament d'Urbanisme de la UPV,. Documento inédito.
- GARCÍA HERNÁNDEZ, M.(2000): "Turismo y medio ambiente en ciudades históricas: la capacidad de acogida turística y la gestión de los flujos de visitantes", *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 20, pp. 131-148.
- GARCÍA HERNÁNDEZ, M. (2001): "Capacidad de acogida turística y gestión de flujos de visitantes en conjuntos monumentales: el caso de la Alhambra", *Boletín IAPH*, 36, pp. 124-137.
- GARCÍA MARCHANTE, J., TROITIÑO VINUESA, M.A.(Coords) (1998): *Vivir las Ciudades Históricas: Recuperación Integrada y Dinámica funcional*, Cuenca, Fundación "la Caixa"/ Universidad de Castilla-La Mancha.
- GRANDE IBARRA, J.(2001): "Análisis de la Oferta de Turismo Cultural en España", *Estudios Turísticos*, 150, pp. 15-40.
- IBÁNEZ MONTOYA, J. (1999): "La Universidad de Alcalá en la recuperación Urbana", en AAVV: *Universidad y Ciudad Histórica. La Gestión del Patrimonio*, Alcalá de Henares, Fundación "la Caixa"/ Ayuntamiento de Alcalá de Henares/ Universidad de Alcalá, pp. 57-62
- JUNTA DE ANDALUCIA (1997): *Plan Estratégico de Bienes Culturales 1997-2001*, Sevilla, Consejería de Cultura.
- LOIS GONZÁLEZ, R.(1999): "Revitalización Económica y Desarrollo Urbano Reciente de Santiago de Compostela. Análisis de un Proceso", en CAMPESINO FERNÁNDEZ, A.J.(Coord): *Comercio, turismo y cambios funcionales en las Ciudades Españolas Patrimonio de la Humanidad*, Cáceres, Cámara de Comercio e Industria de Cáceres, pp. 161-187.
- MARCHENA, M.(Ed.)(1998): *Turismo urbano y patrimonio cultural. Una perspectiva europea*, Sevilla, Diputación de Sevilla.

- MARTÍN GIL, F.(1998): "Turismo y economía en las ciudades históricas españolas", *ERÍA*, 47, pp. 267-280.
- MOPU (1990): *La política de rehabilitación urbana en España. Evolución, experiencias y efectos*. Madrid, 172 págs.
- NADAL, J. (1997): "Girona: una proposta de regeneració urbana i canvi sociocultural", *D' humanitats*, 4, pp. 95-104.
- OCPM(2000): *La Innovación en la Gestión de las Ciudades Patrimonio de la Humanidad*, Actas del V Simposium Internacional de la Organización de Ciudades del Patrimonio Mundial. Santiago de Compostela, octubre 1999. Québec (Canadá).
- OCPM(1999): *Manifiesto de Santiago de Compostela en favor de la cooperación en la conservación activa y gestión sostenible de las Ciudades Patrimonio de la Humanidad*, Santiago de Compostela.
- PRAST, F., TROITIÑO, M.A.(1998): Toledo 21. *Una estrategia turística para una Ciudad Patrimonio de la Humanidad*, Toledo, Cámara de Comercio e Industria.
- POL MÉNDEZ, F. (1988): "La recuperación de los centros históricos en España", en AAVV: *Arquitectura y Urbanismo en Ciudades Históricas*, Madrid, MOPU/UIMP, pp. 26-47.
- POL MÉNDEZ, F. (1998): "La recuperación de los centros históricos: los debates abiertos", en Troitiño, M.A. y García Marchante (Coord.): *Vivir las ciudades históricas: recuperación integrada y dinámica funcional*, Cuenca, Universidad de Castilla- La Mancha, pp. 23-55.
- POL MÉNDEZ, F.(1999): "La cultura y la política de la recuperación de los centros históricos", en AAVV: *Urbanismo y Patrimonio Histórico*, Seminario Vivir las Ciudades Históricas, Ávila, Fundación Cultural Santa Teresa/ Fundación "la Caixa", pp. 223-251.
- ROMERO MORAGAS, C.(2001): "Ciudad, cultura y turismo: calidad y autenticidad", *Boletín IAPH* , 36, pp. 100-109.
- SOBREQÜÉS, T.; PICANAL, R.M.(1998): "Girona: Turismo y Promoción Económica", en GARCÍA MARCHANTE, J.S. y TROITIÑO VINUESA, M.A.(Coords): *Vivir las Ciudades Históricas: Recuperación Integrada y Dinámica Funcional*, Cuenca, Universidad de Castilla- la Mancha- Fundación " la Caixa", pp.229-247.
- TATJER MIR, M. (2000): "Las Intervenciones Urbanísticas en el centro histórico de Barcelona: De la Via Laietana a los Nuevos Programas de Revitalización", en BERNAL SANTA OLALLA, B. (Coord.) (2000): *Oportunidades de Desarrollo Sostenible para Conjuntos Urbanos Históricos*. III Jornadas de Geografía Urbana, Burgos, Universidad de Burgos, pp. 13-28.
- TOMÉ FERNÁNDEZ, S. (1988): "Oviedo: un centro histórico en Transformación", *Ciudad y Territorio*, 78, pp. 23-36.
- TOMÉ FERNÁNDEZ, S.(1999): "Los centros históricos en Asturias", *Ería*, 43, pp. 215-225.



- TROITIÑO, M. A. (1992): Cascos antiguos y centros históricos: problemas, políticas y dinámicas urbanas, Madrid, MOPT.
- TROITIÑO VINUESA, M.A. (1996): "La Protección y la Recuperación de los Centros Históricos: Un reto Difícil de las Políticas Urbanas", en CAMPESINO, A.J., VELASCO, C.(Coords.): *Portugal- España. Ordenación territorial del Sudoeste Comunitario*, Universidad de Extremadura, pp. 367-377.
- TROITIÑO, M.A. et Al.(1998): "Toledo: problemática e implicaciones urbanas del turismo", *Ería* 47, pp. 299-325.
- TROITIÑO VINUESA, M.A.(1999): "Políticas urbanas y dinámicas funcionales en el centro histórico de Cuenca", en: CAMPESINO FERNÁNDEZ, A. (Coord.), pp. 81-109.
- TROITIÑO VINUESA, M.A.(1999): "Salamanca: un centro histórico multifuncional y un destino de turismo cultural en expansión", en *Actividad Turística Española en 1997*, Madrid, AECIT, pp 539-545.
- TROITIÑO VINUESA, M.A. (Dtor, 1999): *Estudio Previo Para la Revisión del Plan especial de la Alhambra y Aljares. Documento previo de síntesis y diagnóstico*, Granada, Patronato de la Alhambra y el Generalife.
- TROITIÑO VINUESA, M.A., CALLE VAQUERO, M., GARCÍA HERNÁNDEZ, M.(1999): "Granada, un potente destino turístico dependiente del conjunto monumental de la Alhambra- Generalife", en: *La Actividad Turística española en 1998*, Madrid, AECIT, pp. 605-625.
- TROITIÑO VINUESA, M.A.(2000): "Multifuncionalidad e Innovación en la Gestión de las Ciudades Patrimonio de la Humanidad", en *Actas del 5º Coloquio Internacional de las Ciudades del Patrimonio Mundial*. OCPM. pp. 20-32.
- TROITIÑO VINUESA, M.A.(2000): "Ciudades históricas, Turismo y Desarrollo Sostenible", en: *Ciudades históricas: conservación y desarrollo*, Ed. Castillo Oreja, M.A., pp. 67-96.
- TROITIÑO VINUESA, M.A.(2000): "El Turismo Cultural en las Ciudades Españolas Patrimonio de la Humanidad", en AAVV: *Turismo Cultural: El Patrimonio Histórico como Fuente de Riqueza*, Valladolid, Fundación del Patrimonio Histórico de Castilla y León, pp. 111-138.
- TROITIÑO VINUESA, M.A. (2000): "Turismo y sostenibilidad: La Alhambra y Granada", *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 20, pp. 377-396.
- TROITIÑO VINUESA, M.A., CALLE VAQUERO M. DE LA y GARCÍA HERNÁNDEZ, M. (2002): *Afluencia y perfil de los visitantes de la ciudad de Ávila*, Ávila, Ayuntamiento de Ávila/ Junta de Castilla y León/ Ministerio de Economía.
- TROITIÑO VINUESA, M.A.(2002): "Turismo y recuperación urbana", en CAMPOS ROMERO, M.L. (coord.): *El Turismo en Castilla-La Mancha*, Cuenca, Universidad de Castilla-La Mancha, pp. 29-43.



- VADILLO LOBO, E. (2001): "Paradores de Turismo en España y el Patrimonio Cultural", *Estudios Turísticos*, 150, pp. 83-112.
- VALENZUELA RUBIO, M.(2000): "La Regeneración de los Cascos Históricos en España. El Programa Urban, dinero comunitario para una estrategia global", en BERNAL SANTA OLALLA, B. (Coord.): *Oportunidades de Desarrollo Sostenible para Conjuntos Urbanos Históricos*, Burgos, Universidad de Burgos. Pp. 87-125.
- VALHONRAT ANDUIZA, C.(1999): "La Universidad de Alcalá en la Recuperación Urbana. El Plan de Protección del casco Histórico", en AAVV: *Universidad y Ciudad Histórica. La Gestión del Patrimonio*, Seminario Vivir las Ciudades Históricas, Alcalá de Henares, Fundación "la Caixa"/ Ayuntamiento de Alcalá de Henares/ Universidad de Alcalá, pp. 29-30.
- VENTOSA, J.R. (2002): "El Plan de Restauración de Castillos del 1% Cultural", *Revista del Ministerio de Fomento*, 510, pp. 40-47.



LA CONSTRUCCIÓN DEL CONCEPTO DE CIUDAD A PARTIR DE LA IDEACIÓN LITERARIA

Un ensayo antojadizo para reclamar la *diferencia*,
la poética de la ciudad y la utopía literaria

Francisco Joaquín Cortés García

A Marini, mi alma en otra ciudad.

Sólo desde la literatura, desde la poética, se puede ir a Maurilia, a Zenobia, a Zembruda, a Fedora, a Argia, a Tecla, a Trudé, a Procopia, a Raísa..., no porque sean ciudades destruidas, como Roma, Rotterdam, La Habana o Berlín, sino porque son ciudades invisibles, sumergidas, ciudades atlantes, a veces silenciosas y a veces ultratimbálicas, a veces claras y a veces brumosas, siempre logarítmicas. Son todas ciudades femeninas, marcopólicas, ciudades-mujer del Catálogo de Calvino ¹. Son ciudades escritas, solamente escritas, para recreo del emperador tártaro Kublai Jan, como la ciudad microscópica, la ciudad de apilamientos arcimboldianos, la ciudad telaraña o la ciudad bidimensional, esta última como una posible Flatland del ideario "calvinista" con suelo de macadán. Los catálogos de los urbanistas son las ciudades jardines, las ciudades satélites, los ensanches... La ciudad moderna es un espacio nuevamente descubierto y conquistado por la trama literaria para la ideación poética. Hay una trama genuina en la ciudad moderna que no se puede dar en otros territorios: en un claro de un bosque, en una autopista (la París-Marsella de Cortázar, por ejemplo), en una aldea... La ciudad, como diría Martín Gaité (*Cuadernos de todo*), es una geografía de narraciones.

La ciudad ha sido siempre femenina, cada ciudad es propiamente una mujer, orgánica y fenomenológica una mujer: carne y atuendo. Pero además, es "un conjunto de cosas: memorias, deseos, signos de un lenguaje, son lugares de trueque..." ². Pero la ciudad también es un no lugar ³, es un sitio de paso, un sitio para no estar: aceras, pasajes de metro, pasos cebrados, parkings... El arquitecto y el urbanista pueden hacer lugares y la gente convertirlos en no lugares, y viceversa. Ni el arquitecto ni el urbanista saben por qué los hombres viven en la ciudad; en definitiva, por qué jóvenes sin futuro convierten en lugar de "botellón", que es un hiperlugar, un no lugar. Los arquitectos y los urbanistas, como pensaba Vitrubio, hacen las ciudades sólo para protegerlas de los vientos, arraigadas en profundas zapatas de hormigón, o para protegerlas de las siete catástrofes elementales apolónicas del matemático René Thom. El gran error que pesa y ha pesado sobre la ciudad no es otro que habérsela confiado a los arquitectos y a los urbanistas, pues éstos se la han confiado al coche (la ciudad para circular, no para estar), al megalito y

1 CALVINO, I. (1998): *Las ciudades invisibles*, Barcelona, Minotauro.

2 CALVINO, I.: *Op. cit.*, pág. 18.

3 AUGÉ, M. (1993): *Los no lugares: espacios del anonimato: antropología sobre modernidad*. Barcelona, Gedisa.

al macizo de hormigón, al momento, producto: de la masa-parálisis (Joyce) y la velocidad (Virilio). Sólo “Marco Polo es capaz de descubrir las razones secretas que han llevado a los hombres a vivir en las ciudades, razones que pueden valer más allá de todas las crisis”⁴. Pero no hay que olvidar que Marco Polo es un “extraterritorial”⁵ en el sentido steineriano, no precisamente un espíritu local que sólo ha tenido como referencia una ciudad. “Extraterritoriales” fueron otros poetas universales, como Borges, como Nabokov, como Beckett, como Morand, como el Dante; cosmopolitas buscadores de ciudades, los verdaderos halladores de la poética de la ciudad en cualquier idioma. No obstante, se puede ser “extraterritorial” y crear una auténtica cosmovisión sin salir de una ciudad (la Königsberg de Kant, por ejemplo), y viceversa.

Al final todos los “extraterritoriales” acaban en una ciudad elísea o en una ciudad agustina que han soñado repentinamente; probablemente será una ciudad sureña (Goethe). Paul Morand, un poeta trotamundos y con un fondo oriental genético (Catálogos) que ha retratado igualmente Londres, Bucarest o Nueva York, se reconoce en sus *venecianas* desencantado del mundo entero, de la multitud de lugares y de ciudades, excepto de Venecia⁶, “una Venecia inflamada de rojo y azafrán”⁷ que viene a ser la ciudad de un hombre redimido de los lugares en plural, de los lugares abundantes. En el fondo Morand es el creador moderno del cosmopolitismo literario. Por su parte, la ciudad elísea de Borges, como también lo fue para Rousseau y Amiel, es Ginebra, lugar donde “encuentra revelados el francés, el latín, el alemán, el expresionismo, Schopenhauer, la doctrina de Buddha, el Taoísmo, Conrad, Hern y la nostalgia de Buenos Aires”⁸. Ginebra es una ciudad babélica, la utopía que no pudo ser Buenos Aires.

La ciudad es eminentemente literaria, tiene un valor literario inequívoco. Chueca Goitia nos dice que “no deben, pues, perderse de vista, al estudiar las ciudades, las valiosas fuentes que nos ofrece la literatura”⁹. Pero la literatura no sólo tiene una relación epistémica con la ciudad. Tiene también una relación epistolar, onírica, creadora, insiemística, cosmológica... La ciudad es una microesfera, es un microcosmos, una realidad monadológica que lo reúne todo, la más comprensiva de las obras del hombre, como diría Walt Whitman. Tengan un pasado paleotécnico¹⁰ (Birmingham, Bradford, Pittsburg, Detroit...), tengan un pasado bibliocástico (Alejandría), tengan un pasado epidemiológico (Orán), tengan un pasado holocástico (Berlín)... todas las ciudades son poliédricas y profundamente literarias, encierran la *diferencia*, la clave de la trama literaria moderna: el laberinto y el encuentro.

4 CALVINO, I. (1998); *Op. cit.*, pág. 18.

5 STEINER, G. (2002): *Extraterritorial*, Madrid, Siruela.

6 MORAND, P. (1998): *Venecias*, Barcelona, Península, pág. 11.

7 MORAND, P. (1998): *Op. cit.*, pág. 171.

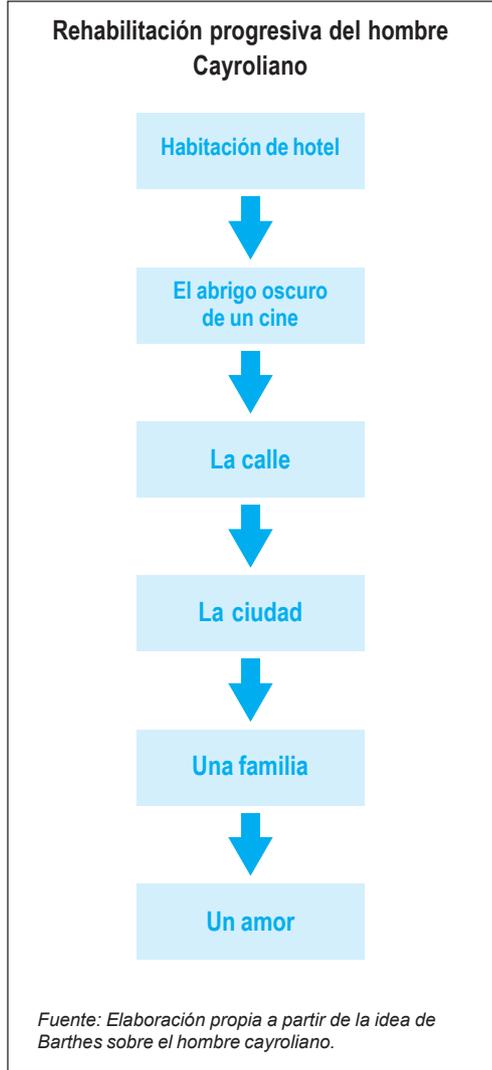
8 BORGES/KODAMA (1999), *Atlas*. Barcelona, Lumen, pág. 41.

9 CHUECA GOITIA, F. (1998): *Breve historia del urbanismo*, Madrid, Alianza, pág. 8.

10 CHUECA GOITIA, F. (1998): *Op. cit.*, pág. 20.

Toda ciudad encierra un alma literaria que la ha desbordado. Balzac ha *creado* París; Galdós, y más tarde Umbral, han *creado* Madrid y la mítica *movida* madrileña respectivamente; Joyce ha *creado* Dublín; pero existen muchas identificaciones recursivas de la ciudad con el poeta: Nueva York con Dos Passos, Praga con Kafka, Lisboa con Pessoa, Londres con Conan Doyle, Tánger con Paul Bowles, Baltimore con Poe, Fonollosa, Brossa, Rodoreda, Gil de Biedma y Pla con Barcelona... La literatura moderna surge inequívocamente con la ciudad moderna. La literatura se apropia del proceso de urbanización como la irrupción de la *diferencia* (Besarón), de la multitud, del otro (Levinas, Derrida, Heidegger, Vattimo...), del espacio diversificado, heterogéneo. Lo diferente se presenta al hombre moderno como un espacio de seducción o como una amenaza. La literatura se enriquece con la aparición de la metrópoli moderna creando un espacio infinito para la ideación literaria. En la metrópoli moderna ya es posible el género policial que introduce a mediados del XIX Allan Poe con tres cuentos: *La carta robada*, *Asesinato en la calle Morgue* y *El misterio de Marie Rogget*. El esfuerzo de Umberto Eco de trasladar en *El nombre de la rosa* una trama policiaca al mundo medieval, en concreto a un espacio monástico, no consigue eliminar los rastros de la trama criminal de la metrópoli moderna que nace con Poe,

aunque se trate de un horizonte nominalista y violento (metafísicamente violento). La nueva ciudad, donde caben las multitudes, donde ya se han ampliado las calles y las avenidas para que se deslice la masa, que envejece por el peso y por el tiempo, cualquiera puede ser víctima de un psicótico (Besarón), de un psicópata. El francotirador de Washington sólo es posible en un espacio urbano donde el igual puede ser *diferente*. La trama literaria surge cuando la apariencia no se corresponde con la realidad. La ciudad es el espacio donde más posibilidades hay de distanciamiento entre el mundo de las apariencias y el mundo del ser: el anonimato, el crimen. El hombre de la ciudad ha caído en lo que Walter Benjamin denominó “percepción distraída” del hombre metropolitano que ha abandonado la rigidez, la dureza y la violencia de las categorías metafísicas clásicas, tremendamente unificadoras: el culto al *arché*, el ser y sus atributos, la primera causa, la voluntad de poder...¹¹. La ciudad ha permitido la eclosión de la *diferencia* (en



11 VATTIMO, G. (2002): *Las aventuras de la diferencia*, Barcelona, Península, pág.14.

contraposición a la tendencia unificadora de las categorías metafísicas), aunque también ha abierto el camino para el pensamiento débil de Gianni Vattimo; en definitiva, el camino expedito para el pensamiento único y la pereza intelectual.

La multitud en la ciudad ya es sentida por Baudelaire en *La flores del mal*. Con él vuelve la mujer del espacio urbano, entre las masas fluyentes, donde la ciudad es un espacio heraclíteo. Aparece la mujer, en el poema “A un paseante” como un ser único, singular, nacido de la masa en un presente repentino (Besarón), y que luego desaparecerá, otra vez, en las multitudes. La multitud y la ciudad moderna abren el abanico de posibilidades de la trama literaria; se amplían las posibilidades de los actores y las combinaciones trama-actor. Auerbach, en *Mimesis*¹², considera que es a partir de Balzac y Stendhal cuando se pueden contar historias trágico-sublimes que pueden pasarle a cualquiera. Con anterioridad a ellos, las historias trágico-sublimes se asociaban a actores de extracción de las clases superiores, dejando los contenidos y tramas cómico-burlescas para los actores de los estratos sociales más bajos. La ciudad moderna permite tramas literarias aceleradas, bruscos cambios de escenarios, recorridos sociales. A pesar del crecimiento de las masas en la ciudad, la literatura, la trama literaria urbana, han sostenido la *diferencia* como esencial a la narración poética. En contra, la arquitectura y el urbanismo, por regla general, han ideado espacios metafísicos violentos y homogéneos donde no es posible abarcar el continuo del tiempo: pasado, presente y futuro. El urbanismo, la arquitectura y la promoción inmobiliaria trasladan a la ciudad la homogeneidad propia del dinero de la que advertiera Simmel. El poeta contemporáneo es el arqueólogo urbano en busca de la *diferencia*, la ciudad le permite la búsqueda de sentidos espaciales. Es la paradoja de la ciudad contemporánea y la ideación literaria: el poeta busca espacios *diferenciales* y sutiles en espacios cada vez más *homogéneos* (la multitud se convierte en masa) y *violentos*.

La ciudad es la respuesta a la territorialidad que busca el poeta. Toda ciudad tiene un Arquetipo, como el famoso Brioché platónico de María Kodama, que transporta el alma a otro lugar. Pero también toda ciudad tiene un Le Corbusier, un Vitrubio cartesiano y moderno, que consume y agota su valor poliédrico, quiliogonal e infinito para llenarla de murallas y torres de los vientos. El valor del urbanista es la planificación. La ciudad del urbanista es un panóptico, una “villa radiante”; para el poeta, sin embargo, es un laberinto de espacios yuxtapuestos que encierra una trama oculta, azarosa, tremendamente rizomática, más allá de los bulbares cableados, las conducciones de agua, los viarios y el alcantarillado. Para el poeta la ciudad es un espacio de probabilidad literaria (construcción de la trama) porque es el lugar donde hay más hombres. Cuando se produce una crisis de la utopía literaria se intenta aplicar una utopía física, un Arquetipo mostrenco, a la ciudad. Ésta es la labor que Chueca Goitia encuentra en Lloyd Wright y Le Corbusier¹³ y que identifica el urbanismo de los primeros años del pasado siglo y sienta las bases del urbanismo posterior. El primero desde la óptica de la dispersión, el segundo desde la óptica de la concentración.

12 AUERBACH, E. (1983): *Mimesis*, Madrid, FCE.

13 CHUECA GOITIA, F. (1998): *Op. cit.*, pág. 211.

La crisis de la utopía literaria de la ciudad se pone de manifiesto en la obra de Christopher Isherwood, en *Crónicas berlinesas* y en *Adiós a Berlín*, donde esta ciudad se convierte en un crisol contradictorio donde se entremezclan los espacios profundamente creativos con el ampuloso espacio de lo bárbaro moderno, lo bárbaro político-militar, el hinterland y la toma de la tierra schmittiana. También definió esta experimental y fatal decadencia Sebastián Haffner en *Historia de un alemán*. La crisis de la utopía abre el paso a la ciudad como un espacio decadente. Como decadente fue La Habana lezameña (una Jerusalén rota) de Virgilio Piñera, de Severo Sarduy o de Reinaldo Arenas; y siempre recuperada del uranismo endémico por Carpentier desde la memoria, la música, la mitología, la historia o la palabra. Una ciudad donde transgredir es ser enculado y donde emanciparse/exiliarse es ser destripado promisoriamente por un drogadicto sidoso en una calle neoyorquina. Dice Vargas Llosa que “la sociedad abierta y tolerante frustra la relación homosexual por todo lo que tiene de transgresión”¹⁴. No hay transgresión en Nueva York por lo tanto, pues es un enorme espacio de libertad. Berlín y La Habana son ciudades deconstruidas en el ideario colectivo por los *bulldozers* (García-Bellido) del desencanto de toda una sociedad. Pero también está deconstruida Nueva York desde el 11 de septiembre, la ciudad de cieno, alambres y de muerte de Lorca¹⁵ y en donde los maricas señalan a Walt Witman. Nueva York se ha convertido en la ciudad que es un símbolo para la guerra, como Guernica, Varsovia o Berlín. Con el totalitarismo del siglo XX “la ciudad se convierte en un blanco decisivo: la amenaza de borrar del mapa una ciudad pasa a tener un valor psicopolítico fundamental”¹⁶, y con el 11-S Nueva York se convierte en un símbolo para la guerra, como fue Guernica, la primera ciudad bombardeada por análisis psicológico según André Glucksmann. Nueva York tras el 11-S ya no es una ciudad sonrosada, como la viera Paul Morand, sino que vuelve a ser pardusca¹⁷, débil y entristecida. La ciudad con la que se tiene que tener una relación de amor-odio: “nada hay bueno en ti. Por eso te amo”¹⁸, dirá Fonollosa a Nueva York. En realidad, con toda ciudad existe esa relación de encantamiento y desencanto, la contradicción del *continuo* (homogéneo) y la *diferencia*:

*“La ciudad está llena de caminos.
Todos son buenos para escapar de ella”.*

José María Fonollosa
(*Ciudad del hombre: Barcelona*)

En la ciudad se produce una lucha entre el *melos* y el *clinamen*, entre el determinismo del urbanismo, la línea argumental, y la libertad (*diferencia*) de la utopía literaria, donde los personajes toman el lugar del poeta y tejen la trama definitiva. El *clinamen/diferencia* es nuevamente el requisito de la trama literaria urbana. La Maga de Cortázar es una muñeca dentro de otra muñeca

14 VARGAS LLOSA, M. (1995): “Prólogo” a ARENAS, R.: *Adiós a Mamá (De La Habana a Nueva York)*, Barcelona, Altera, pág. 13.

15 GARCÍA LORCA, F. (1999): *Poeta en Nueva York*. Barcelona, Unidad Editorial, pág. 116.

16 GLUCKSMANN, A. (2002): *Dostoievski en Manhattan*, Madrid, Taurus, pág. 20.

17 MORAND, P. (1957): *Nueva York*. Madrid, Espasa Calpe, pág. 27.

18 FONOLLOSA, J. M. (1996): *Ciudad del hombre: Nueva York*, Barcelona, DVD, pág. 19.

rusa (la Maga dentro de París) en un París laberíntico, heterogéneo, donde cada espacio proporciona un sentido diferente. Como para Calvino, para Cortázar las ciudades son mujeres. Su “relación con ellas ha sido siempre la de un hombre con una mujer”¹⁹: un encuentro. Con la mujer la trama puede comenzarse desde cualquier punto, es la esencia del espacio urbano, oscuro (agujero negro) y curvado (nueva geometría urbana). Cualquier punto de París es el comienzo de la novela (con independencia de la guía de lectura de Cortázar) con un pasado arqueológico y arquetípico, por qué no arquitectónico. París para Cortázar tiene una genuina homogeneidad topológica. Cualquier punto de París es un lugar de encuentro donde ver a la Maga, pero un lugar diferente. Gomez de la Serna, que vio París desde la chepa de un elefante dictando una conferencia en el Circo de Invierno, también retrató París²⁰, como lo hiciera Morand o Cortázar, pero lo hizo como un Catálogo, que no es otra cosa que un laberinto cartesiano (el Catálogo, la lista como *diferencia*). Lo retrató lleno de cosas con aura que te hablan. Y las cosas te permiten realizar los sueños y los caprichos. La ciudad aparece como un catálogo de objetos continuos al igual que las listas de Des Esseintes, los minuciosos y exhaustivos Catálogos de la epopeya antigua, los Catálogos de Hugo o de Cayrol. Los objetos, nos dirá Barthes, son los que hacen inteligible al hombre en la ciudad.

La reivindicación de la ciudad literaria es la reivindicación de la mujer, del encuentro (la cita sólo se puede producir en la ciudad), de los apilamientos (los edificios y los cuerpos mendicantes), de los objetos-mercancía de los pasajes de Bejamin, del *flâneur* o paseante en Corte, del transeúnte y desocupado, de la apropiación de la calle por el hombre que sale de la habitación de hotel (caverna de intimidad) o del belvedere según la diagnosis barthesiana del hombre cayroliano²¹... La ciudad es un eslabón más en la apropiación de los espacios privados por la trama literaria. “Los espacios urbanos son como eras sucesivas que trajesen finalmente el tiempo del primer hombre”²². El fin último de la trama es la apropiación del objeto, que en definitiva es un objeto urbano. En los pasajes parisinos de techo vidriado, donde se expone la mercancía y el fetiche, por donde pasea al *flâneur* abandonado a la multitud y a la masa de Ortega, está la esencia del objeto buscado, del objeto mercancía²³. Las cosas hablan, totalmente almadadas, a los transeúntes en coloquios bodelerianos. Los pasajes son un espacio urbano laberíntico donde el placer llega antes que el deseo y abre al hombre la brecha entre capacidad y necesidad. Se observa que las ciudades cambian más deprisa que el corazón de los hombres que las habitan. Los hombres, como en Cayrol, se convierten en objetos que se miran especularmente en los reflejos de las vitrinas, se conocen, reconocen y desconocen con el cambio de la ciudad expuesta. La ciudad aparece entonces como una enorme vitrina para que la mercancía sea expuesta bajo la mecánica rotativa de los tenderos. La mercancía oculta el concepto marxista de que “la ciudad es un escenario en el que actúan las distintas clases antagóni-

19 ZAMPAGILIONE, H. (1997), *El París de Rayuela*, Barcelona, Lunwerg, pág. 7.

20 GÓMEZ DE LA SERNA, R. (1986): *París*, Valencia, Pre-Textos.

21 BARTHES, R. (2002): *Variaciones sobre la literatura*, Barcelona, Paidós.

22 BARTHES, R. (2002): *Op. cit.*, pág. 50.

23 BENJAMIN, W. (2001): *Poesía y capitalismo*, Madrid, Taurus.



cas para apropiarse del espacio”²⁴: el espacio está ganado por la mercancía. Tras la conquista de la ciudad por la paleoindustria, aquélla se llena de usos terciarios, de objetos hedónicos. Si el mundo rural es el mundo de la apropiación (propiedad), el mundo urbano es el mundo del intercambio, de la mercancía, del signo, a pesar de la utopía *designificada* de Hector Libertella (*El árbol de Saussure*).

La ciudad paleoindustrial ha supuesto el encuentro masivo con la tecnología, con la lógica de las *tondeuses*, con el vapor y las nuevas formas de producir. Las revueltas y quemas de máquinas por la implantación de tecnología hacía que ciudadanos neoterritorializados, sin raíces, expulsados por la máquina de producir de Marx/Smith, tengan que volver al campo. Es el movimiento luddita. La ciudad no es un hogar, es un centro de explotación y de sumisión a la tecnología, que no es sino el último disfraz del capital.

“*Ned Ludd*. ¡La desgracia nos idiotiza! He aquí la máquina ¿y allá?... Todo parecía tan claro cuando Jimmy nos habló... Que debíamos volver al campo... Por nuestras venas corría, envenenada, la sangre de las grandes ciudades. Las grandes ciudades no creen en Dios... Debíamos tener tierras. De esta manera tendríamos nuestras raíces en el suelo de nuestra patria. Somos los leprosos... Como árboles cuyas raíces han sido cortadas, y que tienen que resistir la violencia de la tormenta... pero están condenados a morir”²⁵.

La ciudad moderna, alienante y sometida al capital y a la mercancía, se puede ver en el *Passagen Werk* de Benjamin. En la mayoría de escritores del 98 español dejó su impronta las complejas relaciones entre la ciudad, el dinero (capital) y la tecnología. Algo de esto vemos en *Camino de perfección* de Pío Baroja. Hay muchas formas de deconstruir la ciudad cortesana de Castiglione. Se ha deconstruido desde el campo, desde las magistraturas del bosque, desde las utopías rurales, desde el *Menosprecio de corte y alabanza de aldea* de Antonio de Guevara, desde la *Bohemia* de Cansinos Assens, pero la literatura vuelve a la ciudad. La ciudad quiere parecerse también al campo, como las ciudades suizas que, según Borges, “quieren estar siempre en los Alpes y que las muchas fuentes públicas tratan de repetir las cascada de las montañas”²⁶. Pero el campo también quiere parecerse a la ciudad, imitar sus arquitecturas, sus espacios. Los pueblos quieren olvidar sus arquitecturas clásicas y buscan arquitecturas violentas y tremendamente urbanas. Por su parte, las Ciudades Lentas (*The Slow Cities*) italianas renuncian a las sociedades tecnificadas que acaban con la trama humana, con los paseos stendhalianos. Pretenden crear ciudades para vivir, no sólo para transitar. Son ciudades que quieren recuperar el tiempo de lectura, recuperar la trama humana para la poética y la ideación.

24 GARCÍA BELLIDO, J. y GONZÁLEZ TAMARIT, L. (1980): *Para comprender la ciudad*. Madrid, Nuestra Cultura.

25 TOLLER, E. (2002): *Los destructores de máquinas*, Barcelona, Alikornio, pág. 99.

26 BORGES/KODAMA (1999): *Op. cit.* pág. 75.

La extensión de las grandes avenidas (Hausmann y las ampliaciones deliberadas de los viales para conducir a las masas han creado un sujeto colectivo para la narración literaria, las ciudades se *gentrifican*, se rehabilitan y se reocupan. Las clases burguesas se ocupan de los barrios proletarios en los orígenes del urbanismo para que éstos no ocupen la calle. El gran tema ulíseo (Barthes) vuelve a la ciudad, el de la peregrinación, una peregrinación laberíntica y recurrente, pues la ciudad es limitada, aunque como mónada literaria, infinita. Las masas deambulan por las ciudades, por donde antes deambulaba el *flâneur*; el poeta buscará en ella la *diferencia*.

Pero la ciudad también ha sido un laboratorio, o un experimento. Berlín vivió el gran experimento holocástico y socio-político que llevó a Europa a la mayor degradación moral del mundo moderno; como lo vivió Dresde, reflejado en *Matadero cinco* de Kurt Vonnegut. En la ficción, Orán, esa ciudad microcosmos de *La peste* del imaginario de Camus, es otra ciudad laboratorio (experimento) donde ocurriría un tremendo episodio epidemiológico (lo homogéneo): la Peste. Nos dice Barthes refiriéndose al Orán de *La peste*: “La ciudad es objeto y fundamento del relato; fuera de ella no hay realidad ni recursos (...), toda la crónica de *La peste* cabe en el recinto material de Orán, el mar a un lado, las puertas cerradas al otro”²⁷. Una ciudad tan acotada sólo puede ser un experimento, un experimento de “humanidad media” dirá Barthes. Orán se convertirá en una ciudad-cárcel. El mal absoluto (la Peste) cabe en una ciudad como cabe en la Humanidad (la ciudad-mónada). La ciudad de Orán es un microcosmos epidemiológico donde se alegoriza sobre la ocupación nazi de Francia; es la réplica africana del experimento holocástico europeo. Nunca el Mal se aleja del mundo, siempre habrá cepas que dormitan: “Oyendo los gritos de alegría que subían de la ciudad, Rieux tenía presente que esta alegría está siempre amenazada”²⁸. Pero más allá del episodio epidemiológico, la ciudad es lo suficientemente resistente (la resistencia de la mónada) como para albergar la síntesis del espíritu protervo del hombre (ya no epidemiológico sino endémico); en la ciudad cabe toda la maldad y todo el pesimismo antropológico de la Historia humana, toda la teodicea. La Santa María de Juan Carlos Onetti, al que Sanz de Villanueva²⁹ ha llamado el urbanista de la ciudad del mal, es la ciudad del infierno y del hombre apesadumbrado y amargado; la ciudad donde los calles no van a ninguna parte; las sombras, absolutas como en la luna, son seres vivientes autónomos; la ciudad, en definitiva, donde sólo cabe la violencia y el Mal. Es la ciudad de Panero, de Antonin Artaud y de Virginia Woolf donde un gran organismo luddita se come las máquinas y los cuerpos estigmatizados.

27 BARTHES, R. (2002): *Op. cit.*, pág. 90.

28 CAMUS, A. (1980): *La peste*, Barcelona, Edhasa, pág. 240.

29 SANZ DE VILLANUEVA, S. (2002): "Urbanista de la ciudad del mal", publicado en *El Mundo* el día 16 de noviembre. Madrid.



La ciudad literaria ha sido un experimento, una vitrina, un laberinto, una mujer, una multitud, ahora la masa... Siempre habrá espacio para la ideación literaria en la ciudad. La ciudad es una experiencia lingüística; es más, no hay experiencia extralingüística fuera de la ciudad, como en una suerte de círculo hermenéutico gadameriano. La imaginación del poeta siempre hallará la *diferencia* para componer la trama literaria. La ciudad ha llegado tarde a la literatura, pero se ha convertido en la esencia de la trama literaria. La trama literaria hoy no puede dejar de ser metropolitana.

Para concluir, quisiera recordar que se ha puesto de moda retratar el alma de las ciudades con obras señeras, quizá porque lo exijan las guías turísticas: Los Ángeles con *Fahrenheit 451* de Ray Bradbury, Milwaukee con *Nieve sobre los cedros* de David Guterson, Chicago con *Matar a un ruiseñor* de Harper Lee, Seattle con *Un futuro prometedor* de Russell Banks, Amsterdam con *El diario* de Ana Frank... Y en España: Bilbao con *Paz en la guerra* de Miguel de Unamuno, Sevilla con *Ocnos* de Cernuda, Valladolid con *El hereje* de Delibes, Madrid con *La colmena* de Cela... La ciudad tiene claramente un poso literario inequívoco, una referencia interpretativa ineludible en la ideación literaria. La ciudad ha sido creada, salvo para Rulfo y Giraudeau, por la ideación literaria como un espacio genuino de oportunidades para la *diferencia*.



EL MERCADO INMOBILIARIO EN ESPAÑA

Rafael Mas Hernández

Isabel Rodríguez Chumillas

Nos proponemos realizar aquí una semblanza general del mercado inmobiliario en la España actual desde nuestro punto de vista, el de geógrafos especializados en el análisis urbano y, más concretamente, en el estudio pormenorizado de la producción material de la ciudad. Es por ello que los planteamientos económicos, hoy en día predominantes en las múltiples esferas en las que está presente lo inmobiliario, los abordamos de un modo sintético, encuadrados en órdenes lógicos de magnitud, identidad e importancia. Aprovechamos la muy copiosa información estadística ahora disponible y algunas monografías específicas que, a pesar de su rareza, iluminan sobre los entresijos de un mercado que moviliza muchísima publicidad de sus productos, pero que es en realidad muy opaco en la gestión concreta de los agentes, pues en él se ocultan transacciones y propiedades, y apenas se informa de las plusvalías y de los tratos que los originan.

Más allá de la síntesis económica, realizamos algunas reflexiones sobre la territorialidad del mercado, pues la dimensión espacial suele quedar marginada en los estudios económicos y estadísticos más clásicos, a pesar de su relevancia. Son acotaciones muy elementales, pero que pensamos no deben pasarse por alto en el análisis urbano contemporáneo, ya que influyen de un modo decisivo en la forma final de la ciudad, que es el marco último en el que el mercado actúa.

Por lo demás, aunque el panorama que dibujamos se refiere en lo fundamental a los últimos lustros, no nos resistimos a incluir alguna que otra consideración histórica, para recordarnos que a pesar de muchos ropajes nuevos, la esencia del mercado inmobiliario, en lo fundamental, no ha cambiado mucho en nuestras ciudades, que llevan funcionando con criterios de lucro capitalista desde muy temprano. Precisamente por esta cuña histórica comenzamos.

1. El poder evocador de unos viejos textos

Cualquier estudioso del urbanismo histórico habrá reparado sin duda en la recurrencia con la que emergen siempre las mismas cuestiones en el mercado inmobiliario, que siempre está, y estuvo, a caballo de claves sociales, económicas y políticas. Una de las más viejas, sin duda, es la permanente dualidad entre teoría y realidad, por la cual grandes proyectos urbanísticos se han venido abajo por la contumaz presión de los propietarios del suelo por ellos afectados, presión

que ha sido capaz de anular o tergiversar buena parte de las propuestas formuladas, ya fueran los Ensanches decimonónicos o los más recientes cinturones verdes, o las múltiples actuaciones de viviendas para los grupos de menores ingresos. Pero no insistiremos ahora en este punto, sino que sólo pretendemos hacer un par de apuntes sugerentes sobre las esencias del mercado.

La primera acotación se refiere a la naturaleza de algunos agentes. Parece estructural, en efecto, la facilidad con la que el negocio del *ladrillo* atrae al capital, de modo que la pequeña empresa, el pequeño promotor, muchas veces con una buena dosis de *amateurismo*, no tiene dificultades para actuar. Las consecuencias que de ello se derivan son también conocidas: incertidumbre de plazos y precios, resultados equívocos que a veces rozan, o entran de lleno en la estafa. El texto que a continuación se reproduce no debe resultar demasiado extraño a quienes han encargado obras por su cuenta para la construcción o arreglo de sus propiedades:

“... Qué diré de algunos tanteos que se hacen secretamente; llega un dueño, que quiere gastar un poco de dinero en alguna fábrica, y llama al Maestro que le parece de su satisfacción, diciendo, se haga una traza para cosa de su intención, ofrécela (ignorando el Autor de ella) más, que él dice que la hizo: y en virtud de la traza, el dueño le pregunta: ¿cuánto le costará, para hacer cómputo con su caudal, y si podrá determinarse a hacer la obra? a que el Maestro responde que según lo trazado será fábrica de mil ducados, y el dueño dice: v. m. lo mire bien. Replica el Maestro, que con estos mil ducados, le sobra dinero, con que debaxo de este seguro el tal dueño se halla con mil y quinientos ducados, y respeto de que le sobran los quinientos, según el tanteo dan principio a la obra, y sin llegar a tener estado del medio de ella, están consumidos los mil y quinientos ducados, con que se hallava el dueño: admírase del consumo, y exceso de la promesa del Maestro, y da quejas, y anda aturdido, y por continuar la obra, empeña, aún las alajas de su muger, busca dinero a censo sobre la tal casa, no mereciendo nombre aún de solar; de forma que queda empeñado, y deudor por censos, y préstamo sobre sus alajas, y la obra en bosquejo, en tal caso el Maestro (que a qualquiera se le dá este nombre) viendo lo que pasa, acusado de su culpa, huye la cara, y el triste dueño, que le ha faltado hasta la respiración, se halla sin recurso; entonces el Maestro, a voces publica, se le deben muchos ducados; con lo qual no se acaba la obra, y el dueño queda perdido”¹

Sabiendo que *fábrica* equivale a “obra” o a “construcción”, *traza* a “proyecto”, y *censo* a “préstamo”, el texto pensamos que cobra actualidad, a pesar de ser escrito en 1661.

Otra reflexión es la relativa a la tendencia cíclica del mercado inmobiliario. No faltan ocasiones de comprobar en la actualidad cómo determinados productos del mercado, la vivienda en

1 TORIJA, J. (1661): *Tratado breve sobre las Ordenanzas de la villa de Madrid y policía de ella*, edición de 1790, Madrid, Antonio Pérez de Soto, 154 p.

especial, tienen fuertes picos de producción, siempre alentados por un aumento de los precios finales de venta, que atraen a los agentes a emprender nuevas promociones; los fuertes aumentos de los precios finales y del número de las viviendas construidas suelen acabar en una reducción del ritmo de las ventas, por saturación y encarecimiento del mercado, con lo cual la cantidad de residencias construidas disminuye y los precios se estancan o bajan. Se trata de la clásica crisis de sobreproducción, que se convierte en un mecanismo imparable, ya que los elementos que la propician, los aumentos de precios y consiguientes plusvalías, son factores de atracción a los que los promotores no saben, ni quieren, sustraerse. En tal situación, tampoco los poderes públicos se muestran muy diligentes, pues carecen de mecanismos eficaces de control de precios, de suelo o de vivienda; con todo, no faltan lamentos permanentes sobre el proceso, glosando los inconvenientes del ritmo espasmódico de creación de nuevas viviendas, como puedan ser la marginación del mercado de los grupos sociales menos favorecidos, o las oscilaciones de empleo en el sector de la construcción que ello acarrea. Se trata, sin duda, de otra cantinela recurrente al respecto del mercado inmobiliario, como lo demuestran los números que se aportarán en breve.

Por ahora, nos interesa indicar que ya en el siglo XIX el mercado inmobiliario se movía con idénticas pautas, como atestigua un atento observador contemporáneo, que glosa la fuerte crisis económica de 1864, que tanta trascendencia política acabó teniendo.

Nuestro autor comienza explicando la amplitud del ciclo alcista:

“*DEMANDA DE TRABAJO*. El periodo de 1850 a 1863 se marcó en todo el Reino por una excesiva demanda de trabajo para la construcción de casi toda la red de ferrocarriles, un gran número de carreteras y las grandes mejoras urbanas realizadas, en cuál más, en cuál menos, pero en todos los grandes centros de población de la Monarquía”

Y continúa después con el detalle de lo ocurrido en Madrid:

“Madrid ha figurado, como era natural, a la cabeza de esta gran transformación urbana. Se han realizado numerosas obras municipales por cuenta del Gobierno y de los particulares... (...) todas estas obras, verificadas en un breve espacio de tiempo, produjeron una demanda anormal de jornaleros, que atrajeron un gran número de ellos de otras provincias o los arrancaron de los trabajos agrícolas, por el momento menos productivos; los materiales de construcción encarecieron, y con ellos los artículos de primera necesidad y los alquileres de las habitaciones.

A su vez, los propietarios, formándose ilusiones acerca del valor real de los terrenos, lo encarecieron nominalmente, y estas exigencias y el límite natural de las necesidades que las construcciones estaban llamadas a satisfacer, produjeron desde fines de 1864, en que la crisis se hizo ya sentir con fuerza, la paralización de las



construcciones, sometiendo a la inacción a millares de artesanos de oficio y a un número más considerable aún de simples peones”.

Después de la explicación de lo sucedido, es singular la levedad de la crítica hecha a la iniciativa privada, ya que:

“Poner en claro esta verdad, es hasta un servicio humanitario, además de ser una cuestión de orden público.

Es indudable que a la marcha política del Gobierno y a la mala gestión de la Hacienda se ha debido mucha parte de la penosa crisis que sobrevino; pero es forzoso reconocer que otras muchas causas proceden del mismo público....

... Pero es necesario tener muy presente que las mejoras políticas y administrativas por sí solas no son bastantes para dar nuevo impulso a la producción, si no se ilustra al público demostrándole materialmente que las ilusiones, la ambición o codicia inmoderada de beneficios y otros defectos propios del mismo público, han contribuido mucho a las crisis y retardarán la reacción favorable a que todos aspiramos”.²

Si “la codicia inmoderada de beneficios”, pues, ya se consideraba como responsable de una crisis de sobreproducción edificatoria en 1869, nada deben extrañarnos muchas de las actitudes y comportamientos que se deducen de las grandes coordinadas económicas del mercado actual, que se plantean a continuación.

2. Los planteamientos económicos y sociales del mercado

Al margen de las dos llamadas históricas que hemos realizado, resulta obvio que el marco de entendimiento de la ciudad actual requiere del manejo de los grandes planteamientos del negocio organizado en torno a ella. A efectos de una mayor claridad, se distingue entre un apartado relativo a los datos cuantitativos más relevantes y otro referente a las particularidades más singulares de los agentes de la ciudad.

² BONA, F. J. (1869): *Anuario administrativo y estadístico de la provincia de Madrid para el año 1868*, Madrid, Oficina Tipográfica del Hospicio, pp. 534-535.

2.1. La cuantía del mercado

Aunque no seamos economistas, son las grandes cifras las que mejor idea proporcionan de la situación general del mercado, de sus pautas de inflexión y de todos sus matices internos. Resulta imprescindible entrar en la fronda de datos para mejor enmarcar, y entender los procesos reales que tienen lugar en las ciudades españolas. Comenzaremos con una consideración de la realidad urbana entendida en términos patrimoniales, para seguir con las principales cifras de producción y precios, que permiten realizar diferentes consideraciones acerca de la evolución urbana reciente.

En términos generales, la valoración conjunta de todas las construcciones urbanas del país es uno de los principales elementos de la riqueza nacional según se deriva de las estimaciones realizadas. Éstas no son muy abundantes, pero proporcionan información suficiente y sugestiva.

Atendiendo a la valoración catastral, se calcula que para 1989, el importe conjunto del patrimonio inmobiliario urbano en España (salvo las provincias vascas) era de 42 billones de pesetas (Gallego Victoria, 1995). Y en una estimación seguramente más ajustada al mercado, los cálculos de Naredo dieron una cifra de 214 billones de pesetas para el activo inmobiliario urbano del total del país en el año 1991. De un modo significativo, este cálculo suponía un porcentaje muy alto, el 39,5 por ciento, del activo total nacional, incluidos los bienes afectos a sociedades y los activos financieros (Naredo, 1996). Se trata, sin duda, del reflejo de una sociedad urbana madura, en la cual el artefacto urbano tiene un predominio creciente sobre el campo. En concreto, se ha señalado que "... el valor del patrimonio inmobiliario urbano de la Comunidad de Madrid ha llegado a superar el valor de todas las tierras y plantaciones del país" (Naredo, 1996, 53).

Si intentamos indagar en la naturaleza de este patrimonio tan relevante, es fácil comprobar la fuerte diferencia existente entre los estudios que ilustran sobre sus rasgos estructurales y los que se refieren a su evolución coyuntural. Muy pocos son los primeros y muy abundantes los últimos. No parece lo más adecuado para un cabal entendimiento de la realidad, pero así es.

Una interesante aproximación se produce con el manejo de los datos del Impuesto de Bienes Inmuebles de 1992. De ahí resulta un amplio predominio de las personas físicas como principales propietarios de los bienes urbanos, acumulando el 85 por ciento del valor de las viviendas y el 49 por ciento del valor de los solares. Y son las residencias las que constituyen la principal rúbrica del patrimonio inmobiliario urbano, pues representan el 56 por ciento del valor total. Pero ello no quita para que la distribución de la riqueza urbana no sea desigual, pues cerca del 20 por ciento de los hogares carece de vivienda propia. Además, inclusive entre los propietarios de vivienda, el grupo mayoritario, casi los dos tercios, posee una sola, que generalmente habita, lo que limita su capacidad de negociar con ella como activo patrimonial. Relacionando el valor catastral de las viviendas poseídas por personas físicas el índice de Gini arroja un valor de 0,451 y el 5 por ciento de los propietarios más ricos acumula el 27 por ciento del valor de las residencias (Naredo, 1996).



En conjunto, las estimaciones de Naredo concluyen que "... los primeros datos manejados sobre la composición y distribución del patrimonio inmobiliario urbano denotan una peor distribución que la de la renta y el gasto. Esta tendencia general ... rige también para la vivienda, pese a que su propiedad se había extendido entre las personas físicas con el ánimo expreso de hacerla más igualitaria" (Naredo, 1996, 69).

En una monografía local, se comprueba que en Madrid el reparto de la propiedad inmueble en 1994 era muy amplio en lo relativo al número de propiedades, pero no así en términos de su valor, que presentaba notables concentraciones. En primer lugar, sobre un total de 7,7 billones de valor catastral en el año 1994, el 94,5 por ciento de las fincas, pero sólo el 70 por ciento del valor estaba en régimen de comunidad. Se trata del conjunto mayoritario, sin duda, pues para tal fecha se identificaban un millón de viviendas en régimen de comunidad. Pero este gran predominio del piso, típico de la ciudad densa, esconde una gran disimetría interna: sólo un 5,2 por ciento de las fincas en régimen de comunidad acumulaba más del 53,9 por ciento de la valoración alcanzada por dicho grupo; dicho de otra manera, los pisos de mayor precio, los comercios y los locales céntricos son los que concentran la mayor parte de la riqueza urbana (Mas/Rodríguez, 1994).

Por cierto, el fuerte predominio de la vivienda propia, casi siempre en régimen de comunidad, en la llamada propiedad horizontal, frente a la vivienda en alquiler, muchas veces procedente de la propiedad vertical, se comprueba en todos los frentes estadísticos. Para el conjunto estatal, el Censo de Viviendas de 1991 adjudicaba a la primera una proporción del 77,5 por ciento del total de viviendas familiares principales y para las segunda sólo un 14,9 por ciento (Atlas, 1998, 69). Semejantes guarismos representan un cambio muy profundo frente a la ciudad tradicional, en la que el alquiler era omnipresente hasta, por lo menos, la mitad del siglo XX, y ejemplifican, mejor que ningún otro dato, la fortaleza que ha ido adquiriendo el mercado residencial destinado a la venta. Inclusive en el municipio de Barcelona, uno de los que tiene una mayor proporción de propiedad vertical, la situación ha cambiado con rapidez, pues de un predominio del alquiler en 1970, que casi duplicaba en tal fecha a las residencias ocupadas en propiedad, se pasó a una situación casi inversa en 1991, con 354 mil viviendas principales ocupadas en propiedad frente a sólo 205 mil en alquiler (Jover, 1998, 53).

En Madrid, seguro que por su condición de polo financiero, las fincas de propiedad única alcanzan una proporción muy significativa del valor total, el 25,4 por ciento. Ahí constan las antiguas propiedades verticales, casas de renta bien situadas, pero también figuran los centros comerciales, los cines, las oficinas y las dotaciones, que realmente ostentan una fracción muy importante de la riqueza urbana. En tal capítulo es especialmente significativo la relevancia de la oficina, que en sólo 563 edificios acumulaba una valoración catastral de 0,94 billones, el 12,1 por ciento del total (Mas/Rodríguez, 1994).

En suma, los estudios disponibles son pocos, pero parece claro que estamos lejos de una distribución igualitaria de la riqueza inmobiliaria. Por supuesto que en los bienes capaces de

Tabla 1. Construcción anual de viviendas (1975-2000). Viviendas terminadas en miles

Año	Viviendas		% viv. libre	Total viviendas
	Protegidas	Libres		
1975	195	177	47,3	374
1976	162	157	49,2	319
1977	164	160	49,4	324
1978	156	162	50,9	318
1979	137	123	47,3	260
1980	126	136	51,9	262
1981	118	115	49,4	233
1982	132	103	43,8	235
1983	136	91	40,1	227
1984	130	67	34,0	197
1985	129	62	31,5	191
1986	123	73	37,2	196
1987	120	86	41,7	206
1988	112	128	53,1	241
1989	85	152	64,1	237
1990	61	220	78,3	281
1991	46	227	83,1	273
1992	43	178	80,5	221
1993	53	170	76,2	223
1994	55	175	76,1	230
1995	65	156	70,6	221
1996	79	195	71,2	274
1997	75	224	74,9	299
1998	72	226	75,8	298
1999	60	296	83,1	356
2000	52	363	87,5	415

Fuente: INE (Anuario Estadístico de España).

generar mayores beneficios, como el suelo o la oficina, el desequilibrio es evidente, pero también se aprecia una falta de igualdad en los bienes de primera necesidad, como es la vivienda.

Como ya dijimos, los estudios de los movimientos aparentes del mercado, que informan sobre su coyuntura, son muy abundantes. Uno de los más clásicos es el referido a la producción de vivienda nueva. Permite considerar uno de los elementos principales del mercado, aunque suponga una escasa proporción, entre el 2 y el 3 por ciento del parque residencial total.

La evolución de la vivienda nueva muestra que se trata de una producción bastante inestable, pues el año más abundante, con 415 mil viviendas, duplica con creces al año más escaso, con 191 mil. Pero aún mayor cambio registra la cualificación del producto (véase Tabla 1). La participación de la vivienda libre y la protegida en el conjunto es muy variable. La vivienda protegida decrece en términos absolutos, pues desde el año 1988 no llega nunca a las 100 mil unidades anuales, cuando antes las superaba ampliamente, e incluso le cuesta en los últimos años superar la cifra

anual de 60 mil. En términos relativos, el cotejo de ambas modalidades de vivienda presenta una constatación singular, que plantea ya relaciones causales. En concreto, la menor proporción de vivienda libre coincide con el año de menor producción, el de 1985, y la situación contraria se produce en el momento de mayor abundancia, el año 2000. No es difícil constatar, pues, que la vivienda libre se contrae cuando la producción general se reduce y se amplía cuando el número de vivienda producida aumenta. Y que la vivienda protegida está estancada, después de un fuerte descenso.

La evolución general, además, muestra que las variaciones se escalonan con continuidad, sin presentar cambios bruscos. Un descenso generalizado en el número total de vivienda nueva producida, comprobable desde 1975, toca fondo en 1985, para dar paso a un aumento progresivo entre 1986 y 1990, con nuevo retroceso entre 1991 y 1995, seguido de un nuevo aumento entre 1996 y 2000. O sea, a una década inicial de retroceso, le suceden tres ciclos quinquenales diferenciados.

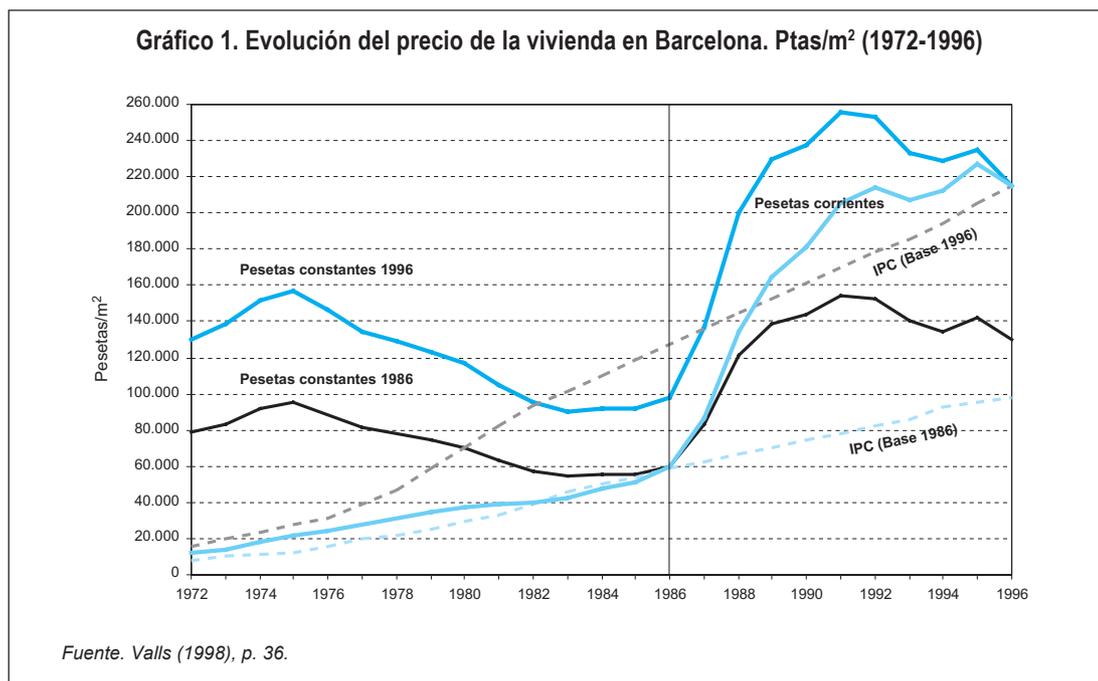
Cabe preguntarse la razón de esta evolución cíclica. Una primera pista la constituye la principal referencia del mercado, los precios de venta de la vivienda nueva. Éstos son unos de los indicadores más fiables del mercado, pues la actividad genera una publicidad muy intensa y una gran actividad informativa, por lo que resulta sencillo obtener información estadística depurada en torno a ella. Todas las estimaciones de precios así lo hacen. Además, el valor referido tiene un carácter terminal del producto, pues incorpora las variaciones de los diferentes componentes internos, como son el suelo y los costos de construcción y de promoción. Más aún, los precios de la vivienda nueva influyen en el resto de los valores, notablemente en el mercado de la vivienda usada, que siempre se inspira en él.

Pues bien, la evolución de tales precios parece tener un gran poder explicativo de las oscilaciones de la producción total de vivienda. Acudiendo a los estudios específicos, hallamos las tablas de precios referidos a la ciudad de Barcelona para el periodo 1972-1996. En pesetas constantes, consta un estancamiento de las cifras desde 1975, con descen-

Tabla 2. Evolución de los precios de la vivienda nueva en Barcelona (1972-1996). Ptas/m² (pesetas de 1996)

Año	Pesetas de 1996
1972	130.144
1973	138.314
1974	151.488
1975	156.986
1976	146.782
1977	134.034
1978	128.835
1979	122.832
1980	116.675
1981	104.851
1982	95.026
1983	89.791
1984	91.566
1985	92.201
1986	98.348
1987	137.315
1988	200.593
1989	229.841
1990	237.892
1991	255.236
1992	252.900
1993	233.147
1994	229.017
1995	234.684
1996	214.826

Fuente: Valls (1998), p. 36.



tos continuados hasta un cambio de tendencia en 1984 que dura hasta 1991, fecha de los importes más altos, pues desde 1992 el descenso de los valores es continuo hasta 1996 (véase Tabla 2 y Gráfico 1).

Tabla 3. Evolución del precio medio del m² de las viviendas en España (1988-2000) (en miles de pesetas)

Año	Precio
1988	66,0
1989	81,4
1990	94,1
1991	107,5
1992	106,1
1993	105,7
1994	106,4
1995	110,2
1996	112,2
1997	113,9
1998	119,2
1999	131,8
2000	150,9

Fuente: Anuario Estadístico 2000. Ministerio de Fomento.

La similitud entre las dos series estadísticas es amplia, especialmente en el tirón de los precios de la segunda mitad de los 80, que repercutió en un aumento de la vivienda producida. En su momento fue llamado el “boom inmobiliario”. El aumento del precio final, y con ello el incremento de los posibles beneficios, fue el responsable del crecimiento de la producción. Pero también lo fue del aumento de la vivienda libre, la única que podía fijar el precio en consonancia con el mercado en alza. Pero el boom de los últimos años 80 tuvo otra consecuencia, la de encarecer permanentemente el mercado. En el periodo 1991-95 se reduce el número de vivienda construida, pero su precio se mantiene en niveles muy altos que explican la reducción progresiva del papel de la vivienda protegida. La vivienda social tiene muchas dificultades para mantenerse en un mercado tan encarecido, especialmente en la obtención de suelo a bajo precio que le permita operar dentro de los precios máximos establecidos, los denominados “módulos”. Y en los territo-



rios más caros, la vivienda social tiene problemas para mantenerse, como en el municipio barcelonés, en el que prácticamente deja de tener presencia en los años 90, en su apartado de promoción privada (Esteban, 1998).

El segundo incremento en la producción general de vivienda nueva, desde 1996 hasta 2000, también obedece a un aumento de los precios. El paralelismo con el *boom* de los 80 es absoluto, pero con la diferencia de que las subidas están siendo mayores ahora, tanto en producción como en precio. Ante ello, ya no cabe duda: la producción oscila de modo prioritario en función del precio, de modo que son las expectativas de mayor beneficio de los agentes el factor principal que mueve la curva de producción. En vano encontraríamos otro factor tan trascendente, aunque buscáramos razones tan aparentemente lógicas, como son la evolución de la población o la tasa de formación de nuevos hogares.

Se constata, pues, que en el mercado de la vivienda nueva predomina su consideración de mercancía antes que su naturaleza de bien de primera necesidad. Pero aún hay más. Los aumentos de precios no son responsabilidad única de los productores de la vivienda, sino que parece existir una notable complicidad por parte de los compradores. Uno de los cambios más notables en la producción de vivienda desde la crisis de 1975 ha sido en efecto, el de poner en el mercado las residencias con cuentagotas, merced a promociones pequeñas, distribuidas en fases, intentando siempre la venta sobre plano. En realidad, se promueve vivienda al ritmo que marcan las ventas. Muchas veces, las casas se acaban de edificar y se entregan al comprador cuando ya están pagadas. Esto ha sido así tanto en los momentos de poca producción como en las alzas. Y esto supone, indudablemente, que la responsabilidad de la producción está en la demanda.

Si los aumentos de producción, como parece cierto, dependen de la presión de la demanda más que de la oferta, estamos ante un nudo central de la cuestión. Pues entre los adquirentes participan otros grupos que los movidos por la necesidad inmediata de la vivienda. Son los que actúan bajo el concepto de la inversión. En este grupo están los que compran para el lavado de dinero o los que lo hacen como colocación segura de sus ahorros, pensando en su valor patrimonial futuro o su aprovechamiento en el alquiler o en la reventa, o los que lo realizan como gasto suntuario para segunda residencia. En esa demanda no falta, tampoco, el incentivo financiero, pues son bastantes los que compran estimulados por un bajo precio del dinero del mercado hipotecario, que a su vez es una proporción creciente, y una vía apetecida del negocio bancario. En suma, se trata de una fracción de la demanda solvente, que encarece el mercado a la vez que genera un aumento de la producción.

La carestía del mercado hemos visto que tiende a hacerse crónica, pues en los momentos de menor producción, o sea de menor demanda, el precio de venta se resiste a decrecer y tiende a mantenerse más o menos constante en pesetas corrientes, lo que significa sólo una pequeña reducción en pesetas constantes. De tal modo que se produce una revalorización general de todo el parque, pues el mercado de venta de vivienda de segunda mano se inspira siempre en la

residencia nueva más próxima, y el importe del alquiler de alguna manera, y más después de la liberalización de 1985, tiende a moverse en paralelo al precio de venta.

Es con estos supuestos como se entienden los efectos perniciosos de la evolución del mercado. De un modo progresivo se están quedando fuera de él los grupos de menor poder adquisitivo, que en nuestro país son los parados, los jóvenes y los inmigrantes. Es progresivo, en efecto, un clamor social que muestra que en los periodos de alza de precios dichos grupos tiene fuertes dificultades para integrarse en el mercado, no ya en la fracción de la residencia nueva, reservada muchas veces a los compradores procedentes de un filtrado social o a los inversores, sino incluso en la vivienda usada o en el alquiler. La fuerte demanda social que se produce, en forma de alojamiento para jóvenes o grupos menos favorecidos, es uno de los indicios más claros de la situación. Y otro, muy evidente, a pesar de la escasa información estadística disponible, es el gran hacinamiento existente en la mayoría de los alojamientos ocupados por los inmigrantes.

Es precisamente este apartado, el de la residencia de los inmigrantes, uno de los más hirientes en la España actual. En las ciudades es evidente que vuelven a producirse situaciones clásicas de infravivienda, como son el chabolismo, el realquiler y un grado de hacinamiento extremo, agravadas por las dificultades administrativas y legales que soporta buena parte del colectivo de trabajadores foráneos en la actualidad.

Cuando el clamor social aumenta es el momento en que los poderes públicos llegan a sensibilizarse más, pero su capacidad de actuación se ha demostrado muy limitada; desde el momento en que el mantenimiento de los beneficios fiscales a la residencia propia no se han visto acompañados de otros similares para el alquiler, apenas se ha desarrollado un sector importante de patrimonio de vivienda pública en renta, y la mayor parte de las ayudas financieras han revertido al sector promotor antes que al consumidor. Además, claro está, de la endeblez de una política de suelo realmente efectiva que permita reducir los precios residenciales finales (Herce, 1992).

2.2. Tres particularidades

De todo el rico panorama que el negocio inmobiliario contiene, hemos seleccionado tres acotaciones, atendiendo a su singularidad, sea por razones de novedad o de importancia estructural. Las referencias que siguen a continuación versan sobre el creciente papel del sector financiero en el negocio urbano, acerca de la oficina en la ciudad como subsector específico y en torno a las permanencias y cambios de las sociedades inmobiliarias como principales agentes productores.

Una constatación inevitable es la participación creciente del sector financiero en el mercado inmobiliario. El recurso financiero es casi obligado entre los promotores y los consumidores



finales, por lo que las propias contabilidades hipotecarias forman parte ya de las estadísticas inmobiliarias.

Especialmente en el segundo *boom* de ventas, el de los últimos 90, el papel del precio del dinero ha sido clave. La progresiva unificación monetaria de la Unión Europea se ha traducido en unas tasas de interés reducida que animan a los agentes al endeudamiento, de un modo especial a los usuarios finales, que se animan a la compra ante unos desembolsos no muy diferentes entre el pago de un alquiler y el abono de las cuotas mensuales de un crédito hipotecario.

El sector financiero, además, está muy interesado en el mercado de las hipotecas por su estabilidad. No hay más que leer las memorias de los bancos y cajas de ahorro para comprobar la importancia creciente de las hipotecas en sus balances. Los que ellos denominan *créditos de garantía real* alcanzan una proporción significativa del negocio bancario. En una entidad no especializada, como el Banco Central Hispano, el crédito hipotecario alcanzaba en 1997 el 21,65 por ciento de su inversión crediticia, mientras que en una entidad más especializada, la antigua Argentaria, en el año 1994 ya se registraba el 35,3 por ciento. Ciertamente, en ámbitos concretos, se pueden alcanzar cuotas mucho mayores del negocio hipotecario (Lleonart, P. / García, A., 1996).

Otra muestra del mismo fenómeno es la participación creciente del sector financiero en todo el negocio inmobiliario. Ya es antigua la relación de las mayores sociedades inmobiliarias del país con los bancos en el ámbito accionario, pero ahora la interconexión es general. La banca entra ya en las primeras fases de gestión del suelo y en la construcción, para que después los compradores se subroguen en sus créditos hipotecarios. Y una manera muy sencilla de captar el crédito hipotecario es aumentando la promoción propia de viviendas. Ésta era la vía tradicional de actuación de las principales cajas de ahorro, como han demostrado estudios territoriales concretos en Cataluña o en el País Vasco por ejemplo (Tatjer, 1987, Arriola, 1991), pero ahora es una vía mucho más generalizada.

No olvidemos, por último, que el precio de los préstamos hipotecarios es uno de los pocos elementos del mercado que no presenta variaciones geográficas, mientras que la mayoría de los otros componentes del mercado sí que las refleja, y de un modo muy acusado. En ese sentido, es interesante recordar que algunos especialistas, como B. Renaud, analista de vivienda del Banco Mundial, afirma que en los países desarrollados desde 1985 se nota un funcionamiento sincrónico de los mercados inmobiliarios y que en ellos se reduce la intervención directa gubernamental a la vez que se tiende a una regulación pura a través del mercado financiero con los tipos de interés.

Una segunda reflexión es la que se refiere a la progresiva importancia de un producto especializado del mercado inmobiliario como es la oficina. Se trata de un uso creciente en una ciudad cada vez más terciarizada. Y con enormes particularidades desde el punto de vista patrimonial.

Por lo general, este sector del mercado reúne a los grandes grupos económicos de la sociedad, pues muchas empresas, no sólo las financieras, gustan de poseer las sedes de sus empresas, buscando además localizaciones centrales y muy valoradas, combinando el valor económico con el simbólico que cultivan. La propiedad de la oficina es muy estimado por otro tipo de empresas, las compañías de seguros, que valoran sobremanera la solidez patrimonial del producto. No es casual, por ejemplo, que una de las torres del Puerto Olímpico de Barcelona lleve el nombre de una sociedad aseguradora, ni que una de las mayores propietarias de oficinas en Madrid sea una entidad aseguradora del ramo automovilístico. Y, en paralelo, la inversión en ese tipo de edificios es uno de los campos en los que más abundante es la inversión extranjera; de un modo continuo, por ejemplo, los periódicos económicos dan cuenta de las principales transacciones realizadas entre inmobiliarias, aseguradoras o fondos de pensiones foráneos. La gran oficina tiene, además, un grupo de intermediarios muy especializados, de origen anglosajón, francés o alemán que mantiene un grado de información y control del mercado realmente muy amplio.

En los últimos años, la oficina no desdeña en ocasiones un emplazamiento periférico, con lo que se añade una interesante vertiente territorial que modifica la imagen clásica de la centralidad del área de negocios. Los desarrollos del terciario periférico buscan zonas bien comunicadas, junto a aeropuertos o enlaces viarios terrestres, no desdeñando tampoco zonas de crecimiento residencial de calidad. La mayor economía de los emplazamientos periféricos proporciona un valioso contrapunto a los elevados precios que han llegado a lograrse en determinados lugares y coyunturas.

Por fin, la última crisis bursátil está provocando que afloren al mercado rutilantes edificios que las empresas en apuros tenían como valor patrimonial. Son los grandes bancos, es Telefónica, son las grandes eléctricas, las sociedades de gas y petróleo, las que intentan desprenderse de sus oficinas para presentar mejores cuentas de resultados a sus accionistas, aunque tengan que trabajar en el futuro en edificios alquilados. Tal situación es la última novedad del mercado, que muestra la importancia real de esta fracción singular del negocio inmueble.

La tercera precisión se refiere al panorama de los principales agentes privados, las sociedades inmobiliarias, que se debaten entre los cambios y las permanencias.

Uno de los cambios mejor apreciables en las sociedades inmobiliarias, a través de las memorias de las entidades que cotizan en bolsa, es la creciente versatilidad de su actuación. Lejos quedan ya los ejemplos de sociedades especializadas, como las entidades patrimoniales que se nutrían de los alquileres, o de las grandes productoras de vivienda, casi siempre en los mismos lugares. En las últimas décadas, aprendida la lección de la crisis de sobreproducción de 1975, las sociedades buscan el equilibrio entre el patrimonio en renta y en la producción para la venta y tampoco evitan entrar en la urbanización y venta del suelo, apartado que aporta unas cifras crecientes del volumen general de negocio. A la vez, gustan de entrar en los nuevos productos, como la gestión, y ocasionalmente la propiedad, de los emergentes centros comer-



ciales y de servicios. Incluso hacen incursiones en productos muy especializados, como son los centros residenciales para la población de más edad o la rama de la hostelería. Toda esta amplia gama no evita que, en último término, la actividad mayoritaria sea la promoción de vivienda.

Pero la promoción residencial realizada por las inmobiliarias cotizadas en bolsa carece de la masividad de antaño. Procuran construir en fases para ajustar la producción al ritmo de las ventas. Y tienden a hacerlo en ámbitos territoriales distintos, pues las grandes inmobiliarias procuran trabajar en múltiples ciudades. Todavía estamos lejos de contar en España con grandes inmobiliarias nacionales, pero una de las mayores sociedades, Vallehermoso, tiene ya más de la mitad del suelo preparado para construir fuera de su lugar de origen, Madrid, lo que supone la consolidación firme de una tendencia novedosa.

El tamaño de las inmobiliarias cotizadas en bolsa tiende a aumentar como fruto de la propia concentración empresarial, que provoca que entidades dependientes de bancos o constructoras se hayan fusionado a la vez que sus sociedades matrices. Pero, con todo, sigue habiendo aquí una limitación evidente. La participación de las mayores inmobiliarias en el conjunto del mercado sigue siendo ridícula. Una de las mayores entidades nacionales por capitalización bursátil, la ya mencionada Vallehermoso, logró en el año 2000, después de un notable incremento interanual, llegar a las tres mil viviendas producidas, lo que supone menos del 1 por ciento de la residencia acabada en dicha fecha. Lo ridículo de la cifra muestra que sigue predominando una producción atomizada. Pero se trata de una fragmentación casi estructural, con sólidas permanencias en ramos y en lugares distintos.

En realidad, la mayoría de las sociedades inmobiliarias no cotiza en bolsa, pero es conocida del público por su larga trayectoria en lugares determinados. Casi todas las ciudades importantes tienen su propio bloque inmobiliario dominante, con entidades con varias décadas de funcionamiento. Y lo mismo ocurre en el ámbito turístico. Pero queda todavía mucho campo para sociedades puntuales, que invierten de modo ocasional en un número reducido de inmuebles. En conjunto, se forma un conglomerado de agentes en el cual el conocimiento real del territorio inmediato es un factor básico para la toma de decisiones y la obtención de mayores beneficios, a la vez que ayuda a dificultar la tendencia homogeneizadora que se observa en algunos sectores punteros del mercado.

3. Algunas reflexiones territoriales

La ineludible exigencia de suelo que tiene el negocio inmobiliario hace indispensable una consideración territorial del marco de actuación del negocio, lo que nos lleva al territorio urbano, a la ciudad. Y la ciudad es un espacio singular que ha adquirido unas pautas peculiares de organización interna y que presenta una distribución de precios del suelo concreta, siendo esta última el mejor resumen de la estima que el territorio urbano merece a sus habitantes. Pues bien,

este escenario comporta diversas posibilidades a los agentes que, sintéticamente, pueden dividirse en las estrategias de utilización de la ciudad consolidada y las opciones seguidas en la incorporación de nuevo suelo en el ámbito periférico, con la ampliación de la ciudad existente. En ambos capítulos se están produciendo actuaciones territoriales llamativas y muy complejas, pues exigen siempre una actuación pública decidida que facilite la labor de los agentes privados, incapaces en muchas ocasiones de lograr por sí solos los fines pretendidos.

3.1. La actuación en la ciudad consolidada

En las áreas más céntricas la gestión pública ha utilizado con frecuencia argumentos de tipo social, dada la concentración de muchos problemas agudos, como son los grupos envejecidos de pocos recursos vinculados a los pisos de renta antigua, la abundancia de vivienda insalubre o con fuertes deficiencias constructivas e higiénicas, o la reciente llegada masiva de los colectivos inmigrantes que, por razones de precio, se implantan precisamente en estas concentraciones de hábitat de mala calidad. Por lo general, las políticas esgrimidas han consistido en favorecer la mejora de calidad del parque construido, a través de la rehabilitación, que sólo ha tenido carácter público en algunos casos contados, y facilitando la actuación de los agentes privados en los asuntos relativos a la remodelación y a la elitización de ciertos enclaves.

Sólo cuando la situación era de un fuerte deterioro se ha aplicado la reforma urbana en un sentido clásico, a través de la expropiación y derribo de la vieja trama para concluir en promociones de nuevo cuño. Uno de los espacios más ejemplares de lo que decimos es el Raval de Barcelona. Salió del franquismo con un fuerte deterioro social y material, con apenas algunas implantaciones oficiales (oficinas, equipamientos y viviendas públicas) en el borde marítimo de una arteria prevista desde mucho atrás, la avenida de las Atarazanas. En la operación pública realizada ha sido decisiva la paulatina expropiación de fincas, de modo que ya en los años 80 el municipio disponía de la propiedad de un buen número de fincas (Ajuntament, 1984). Desde entonces se han derribado varias manzanas completas, y se han sustituido por una nueva formulación de la vieja avenida, que incluye una plaza ajardinada, y se asiste al levantamiento de vivienda pública e instalación de nuevos equipamientos, como museos, centros culturales y centros universitarios. La operación todavía no está finalizada y, aunque hay un buen número de construcciones nuevas, no se ha logrado todavía una mejora del contenido social de la barriada.

Sin duda, la actuación del Raval es el intento más relevante de acabar con una área de degradación central, aunque sea en términos superficiales. La eliminación de tales enclaves es pretendida por las autoridades públicas por razones obvias de aprovechamiento de las zonas céntricas, en términos de equipamientos y accesibilidad.

Con todo, en esta cuestión se halla una de las rigideces territoriales más evidentes, que apenas pueden vencer políticas públicas o lógicas económicas. Las bolsas centrales de deterioro-



ro siguen siendo evidentes en muchos de los cascos antiguos de las grandes ciudades españolas, como en Valencia, donde apenas progresan las políticas públicas y los barrios bajos madrileños, en los que sólo ahora parece que algunas fórmulas de comercio mayorista e industria ilegal dan actividad a áreas largo tiempo dominadas por los guetos de inmigrantes y algunos grupos de traficantes de droga.

Las ciudades españolas tuvieron que afrontar otra pesada herencia, la de las barriadas generadas en sus bordes en muy malas condiciones de vivienda y urbanización. Nos referimos a las clásicas barriadas de autoconstrucción y a los polígonos más deficientes de la política franquista, tanto de iniciativa pública como privada, que afrontaban serios problemas de desvalorización del capital.

Las políticas adoptadas en los dos casos han sido distintas. Para las barriadas de autoconstrucción se ha seguido una política generalizada de legalización a través de los instrumentos locales de planeamiento. En la mayoría de los casos se ha concluido en una calificación de residencial intensiva, con un horizonte común de cuatro plantas de altura permitida, muy lejos de la única planta de las construcciones primitivas. El acicate de las plusvalías, difundidas por lo común, entre los primeros usuarios, ha permitido la amplia reconversión de tales barriadas, que apenas resultan reconocibles en los lugares más céntricos o revalorizados y en las grandes ciudades, mientras que en los núcleos más periféricos se asiste a un verdadero baile de alturas, como el que puede observarse, por ejemplo, en la sevillana promoción de Bellavista. Si bien en todas esas barriadas muchas de las deficientes condiciones originales se mantienen, como la poca anchura y mala disposición del callejero, o en las dificultades de los emplazamientos, es evidente que se ha logrado la inserción plena de las primitivas viviendas marginales en el mercado regular residencial de la ciudad.

Como es bien conocido, la operación de Palomeras, en Madrid, ha sido la excepción a la tónica arriba indicada. Aquí, con mucha inversión pública, se modificó la trama callejera inicial, derribando todas las construcciones primitivas y se construyó un amplio conjunto de bloques residenciales cuyos pisos se entregaron a los dueños del caserío derruido. La operación, que afectó a una amplia superficie (Vinuesa/Sánchez-Oliete, 1986), suele ser considerada como modélica por muchos técnicos de países tercermundistas. No obstante, debe considerarse excepcional, pues la gran provisión de dinero público sólo se explica en términos de oportunidad política y de capitalidad (Mas, 1989).

La periferia en su conjunto, donde se mezclaban barriadas de autoconstrucción y polígonos residenciales públicos y privados, ha sido objeto de una atención preferente de las autoridades públicas, que se plantearon desde un principio la tarea como una labor económica y política.

En los momentos iniciales del cambio político es cuando se formuló con claridad el propósito de recualificación pública del espacio periférico degradado.

La explícita formulación del diseñador de la política urbanística madrileña del momento consistía en optar por *“un intento de reapropiación de la ciudad para sus ciudadanos practicando una decidida política redistributiva, a partir de una apropiación pública de los beneficios de hacer ciudad, de las plusvalías generadas por el proceso urbano para reasignar esos beneficios en favor de los ciudadanos”* (Mangada, 1981, IX).

Y en Barcelona los planteamientos eran muy similares, como se deriva de los presupuestos mantenidos por Oriol Bohigas. En las periferias, masivas y degradadas, lo que se propone es *“... prioridad a la reurbanización de los espacios públicos para que actúen como generadores de reconstrucción social y física el entorno residencial, como spots ejemplares que infundan al vecino la ilusión de un proceso regenerativo en el que puede participar absorbiendo, en beneficio propio, las plusvalías generadas”* (Bohigas, 1986, 52-53).

Como se ve, la distribución de las plusvalías a los usuarios de la ciudad o, lo que es lo mismo, a los dueños de las viviendas de las zonas periféricas, era un objetivo declarado de las políticas del denominado “urbanismo reparador”. Es en esta línea en la que debe contemplarse, además del aumento de la calidad de vida de los ciudadanos, la fuerte inversión pública que ha creado parques, grandes avenidas peatonales, plazas y lugares de encuentro en la periferia.

Junto a ello no debe olvidarse, por supuesto, la opción privatista de la promoción pública de vivienda, que se ha manifestado de lleno en esas periferias degradadas. En bastantes casos, las peores promociones de vivienda pública franquista han sido objeto de remodelaciones internas, con mejoras estructurales, e inclusive reformas completas que han incrementado bastante la calidad de las residencias. Y, en todo caso, aun en las ciudades en que las barriadas no se han renovado, siempre se ha producido el fenómeno de la transferencia de la propiedad. Los inmensos patrimonios de las promotoras públicas, primero estatales y después autonómicas, han tenido como destino último la entrega final de las viviendas a los usuarios, después de un largo periodo de abonos parciales considerados como de pago aplazado. En bastantes ocasiones, ésta ha sido la vía fundamental de difusión de las plusvalías, pues ha permitido a los nuevos dueños integrarse mejor en el mercado a través de los conocidos mecanismos de filtrado.

Una tercera línea de actuación en la ciudad consolidada ha sido la necesaria presencia del sector público en las labores de reaprovechamiento de los espacios ocupados por usos que habían perdido su virtualidad como consecuencia de la propia evolución técnica, social y política de la sociedad en su conjunto. Tanto da que se hable de la crisis de la primera ciudad industrial, de la era paleotécnica o de la ciudad fordista. En último término nos estamos refiriendo a viejos trazados ferroviarios, muchas veces centenarios, que implicaban barreras al crecimiento urbano, los célebres *dogales ferroviarios*, o cuyas estaciones y áreas de depósito y clasificación ocupaban enormes espacios en áreas centrales o pericentrales. Estamos también ante áreas industriales urbanas, cuyas instalaciones no eran ya competitivas, y con claros desajustes en el transporte de materias primas y productos finales. Siguiendo en la misma lógica, en la ciudad consolidada había también otras actividades que habían perdido su función: instalaciones milita-



res, con enormes cuarteles para un ejército cada vez más corto en efectivos, con terrenos para el ejercicio del tiro en zonas rodeadas de edificaciones, o con maestranzas y fábricas para armamento y útiles totalmente obsoleto. Y en un sentido similar, se podría hablar de instalaciones deportivas, de equipamientos carcelarios, etcétera.

Una nota general a todos los espacios referidos es que habían generado en torno de sí áreas minusvaloradas en el mercado y, consiguientemente, tenían bajos precios del suelo. Combinaciones como el ferrocarril y la industria eran especialmente eficaces para hundir el precio del suelo, por lo que atraían a la vivienda de peor calidad. Cárceles y cuarteles solían operar en sentido similar. En suma, la presencia de tales usos del suelo generaba zonas fuertemente devaluadas, a pesar de que el crecimiento superficial del resto de la ciudad, máxime en el caso de tratarse de amplias zonas metropolitanas, les confería una creciente renta de situación. Esta fuerte contradicción, entre el bajo precio real del suelo, derivado de los usos existentes, y el hipotético alto precio logrado en el caso de erradicar las viejas instalaciones y construir otras nuevas, pensamos que es uno de los motivos que explica la rapidez y eficacia que han tenido las transformaciones en ellos emprendidas.

Otro de los motivos que explican los cambios producidos es la naturaleza de los agentes. Se trata de entidades de un tamaño considerable que acumulan grandes superficies de terreno. En el caso de RENFE o del Ministerio de Defensa, estamos ante las esencias del poder político central, y cuando se trata de empresas industriales de cierto tamaño, como MACOSA o Altos Hornos de Vizcaya, no estamos demasiado lejos del núcleo del poder económico. Es la situación ideal para que los poderes locales lleguen a un acuerdo con los dueños del suelo y consigan cerrar operaciones rentables.

Las operaciones de transformación urbana, claro está, suelen justificarse públicamente por razones distintas a las mercantiles, como son la modernidad de los espacios resultantes, las mejoras de accesibilidad interna para los ciudadanos o las cualidades formales de ciertos equipamientos públicos generados como residuos, como parques y otras superficies libres.

En realidad, hay una cierta gama de operaciones de transformación interna. La más elemental se refiere a los espacios propiedad de un solo agente y que tienen un ámbito espacial determinado y un plazo temporal concreto. Es el caso de muchas de las operaciones ferroviarias o militares. Más complejas son las operaciones relativas a un número amplio de agentes y que actúan en espacios más difusos y en un plazo temporal amplio. La evolución del sector litoral barcelonés es, sin duda, el mejor ejemplo de ellas.

Modelo de las operaciones más sencillas es el denominado Pasillo Verde Ferroviario. En un espacio de 163 hectáreas, todo él perteneciente a Renfe, salvo el espacio ocupado por el callejero, se produjo la supresión de la línea de circunvalación ferroviaria trazada en 1862, enterrando la línea, y se redujo también mucho del espacio ocupado por cuatro estaciones, alguna de las cuales se conserva como museo y otras han incrementado su desarrollo en profundidad,

Figura 1.
El sector de Palomares (Madrid) entre 1982 y 2000. La trama urbana se remodela en paralelo a la actuación pública.





Fuente: IGN. Hoja nº 559, IV, 1/25.000. Diferentes ediciones

conectando con otros medios de transporte. La venta del suelo resultante, para usos residenciales y terciarios, se concibió como el ingreso monetario que financiara la operación. Desarrollada entre 1989 y 1995, la operación necesitó de financiación complementaria, obtenida con la enajenación de una cantidad suplementaria de suelo. En conjunto, entre 1991 y 1994 se vendió suelo por un importe de 32 mil millones de pesetas a importantes promotoras residenciales (Brandis/Río, 1995), que las colocaron rápidamente en el mercado, en un número aproximado de 3.000 viviendas.

La mutación territorial y la ampliación del mercado inmueble estaba servida. Pero no había concluido, ya que la grandísima mejora de accesibilidad y de calidad residencial que la operación del Pasillo supuso acabó por afectar a sus alrededores. Su entorno, industrial en lo fundamental, entró en una carrera frenética de recalificaciones, con un destino siempre común, el residencial. Partiendo de la desaparición de instalaciones industriales pertenecientes a empresas como Papelera Peninsular, Repsol, Alcatel, concluyó por construirse un número similar de viviendas al del propio Pasillo como mejor muestra del efecto difusor que tuvo la operación, a pesar de su simple formulación.

Y es que las operaciones ferroviarias de desmantelamiento o acondicionamiento de los viejos trazados han tenido fortísimas repercusiones en todas las ocasiones en que se han efectuado. En ciudades pequeñas, como Oviedo, se ha señalado el carácter fuertemente especulativo de la supresión del ferrocarril de vía estrecha, publicitado como la operación del Pasillo Verde. Y en Sevilla los cambios introducidos en el recorrido urbano del ferrocarril han permitido abrir el casco viejo al río y han potenciado nuevas centralidades junto a la estación del AVE de Santa Justa.

Pero la operación compleja más completa se ha desarrollado en Barcelona, donde se combina el soterramiento del ferrocarril litoral, la realización de un nuevo vial rápido, el Cinturón del Litoral, y la reconversión residencial y terciaria de una gran zona industrial, desde la Barceloneta al río Besós. En unos veinte años, un espacio muy degradado, con chabolismo y precios del suelo muy bajos, se ha reconvertido en una buena zona residencial y un foco terciario creciente.

La experiencia barcelonesa, además, llama la atención por la perseverancia del empeño y su formulación a través de iniciativas sucesivas y complementarias. El inicio consistió en el denominado Plan de la Ribera, formulado en 1965 y promovido por las empresas industriales allí radicadas y por RENFE; tuvo un muy fuerte grado de contestación pública y acabó siendo arrumbado (Alibes y otros, 1975). Pero lo esencial del proyecto reapareció en el conjunto de las obras propuestas para la ciudad de cara a los Juegos Olímpicos de 1992; en el ámbito de una fuerte ilusión colectiva, el proyecto apenas fue criticado y se llevó a cabo en lo sustancial, creando una nueva accesibilidad con el cinturón del Litoral y un gran foco de centralidad en los alrededores del Puerto Olímpico; además un conjunto de viviendas nuevas se iría levantando desde entonces junto a las playas y el nuevo parque litoral.



Pero la operación de transformación del antaño empobrecido nordeste barcelonés no acabó en la operación olímpica. Buena parte del entramado industrial del Poble Nou, que tenía la retícula de Cerdá, a pesar de que nunca se consideró Ensanche, se ha visto recalificado por operaciones posteriores, como la prolongación de la Diagonal hasta el mar, que ha supuesto un reajuste brutal, con derribos masivos de edificios industriales y de antiguas residencias para dejar lugar a nuevas promociones residenciales, con alguna que otra implantación comercial, hotelera y de oficinas (Borja, 1999).

Además hay en curso de realización otros dos proyectos: un ensayo de reconvertir la vieja industria hacia fórmulas más innovadoras, en el denominado 22@bcn, y un gran esfuerzo de obra pública en la desembocadura del río Besós, en el llamado Forum de las Culturas de 2004, que incluye nuevos equipamientos y centros de servicios, además de un nuevo puerto deportivo.

La potencia de la operación se explica también por la pequeñez del municipio barcelonés, que difícilmente podía permitirse contener una zona degradada de tanto tamaño en el centro de un área Metropolitana pujante por evidentes razones de competencia. En términos residenciales, el municipio ha conseguido crear un nuevo suelo, bien cotizado, que por su centralidad compite con ventaja con otros municipios cercanos. Bien es verdad que en el proceso han salido más beneficiados los grandes agentes privados, como los dueños del suelo, que los residentes primitivos, y que las señales especulativas son más que evidentes, pero este tipo de consecuencias no suelen desagradar a los poderes públicos.

Piénsese, en último término, que la lógica mercantil está también en la base de las grandes operaciones de transformación, pues el precio ínfimo del suelo como punto de partida permite, a poco éxito que tenga la iniciativa, la generación de muy elevadas plusvalías, que el sector público recupera parcialmente a través de la vía impositiva. Con ello y la dinamización general del mercado, los presupuestos públicos ya se dan por conformes, más allá de las declaraciones políticas y publicitarias que suelen prodigarse en el curso de las actuaciones.

3.2. Las actuaciones públicas en las zonas de expansión

Un concepto distinto es el de la ciudad en crecimiento. La incorporación del nuevo suelo que ocupa la ciudad emergente es un proceso ineludible que se instrumenta de un modo singular. Es, en realidad, toda la política urbanística la que se resume en tal cometido, que en las últimas décadas ha sido muy llamativo, por haberse producido una muy notable ampliación de la mancha edificada.

Quizás lo más llamativo ha sido la ampliación de los límites tradicionales de la ciudad, incorporando territorios periféricos hasta ahora poco involucrados en asuntos de crecimiento urbano. En efecto, la extensión de la primera residencia hacia límites cada vez más lejanos, unos 35-

40 kilómetros desde el centro, en el caso de las mayores Areas Metropolitanas, o unos 15-20 kilómetros en otras ciudades, ha tenido muchas consecuencias. Centrándonos en la cuestión que nos ocupa, la participación del sector público en el mercado podríamos enunciarlas de un modo sucinto.

La primera consecuencia se refiere a que, dadas las distancias reales que la población recorre en sus movimientos cotidianos, se incorporan tejidos que cumplían antaño otra función, la segunda residencia. Con las construcciones turísticas se había sido muy tolerante, consintiendo implantaciones en el litoral o en la montaña, e incluso el consentimiento es muy reciente, como en las “urbanizaciones ilegales” de la Comunidad de Madrid de los primeros años 80, que, después de realizar un catálogo sobre ellas, acabaron por ser legalizadas en su mayoría, a pesar de sus grandes inconvenientes territoriales (se ubicaban en las vegas fluviales), en los bordes del páramo, sin agua, o en zonas de notable riqueza ambiental. Pues bien, parte de esta segunda residencia se ha convertido en primera, por cercanía relativa y por la carestía del propio mercado residencial, con lo que se demuestra que territorio hay uno solo y que las actuaciones aparentemente neutras, como la de consentir ocupaciones ilegales para un solo uso, acaban con el tiempo en repercutir en todo el conjunto, pues tales implantaciones se consolidan, se dotan de servicios y acaban siendo focos urbanizadores potentes.

La segunda consecuencia es que en un territorio mayor aumentan las instancias políticas y administrativas encargadas de ordenar el crecimiento. Con ello se posibilita que aparezcan políticas territoriales distintas en ámbitos muy cercanos, de donde se deriva una compartimentación territorial que acaba por favorecer a las dinámicas esenciales del mercado, que dentro del caos pueden actuar a sus anchas. Son demasiados, en efecto, los casos en que municipios periféricos se aprovechan de las limitaciones de los municipios centrales en términos de regulación del mercado del suelo, y con su tolerancia acaban propiciando extensiones de la mancha edificada y proliferación de espacios construidos que favorecen las plusvalías de transformación del suelo rústico en urbano, pero que presentan notables deseconomías. Con razón se ha señalado que *“el retorno del plan y la recuperación del planeamiento territorial, así como la extensión de éste a la región metropolitana resolviendo los problemas de coordinación son hoy aspiraciones que se escuchan a los urbanistas más responsables”* (Capel, 2002, 434).

En las grandes ciudades, el papel público es el de regulador del mercado de un modo explícito. Cada vez son más abundantes las empresas públicas de suelo dedicadas a ponerlo en el mercado en condiciones de edificabilidad. El efecto pretendido es paliar una de las rigideces mayores, cual es la de vencer la resistencia del bloque inmobiliario local, muchas veces reticente a movilizar sus recursos de suelo. La intervención pública acota el espacio edificado, establece la edificabilidad, propone unos ritmos de construcción, y eventualmente compra y vende el suelo. En realidad hay muchas variantes a este esquema, pero lo más relevante es la profusa participación del sector público en el proceso, al final del cual está el promotor, cuya opción prioritaria es la de obtener suelo con edificabilidad cierta y licencia rápida. Al respecto hay coincidencia en



muchos autores sobre lo crucial del papel que desempeña el sector público en la movilización del suelo de nueva ocupación (Bellet, 1994, Montoro, 1998).

Donde se rompe la coincidencia es en el sentido económico de la intervención. Muchas son las opciones en las que el capital público interviene de un modo que facilita la liberalización del suelo, pero no pretende regular su precio, que en lo fundamental queda expuesto a las fuerzas del mercado; inclusive son muchas las opciones públicas que no desdeñan participar de los beneficios, de las plusvalías que su actuación genera, con lo cual los propios estamentos públicos acaban participando en el encarecimiento del mercado. Es así cuando se plantean las subastas de suelo, tal como hacen muchos ayuntamientos o las grandes empresas paraestatales, como RENFE o el Ministerio de Defensa en sus grandes paquetes.

Por el contrario, son muy pocas las actuaciones públicas que proporcionen el suelo final con restricciones para su uso o en su precio. Es aquí donde se establece una gran cesura con periodos históricos anteriores. Los grandes polígonos públicos del INUR, destinados a vivienda de promoción pública, no tienen un equivalente en las ciudades españolas actuales. No hay apenas expropiaciones destinadas directamente a la vivienda de bajos ingresos, que se limitan a los casos más urgentes de afectados por las reformas urbanas o los grupos más conspicuos de minorías étnicas.

Visto en su conjunto, bien puede decirse que el sesgo de las políticas urbanas actuales de suelo es profundamente liberal. El sector público, sea el Estado, el Municipio o la Comunidad Autónoma, interviene para lubricar el proceso; eventualmente se lucra de él, pero rara vez regula el precio final. Es evidente que las consecuencias sociales que de ello se derivan son muy acusadas; si tal actuación coincide con los ciclos alcistas de los productos inmobiliarios, la vivienda, en especial, acaba generando un malestar profundo en las capas menos solventes, cual sería la situación actual (fines del año 2002).

Por supuesto que el carácter de la intervención pública, y ello complica aún más la realidad, puede cambiar según el color político de las administraciones actuantes. Un ejemplo de ello lo puede proporcionar lo sucedido en los últimos veinticinco años en la región urbana madrileña.

En los inicios de la gestión socialista la Comunidad de Madrid planteó en 1988 una promoción de suelo público ejemplar, por expropiación, en la barriada denominada de Valdebernardo; hubo problemas ciertos con los dueños de los terrenos, que forzaron una subida efectiva del precio de expropiación y hubo también retrasos en una de las principales promotoras, afectada por la quiebra de PSV, el brazo inmobiliario del sindicato socialista. Pero al final se creó una barriada de nuevo cuño, con un total de 6.000 viviendas, en su mayor parte promovidas en régimen de VPO (en su 90%) por entidades públicas y cooperativas sindicales (Mas, 1999).

La Comunidad de Madrid, que estuvo gobernada por los socialistas hasta 1996, desarrolló otra ambiciosa iniciativa de creación de suelo público, centrada en los municipios metropolitanos. Es la de los denominados *consorcios urbanísticos*, que planteaban suelo para 27.000 VPO, 3.000 VPT y 7.000 viviendas libres a través de un proceso singular. Se actúa con la denominada “expropiación convenida”, consistente en el pago a los propietarios del suelo no con dinero “sino con suelo ya urbanizado de usos de venta libre (terciario o vivienda), con un valor que sea el valor residual del suelo de la operación” (Comunidad, 1995, 46). Salvado el primer obstáculo con el convenio expropiatorio, el segundo problema de la urbanización efectiva de los terrenos es financiado con el pago adelantado de los demandantes finales de vivienda. De tal modo se han construido ya distintas barriadas, como Leganés Norte, Getafe Norte, Ciudad Loranca (en Fuenlabrada) o Valde las fuentes, en Alcobendas (Comunidad, 1999), ejemplos de una actuación pública con criterios sociales, que produce efectivamente suelo barato para vivienda mayoritariamente social.

Pero el cambio del color político en la región madrileña, desde la opción socialista inicial hasta el predominio del partido conservador actual, que está instalado en el Ayuntamiento de Madrid desde 1991 y en la Comunidad desde 1996, ha modificado también las políticas. El ejemplo más flagrante lo constituyen los PAUS, áreas de nueva expansión del municipio central que, inicialmente, en 1985, fueron pensadas como zonas de expropiación (efectivamente, Valdebernardo fue el PAU nº 1), pero que finalmente el municipio decidió, a partir de 1996, gestionar a través de la “compensación” (Mas, 1999). Con la capacidad edificatoria en manos de los agentes privados, los PAUS han funcionado como una gran zona de suelo en reserva, y sólo a fines del año 2002 comienzan a verse los primeros edificios en unos terrenos que han tenido una enorme revalorización especulativa, fuente de no pocos escándalos mediáticos. Los PAUS, que contendrán unas 70 mil viviendas, son, pues, un gran ejemplo de un cambio de gestión política en un territorio concreto y en un sentido concordante al del color de los partidos políticos actuantes.

Finalmente, otra cuestión relevante es la del papel jugado por el sector público en la ampliación física de la ciudad a través de la mejora general de la accesibilidad. Es especialmente importante en el apartado de las grandes obras públicas. Cinturones de ronda, circunvalaciones, nuevas carreteras de salida, la generalización de las autovías, son todos ellos ejemplo de una decidida política vial que se ha emprendido en las dos últimas décadas en las ciudades española, en función de políticas territoriales de índole general, y muchas veces al margen del ordenamiento urbanístico concreto. Es evidente que esta ampliación ha favorecido, aún más, el empleo del automóvil en la ciudad, y ha influido mucho en la ya comentada ampliación efectiva del espacio involucrado en los movimientos urbanos cotidianos. Pero, además ha tenido unas consecuencias espaciales en el interior de la ciudad nada despreciables a través de dos efectos claros.

En primer lugar, ha trastocado jerarquías de precios del suelo muy consolidadas, dotando de gran accesibilidad a zonas largo tiempo marginadas. Es el caso de muchos barrios madrile-



ños cercanos a la M-40, de las barriadas barcelonesas del Cinturón Litoral o de la Montaña, o de tantas circunvalaciones (Palma de Mallorca, Málaga, Sevilla). No es difícil ver en dichas actuaciones, aunque sea de modo derivado, un intento de mejorar los precios de las antiguas zonas marginales, de donde se han generado notables plusvalías.

En segundo lugar, la política vial seguida ha propiciado un asiento privilegiado a los centros comerciales y de servicios emergentes. La mejor prueba es que a lo largo de todas estas actuaciones viarias se suceden los nuevos centros comerciales y centros de ocio que tan llamativos resultan como formas urbanas emergentes de diseño y carácter internacional. Y cabe la fundada sospecha que todo el sistema viario reciente ha favorecido tales implantaciones, que hubieran sido casi de imposible gestión en el tejido consolidado dado las amplias superficies compactas que exigen. Hasta qué punto se trata de una estrategia voluntaria no conocemos literatura que lo confirme, pero entra en la lógica del capitalismo español actual tal proceder. Desde luego, tal actitud colma las pretensiones del sector de las grandes implantaciones comerciales, que siempre propugnó la disponibilidad rápida de suelo amplio y bien comunicado.

En último término, el aumento progresivo del territorio considerado como urbano produce lo que se ha dado en llamar la *ciudad difusa*, que es consecuencia de múltiples factores, a los que no escapa el propio mercado inmobiliario, pero a través de procesos muy sutiles, y a veces contradictorios, que no hemos desarrollado aquí. Quizás lo podamos hacer en otra ocasión.

Bibliografía

- AJUNTAMENT DE BARCELONA (1984): *Patrimoni immobiliari municipal*, Barcelona, 2 vols.
- AJUNTAMENT DE BARCELONA (1993): *El mercat immobiliari de Barcelona 1992*, Barcelona, 78 p.
- ALIBES, J.; CAMPO, M.; GIRAL, E. y otros (1975): *La Barcelona de Porcioles*, Barcelona, Laia, 305 p.
- ARRIOLA, P. M. (1991): *La producción de una ciudad-máquina del capital: Vitoria-Gasteiz*, Bilbao, Universidad del País Vasco, 532 p.
- ATLAS (1998): *Anuario estadístico de la vivienda en España*, Madrid, Ministerio de Fomento, 154 p.
- ATLAS (2001): *Anuario estadístico de la edificación de viviendas y sus precios en España*, Madrid, Ministerio de Fomento, 71 p.
- BELLET SANFELIU, C. (1994): "Activitat immobiliària a Lleida (1979-1989)", *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, nº 25, pp. 15-36.

- BELLET SANFELIU, C.(1999): “El plan especial y la transformación de la ciudad consolidada”, en DOMINGUEZ, R.: *La ciudad. Tamaño y crecimiento*, op. cit., pp. 51-62.
- BOHIGAS, O. (1986): *Reconstrucción de Barcelona*, Madrid, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, 201 p.
- BRANDIS, D.; RIO, I. (1995): “Las grandes operaciones de transformación urbana. El caso del Pasillo Verde ferroviario de Madrid”, *Ería*, nº 37, pp. 113-128.
- BUSQUETS GRAU, J. (1992): *Barcelona. Evolución urbanística de una capital compacta*, Madrid, Editorial Mapfre, 425 p.
- CANOSA ZAMORA, E.(1995): *La promoción inmobiliaria en la periferia noreste de Madrid*, Madrid, Ministerio de Economía y Hacienda, 233 p.
- CAPEL, H. (2002): *La morfología de las ciudades. I. Sociedad, cultura y paisaje urbano*, Barcelona, Ediciones del Serbal, 544 p.
- CARRERAS-MOYSI, B. (1999): “La renovación en el nordeste de la ciudad”, en *Barcelona 1979/2004 del desarrollo a la ciudad de calidad*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona, 287 p., pp. 180-187.
- CENTRE DE POLÍTICA DE SÒL I VALORACIONS (1988): *Mercado inmobiliario de Barcelona*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona, 134 p.
- COMUNIDAD DE MADRID (1995 a): *Los consorcios urbanísticos en la Comunidad de Madrid. Una fórmula de gestión de suelo para los años noventa*, Madrid, 146 p.
- ESTEBAN, J. (1998): “L’ Habitatge a Barcelona: estat de la qüestió i alternatives”, *Papers. Regió metropolitana de Barcelona*, nº 29, pp. 9-22.
- GALLEGO MORA-ESPERANZA, J. (1995): “La oferta de suelo en el municipio de Madrid”, *Catastro*, 24, 34-39.
- GALLEGO VICTORIA, M. (1995): *Análisis y valoración del patrimonio inmobiliario urbano de España*, Madrid, Ministerio de Economía y Hacienda, 201 p.
- GARCIA CUESTA, J.L. (2000): *De la urgencia social al negocio inmobiliario. Promoción de viviendas y desarrollo urbano en Valladolid (1960-1992)*, Valladolid, Ayuntamiento de Valladolid / Universidad de Valladolid, 361 p.
- HERCE, M. (1992): “Algunas medidas urbanísticas coadyuvantes a las políticas de vivienda”, *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona*, nº 9, pp. 27-35.
- INDICE (1999): *Estadística de precios de las viviendas. Estadística de precio medio del m2. Datos obtenidos de las tasaciones hipotecarias*, Madrid, Ministerio de Fomento, 99 p.
- JOVER, A. (1998): “L’ oferta de lloguer a la ciutat de Barcelona”, *Papers. Regió metropolitana de Barcelona*, nº 29, pp. 47-54.

- LEIRA, E.; Quero, D. (1992): “Bilbao. Territorio y regeneración productiva”, *Estudios Territoriales*, nº 39, pp. 117-131.
- LOPEZ DE LUCIO, R. (Ed.) (1999): *Madrid 1979-1999. La transformación de la ciudad en veinte años de ayuntamientos democráticos*, Madrid, Gerencia Municipal de Urbanismo, 425 p.
- LLEONART, P.; GARCÍA, A. (1996): *El Maresme: una visió immobiliària*, Mataró, Gabinet de Estudis Economics, SA (Caixa Laietana), 247 p.
- LLOP TORNE, J. M. (1999): “Política urbanística del sòl a la ciutat de Lleida”, en CASTAÑER, M.; VICENTE, J. (1999): *Mercat del sòl i planejament. Actes de les IV Jornades de Geografia i Urbanisme*, Girona, Universitat de Girona, pp. 73-88.
- MANGADA, Eduardo (1981 b): “Prólogo : Política urbana y Revisión del Plan”, en AYUNTAMIENTO DE MADRID (1981): *Criterios y objetivos para revisar el Plan General en el municipio de Madrid*, Madrid, Gerencia Municipal de Urbanismo, 59 p.; pp. VII-XI.
- MAS HERNÁNDEZ, Rafael (1989): “Dinámica actual de los espacios urbanos”, en ASOCIACION DE GEOGRAFOS ESPAÑOLES (1989): *XI Congreso Nacional de Geografía*, Madrid, AGE/Universidad Complutense de Madrid, vol IV, 382 p., pp. 201-245.
- MAS HERNÁNDEZ, R. (1996): “La promoción inmueble en España (1846-1995)”, *CIUDAD Y TERRITORIO. Estudios Territoriales*, XXVIII, (107-108), pp. 241- 269.
- MAS HERNÁNDEZ, R. (1999b): “Políticas de suelo en Madrid”, en CASTAÑER, M.; VICENTE, J. (1999): *Mercat del sòl i planejament. Actes de les IV Jornades de Geografia i Urbanisme*, Girona, Universitat de Girona, pp. 51-72.
- MAS HERNÁNDEZ, Rafael; RODRIGUEZ CHUMILLAS, Isabel (1994): “Propiedad urbana, promoción inmueble y Catastro en el Madrid de hoy”, *Catastro*, 21, pp. 54-63.
- MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE (1996): *Informe sobre suelo y urbanismo en España*, Madrid, MOPTMA, 295 p.
- MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE (1996): *Informe sobre suelo y urbanismo en España*, Madrid, MOPTMA, 295 p.
- MONTORO, X. (1998): “Implicacions d’una liberalització del sòl”, en CASTAÑER, M. / VICENTE, J. (1999): *Mercat del sòl i planejament. Actes de les IV Jornades de Geografia i Urbanisme*, Girona, Universitat de Girona, pp. 25-34.
- NAREDO, J. M. (1996): *La burbuja inmobiliario-financiera en la coyuntura económica reciente (1985-1995)*, Madrid, Siglo XXI de España Editores, 165 p.
- RODRÍGUEZ CHUMILLAS, I. (2001): *Vivienda y promoción inmobiliaria en Madrid*, Lleida, Edicions de la Universitat de Lleida, 149 p.
- RODRÍGUEZ LÓPEZ, J. (1996): “La coyuntura inmobiliaria en España en España en 1995-96”, *Cuadernos económicos de Granada*, nº 4, pp. 115-131.

- RODRÍGUEZ LÓPEZ, J. (1999): “Coyuntura inmobiliaria 1999: el fuerte papel de la demanda”, *CIUDAD Y TERRITORIO. Estudios territoriales*, t. XXXI, nº 119-120, pp. 397-416.
- TATJER, M. (1987): “Propietat del sòl i promoció immobiliària: alguns exemples catalans”, en *Les ciutats petites i mitjanes a Catalunya: evolució recent i problemàtica actual. Ila Setmana d’Estudis Urbans a Lleida*, Barcelona, Institut Cartogràfic de Catalunya, 656 p., pp. 391-418.
- VALLS PLA, J. (1998): “El precio de compraventa de viviendas en Barcelona (1972-1996)”, en VERGÉS, Ricard (Editor) (1998): *El precio de la vivienda y la formación del hogar*, Barcelona, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 166 p., pp. 33-46.
- VERGÉS, R. (Ed.) (1998 a): *El precio de la vivienda y la formación del hogar*, Barcelona, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 166 p.
- VERGÉS, R. (1998 b): “Evolució del parc d’habitatges a la regió metropolitana de Barcelona (o la problemàtica de la dispersió periurbana)”, *Papers*, nº 29, febrero 1998, pp. 55-62.
- VILAGRASA i IBARZ, J. (1990): *Creixement urbà i agents de la producció de l’espai: el cas de la ciutat de Lleida, 1940-1980*, Barcelona, Institut Cartogràfic de Catalunya, 697 p.
- VILAGRASA, J. (1997): “Desarrollo urbano y promotores inmobiliarios en España. Una visión general”, en VILAGRASA, J. (Ed.): *Vivienda y promoción inmobiliaria en España*, Lleida, Universitat de Lleida, Col. “Espai/temps”, nº 31, pp. 7-33.
- VINUESA ANGULO, J.; SÁNCHEZ-FAYOS, T.; OLIETE, A. (1986): “La operación de Remodelación de Barrios en Madrid”, *Ciudad y Territorio*, nº 68, pp. 71-87.



REDES, CHABOLAS Y RASCACIELOS. LAS TRANSFORMACIONES FÍSICAS Y LA PLANIFICACIÓN EN LAS ÁREAS METROPOLITANAS

Horacio Capel

Hablar de las transformaciones físicas de las áreas metropolitanas supone enfrentarse a los procesos más dinámicos de urbanización, a las transformaciones más radicales, a los temores y esperanzas que suscitan los variados procesos de globalización en marcha respecto al presente y al futuro ¹.

En esta parte dedicada a las transformaciones físicas y la planificación en las áreas metropolitanas debemos centrar la atención en algunos temas. Hablaremos de las tendencias hacia la difusión de la urbanización y la constitución de lo que se puede denominar de forma simplificada la ciudad difusa; del funcionamiento del mercado de trabajo y su impacto sobre la movilidad y la organización urbana; del policentrismo; de las tipologías morfológicas con la que se construye la ciudad, y que oscila entre las chabolas y los rascacielos; del papel de las redes en la organización de las áreas metropolitanas; de las formas de segregación y exclusión social; y del valor del planeamiento urbano en las metrópolis afectadas de una u otra forma por el proceso de globalización. Otros temas de debate podrían referirse a los agentes urbanos que modelan la ciudad, al papel de los agentes locales, nacionales e internacionales, al mercado inmobiliario, o a la toma de decisiones de los diferentes agentes públicos y privados que actúan en esos espacios.

1. La ciudad difusa

Uno de los rasgos más frecuentemente citados con referencia a la urbanización actual es el que se refiere a la aparición de la ciudad difusa. Desde luego, todo depende de la escala a que nos situemos. A la escala más pequeña, la de los países y los continentes o el conjunto del mundo, puede decirse que la concentración urbana continúa, y que actúan procesos circulares y acumulativos de reforzamiento de las áreas urbanas ya existentes, los cuales desde hace medio milenio están obrando en favor de las grandes ciudades, primero, y de las áreas metropolitanas, más tarde. Los datos históricos sobre la evolución urbana lo demuestran ², y existen estudios

¹ Texto de la conferencia en el Seminario Internacional sobre «El desafío de las áreas metropolitanas en un mundo globalizado. Una mirada a Europa y América Latina», organizado por el Institut d'Estudis Territorials de la Universitat Pompeu Fabra y celebrado en Barcelona los días 4 al 6 de junio de 2002.

² Por ejemplo, en lo que se refiere a Europa, Vries 1987; de manera más general, Bairoch 1985.

que permiten entender el funcionamiento de ese proceso circular y acumulativo de concentración creciente en las metrópolis³. Muchos datos muestran que las grandes urbes y las áreas metropolitanas siguen atrayendo a la población y concentrando lo esencial de la economía y la actividad en todo el mundo⁴.

Pero si nos situamos a otra escala las cosas cambian. A la escala municipal, metropolitana o regional es evidente que existe una dispersión de la urbanización y la aparición de lo que podemos coincidir en calificar como "ciudad difusa".

Las raíces de esta difusión o dispersión son varias. Hay elementos de continuidad con los procesos de descentralización que se iniciaron en el siglo XIX, y a veces incluso en el XVIII, reforzados por innovaciones técnicas (ferrocarril, telégrafo, teléfono, tranvía, autobús) que permiten la localización periférica de unas actividades que normalmente se situaban en el casco urbano. El desplazamiento de población del centro de la ciudad está en relación con la subida de los precios de las viviendas en los cascos urbanos consolidados, con las estrategias del capital inmobiliario de crear vivienda en localizaciones periféricas en donde el suelo es más barato, con la búsqueda de lo que se considera una mejor calidad de vida, con las estrategias de mercadotecnia, con la venta del espacio rural. También es antiguo el desplazamiento de industrias, tanto de antiguas factorías que necesitan más suelo para ampliar sus instalaciones y obtienen elevadas plusvalías convirtiendo en viviendas el antiguo suelo industrial, como de industrias nuevas que buscan suelo barato en la periferia y establecen nuevos nodos de empleo y vivienda; de hecho algunos trabajos recientes insisten en que es el desplazamiento de la industria lo que provocó la suburbanización, y no los cambios en las formas de transporte o la suburbanización residencial⁵. La terciarización, que se acentúa en las ciudades centrales, contribuye asimismo a la expulsión de población residente para dedicar el suelo a oficinas y comercios. Más reciente es el negocio de la construcción de autopistas para el automóvil privado. A lo cual se han unido los cambios introducidos por la transformación de los procesos productivos y las modificaciones en las formas de vida y en los gustos, que valoran las localizaciones periféricas, en un momento en que los medios de transporte lo permiten.

Lo que caracteriza a las nuevas metrópolis es, por todo ello, su crecimiento continuo y su extensión hacia la periferia. Los términos que se han ido proponiendo muestran claramente esa realidad: además de *urban sprawl*⁶ o de ciudad difusa⁷, se han utilizado los de ciudad dispersa⁸,

3 Referencias en Capel (1997).

4 En las comunicaciones presentadas a este Coloquio se dan datos significativos: Lima concentra el 56 por ciento del PIB y el 83 por ciento de los depósitos financieros y la tercera parte de la población del país, Ludeña Urquiza 2002; Caracas el 55,5 por ciento de la población ocupada con algún nivel superior del país, a la vez que ha aumentado el nivel de primacía en servicios más cualificados, Barrios 2002.

5 Así se ha señalado explícitamente con referencia a la evolución de diversas ciudades norteamericanas (San Francisco, Pittsburgh, Los Angeles) desde el siglo XIX por Walker (2001), Muller (2001), y Hise (2001).

6 Whyte (1958) ed 1993; y muchos otros posteriormente.

7 Ampliamente utilizada (por ejemplo, Indovina 1990) y rápidamente popularizada, hasta el punto de que la utilizan ya habitualmente los políticos, como muestra Narbona (2002).

8 Monclús (1998).



ciudad región⁹, ciudad sin confines o ciudad ilimitada¹⁰, megaciudad, hiper-ciudad¹¹, metápolis¹², ciudad de las cien millas o *100 Miles City*¹³. En algún momento esto se confunde con otra realidad urbana todavía más vasta en la que varias ciudades entran en coalescencia: megalópolis¹⁴, galaxias metropolitanas¹⁵, constelaciones urbanas, archipiélagos urbanos¹⁶.

A veces los bordes de esos vastos conjuntos urbanos son imprecisos, cambiantes y difíciles de establecer; lo que hace también dificultoso señalar cuál es realmente su población¹⁷. Para lo que aquí nos interesa, podemos recordar que entre las mega-urbes que ya tienen más de 10 millones de habitantes hay varias iberoamericanas (São Paulo, México, Buenos Aires, Río de Janeiro) y entre las que se acercan encontramos a Lima, Bogotá, Santiago de Chile. En otros continentes la cifra de megaciudades va aumentando también, y algunas llevan camino de convertirse en "ciudades mundiales"¹⁸; como ocurre en China con Hong Kong, Shangay y Pekín, estas dos última cercanas ya a los 10 millones de habitantes¹⁹.

El origen del proceso de metropolización es antiguo. La Oficina del Censo de Estados Unidos, ante la necesidad de estudiar las ciudades juntamente con sus áreas suburbanas, reconoció ya distritos metropolitanos a partir del censo de 1910²⁰. En esos años iniciales del siglo el concurso para establecer el plan del Gran Berlín, para unos 60 municipios independientes y una extensión de 2.000 km², representaba ya el reconocimiento de la necesidad de considerar unitariamente esas áreas²¹, lo que se refleja también al otro lado del Atlántico en la aparición de órganos políticos para la gestión metropolitana, como muestra el episodio de la creación de la Commission Metropolitaine de Montréal en 1921²².

Desde esos años, y especialmente desde la década de 1930 y 1940, en diversas ciencias sociales se empezaron a realizar estudios sobre las transformaciones de las áreas periurbanas, denominadas con expresiones diversas que se referían generalmente a una misma realidad: áreas suburbanas, extrarradio, *banlieux*, *Suburbs*, o *Urban Fringe*. Geógrafos, sociólogos, historiadores y economistas abordaron el estudio de esa nueva realidad, que tenía múltiples implica-

9 Delgado (1998), Sambricio (1999), Terán (1999).

10 Nel.lo (1998).

11 Corboz 1995 (cit. en Monclús 1998)

12 Utilizada primeramente por F. Asher (1995, 1996) y empleada por N. Portas y A. Domingues (1998) para el espacio litoral urbanizado desde Lisboa a Oporto.

13 Sudjic 1992.

14 Gottmann (1957) y (1961): véase también Clarbone (1968) y Barker & Sucliffe (1993).

15 Manzagol, Coffy et Chearmur (2001).

16 Expresión utilizada por J. Ferrão con referencia a Portugal (cit. por Portas y Domingues [1998]).

17 Un intento reciente para definir las aglomeraciones metropolitanas europeas a partir de los datos de 72.000 municipios de 14 países ha permitido identificar 109 aglomeraciones extensas y en su interior 88 aglomeraciones metropolitanas, en Grans 2002.

18 Hall (1965), y Fossaert (2001) (y todo el número 101 de *Herodote*, sobre «Géopolitique des Grands Villes», 206 p.).

19 Yulong & Hamnett (2002).

20 Harris (1943).

21 Frick (1994).

22 Pineault (1998).

ciones, hasta el punto de que algún autor pudo defender que "de hecho, la economía entera de una nación puede ser analizada como una economía metropolitana, dominada por grandes centros metropolitanos"²³. Los ecólogos humanos de la escuela de Chicago se interesaron por la morfología y la estructura social de esta nueva dimensión metropolitana y se preocuparon de sus límites y la jerarquía de centros dominantes y subdominantes, al mismo tiempo que investigaban la difusión de las formas de vida urbana en los entornos de las ciudades²⁴. Y los geógrafos integraron esos estudios con la preocupación por las jerarquías urbanas y las diferentes áreas de influencia²⁵.

Los datos censales en Estados Unidos mostraron bien pronto que a partir de los años 40 el crecimiento en las áreas periurbanas era ya mayor que en las mismas ciudades centrales, y tanto en ese país como en los europeos se empezaron a realizar estudios sobre dichas áreas periurbanas, de lo que son un buen exponente los trabajos realizados por Pierre George o dirigidos por él²⁶.

A partir de los años 70 la descripción de los procesos de cambio urbano se ha reflejado en expresiones contundentes que aparecen en los títulos de muchas obras, tanto en Europa como en América. A fines de la década de 1960 los mapas de la extensión de las áreas de movimientos pendulares diarios en torno a las grandes ciudades norteamericanas resultaban ya espectaculares²⁷, a la vez que se observaba la difusión de la urbanización sobre los espacios intermetropolitanos, que hasta entonces habían estado perdiendo población²⁸, lo que llevó a Brian J. L. Berry a proponer el término de "contraurbanización", que tanto éxito tendría durante algún tiempo²⁹. El mismo autor reconocía que "la escala y el patrón del crecimiento urbano está siendo transformado continuamente y con creciente rapidez", y que por ello era preciso redefinir la áreas metropolitanas³⁰. Poco después el fenómeno se dejaba sentir de forma similar en Europa, y el libro de G. Bauer y J. M. Roux *La rurbanisation ou la ville éparpillée* (1976) es una muestra de la presencia de esos cambios también en el Viejo continente y de la necesidad de caracterizar con expresiones nuevas la nueva realidad urbana.

Algunos de los rasgos del proceso de expansión urbana desde finales del siglo XIX llevaban a la aparición de lo que luego se ha llamado urbanización policéntrica. De alguna manera un cierto policentrismo se había insinuado ya con la absorción que hicieron determinadas ciudades de sus municipios periféricos, que podían tener en algunos casos un cierto tamaño y autonomía.

23 Thodorson (1974), p. 315, siguiendo en ello a Gras 1922; una idea que, por cierto, vuelve a aparecer hoy, como puede verse en Collin (1998), p. 77.

24 Por ejemplo, Park 1929, Bogue (1949), y otros trabajos citados en Theodorson (1974), quinta parte.

25 Dickinson (1934) y, de manera más general, Dickinson 1961.

26 George (1950), Bastié (1964).

27 Véase los incluidos en Berry & Horton (1970), figs. 2.16 a 2.18.

28 Friedmann and Miller (1965).

29 La historia de este concepto en Arroyo (2001).

30 Berry, Goheen & Goldstein (1968).

Y mucho más con la coalescencia de ciudades próximas, lo que dio lugar a la aparición del término conurbación, acuñado por Patrick Geddes a principios del siglo XX. Más tarde, en 1961, la descripción de la Megalópolis por Jean Gottmann hizo tomar conciencia de la aparición de una nueva dimensión urbana policéntrica. Y poco después entre las *World Cities* que estudió Peter Hall (1965) se incluían dos vastas conurbaciones con claro carácter policéntrico: el Randstadt holandés, en el que se incluyen Utrecht, Amsterdam, La Haya, Rotterdam y Dordrecht; y el amplio conjunto urbano del Rhin-Rhur, extendido sobre cinco regiones administrativas alemanas y en la que se integran Duisburg, Essen, Bochum, Dortmund y otras ciudades. Luego se reconocerían otras muchas para las que se propusieron expresivas denominaciones: Boswash (para el área urbana desde Boston a Washington), Chipitts (Chicago-Pittsburg), Sansan (San Francisco-San Diego), etcétera. Y si nosotros fuéramos tan imaginativos y desinhibidos como los yanquis, podríamos añadir muchas más; solo en España: Barlencia (para el espacio urbano entre Barcelona y Valencia), Murlicante (Murcia-Alicante), Viruña (Vigo-La Coruña) y hasta Madrilajara (Madrid-Guadalajara), entre otras.

Naturalmente los procesos que ya estaban plenamente dibujados o insinuados en 1960 se intensificaría en las décadas siguientes, en las que se han producido dos hechos de gran trascendencia: uno, los cambios en los sistemas industriales, relacionados en parte con la crisis de 1973 y con los procesos de reestructuración industrial subsiguientes; y otro, el desarrollo de las nuevas tecnologías de la información y la comunicación. Todo ello ha acentuado aún más la difusión de la urbanización y ha dado lugar a nuevas transformaciones de las áreas metropolitanas.

Durante las últimas décadas han ido apareciendo otras muchas calificaciones, que reflejan expresivamente que algo esencial ha cambiado en las áreas suburbanas, empezando por las de las ciudades norteamericanas. Algunas de esas denominaciones llevan ya la atención hacia los importantes transformaciones que se realizan en la estructura de las áreas periurbanas. La expresión Ciudad Exterior (*Outer City*)³¹, fue seguida por la de *Technoburbs* para designar a esos espacios suburbanos con equipamiento técnico y terciario superior³², y por la de Ciudad del Borde, o *Edge Cities*, en la obra de Joel Garreau (1991). Los cambios en la extensa y uniforme área suburbana norteamericana inducen a algún autor a hablar de *post suburbia*³³, y la adquisición de funciones centrales en ella ha llevado a hablar de la aparición de una metrópolis invertida³⁴.

Los cambios son sin duda de gran trascendencia y aludiendo a ellos algún autor (Stepehn Graham) ha hablado de la "post-ciudad" "expresión máxima de la libertad de cambio, donde se celebra la apoteosis de las posibilidades múltiples, que no alcanza nunca forma definida, en la que nada es estático y permanente"³⁵; otro autor, por su parte, (Edward W. Soja) no ha dudado

31 Herington (1984).

32 Fishman (1987).

33 Jon C. Teaford (1997).

34 Bloch (1994).

35 Graham, cit. en Terán (1997).

en hablar de las *Postmetropolis* y, con referencia a los cambios físicos y estructurales, se ha atrevido a inventar otra palabra, *Exopolis*, para poner énfasis en la importancia de las fuerzas exógenas que modelan la ciudad en la era de la globalización y en la complejidad y carácter contradictorio de los procesos que están actuando en la metrópolis postmoderna, en la postmetrópolis:

"La nueva geografía del urbanismo postmetropolitano se ve así como el producto a la vez de la descentralización y recentralización, desterritorialización y reterritorialización, continua dispersión e intensificación de la nucleación urbana, creciente homogeneidad y heterogeneidad, integración socio espacial y desintegración y otros muchos. La Exopolis compleja puede describirse metafóricamente como la ciudad «vuelta hacia adentro afuera» (*turned inside-out*), como en la urbanización de las áreas suburbanas y el crecimiento de la Ciudad Exterior. Pero ello representa la ciudad «vuelta hacia afuera adentro» (*turned outside-in*), una globalización de la Ciudad Interior, que lleva todas las periferias del mundo hacia el centro, conduciendo hasta su propio centro simbólico lo que antes fue considerado 'de otra parte' (...). Eso redefine simultáneamente la Ciudad Exterior e Interior, a la vez que hace cada vez más difícil delinear y cartografiar cada uno de esos términos con alguna claridad o confianza ³⁶."

Si algo está claro con todo ello es que se ha producido un profundo cambio en la estructura urbana, que conduce a lo que simplifadamente podemos seguir llamando ciudad difusa y a la aparición de formas de policentrismo. Una nueva forma física de los conglomerados urbanos se está dibujando. Pero antes de hablar de ella debemos referirnos al funcionamiento del mercado de trabajo y su impacto en la morfología de las metrópolis.

2. El funcionamiento del mercado de trabajo

Con la Revolución industrial y la aparición de la fábrica se afirma una fuerte tendencia a la separación entre trabajo y residencia, un rasgo característico de la ciudad contemporánea. Hoy somos conscientes de que esa separación no ha sido total, en el sentido de que hay capas de la población que no la han experimentado. Muchos profesionales liberales y trabajadores autónomos han seguido teniendo el despacho en el domicilio, y en nuestros días la difusión de Internet permite imaginar formas de teletrabajo que se realizarían desde la propia vivienda. Pero, más importante que eso, durante los siglos XIX y XX los grupos populares han podido seguir utilizando el domicilio como lugar de trabajo, especialmente las mujeres, que han realizado, además de la tareas domésticas, otras de trabajo informal.

³⁶ Soja (2000), p. 250.



Pero para una parte importante de la población la separación vivienda y trabajo ha sido una realidad, y da lugar a una movilidad creciente. Dicha movilidad aumenta porque la lógica de la localización y de la expansión industrial es diferente a la de la localización de viviendas. Si en el siglo XIX, debido a la limitación de las redes y medios de transporte la fábrica todavía estaba muy cercana a la vivienda de los trabajadores³⁷, con la generalización de nuevos medios de transporte (tranvía, automóvil) y de comunicación (telégrafo, teléfono) pudo desplazarse hacia la periferia, buscando los solares cada vez más amplios que necesitaba.

Desde los años 70 los procesos de reestructuración industrial y desindustrialización eliminaron industrias obsoletas o poco competitivas, y trasladaron otras muchas hacia la periferia de las ciudades. En algunos países la reconversión industrial y el traslado de factorías a la periferia generó graves problemas debido a la difusión que había habido de la vivienda en propiedad para las clases populares, lo que dificultaba el traslado de la mano de obra. Lo cual hizo surgir voces que pedían la paralización de ese proceso de difusión de la propiedad -que había sido tan útil para mantener la paz social- y la conveniencia de facilitar otra vez vivienda de alquiler, que facilitaría la movilidad del trabajador siguiendo el desplazamiento de la planta industrial.

Desde los años 70, en una situación de creciente competencia, la sustitución de máquinas y el progreso en la automatización ha conducido a que los trabajadores con habilidades útiles para los procesos productivos anteriores sean ahora considerados inaprovechables, con conocimientos obsoletos y no reconvertibles. Una parte de los procesos productivos o de gestión se externalizan y la antigua vinculación por vida a una empresa ha dejado de existir, al tiempo que pasa a generalizarse el cambio de trabajo, la movilidad laboral entre empresas, los empleos precarios, los fijos discontinuos, y la movilidad espacial.

La introducción de criterios urbanísticos de la Carta de Atenas, que conduce a la zonificación de actividades y usos, ha impulsado asimismo la creación de áreas industriales específicas (polígonos industriales) situadas en la periferia, a donde se han desplazado industrias antes localizadas en el casco urbano. A veces por iniciativa de los municipios vecinos que intentan atraer actividades, y rentas fiscales, hacia ellos.

Al mismo tiempo, la especulación inmobiliaria en áreas industriales obsoletas destruye el tejido industrial antiguo de la ciudad y lo convierte en vivienda. No se ha tenido la precaución de conservar una parte del patrimonio industrial para la memoria histórica y para la reutilización por actividades industriales de la nueva economía. La alegría con que se ha recalificado el suelo industrial urbano -por ejemplo, en el Poble Nou de Barcelona- contribuye a restar heterogeneidad a la ciudad central, y a estimular los movimientos pendulares.

37 Véase, para el caso de Barcelona, Miralles y Oyón (1998).

Con todo ello se ha ido produciendo de forma amplia en los últimos decenios una localización cada vez más exterior de los empleos, un mantenimiento de otros en situación central pero con desplazamiento de la mano de obra a la periferia, y una separación creciente de la vivienda y el trabajo. Lo que significa igualmente el aumento de la movilidad, la congestión de las carreteras y el despilfarro energético por el aumento de los automóviles individuales.

En artículos publicados en los años 60 muchos autores concluían que una característica destacada de la mano de obra industrial y de los servicios consistía ya en la elevada movilidad de los trabajadores entre distintos lugares, empresas y ocupaciones, lo que a comienzos de los años 70 condujo a imaginar políticas en las que se aludía a un modo de vida móvil. Como todo el mundo sabe bien, ese proceso no ha hecho más que aumentar en los últimos 35 años. Hoy se dice ya claramente que los obreros han de ir a donde esté el trabajo, y que los parados han de aceptar, si es preciso, un empleo a 50 km de su residencia. Es evidente que la organización de las áreas metropolitanas, el funcionamiento del mercado de trabajo en ellas -y sus efectos consiguientes sobre la estructuración espacial- está en relación con todo eso, es decir, con procesos sociales y económicos de carácter más general. La movilidad es una exigencia previa para obtener algún trabajo y, para los que ya lo tienen, una condición necesaria cuando hay algún desplazamiento de la instalación industrial o de las oficinas.

La movilidad ha ido aumentando con la aplicación de las políticas económicas neoliberales. Hoy los modelos de trabajo precario se difunden o imponen³⁸. La aspiración a un empleo para toda la vida se ha hecho desaparecer del horizonte laboral de los trabajadores, y sobre todo del de los jóvenes. Eso supone también limitar los vínculos de un trabajador con su lugar de residencia habitual, favorecer el desarraigo. Parece como si el proceso productivo, es decir los empresarios, necesitaran hoy una mano de obra precaria y siempre disponible, en el interior del país, en las estructuras supranacionales, en cualquier lugar del mundo. El último informe del Banco Europeo propone aumentar la movilidad laboral en toda la Unión Europea, sin tener en cuenta las diferentes tradiciones culturales en los diversos países europeos, que hacen que el pasar de un Estado a otro no sea algo similar a lo que ocurre al pasar de un Estado a otro en el modelo norteamericano de referencia.

La movilidad laboral ha sido tradicionalmente mayor entre los hombres que entre las mujeres. A veces la localización de oficinas y establecimientos productivos ha podido hacerse buscando la mano de obra femenina ociosa en los barrios dormitorio, la cual podía estar dispuesta a aceptar empleos menos remunerados cerca de su domicilio para poder seguir atendiendo a la familia. Pero las mujeres se están incorporando de forma creciente al mercado laboral y se ven afectadas igualmente por la movilidad, con grandes consecuencias familiares. En Canadá, Esta-

38 Una buena presentación de los cambios en el mercado de trabajo metropolitano en Perulli (1995); véase también las comunicaciones presentadas al II Coloquio Internacional de Geocrítica sobre «Innovación, desarrollo económico y medio local» (*Scripta Nova*, nº 69, 1 de agosto de 2000 <<http://www.ub.es/geocrit/sn-69.htm>> y al IV Coloquio Internacional de Geocrítica sobre «El trabajo» (*Scripta Nova*, nº 119, 1 de agosto de 2002 <<http://www.ub.es/geocrit/sn-119.htm>>)

dos Unidos y otros países, los cambios en la geografía del empleo terciario, y en concreto de oficinas, por la aparición de centros de oficinas en la periferia, está afectando también fuertemente a las mujeres ³⁹.

En esta perspectiva, parecería que la insistencia en que las nuevas tecnologías permiten el trabajo a domicilio supone una inflexión en esa tendencia. Aunque podemos temer que se trate más bien de una estrategia general económica de separación, de aislamiento de la fuerza laboral y no algo deseado por los trabajadores, ya que el lugar de trabajo es también un lugar de relación social. De todas maneras, parece que la realidad en este caso va siempre muy por detrás de las predicciones. A pesar de los anuncios de la generalización del teletrabajo, parece que esa forma de actividad no aumenta según lo esperado ⁴⁰. Lo que hay es mucha subcontratación, y utilización de servicios informáticos con empleo precario por trabajadores que se convierte a pesar suyo en autónomos.

En conclusión, la movilidad espacial de los trabajadores se ha considerado conveniente en los últimos tres decenios para facilitar el reclutamiento de mano de obra en la industria y los servicios, y particularmente en los sectores industriales nuevos, y el abandono de las industrias obsoletas o poco adaptadas a las nuevas necesidades productivas o del mercado. Esa movilidad espacial y el cambio de empleo son sin duda de gran utilidad para los empresarios, aunque no tanto para los trabajadores, tratados sin contemplaciones como una mercancía que ha de desplazarse a donde se necesite.

La movilidad laboral en los países industrializados y en las áreas metropolitanas se impone, pues, como resultado de las prácticas empresariales, la desregulación, la reconversión de los procesos productivos. Y por el desprecio a la voluntad de las personas.

Los datos existentes sobre las distintas áreas metropolitanas muestran claramente estos hechos, es decir el desplazamiento del empleo, el desplazamiento de personas a viviendas periféricas y el aumento de la movilidad. En Estados Unidos se han descrito estos fenómenos de forma muy amplia y se han contabilizado los costes que ello representa ⁴¹. Pero lo mismo ocurre en las áreas metropolitanas europeas. En Cataluña, por ejemplo, entre 1986 y 1996 el número de desplazamientos extramunicipales en la provincia de Barcelona aumentó en un 70 por ciento, y hoy salen a trabajar fuera de su municipio uno de cada dos empleados ⁴². Sobre otras áreas metropolitanas del continente se tienen suficientes datos que muestra no solo el aumento de la movilidad en la periferia, sino también el hecho de que ésta se realiza esencialmente en automó-

39 Chicoine (1998).

40 Ellen & Hamstead (2002) señalan que hay pocas pruebas de que que la difusión de las telecomunicaciones acelere la descentralización residencial y cambie los patrones residenciales de las familias de Estados Unidos.

41 Por ejemplo, respecto al Gran Washington Katz & Liu y toda la bibliografía que citaremos más adelante sobre *Beyond Sprawl* y *New Urbanism*.

42 Nel,lo, López i Piqué (2002); otras referencias en Algaba (2001).

vil privado, lo cual está incrementando gravemente la contaminación ⁴³. Pero aumento de la población periférica y movilidad creciente de la mano de obra metropolitana ha de tener otras consecuencias espaciales, a las que podemos prestar ahora atención.

3. Policentrismo y cambios en la periferia

El crecimiento suburbano ha exigido la aparición de nuevos centros en la periferia, aunque sólo fuera por la extensión de la malla urbana y la imposibilidad física de acceder en automóvil al centro de la ciudad principal. Esos efectos de congestión se hicieron sensibles ya en las áreas metropolitanas de los países industriales en los años 60, al tiempo que la construcción de autopistas aumentaba la accesibilidad a sectores periféricos. Por ello desde esa década existen proyectos para la localización suburbana de "centros direccionales", formados esencialmente de oficinas; una tendencia que fue momentáneamente paralizada por la crisis de 1973 (como ocurrió con el llamado «centro direccional de San Cugat en Barcelona», diseñado a fines de los 60), pero que volvió con más fuerza en cuanto los efectos de la misma desaparecieron. Lo que ha venido acentuado por el desarrollo de nuevos medios de transmisión de información, que dieron lugar a una pérdida del monopolio que hasta entonces tenía la densidad física del hábitat para crear una densidad social de comunicación ⁴⁴.

Aparece con todo ello una tendencia hacia la localización de actividades terciarias comerciales y de oficinas en la periferia, lo que ha ido acompañado por la localización de otros servicios, como los de ocio en el espacio suburbano. Todo ello ha cristalizado en una tendencia a la creación de subcentros periféricos y el desarrollo de un cierto carácter policéntrico de las áreas metropolitanas, el cual no cuestiona, en ningún caso, la centralidad jerárquica de la ciudad principal.

Ante todo, se han diseminado equipamientos comerciales, superficies comerciales, hipermercados, *shopping centers*, *malls*, etcétera, destinados a servir a una periferia poco equipada y que se hace accesible con las redes de autopistas. Aunque a veces puede uno dudar sobre su rentabilidad, siempre sirven para convertir el suelo rústico en urbano y permiten, con futuras recalificaciones, la continuación del negocio inmobiliario. Con sus arquitecturas similares en todo el mundo, desde Lisboa o Barcelona a México, Lima o Buenos Aires, crean un contexto que no está vinculado al lugar concreto en que se levantan y que, en cambio, refleja claramente el proceso de globalización, tanto en lo que se refiere a la arquitectura, la organización del espacio y los hábitos de consumo, como en la vinculación a redes multinacionales de comercialización. Se trata de espacios sólo aparentemente públicos, ya que el acceso puede ser prohibido, y que poseen una clara jerarquización social, desde los situados en áreas de alto nivel de

43 Roussel, Frere et Menerault (2001); Baucire et Saint-Gérard (2001).

44 Remy (1974).

rentas a los que se dirigen a clases medias e incluso populares. Se construyen al mismo tiempo que se mantiene o crece el sector comercial informal, y el aparentemente informal controlado por mafias internacionales.

Paralelamente, el aumento de la producción de bienes y la presión vendedora, con la generalización del crédito, ha estimulado la conversión creciente del trabajador en un consumidor de bienes, servicios y tiempo libre, que obtiene dinero para comprar y consumir. El consumo se extiende al ocio y tiene una expresión máxima en la ciudad, el lugar del consumo por excelencia, donde los trabajadores y los ciudadanos se convierten cada vez más en consumidores. Nuevas áreas integradas de consumo se crean en la ciudad y en su periferia, con comercios, cines, restaurantes, casinos, etcétera. Se inventan ofertas de nuevas formas de ocio, desde las de carácter deportivo a los parques temáticos (Port Aventura, Terra Mítica...). Hasta los centros históricos se convierten en especie de parques temáticos para los consumidores de dentro y fuera de la ciudad, con equipamientos de carácter cultural y de consumo variado. Lo cual, en una situación de trabajo inestable y de pérdida de valores éticos, puede provocar, sin duda, graves tensiones individuales y sociales.

Otros equipamientos terciarios periféricos son los centros de oficinas, las ciudades del borde metropolitano, las *Edge Cities*, centros de actividad periférica que concentran empleos y atraen población. Creados de nueva planta después de los años 70, constituyen una particularidad de las metrópolis norteamericanas, que se han difundido luego a otros países. Es en ellos donde se localiza la nueva oferta de oficinas, en una forma de centralidad con nuevos rasgos morfológicos y que no parece que esté por el momento amenazada ⁴⁵.

Las nuevas polaridades son generadas por el mercado inmobiliario. Se diseñan con anticipación en función de intereses inmobiliarios. En un excelente libro sobre São Paulo se recoge un expresivo testimonio de un arquitecto que explica como se decidió la creación de una nueva área de centralidad terciaria en la aglomeración de esa ciudad. Se trata de un testimonio del arquitecto Carlos Bratke, vinculado al negocio inmobiliario:

"a partir de 1975 yo, mi hermano Roberto y mi primo Francisco Bratke, todos arquitectos, empezamos a buscar áreas alternativas dentro de la ciudad de São Paulo para la implantación de bloques de oficinas. Partíamos de las siguientes premisas: terrenos baratos, zonas de buen sistema viario, fácil acceso, posibilidad de expansión, proximidad de barrios residenciales de la ciudad, ausencia de grandes construcciones en las cercanías. Seleccionamos un área anteriormente sujeta a inundaciones y que, en función del trabajos de saneamiento, presentaba buenas condiciones para este tipo de implantación."⁴⁶

45 Manzagol, Coffey & Sheamur (2001).

46 Carlos Bratke, Uma area alternativa para edificios de escritorios, *Cadernos Brasileiros de Arquitetura*, nº 16, outubro de 1985, p. 29; cit. por Carlos (2001), p. 152; véase también Carlos (2001b).

Y así nació el sector de Berrini, una potente área de oficina al suroeste de São Paulo. Como sin duda han nacido otros muchos a partir de condiciones como las señaladas y la actuación de los promotores inmobiliarios. Es así como se trabaja a la escala de toda el área metropolitana, en función de la accesibilidad que introducen los nuevos ejes de circulación, del espacio libre disponible -es decir, no sometido a regulaciones, con posibilidades de adquisición- y eventualmente de las áreas cercanas de residencia que pueden ser servidas por los centros comerciales y de ocio.

Desde luego, no todos los nuevos centros de oficinas han tenido éxito: dependiendo de la coyuntura económica, algunos han triunfado y otros han supuesto estrepitosos fracasos que han llevado a sus promotores a la quiebra. Como le ocurrió a Charlie Croker, el protagonista de la novela de Tom Wolfe *A Man in Full*, tras fundar en la periferia de Atlanta el Croker Concourse después de haber leído en 1991 el libro de Joel Garreau *Edge Cities* por consejo de un promotor inmobiliario amigo.

En áreas de vieja e intensa urbanización, como Europa, pueden existir en la periferia de las áreas metropolitana pequeñas ciudades que se transforman, y las *Edge Cities* tienen por ello un carácter muy distinto a las norteamericanas. No hay que olvidar que en Europa en muchas áreas metropolitanas el peso de la ciudad central, aunque sea dominante, queda contrabalanceado por el de otras ciudades maduras que se han integrado en el conjunto metropolitano; es el caso de Sabadell y Tarrasa en el de Barcelona o de Alcalá de Henares en el de Madrid; o el de pequeños centros en torno a Lyon y aglomeraciones de tamaño menor, como Dijon⁴⁷. De hecho, como se ha escrito con referencia a esas situaciones, la jerarquía urbana heredada del pasado no se modifica en lo fundamental, y las ciudades pequeñas adquieren nuevo dinamismo a la vez que recomponen sus propias áreas periurbanas⁴⁸. Una situación que da mayor complejidad al área metropolitana, ya que en esos casos de estructuras policéntricas maduras pueden existir, a su vez, otros procesos policéntricos de vaciamiento y migración hacia el exterior por parte de instalaciones industriales o terciarias y de población de las ciudades integradas en el área metropolitana. Sobre ese policentrismo maduro se sobreponen luego, eventualmente, las nuevas polaridades creadas por los parques de oficinas o superficies lúdico-comerciales.

En todo caso, es evidente que el policentrismo aparecerá tanto más claramente cuanto más extensa sea el área metropolitana. Y desde luego estará siempre estrechamente unido con la definición de megalópolis, megaciudades, ciudades de ciudades, metrópolis de metrópolis y ejes de desarrollo que incluyen diversas ciudades o incluso áreas metropolitanas ya existentes. La definición estadística afecta aquí al marco teórico.

47 Boino (2001), Chapuis *et al.* (2001).

48 Prost (2001).



Pero hemos de añadir otras tipologías de centros terciarios. Algunas proceden del pasado pero adquieren ahora en las áreas metropolitanas una dimensión y sentido diferente. Los aeropuertos, cada vez más gigantescos y rodeados de equipamientos terciarios (oficinas, hoteles, centros de almacenamiento) e incluso industriales constituyen puntos de enlace indispensables con otros nodos metropolitanos y con el conjunto del mundo globalizado, concentrando en algún caso lo esencial del tráfico aéreo del país ⁴⁹. También las ferias internacionales, los equipamientos universitarios, las tecnópolis y parques tecnológicos ⁵⁰. Si sumamos a ello los espacios ocupados por las infraestructuras de transporte (vías, autopistas, áreas de clasificación de mercancías..), más los vertederos, plantas de depuración de aguas residuales, canteras, embalses y depósitos de agua potable, y espacios abandonados por la industria (baldíos industriales, *friches industriels*) o por unos agricultores que pasan a tener empleos urbanos (*Sozialbrache, friche social*) nos daremos cuenta de la complejidad y diversidad creciente de los espacios metropolitanos. En una situación en que la demanda de espacio ha pasado a ser muchas veces sensiblemente superior al crecimiento de la población.

La periferia se hace así cada vez más compleja y diversificada. La centralidad que antes sólo existía en el centro se encuentra ahora, en cierto grado, también en la periferia. Algunos municipios periféricos adquieren una base económica cada vez más diversificada, y llegan a atraer mano de obra de otros próximos. Hay un mayor grado de autonomía del espacio periférico respecto a la ciudad central. Los flujos tradicionales desde la periferia al centro, y viceversa, se complementan ahora con flujos internos en el propio espacio periurbano.

4. Determinaciones y proceso de expansión urbana

211

La expansión de las Áreas Metropolitanas hacia el exterior de las ciudades existentes se realiza sobre un territorio que el arquitecto tiende a veces a percibir como el lugar de la indeterminación y de la libertad. Desde luego, hay en él menos determinaciones que en el espacio construido, con sus calles, edificios y equipamientos ya existentes. Pero aún así existen muchas preexistencias y determinaciones que es preciso conocer ⁵¹.

Determinaciones de la estructura de la propiedad, servidumbres de uso, externalidades negativas (industrias contaminantes, basureros, cementerios...). Espacios agrarios que se han construido a lo largo de siglos o milenios, que son frágiles y que representan un patrimonio ecológico, económico (muchas veces son los mejores suelos existentes), cultural y paisajístico. Y determinaciones dadas por las condiciones del medio físico, que deberían respetarse.

49 El de Maiquetía en Caracas el 87 por ciento del flujo internacional de pasajeros y el 90 por ciento de la carga internacional, Barrios (2002).

50 Castells y Hall (1994), Benko (1991) y (1998), Méndez (1991), Méndez y Caravaca (1993), Arroyo Ilera (1997).

51 Capel "El geógrafo y las periferias urbanas", en Capel (2001).

El territorio heredado, construido durante siglos o milenios, tanto en la ciudad propiamente dicha como en el espacio periurbano es un dato con el que hay que contar. Es el medio natural modificado, con una acumulación de infraestructuras, con una herencia histórica de imágenes e identidades. Todo ello es un capital para las áreas metropolitanas, que supera las deseconomías generadas por la aglomeración.

Quizás la primera tarea es reflexionar sobre esas determinaciones y sobre cómo afectan al proceso de expansión en los espacios periurbanos, que son sin duda los espacios más críticos de la superficie terrestre.

En los últimos años muchos urbanistas han empezado a ser sensibles a estas condiciones ambientales, que se relacionan con las características del medio natural y los valores paisajísticos. Se acepta hoy que el medio ambiente es importante y que debe ser preservado para el disfrute de la población presente y futura. Incluso algún urbanista ha escrito que el urbanismo se convierte en paisajismo. Pero en ocasiones no dejan de ser declaraciones retóricas, ya que la práctica inmobiliaria, a cuyo servicio se ponen, de grado o por fuerza, los arquitectos, lo desmienten muchas veces. Son frecuentemente los intereses de la promoción inmobiliaria los que dominan claramente las decisiones adoptadas.

Por ello ese medio natural no está preservado. La voracidad inmobiliaria lo ataca todo, con la connivencia de gobiernos de derechas que reducen las áreas protegidas. La avidez inmobiliaria se dirige hacia las áreas de valor paisajístico, como las cercanas a parques naturales o espacios litorales, con grandes proyectos inmobiliarios que transforman profundamente el medio natural.

La cuestión de cómo se ha de realizar la expansión urbana es un debate desde comienzos del siglo XX. Las propuestas de ciudad jardín representaron la primera ruptura importante en las formas de realizar el crecimiento urbano. Suponían la expansión suburbana con casas unifamiliares y espacios verdes incorporados a la vivienda. A eso se opusieron decididamente los arquitectos racionalistas, que señalaron una y otra vez el elevado coste social que representaba esa forma de desarrollo. Coste en espacio ocupado y coste económico por la necesidad de construir extensas redes de abastecimiento. La contraposición entre la casa unifamiliar y los bloques elevados en altura aparece ya explícitamente en el urbanismo desde los años 20. Éste sigue siendo uno de los dilemas esenciales: en concreto, el que existe entre la dispersión hacia el exterior con predominio de viviendas unifamiliares y la ocupación ilimitada del espacio, por un lado, y la concentración en bloques cada vez más elevados o rascacielos, por otro. Pero que en las áreas metropolitanas de muchos países se presenta hoy -y lo ha sido también en otros en el pasado- como un dilema entre las chabolas de las *favelas*, «barriadas» o sectores de barraquismo y los bloques elevados dedicados no ya solo a oficinas sino también a vivienda. Un dilema que debería plantearse no tanto en lo que se refiere a la ciudad ya construida, que debería en todo caso respetarse, renovarse y reutilizarse, sino en las expansiones periféricas. En todo caso, esas cuestiones nos conducen hacia la morfología y la forma física en que se construye la metrópoli.



5. Las características morfológicas en la construcción de las metrópolis actuales

Podemos partir de una constatación, la de la escasa incidencia que han tenido las propuestas técnicas imaginativas -no nos atrevemos a llamarlas utópicas- que han podido hacerse sobre la estructuración de la nueva metrópolis. Ya fracasaron propuestas como la de Arturo Soria y Mata para construir ciudades lineales. Y no han pasado del papel otras como la de Broadacre City de Wright, con su crítica de la "estéril verticalidad" y su sueño de una dispersión "orgánica"; o la de Kevin Lynch que imaginaba una forma urbana dispersa basada en una malla triangular de comunicaciones y densidades variables, mayores en algunas convergencias de las redes triangulares y menores en otras, a todo lo cual se añadían cinturones de espacio abierto intercaladas de forma continua en todo el territorio⁵². Tampoco se han llevado a la realidad otras como las que elaboró Constantino A. Doxiadis en su ciencia de la Ekística y sus previsiones sobre la *ekumenópolis*⁵³. Más bien parece que han sido las pautas de desarrollo tradicionales las que han seguido actuando. Realmente en el urbanismo, como en otros campos, la innovación radical resulta muy difícil y son frecuentemente las tradiciones las que siguen pesando.

La mayor parte de las tipologías morfológicas que se están utilizando en la expansión metropolitana proceden de atrás, y suponen, en efecto, muy escasa innovación.

En las áreas metropolitanas pueden reconocerse una serie de tejidos urbanos que se han elaborado históricamente. Sintetizando al máximo, y con referencia a la ciudad española, podemos citar los tejidos de cascos antiguos de la ciudad principal y de los núcleos periféricos integrados; los ensanches y expansiones del siglo XIX y primer tercio del XX, con tramas ortogonales; los barrios de ciudad jardín, con viviendas unifamiliares y jardines más o menos amplios, y muchas veces con tramas viarias no ortogonales; los tejidos característicos de las parcelaciones particulares o irregulares en espacios fuera de la normativa urbanística, que dan lugar a veces a áreas de autoconstrucción y barraquismo; y finalmente, los polígonos de viviendas, que son resultado de la aplicación de los principios de la Carta de Atenas⁵⁴. A ello debemos añadir las tipologías propias de los espacios industriales, unas veces imbricados con la vivienda y otras formando polígonos industriales, las superficies comerciales, y los equipamientos de comunicación, deportivos y de ocio.

En los últimos años no parecen haberse producido muchas innovaciones en lo que se refiere a todas esas tipologías. Podemos comprobarlo al examinar los estudios que se vienen haciendo en relación con el establecimiento de planes metropolitanos. Al efectuar el levantamiento de las morfologías metropolitanas dichos estudios identifican, en general, tramas y tejidos urbanos como las que hemos señalado anteriormente. En Barcelona, por ejemplo, el Plan

52 Lynch 1961 (ed. 1990).

53 Doxiadis 1968, y *Ekistics* vol. 22, nº 128, julio 1966; <http://www.ekistiks.org>

54 Capel (1974) y (2002).

Territorial Metropolitano identifica las siguientes estructuras: núcleos antiguos, ensanches del siglo XIX, sectores de densificación urbana, polígonos de viviendas, edificación plurifamiliar aislada, ciudad jardín, zonas industriales y zonas de equipamiento⁵⁵; sorprendentemente, por lo que cabía esperar de la tradición de edificación compacta característica de las ciudades españolas, la tipología de vivienda unifamiliar aislada ocupa la mayor superficie del área metropolitana, el 48 por ciento de las 46.490 hectáreas de superficie total urbanizada en 1992, aunque una parte son viviendas secundarias que se van convirtiendo en principales.

Esa claificación aparece confirmada por otro estudio realizado sobre la morfogénesis de la región urbana de Barcelona y referido al mismo espacio, a pesar del cambio de denominación. Al cartografiar los "territorios morfológicos" el trabajo distingue entre ambientes propiamente urbanos, paisajes de baja densidad y escenarios en red. Entre los primeros se encuentran los aglomerados urbanos históricos, con alta densidad y mezcla de usos; las extensiones de las tramas urbanas por prolongación de los tejidos históricos, pero con morfología diferente, generalmente ortogonal; y los filamentos o formaciones lineales en forma de bandas a lo largo de carreteras, caminos o nueva infraestructuras. Los paisajes de baja densidad, por su parte, incluyen los desagregados urbanos, como configuraciones urbanísticas de baja densidad, diseñadas en cada caso como una urbanización unitaria; y los asentamientos dispersos que son resultado de la ocupación individualizada del territorio rústico. Finalmente, los escenarios en red son los espacios morfológicos de las infraestructuras de comunicación, elementos arteriales y nodos⁵⁶.

Estos dos estudios muestran que, efectivamente, continúan construyéndose las morfologías tradicionales. Se siguen creando a veces tramas ortogonales e incluso se vuelve a la manzana cerrada⁵⁷; se diseñan barrios de ciudad jardín; se construyen polígonos de viviendas; y siguen apareciendo áreas de barraquismo, limitadas desde luego en el caso español -reducidas, de hecho a pequeños núcleos formados por inmigrantes pobres- pero muy extensos en otras áreas metropolitanas, por ejemplo en muchas de los países iberoamericanos.

La crítica al urbanismo racionalista de la Carta de Atenas, iniciada ya en los años 60 llevó también a la valoración de los tejidos más tradicionales, los pueblos que se urbanizaban (los *urban villages* de la bibliografía norteamericana), con una escala más humana. Con la nueva apreciación de la herencia histórica, encontramos a veces la construcción de tramas irregulares típicas de la forma de crecimiento de los núcleos tradicionales, especialmente en áreas de veraneo o turismo. Al mismo tiempo los pueblos de la periferia de las ciudades se convierten asimismo en residencia valorada de urbanitas que huyen de la congestión urbana y del anonimato de la urbe.

55 Serratosa (Dir.) (1999), p. 206-215.

56 Font, Llop i Vilanova (1999), p. 120-127.

57 Pueden verse ejemplos, referentes a Madrid, en López de Lucio (1999), p. 150-154.



En años más recientes el movimiento norteamericano del llamado "nuevo urbanismo", del que en seguida hablaremos, ha insistido en esa misma línea y ensalza los entornos de carácter tradicional, los pueblos y las formas urbanas y edificatorias tradicionales. Una nostalgia del pasado que enlaza, sin duda, con otras que ha habido anteriormente, y que puede llevar al *pastiche* histórico. Lo curioso es que mientras en Estados Unidos se valoran y se crean de la nada esos entornos pseudohistóricos, en España -por ejemplo, en Barcelona- se destruyen los centros históricos reales o se interviene en ellos con un urbanismo de brocha gorda, a la vez que arquitectos sin cultura histórica, sensibilidad ni respeto los llenan de edificios que recuerdan los polígonos de viviendas o los construidos en el centro histórico de Rotterdam, que fue totalmente destruido, como se sabe, por los bombardeos alemanes.

El rechazo del urbanismo racionalista puede ser bien aprovechado por la promoción inmobiliaria. En Berlín tras la caída del muro se han iniciado procesos de densificación en el antiguo Berlín oriental, en donde existían polígonos de viviendas con amplios espacios. Se ha intentado reconstruir el tejido tradicional con calles, un proceso que ha podido ser parcialmente paralizado por los debates populares y la decidida oposición vecinal.

Por otra parte, el miedo de las clases acomodadas y de las clases medias está siendo utilizado por los promotores inmobiliarios para edificar condominios exclusivos con tipologías diversas, en ocasiones con la misma de la película "El Show de Truman", pueblos cerrados, espacios protegidos con vecindarios seleccionados y que a veces se convierten, por la precisión y detalle de sus reglas, en cárceles doradas para sus habitantes ⁵⁸.

Todo ello contribuye a la segregación, a la exclusión socioespacial, al crecimiento de áreas residenciales privilegiadas, que se ven rodeadas a veces de cinturones de miseria y que se cierran para convertirse en exclusivas. En general, el carácter social de una área tiene que ver con la tipología, el coste y el carácter social del vecindario. Los desplazamientos sociales son selectivos en el territorio metropolitano: las clases de mayores rentas se dirigen hacia territorios privilegiados por el medio natural, el paisaje, la accesibilidad o la segregación, o por todo a la vez. Pero en lo que se refiere a las tipologías edificatorias, no existe mucha innovación en esas nuevas creaciones.

El dinamismo del espacio social de las áreas metropolitanas da lugar a veces a cambios profundos de gran significación en las áreas ya construidas. Barrios que nacieron con unas características determinadas se han transformado luego social o económicamente, con incidencia sobre la estructura espacial. Por ejemplo, barrios residenciales de lujo o con tipología de ciudad jardín pueden haber experimentado un proceso de renovación urbana con la construcción de bloques de viviendas, hoteles y oficinas de grandes empresas; así en Madrid Mirasierra, en Recife Casa Forte, o en Lima San Isidro y Miraflores. Polígonos de viviendas que tuvieron en su

58 Ribeiro (1997); Vidal-Kopmann (2000 y 2001).

origen una población joven o madura han envejecido luego en su población y en sus edificios, y vuelven a cambiar más tarde por la aplicación de políticas de mejora financiadas con dinero público, o por un rejuvenecimiento debido a la llegada de una nueva población inmigrante. Barrios de carácter industrial se desindustrializan y se convierten en predominantemente residenciales. Antiguos barrios residenciales pueden atraer por la calidad de sus equipamientos productivos de la nueva economía. También existen áreas de autoconstrucción que se consolidan, se legalizan y se integran en el tejido urbano. O centros históricos que se recuperan como resultado de procesos de *gentrificación* o *elitización*, es decir, de estrategias de las clases altas y medias para recuperar ese espacio simbólico, lleno de historia y que tiene además una fuerte centralidad; en Europa la crisis de los años 1975-85 dio lugar a políticas de recuperación que condujeron a una inversión en el centro construido, lo que fue apoyado luego por la valoración de lo histórico que realiza el movimiento postmoderno.

La continuidad de alternativas que ya estaban planteadas décadas atrás resulta muy evidente también en lo que se refiere a la vivienda unifamiliar y a los polígonos, aunque la primera reviste a veces la forma de "chalets adosados" y los segundos recuperan también tipologías arquitectónicas tradicionales, como la manzana cerrada.

La tradición de la vivienda unifamiliar está profundamente arraigada en el mundo anglosajón. En su libro *World Cities*, Peter Hall valoraba muy positivamente en 1965 esa forma de desarrollo urbano: "una densidad baja de características uniformes -escribía- tiene muchas más ventajas que las que podrían pensar muchos urbanistas europeos: aumenta la flexibilidad, hace posible que el ciudadano elija el tipo de su vivienda, permite la participación en los problemas locales, reduce la congestión y aumenta la facilidad de acceso". De todas maneras, era también consciente de sus desventajas y señalaba algunas: "este sistema urbanístico es caro, implica la necesidad de viajes largos y no facilita grandemente los contactos accidentales entre los diferentes miembros de la comunidad y entre éstos y los problemas reales, ocasionando la falta de coherencia política; por lo demás, no da resultados visualmente satisfactorios en cuanto al contorno urbano que así se crea"⁵⁹. El veredicto final era que en países de esa tradición "resulta totalmente claro que una mayoría abrumadora de la población metropolitana, suponiendo que pueda ejercitar su derecho de elección, optará por una vivienda unifamiliar incluida en una zona edificada a media e incluso baja densidad".

Eso ha sido así sin duda, y los datos muestran que en los siguientes 35 años la población en Estados Unidos, Gran Bretaña y otros países ha seguido prefiriendo esos entornos urbanos, lo que ha dado lugar a una inmensa proliferación de esas urbanizaciones de vivienda unifamiliar. Lo que no está claro es que vaya a seguir ocurriendo también así en el futuro.

59 Hall (1965), p. 236 y 237.



Existe, en efecto, una conciencia creciente del elevado coste de este tipo de dispersión en baja densidad. En Estados Unidos ha aparecido desde hace ya algunos años una oleada de voces para detener la dispersión y dirigirse de nuevo hacia la construcción de una ciudad compacta. Lo que se refleja especialmente en California, donde durante algún tiempo Los Angeles se había presentado como el modelo de ciudad del futuro. Pero a partir de los años 90 ha surgido todo un movimiento contra la ciudad dispersa, a la vez que se ha desarrollado otro en favor de un "nuevo urbanismo", que critica la difusión y valora la ciudad compacta.

El movimiento contra la dispersión se hizo patente en el manifiesto *Beyond Sprawl: New Patterns of Growth to Fit the New California*, un trabajo elaborado por el mayor banco californiano (el Bank of America), con la colaboración de un organismo de conservación del medio ambiente del estado (California Resources Agency), una asociación ciudadana de carácter conservacionista (Greenbelt Alliance), y una organización dedicada a vivienda popular (Low Income Housing Fund)⁶⁰. El texto es un decidido alegato contra la forma en que se había realizado el desarrollo urbano en California, que si había permitido a muchos realizar el sueño americano de vivienda unifamiliar en propiedad, y había constituido durante un tiempo un motor de desarrollo económico, se había convertido finalmente en una carga económica insoportable y había contribuido a degradar de forma grave el medio ambiente. Frente a ello se propone un crecimiento compacto con la activa participación de las administraciones públicas federal, estatal y locales, algo muy de notar en un país donde se exalta tanto la iniciativa privada. Esa iniciativa ha dado lugar en los años siguientes a otras similares en diferentes áreas metropolitanas norteamericanas, con movimientos activos en contra de la dispersión, del aumento del tráfico, de la separación vivienda-trabajo, de la proliferación de la vivienda unifamiliar y de la ocupación indiscriminada del medio natural por nuevas urbanizaciones y localizaciones industriales⁶¹.

A ello se ha unido en movimiento del *New Urbanism*, fundado en 1993. Dicho movimiento pone énfasis en el diseño de entornos urbanos caracterizados por el desplazamiento a pie, la conectividad, la diversidad de usos y de viviendas, la estructura tradicional de los vecindarios, la densidad relativamente elevada, el transporte no agresivo o "smart", la sostenibilidad y la calidad de vida⁶². Si la migración de la población desde el centro hacia las periferias urbanas había significado muchas veces el traslado de la ciudad a la no ciudad⁶³, existe hoy una toma de conciencia de los inconvenientes que eso produce y una aspiración a recuperar los valores más propiamente urbanos.

60 Bank of America s.f.

61 Sustain Katz & Liu (2000), Alexeef & Mundie (2002). En Internet pueden encontrarse a partir de cualquier buscador decenas de sitios web sobre «Beyond Sprawl».

62 Véase <http://www.cnu.org>

63 Goldfield & Brownell (1979).

En Europa el *Libro Verde del Medio Ambiente Europeo* elaborado por la Unión Europea ha llamado asimismo la atención sobre los efectos negativos de la difusión urbana en el medio ambiente⁶⁴. Esas ideas contra la dispersión descontrolada y en favor de entornos urbanos más compactos han empezado a tener eco en numerosos medios sociales.

Al parecer, incluso los británicos se han dado cuenta, a pesar de los vaticinios de Peter Hall, de que el crecimiento que privilegia las viviendas unifamiliares produce mayor exclusión social y da lugar a fuertes presiones sobre el medio ambiente. En Gran Bretaña se valora hoy de forma más positiva la ciudad compacta y se intenta que para el año 2008 el 60 por ciento de las nuevas construcciones no se realice sobre suelo rústico, sino en suelo previamente urbanizado o en edificios que han sido usados. El nuevo planeamiento exige una densidad mínima de 30 viviendas por hectárea, lo que representa un 20 por ciento más de lo que ha sido habitual, a la vez que se intentan recuperar los barrios del casco urbano⁶⁵.

Se percibe ahora negativamente el impacto que tiene la urbanización dispersa. En este sentido se citan el aumento del tráfico y los accidentes de carretera, el mayor consumo de energía y emisiones contaminantes, el ruido y la pérdida de tranquilidad, el impacto negativo sobre el agua y el uso del suelo, la pérdida de espacio rural y el peligro para la fauna y flora, la invasión y transformación de aldeas y pueblos, el débil transporte público en localizaciones dispersas, la tendencia al exceso de oferta a través de desarrollos especulativos, el aislamiento de las personas mayores. En lo que se refiere al impacto sobre las ciudades, se señalan ahora los inconvenientes del mayor tráfico, los movimientos pendulares, la congestión, la segregación de la población, el éxodo de empleos, el abandono de edificios y suelo, los efectos negativos sobre las escuelas, la pérdida de comercios y amenidades, la disminución del valor de la propiedad, la disminución de la rentabilidad y viabilidad del transporte público, el alto coste y la baja calidad de los servicios, los vecindarios fragmentados y polarizados, el envejecimiento. Los dos efectos conjuntamente producen: elevados costes sociales, elevados costes ambientales, y elevados costes económicos⁶⁶.

Los críticos de la dispersión urbana han descrito una y otra vez grandes desequilibrios sociales y situaciones de pobreza en las ciudades norteamericanas. Los rasgos del desequilibrio, la discriminación racial y la exclusión social aparecen en Washington, con los ricos al norte y al oeste y los pobres al este; en Atlanta, unos y otros situados respectivamente al norte y al sur; en Chicago, en St. Louis⁶⁷ y en otras metrópolis. Se piden ahora medidas de inversión pública en vivienda y educación para mejorar la situación a veces desesperada de los barrios pobres, la necesidad de disminuir las desigualdades fiscales entre los distintos municipios de las áreas metropolitanas, y la urgencia de adoptar estrategias de revitalización del centro.

64 Véase <http://www.europa.eu.int>, el Libro Verde sobre el medio ambiente urbano fue aprobado en junio de 1990, COM (9)218

65 Power (2001).

66 R. Rogers & A. Power: *Cities for a Small Country*. London: Feer & Feber (2000), cit, por Power (2002).

67 Kohfeld & Sprague (2002).

Si eso ocurre en las áreas metropolitanas de la primera potencia del planeta podemos imaginar lo que sucederá en las de países menos desarrollados. En ellas las condiciones de vida siguen siendo también inaceptables, e incluso en mayor grado, como muestran numerosos estudios, con carencias en viales, agua corriente, electricidad, desagües y no digamos gas o teléfono; también se encuentran en muchas ocasiones cifras de pobreza extrema.

Podemos decir, pues, que un hecho destacado de las metrópolis actuales sigue siendo en muchos casos la presencia de esas áreas de viviendas de mala calidad, infravivienda. Unas veces porque no se han eliminado los tugurios del viejo centro y porque el barraquismo vuelve a aparecer con el aumento de la inmigración. Otras porque el crecimiento económico no se deja sentir y la población expulsada de las áreas rurales o de pueblos y ciudades más pequeñas se dirige hacia las principales áreas metropolitanas del país, en donde no encuentra una vivienda adecuada. Una característica que de creer a Peter Hall sería típica de muchas ciudades del mundo desarrollado: "La ciudad de la noche espantosa", que es el calificativo que da a Londres, París, Berlín o al Nueva York de fines del siglo XIX, llenas de barrios de pobres, reaparece al final de su libro en un último capítulo titulado "La ciudad de la eterna pobreza", en donde analiza "los sempiternos barrios bajos: Chicago, St. Luis, Londres 1820-1987"⁶⁸.

Existe, como ya hemos dicho, gran continuidad en las tipologías de las áreas de barraquismo en sus diversas modalidades (barriadas, favelas, bidonvilles...). aunque siempre con la distinción esencial entre las viviendas precarias construidas o autoconstruidas en terrenos que se han adquirido legalmente, y las que se edifican sobre suelo que no les pertenece (invasiones...).

De todas maneras, vale la pena señalar que algunas de esas barriadas de autoconstrucción se han ido equipando y recualificando con el tiempo. Ante todo, por la acumulación de inversiones de la familias que residen y que han ido mejorando las viviendas. Pero también porque ha habido en ese sentido políticas decididas por parte de partidos socialdemócratas e incluso de carácter conservador. Eso hace que viejas barriadas de autoconstrucción se conviertan muchas veces en barrios consolidados y formales.

Desde el punto de vista de las tipologías de infravivienda periférica debemos señalar también algunas novedades. Una de ellas es la preparación de suelo para la autoconstrucción, con la elaboración de programas que cuentan con la ayuda del Banco Mundial en ciudades de países iberoamericanos; una idea excelente aunque -por lo que pude ver en Bogotá- tiene en contra lo reducido de las parcelas y la rigidez y escasa imaginación del diseño urbano.

Frente a todas esas continuidades en las tipologías urbanas metropolitanas, la principal novedad se refiere al proceso de verticalización, que parece imparable. Ante todo, tiene que ver con la construcción de edificios para oficinas, sedes de bancos y compañías. Pero también con

68 Hall (1996), títulos de los capítulos 2 y 12.

la difusión de la vivienda en altura, que empezó a utilizarse en las ciudades de países iberoamericanos y se valora hoy también en Europa, dando lugar a bosques de rascacielos de hasta 30 y 40 plantas dedicados a vivienda, como ocurre en Recife, Fortaleza y tantas ciudades brasileñas.

La tendencia a la verticalización puede tener una evolución lógica, que había sido ya anunciada y propuesta por el arquitecto y músico Iannis Xenakis en su *Ciudad cósmica*, escrita en Berlín en 1964. En ella argumentaba sobre "la fuerza poderosa, ciega, irreversible, que crea concentraciones urbanas, a pesar de las barreras levantadas conscientemente por los gobiernos". Y tras señalar las consecuencias negativas que las formas de urbanización extensiva tenían sobre el territorio, abogaba por una decidida política de concentración, proponiendo de manera explícita el paso a la ciudad vertical cuya altura podría alcanzar varios miles de metros, en torres sin un excesivo espesor para facilitar la aireación e insolación. Esa ciudad vertical podría ocupar una superficie mínima de terreno en relación a su población, con densidades de 2.500 a 3.000 habitantes por hectárea, y se caracterizaría por la movilidad vertical a través de ascensores y aceras o calles rodantes, con la desaparición de cualquier medio de locomoción individual y sobre ruedas. Su altura podría llegar a ser de hasta 5.000 metros, y en ellas el reparto de las colectividades se haría estadísticamente, con una mezcla que habría de ser total y "se calculará estocásticamente por las oficinas especializadas en cuestiones de población"⁶⁹, un principio comprensible en un músico que promocionaba en aquellos años la llamada música estocástica.

La idea ha dejado de ser una propuesta aislada y en los últimos años se ha llegado a la presentación explícita de una alternativa radical: la construcción de ciudades concentradas en altura, en grandes rascacielos de hasta mil metros de altura y con una capacidad de hasta 100.000 personas. Aunque el proyecto de la torre Maharishi en São Paulo fue finalmente paralizado⁷⁰; y, más tarde, los ataques del 11 de septiembre han afectado duramente a los proyectos; no obstante, podemos suponer que van a volver a plantearse en el futuro.

6. Las redes

El crecimiento y el funcionamiento de las áreas metropolitanas se apoya en la existencia de redes, algo de lo que hoy se tiene clara conciencia. Las primeras y más elementales son los caminos y calles que permiten la conexión y el acceso a las viviendas. Pero a ellas se han ido uniendo históricamente otras muchas, cada vez más indispensables para el funcionamiento de la ciudad: redes de alcantarillado y abastecimiento de agua; redes de transporte: ferrocarril, carreteras, autovías; redes energéticas: gas y electricidad; redes de intercambio de informa-

⁶⁹ Xenakis (1964) (ed. 1970).

⁷⁰ Quesada (2000).

ción: correos, telégrafo, teléfono, fibra óptica. Las redes urbanizan el espacio y permiten el funcionamiento de la ciudad. Por eso se ha podido hablar de un urbanismo de las redes y de la *networked city*⁷¹.

Las redes articulan el territorio. En muchos casos redes desarrolladas inicialmente de forma independiente se integran luego y contribuyen a organizar unitariamente el espacio⁷². Hay estrechas relaciones entre los distintos tipos de redes. En general la red viaria dirige muchas de las otras, ya que la instalación de las redes de gas, telégrafos, electricidad, teléfonos, agua y desagüe se adaptan a la estructura de las calles y caminos, y a las necesidades impuestas por las actividades, el tipo de hábitat y la densidad⁷³.

Las redes no son hoy de acceso universal. Ése fue el ideal desde el siglo XIX, con la implantación del Estado liberal, y a eso trataba de atender la administración pública, que encontraba en ello su legitimidad. Durante el siglo XIX se plantearon numerosos conflictos entre la administración municipal, que tenía tradicionalmente la responsabilidad de la provisión de servicios públicos, y la iniciativa privada, que disponía de la tecnología y los capitales para organizar estos servicios tras la Revolución industrial⁷⁴. Los municipios realizaron grandes esfuerzos para controlar con eficacia esos servicios, aunque la falta de experiencia, primero, y la fragmentación administrativa, después, fue aprovechada por las empresas privadas para controlar algunos de ellos, a poder ser en régimen de monopolio. Aun así, los ayuntamientos, y la administración pública de manera general, fueron capaces de controlar otros, apoyados por ideas respecto a la municipalización o nacionalización de servicios públicos⁷⁵. En los dos últimos decenios, sin embargo, los procesos de privatización impulsados por el neoliberalismo económico -que ha pervertido el sentido de una bella palabra hispana del siglo XIX, la de liberal- y los ataques al papel y a los monopolios del Estado han introducido cambios profundos en la situación.

Hoy la privatización de redes ha avanzado considerablemente. Las compañías privadas, que buscan el beneficio económico, sólo atienden a la demanda solvente y dejan sin servicio a los pobres, o reclaman ayudas financieras estatales para atenderlos. Lo que sabemos que ha ocurrido o está ocurriendo con los procesos de privatización de la electricidad, de los teléfonos o del agua en todo el mundo lo demuestra con claridad⁷⁶. El actual movimiento hacia la privatización de los servicios de correos es un paso más en esa dirección.

Las redes se construyen muchas veces al servicio de la promoción inmobiliaria y del negocio. Desde la construcción de las redes de tranvías conocemos las estrategias de las compa-

71 Tarr & Dupuy (1988), Dupuy (1992, 1998, y otras obras de este autor, que no es necesario citar aquí).

72 Como las redes de gas (Arroyo 1996), electricidad (Capel, dir., 1994) o teléfono (Capel 1994b), por citar ejemplos españoles.

73 Estudios concretos sobre redes metropolitanas, con bibliografía general sobre el tema, los de Arroyo (1998), Fougères (1998), Poitras (1998), Bellavance & Linteau (1998).

74 Un valioso análisis referente a los conflictos para la implantación de la red de gas en Barcelona, en Arroyo 1996.

75 Petit et Varashin (1999); véase también Graham (2002).

76 Capel (2000).

ñas para dirigir el trazado hacia los lugares en donde disponían de suelo previamente adquirido y realizar el gran negocio de la urbanización. Eso continúa en la actualidad, y con mucha frecuencia el trazado de las autopistas se ha utilizado para preparar la creación de suelo urbano.

La puesta a punto de las redes, como en general de las infraestructuras, es el resultado de la interacción de múltiples actores, públicos y privados, económicos, políticos y técnicos, con sus intereses y estrategias específicas y decisiones, unas exitosas y otras conduciendo al fracaso. En ocasiones las iniciativas proceden desde el exterior, y otras se generan en el interior del espacio local; aunque, en ese caso, con las limitaciones producidas por la atomización administrativa de los diferentes municipios del área metropolitana, que pueden tomar decisiones independientes y contradictorias.

La expansión urbana y la construcción de infraestructuras y redes debe ser una responsabilidad no sólo privada sino también pública. Y debemos afirmarlo muy alto en estos momentos en que dominan ampliamente ideas contrarias a ello. Conseguir la coherencia de las redes es un aspecto importante de la planificación urbana en las áreas metropolitanas. Lo que nos conduce hacia otro tema, el de los instrumentos de planificación y su eficacia.

7. Los instrumentos de planificación

La crisis de 1973 afectó a los ambiciosos planes urbanos que se habían ido elaborando durante las dos décadas anteriores. En los años siguientes se defendió la necesidad de planes más limitados, apareció un movimiento "contra el plan" y se puso énfasis en la gestión del urbanismo. Se atacó el plan general por ser rígido, burocrático, excesivamente ambicioso e incapaz de organizar la estructura urbana o por hacerlo de acuerdo con los principios obsoletos de la Carta de Atenas. Frente a ello se propugnó un urbanismo más flexible y creativo, el diálogo con los agentes. En la reacción "contra el plan" se puso énfasis en el proyecto, se valoraron las acciones sectoriales, los planes programa, el urbanismo concertado caso por caso, los acuerdos entre la administración pública y los operadores privados. Los problemas, lamentablemente, han sido numerosos. Uno, que frecuentemente ha sido el promotor privado el que lleva la iniciativa y se han impuesto los intereses de las grandes empresas inmobiliarias; otro, que eso se ha ido realizando paralelamente a la privatización de los servicios públicos, con la transferencia al sector privado de funciones que antes desempeñaba la administración pública, con la idea de resolver problemas de acuerdo con la lógica del mercado. La eficacia de esa forma de planeamiento depende de la fuerza, cohesión y claridad de objetivos de la administración municipal, de la composición política de los ayuntamientos, de la capacidad de los técnicos y de las necesidades de financiación del partido político en el poder.

Esa evolución coincidió con la puesta en marcha de las políticas neoconservadoras de Reagan y Thatcher, con la desregulación en el campo de la economía y de las relaciones labora-



les. En algunos casos, esas políticas conservadoras modificaron radicalmente la tendencia a organizar áreas metropolitanas gestionadas unitariamente. Desde entonces las áreas metropolitanas carecen frecuentemente de organismos de gobierno comunes. Se plantan así importantes problemas, por la dificultad de gestionar en común las estrategias que definen uno por uno y de forma independiente los diferentes municipios. Lo que se agrava por el hecho de que, además, frecuentemente se rebasan unidades administrativas mayores, como Provincias, Comunidades Autónomas o Estados. Es el caso de México o de Caracas, que rebasan el distrito federal; o el de Madrid, cuya expansión se hace en ocasiones sobre provincias limítrofes pertenecientes a otra Comunidad Autónoma. La ciudad que pierde su límite exteriormente, está, además, muy fragmentada administrativamente, sin órganos de gobiernos comunes y con dificultades para una gestión unitaria del conjunto ⁷⁷. Lo sorprendente es que las actitudes de los partidos políticos han podido cambiar de forma significativa en los últimos decenios respecto a esa necesidad de gestión unitaria. Los que se opusieron a ella en el pasado hoy pueden defenderla, y los que la defendieron hoy no la consideran necesaria y prefieren la creación de mancomunidades de municipios para problemas concretos. El caso de las cambiantes actitudes de los partidos políticos catalanes ante el área metropolitana de Barcelona merecería una atención que no podemos prestarle en esta ocasión.

La desregulación significa generalmente urbanización extendida y con escaso control. Lo que muchas veces supone la necesidad de que luego el poder público resuelva los déficits que existan, una vez que los promotores privados han realizado el negocio. La última Ley del Suelo aprobada en España por el gobierno de derechas del Partido Popular es un claro ejemplo de esta política, con la excusa de facilitar suelo barato para la urbanización.

La vía del planeamiento estratégico ha sido también un ensayo para resolver los problemas metropolitanos mediante concertación social. Aparece a finales de la década de 1980 en Estados Unidos, (San Francisco, Detroit...) y en Europa (Birmingham, Amsterdam, Lisboa, Barcelona). A través de la elaboración de un plan estratégico se trata de definir objetivos y políticas, para conseguir acuerdos, coordinar a los operadores privados, dinamizar la economía, y hacer competitivas a las ciudades a escala internacional. En Europa tienen un papel protagonista las administraciones municipales, mientras que en Estados Unidos la "*Business Community*". Pero se trata esencialmente de una vía retórica y de imagen, de poca eficacia, ya que se limita a reunir a los distintos operadores y entidades con un carácter simplemente consultivo.

El problema de la gestión de las áreas metropolitanas se ha ido planteando nuevamente en los años 1990. En bastantes casos se han creado grupos de trabajo, y proyectos de reforma tanto en Estados Unidos y Canadá como en Europa ⁷⁸. La ruptura del modelo metropolitano centro-periferia en favor de otro en el que la antigua periferia ha ido adquiriendo funciones centra-

77 Nello (1998)

78 Bibliografía sobre ello en Collin (1998).

les y mayor complejidad social, con mayor interdependencia en toda el área, conduce a reivindicaciones políticas de esos municipios y a problemas de identidad y de "ciudadanía metropolitana", así como a cuestiones de centralización y descentralización. Hay quien piensa que la geografía política debe prestar atención a los problemas planteados por las redes de ciudades mundiales y áreas metropolitanas dinámicas, que suponen una alternativa al actual mapa político del mundo ⁷⁹.

Se plantea hoy una profunda contradicción entre, por un lado, la presencia creciente de ciudades (y regiones) en el escenario internacional al margen de los gobiernos del Estado, la aspiración explícita a la autonomía política administrativa ⁸⁰ y, en el viejo continente, la pretensión de llegar a una Europa de las ciudades; y, por otro, la realidad de la fragmentación y la división administrativa de las áreas metropolitanas.

Esas áreas se extienden, como hemos visto, sobre numerosas divisiones administrativas, y tienen diferentes órganos de gobierno con capacidad para actuar. Por eso podemos considerar que las pretensiones a una Europa de las ciudades son puramente retóricas y coyunturales, a veces simple oportunismo político. Están contradichas por la realidad de las áreas metropolitanas de la ciudad difusa. Pero más grave que eso, los alcaldes de las grandes ciudades monopolizan el nombre de la ciudad más prestigiosa del área metropolitana y se apropian en cierto modo de los recursos de toda ella, de la potencia económica y social de la ciudad difusa. En ese contexto, la renuncia a la creación de órganos centrales de gestión común parece sorprendente.

Los peligros de todo ello son evidentes. La afirmación de la autonomía política de las ciudades respecto a las unidades políticas superiores (Comunidades Autónomas, Estados) puede ser útil para los municipios de las ciudades centrales. Pero el proceso puede seguir luego hacia abajo. El mismo derecho tienen los municipios del área metropolitana a tomar decisiones similares respecto a la ciudad principal o al conjunto del área. La atomización al final es total. Teniendo en cuenta, además, que el espacio no es homogéneo, y que hay profundas desigualdades sociales, económicas y de equipamiento, finalmente, es el ciudadano el que acaba sufriendo las desigualdades y la diferencia. Hacen falta por ello órganos de gestión común metropolitana y un nivel superior de coordinación y gestión, el Estado. La pretensión de una Europa de las ciudades es algo peligroso si no se especifica bien el reparto del poder. Y si no se han establecido los mecanismos para una negociación política permanente para que nadie pueda monopolizar el poder y para que exista al mismo tiempo una clara descentralización y participación. Algo similar a la cuadratura del círculo.

Desde el punto de vista político ya no se piensa en el área metropolitana como un todo. Se tiene mucho miedo al peso de la fuerza política de las grandes áreas. No hay objetivos claros. Se piensa también fragmentariamente desde el punto de vista del planeamiento. Se emprenden

79 Taylor (2000).

80 Dematteis (2002), Taylor (2002); una visión de la década de 1960 en Problemas 1973.



grandes equipamientos o promociones inmobiliarias sin una visión de conjunto de los problemas que se plantean.

La actitud de los ayuntamientos respecto a la recalificación del suelo agrario y su conversión en urbano, para residencia, industria, servicios o equipamientos, es decisiva en la evolución del espacio metropolitano. Y cada uno toma las decisiones según sus propios intereses, y sin una visión general, sometidos los políticos locales a las presiones de los propietarios locales, de los promotores inmobiliarios, de la escasez de recursos municipales y por la carencia de equipos técnicos capaces de planificar de una manera eficaz⁸¹. Esa recalificación, de todas maneras, es más o menos fácil o incluso posible en relación con decisiones previas sobre el trazado y la configuración de la red de comunicaciones y los accesos de las autopistas. Pero es sabido que esas decisiones se toman a veces de acuerdo con estrategias que no tienen nada que ver con las necesidades del medio local; la descoordinación entre las decisiones sobre el trazado y los desvíos de carreteras y las necesidades concretas del planeamiento urbano local son uno de los muchos ejemplos que podrían señalarse⁸².

La importancia del sistema viario en la relocalización de la población y de las actividades productivas ha sido señalada de forma general y en lo que se refiere a áreas metropolitanas concretas. Como se ha escrito respecto al área metropolitana de Barcelona "la expansión en mancha de aceite se ve canalizada por las vías de comunicación"⁸³. De hecho, "el promotor de un desarrollo residencial se asegura de que cuenta con medios de transporte fiable antes incluso de ver a su banquero"⁸⁴. Es, en efecto, el acceso a medios y vías de transporte lo que asegura la posibilidad del desarrollo. El trazado de las líneas de ferrocarril, carreteras, tranvías y, luego, de las autopistas lo dirige todo, y ha hecho accesible y urbanizable el espacio metropolitano. Hoy se replantea eso para defender el medio natural.

Los arquitectos ponen énfasis en el diseño y en la forma arquitectónica. No pueden, dicen, dejar de estar al servicio del capital inmobiliario, porque no tendrían trabajo, y autorizan con su firma operaciones inmobiliarias especulativas de gran envergadura. Y no pueden pensar en el conjunto de la ciudad porque carecen muchas veces de los conocimientos interdisciplinarios indispensables para ello. Al igual que les ocurre a los ingenieros, con mayor flexibilidad que los anteriores pero incapaces también muchas veces de abordar la complejidad social de los espacios en que actúan. Por ello se necesitan urgentemente aproximaciones interdisciplinarias.

Lo que sorprende es la capacidad de los promotores inmobiliarios para sacar partido y obtener ganancias de todas las posibilidades decantadas por siglos o décadas de desarrollo urbano (tramas tradicionales, diseños ortogonales, ciudades jardín, polígonos, chalets adosa-

81 Algunos ejemplos sobre ciudades francesas en Daligaux (2001), Sénécal *et al.* (2001), Bertrand et Marcelpoil (2001).

82 Valenzuela (2001).

83 Sánchez (1998), p. 45.

84 Hanna (1998).

dos, rascacielos) así como de las diferentes alternativas de planeamiento e incluso de las utopías propuestas. La forma es en realidad indiferente. La mercadotecnia urbana y la publicidad apoyada por productos intelectuales más serios, desde artículos periodísticos y novelas a estudios de científicos sociales, pueden servir para favorecer el negocio. Incluso se utilizan las simulaciones de utopías urbanas, para la creación de los pueblos cerrados.

Los promotores inmobiliarios actúan cada vez más libremente y a escala mundial. Su actuación conduce a una clara homogeneización. Hay una presencia creciente del capital internacional y de los equipos de arquitectos internacionales. Los mismos arquitectos se encuentran a veces en diferentes países, y producen una arquitectura verdaderamente mundial sin sentido del lugar, a veces banal y de mala calidad, simple copia de modelos diseñados en el exterior. Hay una pérdida de control por parte de los arquitectos locales que podrían tener una mayor conexión con las tradiciones propias -lo que desgraciadamente no siempre ocurre-. Se planean en una ciudad lejana grandes operaciones arquitectónicas que modifican profundamente el medio local y dan una fuerte impronta al paisaje urbano.

Se siguen construyendo miles de viviendas, pero sigue habiendo miles de familias sin ella, o habitando en infraviviendas, por falta de una decidida política de vivienda social. Se construye al margen de la normativa, laboriosamente elaborada y aprobada, o contra ella, con la seguridad de que siempre habrá leyes que condonen las infracciones urbanísticas que legalizarán la ilegalidad mediante el pago de una cantidad simbólica; como ocurrió en Italia con la ley de 28 de febrero de 1985⁸⁵.

El mercado inmobiliario no se dirige a satisfacer necesidades sociales, sino al negocio. Hoy es posible encontrar situaciones en que la construcción de viviendas supera con mucho el crecimiento de la población. Lo que tiene que ver con la construcción de segundas residencias o para el turismo, pero también con el negocio y la inversión. Datos sobre ello se han dado en diversas áreas metropolitanas. En los últimos años la crisis de la bolsa ha conducido a muchos capitales hacia la adquisición de vivienda provocando un *Boom* constructivo, a la vez que el mercado inmobiliario servía para aflorar dinero negro antes de la entrada en vigor del euro. Cálculos realizados recientemente por José Manuel Naredo concluyen que en los últimos años la desinversión neta de los hogares en acciones y participaciones y en dinero efectivo alcanzó los 41.000 millones de euros que en buena parte se han dirigido hacia el inmobiliario, y que equivale al valor de unos 400.000 pisos de 100 m²⁸⁶.

Se construyen viviendas de mala calidad que se degradan rápidamente. Lo que resulta inconcebible en el actual estado de desarrollo tecnológico. Se han dado ya procesos de degradación rápida de polígonos de viviendas que han tenido que ser rehabilitados o incluso demolidos,

85 Campos Venutti y Oliva (1994).

86 Naredo, Carpintero y Marcos inédito (agradezco a José Manuel Naredo la posibilidad de consultar este trabajo).

y se van a seguir produciendo. Lo que debe llevarnos a pensar en que se ha incorporado plenamente la lógica del consumo a la vivienda, y se ha llegado ya a la fase de producción de mercancías planificadamente obsoletas en poco tiempo, con el fin de estimular el cambio y el negocio inmobiliario permanente.

En muchas áreas metropolitanas se mantienen sectores con graves problemas sociales. Ha habido a veces un crecimiento de la infravivienda y de las formas de vivienda ilegal en los últimos años. Las favelas junto a barrios unifamiliares de clase media o alta. Proximidad física sin contacto social, más bien miedo y aislamiento por parte de las clases pudientes.

No extraña que con todo ello el discurso sobre las áreas metropolitanas sea en general un discurso pesimista, el discurso del miedo y del temor. Una línea de pensamiento que no es nueva, sino que tiene una larga estirpe⁸⁷. A título de ejemplo, en un número reciente de la revista *Eure* dedicado a "Metropolización y suburbanización" todos los artículos publicados sobre áreas metropolitanas de países iberoamericanos ofrecen un panorama extraordinariamente pesimista: a veces desde el mismo título, siempre desde el resumen, y luego ampliamente en el texto. Los estudios se refieren a Caracas, Buenos Aires, São Paulo, Santiago de Chile y Salvador⁸⁸, y en todos ellos las caracterizaciones de las metrópolis utilizan palabras como fragmentación, pobreza, *apartheid*, segregación socioespacial, ghettos, exclusión social, violencia urbana e inseguridad. Una visión muy negativa que podemos encontrar en áreas metropolitanas de otros continentes elaboradas en relación con el proceso de globalización.

Sin duda describen una realidad existente. Pero podemos preguntarnos si es una realidad completa. Porque las metrópolis, y todas las ciudades, han de ser sin duda algo más que eso, porque en caso contrario hace tiempo que habrían dejado de atraer población. Lo que sorprende cuando se las visita -por ejemplo, cuando se visita México, Bogotá, São Paulo, Recife o Buenos Aires- es, además de la presencia de rasgos como los señalados, su dinamismo y su capacidad para seguir funcionando. Porque las ciudades siguen siendo el lugar del cambio social, de la mejora de las condiciones de vida. Incluyendo las favelas y barrios de autoconstrucción, donde la población va mejorando sus condiciones de vida. Es también en las ciudades donde los inmigrantes de origen rural se incorporan a la sociedad de consumo en la que antes no participaban, lo que tiene aspectos positivos, además de los negativos que antes señalábamos.

No hay que olvidar tampoco la importancia de la demanda y el consumo locales en el funcionamiento y dinamismo de las áreas metropolitanas. Era tradicionalmente conocido el papel de la ciudad para estimular la actividad económica. Pero ante la fuerza del proceso de globalización y el énfasis en la competencia a escala internacional parecía haberse olvidado. Hoy, sin embargo ese papel del consumo local vuelve a ser considerado como algo importante.

87 Capel "Gritos amargos sobre la ciudad", en Capel (2001).

88 Cariola y Lacabana (2001), Torres, (2001), Barrios (2001), Taschner y Bógus (2001), Rodríguez y Winchester 2001, y Porto y Carvalho (2001).

Así lo refleja, por ejemplo, un reciente trabajo de Ash Amin y Nigel Thrift. No es la competitividad internacional sino la demanda de bienes y servicios por parte de empresas locales lo que se valora otra vez como muy positivo para la ciudad. Como escriben esos autores, "debemos tomar en serio el hecho de que la mayoría de las pequeñas y medianas empresas de las ciudades sirvan mayoritariamente a las demandas y las necesidades locales"⁸⁹. En este sentido el mismo peso de la aglomeración de las áreas metropolitanas es una fuerza un potencial enorme para la actividad económica. Mercados de 5, 10 o 20 millones de personas, bien accesibles y comunicados, con una heterogeneidad social máxima, con instituciones académicas y culturales, y con todos los equipamientos que existen en la gran ciudad no es algo de escasa importancia. Antes al contrario, supone un activo de extraordinaria importancia que hay que valorar. Lo que hay que hacer es potenciar los cambios, invertir dinero y buscar soluciones a los problemas existentes.

Hemos de imaginar nuevas formas de planificación, basadas en el diálogo y en la participación democrática. No podemos dejar que sean los técnicos los que nos dirijan, los que no pongan ante el hecho consumado de lo que se debe hacer. Hemos de imponer el diálogo, hacer explícitas nuestras opciones y poner a los técnicos a nuestro servicio. Hemos de imponer a los políticos nuestros objetivos, pero antes hemos de debatirlos públicamente y ponernos de acuerdo sobre ellos.

Bibliografía

- ALGABA, A. (2001): "Las nuevas dinámicas metropolitanas. El estudio de los cambios acaecidos en el Área Metropolitana de Barcelona a través de algunos estudios recientes", *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, nº 271, 25 de enero (<http://www.ub.es/geocrit/b3w-271.htm>).
- ALEXEEF, V. y MUNDIE, R. (Ed.) (2000): *Beyond Beyond Sprawl. Work in Progress by the Members of the California Planning Roundtable*, California Planning Roundtable (<http://www.cprroundtable.org/cprwww/docs/bbs/bbs.htm>).
- AMIN, A. y THRIFT, N. (2002): "Repensando la teoría urbana: las ciudades y las economías de distancia", en *Subirats*, pp. 81-108.
- ALESSANDRI CARLOS, A. F.(2001): *Espaço-tempo na metrópole. A fragmentação da vida cotidiana*, São Paulo, Contexto, 368 p.
- ARROYO, M. (1996): *La industria del gas en Barcelona. Innovación tecnológica, territorio*

⁸⁹ Amin & Thrift (2002), p. 103.

urbano y conflicto de intereses, Barcelona, Ediciones del Serbal, 420 p.

- ARROYO, M. (1998): "La articulación de las redes de gas desde Barcelona. Empresas privadas, gestión municipal y consumo particular", en CAPEL y LINTEAU (1998), pp. 163-178.
- ARROYO, M. (2001): "La contraurbanización: un debate metodológico y conceptual sobre la dinámica de las áreas metropolitanas", *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, nº 97, 15 septiembre (<http://www.ub.es/geocrit/sn-97.htm>).
- ARROYO ILERA, F. (1997): *Nuevas tecnologías y localización industrial. La experiencia de los parques tecnológicos*, Discurso leído el día 8 de octubre de 1997, Madrid, Real Academia de Doctores, 72 p.
- ASHER, F. (1995): *Métapolis, ou l'avenir des villes*, Paris, Éditions Odile Jacob, 345 p. Ed. en ingl. *The Metapolis, or the end of the outskirts*, Paris-Le Grand Arche (European Publications), 1996. Trad. al gallego, *Metapolis. Acerca do futuro das cidades*, Oeiras, Celta, 1998.
- BAIROCH, P. (1983): *De Jéricho à México. Villes et économie dans l'histoire*. 2e ed. corr. Paris, Gallimard, 338 p. Trad. al cast. México, Trillas, 1988. 504 p.
- BANK OF AMERICA: *Beyond Sprawl. New Patterns of Growth to Fit the New California*, Public Outreach Environment (http://www.bankofamerica.com/environment/index.cfm?Menu_Sel=public&oth=urban1).
- BASTIÉ, J. (1964): *La croissance de la banlieu parisienne*, Paris, PUF, 624 p.
- BARKER, T. y SUTCLIFFE, A. (Eds.) (1993): *Megalopolis: The Giant City in History*. Houndmills, Macmillan/New York, St. Martin Pess.
- BARRIOS, S. (2001): "Áreas metropolitanas: ¿qué ha cambiado? La experiencia de la Caracas Metropolitana", *Eure. Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*, Santiago de Chile, vol. XXVII, nº 80, mayo, p. 59-86.
- BAUER, G. et ROUX, J. M. (1976): *La rurbanisation ou la ville éparpillée*, Paris, Seuil.
- BEAUCIRE, F. et SAINT-GÉRARD, T. (2001): "Les déplacements quotidiens, facteurs de différenciation socio-espacial? La réponse du périurbain en Ile-de-France", *Géocarrefour. Revue de Géographie de Lyon*. Vol. 76, nº 4, pp. 339-347.
- BELLAVANCE, C. y LINTEAU, P. A.: "La diffusion de l'électricité à Montréal au début du Xxe siècle", en CAPEL & LINTEAU (1998), pp. 239-258.
- BENKO, G. B. (1991): *Géographie des technopôles*, Paris, Masson, 192 p.
- BENKO, G. (1998): "El impacto de los tecnopolos en el desarrollo regional. Una revision crítica", *Eure*, Santiago de Chile, vol. XXV, nº 73, diciembre, pp. 55-80.
- BERINGUIER, C., CASTELLS, M., MINGASSON, C., y REMY, J. (1974): *Urbanismo y práctica política*, Introducción de Horacio Capel, Barcelona, Los Libros de la Frontera, 160 p.

- BERRY, Br. J. L., GOHEEN, P. G. y GOLDSTEIN, H. (1968): *Metropolitan Area definition: A re-evaluation of concept and statistical practice*, Wahsington D.C., US Government Printing Office, U.S. Bureau of Census Working Paper, 1968, reimpresso en BERRY & HORTON (1970), pp. 250-274.
- BERRY, B. J.L. y HORTON, F. E. (1970): *Geographic Perspectives on Urban Systems. With Integrated Readings*, Englewood Cliffs, New Jersey, Prentice Hall, 564 p.
- BERTRAND, N., et MARCELPOIL, E. (2001): "L'environnement, support de l'autonomie des territoires périurbains", *Géocarrefour. Revue de Géographie de Lyon*. Vol. 76, nº 4, pp. 319-325.
- BLOCH, R. (1994): *The metropolis Inverted: The Rise and Shift to the Periphery and the Ramaking of the Contemporay City*, Los Angeles, UCLA (Unpublished Doctoral Dissertation on Urban Planning, cit por Soja 2000).
- BOGUE, D. J. (1949): "La estructura de la comunidad metropolitana" (*The Structure of the Metropolitan Community*, Ann Arbor, Mich. University of Michigan, 1949), en THEODORSON (1974), pp. 338-360.
- BOINO, P. (2001): "Périurbanisation et renouvellement des centres secondaires dans la région lyonnaise", *Géocarrefour. Revue de Géographie de Lyon*. Vol. 76, nº 4, pp. 375-382.
- BONDUKI N. (1997): "Autogestão na produção de habitação: um programa de qualidade e baixo custo", en GORDILHO-SOUZA, pp. 89-107.
- CAMPOS VENUTTI, G. y OLIVA, F. (1994): *Cincuenta años de urbanística en Italia, 1942-1992*, Madrid, Universidad Carlos III de Madrid/Boletín Oficial del Estado, 352 p.
- CAPEL, H. (1975): *Capitalismo y morfología urbana en España*, Barcelona, Los Libros de la Frontera, 1975, 142 pág.(4ª edición 1983). Nueva edición con un capítulo sobre "El planeamiento urbano en España, 1975-1989", Barcelona, El Círculo de Lectores, 1990, 151 p.
- CAPEL, H. (Dir.) (1994): *Las Tres Chimeneas. Implantación industrial, cambio tecnológico y transformación de un espacio urbano barcelonés*, Barcelona, FECSA, 3 vols., 226 + 222 + 226 p.
- CAPEL, H. (1994): "Estado, administración municipal y empresa privada en la organización de las redes telefónicas de las ciudades españolas, 1877-1924", *Geo Crítica. Cuadernos Críticos de Geografía Humana*, Universidad de Barcelona, nº 100, diciembre, 61 p.
- CAPEL, H. (1997): "Desarrollo científico, innovación y crecimiento económico en la ciudad contemporánea", *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, nº 23, 15 junio 1997 (<http://www.ub.es/geocrit/sn-23.htm>). Versión resumida *Geographikós*, Buenos Aires, año 7, nº 8, julio-diciembre, p. 21-34.
- CAPEL, H. (2000): "El agua como servicio público. A propósito del Seminario internacional 'Faire parler les reseaux: l'eau, Europe-Amérique Latine' ", *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de*



Geografía y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona, nº 218, 22 de marzo (<http://www.ub.es/geocrit/b3w-218.htm>).

- CAPEL, H. (2001): *Dibujar el mundo. Borges, la ciudad y la geografía del siglo XXI*, Barcelona, Ediciones del Serbal, 160 p.
- CAPEL, H. (2002): *La morfología de las ciudades. Sociedad, cultura y paisaje urbano*, Barcelona, Ediciones del Serbal, 544 p.
- CAPEL, H. y LINTEAU, P. A. (Coords.) (1998): *Barcelona-Montréal. Desarrollo urbano comparado/Développement urbain comparée*, Barcelona, Publicacions de l'Universitat de Barcelona (Colección "Geocrítica. Textos de Apoyo", nº 14), 498 p.
- CARIOLA, C. y LACABANA, M. (2001): "La Metrópoli fragmentada. Caracas entre la pobreza y la globalización", *Eure. Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*, Santiago de Chile, vol. XXVII, nº 80, mayo, pp. 9-32.
- CARLOS, A. F. A. (2001): *Espaço-tempo na metrópole. A fragmentação da vida cotidiana*, São Paulo, Editora Contexto, 368 p.
- CARLOS, A. F. A. (2001): "São Paulo hoje: As contradições no processo de reprodução do espaço", *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, 88, 1 de mayo (<http://www.ub.es/geocrit/sn-88.htm>).
- CASTELLS, M. y HALL, P. (1994): *Las tecnópolis del mundo*, Madrid, Alianza Editorial.
- CHAPUIS, R., et al. (2001): "Les modalités de la urbanisation dijonnaise", *Géocarrefour. Revue de Géographie de Lyon*. Vol. 76, nº 4, pp. 359-373.
- CHICOINE, N. (1998): "Nouvelles dynamiques métropolitaines et stratégies spatiales de la main d'oeuvre: le cas des employées de bureau montréalaises", en CAPEL y LINTEAU, pp. 51-61.
- CHOAY, F. (1970): *El urbanismo, utopías y realidades*, Barcelona, Lumen, 539 p.
- CLAIRBONE, P. (1968): *Megalópolis desatada. La superciudad y el transporte del futuro*, México, Pax-México, 254 p.
- COFFEY, W. y SHEAMUR, R.G. (2002): "Agglomeration and dispersion of high-order service employment in the Montreal metropolitan Region, 1981-1996", *Urban Studies*, vol. 39, nº 3, pp. 359-378.
- CORBOZ, A. (1995): "L'ipercittà", *Urbanistica*, 103 (cit. por Monclús 1998).
- COLLIN, J. P. (1998) "La dynamique intramétropolitaine dans l'agglomération montréalaise", en CAPEL y LINTEAU, pp. 63-81.
- DALIGAUX, J. (2001): "La périurbanisation en Provence: visages d'hier et d'aujourd'hui, interrogations pour demain. Le cas du Var et de Bouches-du-Rhône", *Géocarrefour. Revue de Géographie de Lyon*. Vol. 76, nº 4, pp. 289-302.

- DEMATTEIS, G. (1998): "Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas", en MONCLÚS, pp. 17-34.
- DEMATTEIS, G. (2002): "De las regiones-área a las regiones-red. Formas emergentes de gobernabilidad regional", en SUBIRATS, pp. 163-176.
- DELGADO, J. (1998): *Ciudad-Región y Transporte en el México central*, México, UNAM.
- DICKINSON, R. E. (1974): "Las regiones metropolitanas en Estados Unidos" (*Geographical Review*, XXIV, April 1934, p. 278-291), en THEODORSON, pp. 361-375.
- DICKINSON, R. E. (1961): *City, Region and Regionalism*. Trad. al cast. por Angel Abascal, *Ciudad, Región y Regionalismo*, Barcelona, Omega, 1961. 384 p.
- DIOXIADIS, C. A. (1968): *Ekistics: An Introduction to the Science of Human Settlements*, London, Hutchinson, 528 p.
- DIELEMAN, F. M. y HAMNETT, C. (1994): "Globalisation, regulation and the urban system: Editors' introduction to the special issue", *Urban Studies*, 31, nº 3, pp. 357-364.
- DUPUY, G. (1998): *El urbanismo de las redes. Teorías y métodos*, Barcelona, Oikos-Tau/ Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 214 p.
- ELLEN, I. y HEMSTEAD, K. (2002): "Telecommuting and the demand for urban living: A preliminary look at white-collar workers", *Urban Studies*, vol. 39, nº 4, pp. 749-766.
- FISHMAN, R. (1987): *Bourgeois Utopias: The Rise and Fall of Suburbia*, New York, Basic Books, 241 p.
- FONT, A., LLOP, C., VILANOVA, J. M. (1999): *La construcció del territori metropolità. Morfogènesi de la regió urbana de Barcelona*, Barcelona, Area Metropolitana de Barcelona, Mancomunitat de Municipis, 212 + 72 p.
- FOSSAERT, R. (2001): "Les Villes Mondiales, villes du système mondiale", *Herodote. Revue de Géographie et de Géopolitique*, nº 101, 2e trimestre, pp. 10-25.
- FOUGÈRES, D. (1998): "Une approche socio-technique pour l'étude historique des infrastructures et des services urbains: l'exemple du service d'eau potable à Montréal", en CAPEL y LINTEAU (1998), pp. 201-218.
- FRICK, D. (1994): "El concurs del Gran Berlin, 1919", en DETHIER, J., et GUIHEUX, A.: *Visions urbaines. Europa 1870-1993. La ciutat de l'artista, la ciutat de l'arquitecte*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona/Electa, 498 p.
- FRIEDMANN, J. y MILLER, J. (1965): "The Urban Field", *Journal of the American Institute of Planners*, XXXI, nº 4, November, pp. 312-319. Reimpreso en BERRY y HORTON (1970), pp. 54-61.
- GAMELLA, M. (1988): *Parques tecnológicos e innovación empresarial. Nuevas formas de promoción para la industria española*, Madrid, Fundesco.



- GARREAU, J. (1991): *Edge Cities. Life in the New Frontier*. New York, Doubleday.
- GEORGE, P. (1950): *Études sur la banlieu de Paris. Essais méthodologiques*, Paris, A. Colin, 175 p.
- GOLDFIELD, D. R. y BROWNELL, B. A. (1979): *Urban America: From Downtown to No Town*. Boston, Houghton Mifflin, 1979. XI + 435 p.
- GORDILHO-SOUZA, A. (Orga.) (1997): *Habitar contemporâneo. Novas Questões no Brasil dos anos 90*, Salvador FAUFBA/CADT, 293 p.
- GOTTMANN, J. (1957): "Megalopolis, or the urbanization of the Northeastern seabord", *Economic Geography*, XXXIII, July, pp. 189-200.
- GOTTMANN, J. (1961): *Megalopolis*, Cambridge & London, The M.I.T. Press, 810 p.
- GOTTMANN, J. y HARPER, R. A. (Eds.) (1990): *Since Megalopolis: The Urban Writings of Jean Gottmann*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press.
- GRAHAM, S. (2001): "Construyendo espacios de redes de alta calidad. Reflexiones sobre las redes de infraestructuras en el desarrollo urbano contemporáneo", en SUBIRATS, pp. 49-80.
- GRANS (2002): "Grans aglomerations metropolitanas europees", *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona. Territori-Estratègies-Planeament*, Barcelona, Institut d'Estudios Regionals i Metropolitans de Barcelona, nº 37, juny, 165 p.
- GRAS, N.S.B. (1974): "El desarrollo de la economía metropolitana en Europa y en América", (*American Historical Review*, XXVII, July 1922, p. 695-708), en THEODORSON, pp. 320-335.
- GUY, S., GRAHAM, S. y MARVIN, S. (1997): "Splintering Nteworks: Cities and technical networks in 1990s Britain", *Urban Studies*, vol. 34, n1 2, pp. 191-216.
- HALL, P. (1965): *The World Cities*. Trad. cast. de Carlos Benito Cardenal, *Las grandes ciudades y sus problemas*, Madrid, Guadarrama, 256 p.
- HANNA, D. B. (1998): "Les réseaux de transport et leur rôle dans l'étalement urbain de Montréal", en CAPEL y LINTEAU, pp. 117-132.
- HARRIS, C.D. (1959): "Suburbs", *American Journal of Sociology*, XLIX, July 1943, p. 1-13, en MAYER y KOHN, pp. 544-555.
- HERINGTON, J. (1984): *The Outer City*, London, Harper and Row.
- HISE, G. (2001): "'Nature's workshop' industry and urban expansion in Southern California, 1900-1950", *Journal of Historical Geography*, vol. 27, nº 1, pp. 74-92.
- INDOVINA, F. (Ed.) (1990): *La città diffusa*, Venecia, Daest.
- KATZ, B. y LIU, A. (2000): "Moving Beyond Sprawl. Toward a Broader Metropolitan Agenda", *Brooking Review*, Washington, The Brooking Institution, Spring, vol. 18, nº 2, p. 31-34 (<http://www.brook.edu/dybdocroot/press/review/spring2000/katz.htm>)

- KOHFELD, C. W. y SPRAGUE, J.: "Race, space and turnout", *Political Geography*, vol. 21, nº 2, pp. 157-193.
- LÓPEZ DE LUCIO, R. (1998): "La incipiente configuración de una región urbana dispersa: el caso de la Comunidad Autónoma de Madrid (1960-1993)", en MONCLÚS, pp. 169-196.
- LÓPEZ DE LUCIO, R. (1999): *Madrid. La transformación de la ciudad en veinte años de ayuntamientos democráticos, 1979-1999*, Madrid: Ayuntamiento de Madrid, Gerencia Municipal de Urbanismo, 425 p. + 1 mapa a escala 1:25.000 «Localización de las principales transformaciones».
- LUDEÑA URQUIZO, W. (2002): "Lima, ciudad y globalización. Paisajes encontrados de fin de siglo", en *El desafío de las Áreas Metropolitanas en un mundo globalizado. Una mirada a Europa y América Latina*, Seminario Internacional, Barcelona, 4-6 de junio.
- LYNCH, K. (1961): "The pattern of the Metropolis", *Daedalus*, vol. 90, nº 1, 1961, pp. 79-98. Reproducido en LYNCH (1962), ed. 1990, pp. 47-63.
- LYNCH, K. (1990): *City Sense City Design. Writings and Projets of Kevin Lynch*, Edited by Tribid Banerjee and Michel Southworth, Cambridge, The M.I.T. Press, 853 p.
- MACGREGOR, R. (1974): "Desplazamientos cotidianos: estudio de distancias y tiempos en el área de Edimburgo" (*Scottish Geographical Magazine*, LXIX, December 1953, p. 117-127). In THEODORSON, pp. 437-449.
- MANZAGOL, C., COFFEY, W. et SHEARMUR, R. G. (2001): "Redistribution de l'emploi et territoires métropolitains: la recomposition du péri-urbain en Amérique du Nord", *Géocarrefour. Revue de Géographie de Lyon*. Vol. 76, nº 4, p. 349-
- MAYER, H. M. y KOHN, C. F. (Eds.) (1959): *Readings in Urban Geography*, London and Chicago, The University of Chicago Press, 1959. Sixth Impression, 1967. 625 p.
- MÉNDEZ, R. (Coord.) (1991): *Reestructuración industrial en los espacios urbanos*, Madrid, A.E.G., Grupo de Geografía Industrial. 1991.
- MÉNDEZ, R. (2001): "Transformaciones económicas y reorganización territorial en la Región Metropolitana de Madrid", *Eure. Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*, Santiago de Chile, vol. XXVII, nº 80, mayo, pp. 141-163.
- MÉNDEZ, R. y CARAVACA, I. (1993): *Reestructuración industrial en las aglomeraciones metropolitanas españolas*, Madrid, Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- MIRALLES, C. y OYÓN, J. L. (1998): "De casa a la fábrica. Movilidad obrera y transporte en la Barcelona de entreguerras, 1914-1939", en OYÓN, pp. 159-202.
- MONCLUS, F. J. (Ed.) (1998): *La ciudad dispersa*. Barcelona, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 223 p. (Comentario en <http://www.ub.es/geocrit/b3w-103>).



- MONCLÚS, F. J. (1998): "Estrategias urbanísticas y crecimiento suburbano en las ciudades españolas: el caso de Barcelona", en MONCLÚS, pp. 143-169.
- MONCLÚS, F. J. (1998): "Planeamiento y crecimiento suburbano en Barcelona: de las extensiones periféricas a la dispersión metropolitana", en CAPEL y LINTEAU, pp. 83-96.
- MULLER, E. (2001): "Industrial suburbs and the growth of metropolitan Pittsburgh, 1870-1920", *Journal of Historical Geography*, vol. 27, nº 1, pp. 58-73.
- NARBONA, C. (2002): "Ciudad compacta, ciudad difusa", ponencia presentada en la Jornada *El urbanismo como actividad pública*, Cáceres 12 octubre 2002 (<http://www.psoe.es/Nuevas Politicas Nuevos Tiempos>).
- NAREDO, J. M., CARPINTERO, Ó. y MARCOS, C. (2002): *La burbuja inmobiliario-financiera en la actual coyuntura económica: nuevos datos e instrumentos de análisis* (inédito).
- NEL.LO, O. (1998): "Los confines de la ciudad sin confines. Estructura urbana y límites administrativos en la ciudad difusa", en MONCLÚS, pp. 35-58.
- NEL.LO, O., LOPEZ, J. y PIQUÉ, J. M. (2002): "Las redes emergentes de articulación del territorio en la región de Barcelona: un análisis de la movilidad obligada, 1986-1996", en SUBIRATS, pp. 201-221.
- OYÓN, J. L. (Ed.) (1998): *Vida obrera en la Barcelona de entreguerras*, Barcelona, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 286 p.
- PARK, R. E. (1974): "La urbanización medida por la circulación de la prensa" (*The American Journal of Sociology*, XXXV, July 1929, p. 60-79), en THEODORSON, pp. 377-390.
- PERULLI, P. (1995): *Atlas metropolitano: El cambio social en las grandes ciudades*, Madrid, Alianza Editorial, 134 p. (Comentario en *Biblio 3W* <http://www.ub.es/geocrit/b3w-76.htm>)
- PETITET, D. et VARASCHIN, D. (Eds.) (1999): *Intérêts publics et initiatives privées. Initiatives publiques et inérêts privés. Travaux et services publics en perspective. Actes du Colloque International tenu dans le cadre des Onzièmes entretiens du Centre Jacques-Cartier, 7-8-9 décembre 1998*. ENTPE, Vaulx-en-Velin, Saint-Etienne, Centre Jacques-Cartier/Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat, 462 p.
- PINEAULT, S. (1998): "L'approche des régimes urbains et les enjeux métropolitains: l'épisode de la création de la Commission Métropolitaine de Montréal en 1921", en CAPEL y LINTEAU, pp. 301-313.
- POITRAS, C. (1998): "Exploiter, vendre et consommer un nouveau service public: le développement du réseau de téléphone à Montréal, de 1879 à 1930", en CAPEL y LINTEAU, pp. 218-237.
- PORTAS, N. y DOMINGUES, A. (1998): "La Región Atlántica Norte de Portugal: ¿metrópolis o metápolis?", en MONCLÚS, pp. 197-218.

- PORTO, E., y CARVALHO, E. (2001): "Salvador na «Globalização", *Eure. Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*, Santiago de Chile, vol. XXVII, nº 80, mayo, pp. 163-182.
- POWER, A. (2001): "Social exclusion and urban sprawl: Is the rescue of cities posible?", *Regional Studies*, vol. 35, nº 8, pp. 731-742.
- PROBLEMAS. *Problemas de las Áreas Metropolitanas. Ponencias presentadas al congreso sobre Problemas Metropolitanos, celebrado en Toronto, con ocasión del centenario de Canadá*. Tercera edición. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1973, 871 p.
- PROST, B. (2001): "Quel périurbain aujourd'hui?", *Géocarrefour. Revue de Géographie de Lyon*. Vol. 76, nº 4, pp. 283-288.
- QUESADA, S. (2000): "La revista *Caramelo* y la *Maharishi Tower*. Aspectos de la renovación de São Paulo y reflexiones sobre el edificio-impacto", *Biblio 3W. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, nº 244, 24 de julio (<http://www.ub.es/geocrit/b3w-244.htm>).
- REMY, J. (1974): "Utilización del espacio, innovación tecnológica y estructura social", en BERINGUIER y otros, pp. 31-78.
- RIBEIRO, L. C de Q. (1997): *Dos cortiços aos condomínios fechados: As formas de produção da moradia no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira/PPUR,UFRJ, 352 p. (Comentario en <http://www.ub.es/geocrit/b3w-75.htm>)
- RODRÍGUEZ, A. y WINCHESTER, L. (2001): "Santiago de Chile. Metropolización, globalización, desigualdad", *Eure. Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*, Santiago de Chile, vol. XXVII, nº 80, mayo, pp. 121-140.
- ROUSSEL, I. (2001): "L'ozone des villes et l'ozone des champs. Ou les relations ambiguës entre pollution atmosphérique et périurbanisation", *Géocarrefour. Revue de Géographie de Lyon*. Vol. 76, nº 4, pp. 327-338.
- SHACHAR, A. (1994): "Randstad Holland.: A 'World City'?", *Urban Studies*, 31, nº 3, 1994, pp. 381-400.
- SAMBRICIO, C. (1999): *Madrid, Ciudad-Región. Vol. I De la ciudad Ilustrada a la primera mitad del siglo XX*, Madrid, 195 p.
- SANCHEZ, J. E. (1998): "Efectos de los cambios en el sistema productivo sobre la expansión metropolitana de Barcelona", en CAPEL y LINTEAU, pp. 39-50.
- SANCHEZ, Joan-Eugeni. Barcelona: transformaciones en los sistemas productivos y expansión metropolitana. In MONCLÚS 1998, p. 59-82.
- SÉNÉCAL, G., HAMEL, P. J. et GUERPILLON, L. (2001): "Aménager la métropole nature: retour sur les efforts passés de planification dans la région de Montréal et essai d'évaluation

de la situation actuelle des banlieus", *Géocarrefour. Revue de Géographie de Lyon*. Vol. 76, nº 4, pp. 303-317.

- SERRATOSA, A. (Dir.) (1999): *Factors clau de la planificació territorial a l'àrea metropolitana de Barcelona. Pla Territorial Metropolitano de Barcelona*, Barcelona. Institut d'Estudis Territorials, 331 p.
- SOJA, E. W. (2000): *Postmetropolis. Critical Studies of Cities and Regions*, Oxford, Blackwell, 440 p.
- SUBIRATS, J. (Coord.) (2002): *Redes, Territorios y gobiernos. Nuevas respuestas locales a los retos de la globalización*, Barcelona, Diputació de Barcelona/UIIMP, 415 p.
- SUDJIC, D. (1992): *The 100 Mile City*. London: Flamingo/Harper Collins.
- SUSTAIN: *Beyond Sprawl: A Guide to Land Use in the Chicato Region for Reporters and Policy Makers*. Sustain. The Environment Information Group (<http://sustainusa.org/landuseguide>)
- TASCHNER, S. P. y BÓGUS, L. M. (2001): "São Paulo, uma metrópole desigual", *Eure. Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*, Santiago de Chile, vol. XXVII, nº 80, mayo, pp. 87-120.
- TAYLOR, P. J. (2000): "World Cities and territorial states under conditions of contemporary globalization. II: looking forward, looking ahead", *Geo Journal*, vol. 52, nº 2, pp. 157-162.
- TEAFORD, J. C. (1997): *Post-suburbia: Government and Polictics in the Edge Cities*. Baltimore: The Jonhs Hopkins University Press.
- THEODORSON, G. A. (Ed.) (1974): *Studies in Human Ecology*. New York: Harper & Row, 1961. XII + 626 p. Trad. al cast. de Javier González Pueyo, *Estudios de Ecología Humana*, Barcelona: Labor, 2 vols.
- TERÁN TROYANO, F. (1999): *Madrid, Ciudad-Región. Vol. II. Entre la ciudad y el territorio en la segunda mitad del siglo XX*, Madrid, 710 p.
- THRIFT, N. (1994): "Globalisation, regulation, urbanisation: The case of the Netherlands", *Urban Studies*, 31, nº 3, pp. 365-380.
- TORRES, H. A. (2001): "Cambios territoriales en Buenos Aires durante la década de 1990", *Eure. Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*, Santiago de Chile, vol. XXVII, nº 80, mayo, pp. 33-58.
- TARR, J. A. y DUPUY, G. (1988): *Technology and the Rise of the Networked City in Europe and America*, Philadelphia, Temple University Press.
- VALENZUELA MONTES, L. M. (2000): *Accesos y forma urbana en las ciudades medias andaluzas*. Tesis Doctoral dirigida por el Dr. José Luis Gómez Ordóñez, Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Universidad de Granada, septiembre. (Comentario en <http://www.ub.es/geocrit/b3w-251.htm>)

- VIDAL-KOPPMAN, S. (2000): "Las urbanizaciones privadas. ¿Una innovación para la transformación del territorio?", *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, 69 (69), 1 de agosto (<http://www.ub.es/geocrit/sn-69-69.htm>)
- VIDAL-KOPPMAN, S. (2001): "Segregación residencial y apropiación del espacio: la migración hacia las urbanizaciones cerradas del área metropolitana de Buenos Aires (Argentina)", *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, 94 (70), 1 de agosto (<http://www.ub.es/geocrit/sn-94-70.htm>)
- VRIES, J. de (1987): *La urbanización de Europa, 1500-1800*, Barcelona, Crítica, 501 p.
- WALKER, R. (2001): "Industry builds the city: the suburbanization of manufacturing in the San Francisco Bay Area", *Journal of Historical Geography*, vol. 27, nº 1, pp. 36-57.
- WEHRWEIN, G. S. (1959): "The Rural-Urban Fringe", *Economic Geography*, XVIII, July 1942, p. 217-228. Reproducido en MAYER and KOHN.
- WHYTE, W. H. (1993): "Urban sprawl", en WHYTE, W. H. (Ed.) *The exploding metropolis* (1958), Foreword by Sam Warner Jr. London: University of California Press (Classics in Urban History, 1).
- XENAKIS, I. (1970): "La ciudad cósmica, en CHOAY, pp. 410-418.
- YULONG, S. y HAMNETT, C. (2002): "The potential and prospect for global cities in China, in the context of the world system", *Geoforum*, 33, pp. 121-135.



MEDITERRANEO ECONOMICO

Ciudades, arquitectura y espacio urbano

- Sistemas y morfología
- Arquitectura, sociedad y espacio urbano
- Planificación, derecho urbanístico y participación
- Nuevos retos
- Algunos casos particulares de urbanismo



RESURGAM

INVOCACIÓN PARA RECUPERAR EL URBANISMO Y CONTINUAR EL PLANEAMIENTO

Fernando de Terán Troyano

"Cuenta una vieja guía de arquitectura de Londres que, tras el incendio de 1666, Sir Christopher Wren inició la reconstrucción de la catedral de San Pablo, encontrando entre los escombros un fragmento de lápida, donde sólo quedaba grabada la palabra latina RESURGAM, que la propia guía traduce acertadamente por «resurgiré».

Interpretándolo como buen augurio, el arquitecto mandó labrar esta palabra bajo un fénix en bajorrelieve, colocando el conjunto en el pórtico sur del edificio, que efectivamente resurgió de las cenizas y todavía pervive en buen uso."

Al final de los años sesenta empezó a constatarse un cierto agotamiento, a encontrarse insuperables dificultades de funcionamiento, y a verificarse dudosos resultados, en ese complejo sistema de normas y planos que había sido concebido para organizar las previsiones destinadas a condicionar el desarrollo urbano y que, con variantes, era utilizado en muchos países del mundo. Su necesidad había sido ampliamente aceptada, se había ido perfeccionando durante varias décadas, en sucesivas etapas teórica y metodológicamente diferenciables, y constituía una tradición cultural muy elaborada, especialmente europea.

Esta situación provocó desconcierto y dudas en las filas académicas, profesionales y administrativas dedicadas al tema, pero también dio lugar en las mismas a un esfuerzo reflexivo para analizar las causas, considerar nuevas orientaciones y proceder a una reelaboración teórica, al mismo tiempo que se ensayaban alternativas en la práctica planificadora, que no llegó a detenerse.

Pero al mismo tiempo, y al margen de este esfuerzo constructivo, se aprovechó la circunstancia para desencadenar, desde sectores ligados a intereses inmobiliarios, una agresiva crítica de base económica e intención liberalizadora contra el planeamiento urbanístico, que fue eficazmente secundada desde el ámbito profesional de la arquitectura, apoyándose en una reivindicación de los aspectos morfológicos y en la necesidad de producir rápidas transformaciones visiblemente mejoradoras del espacio urbano. Desde ambos frentes se ridiculizó el contraste entre la ambición globalmente organizadora del planeamiento, por una parte, y por otra su carácter abstracto y burocrático, así como su escasa operatividad real. Y a partir de ahí, se fue imponiendo una forma de actuación sobre la ciudad, de carácter fragmentario y de signo fundamentalmente arquitectónico, rechazando la necesidad de las visiones previas de conjunto, y se proclamó la inutilidad del planeamiento y la muerte del urbanismo.

Y esta campaña, en la que se confundían curiosamente expectativas inmobiliarias y cultura arquitectónica, se alió en sus esfuerzos para el descrédito y la demolición del planeamiento, con una generalización contagiosa de la idea del "fracaso histórico del urbanismo", que pasó a ser un tópico de general aceptación acrítica, redondeando el negativo marco general que rodea a esta controvertida disciplina.

El momento actual, en el que se acentúa la tendencia liberalizadora, se puede caracterizar por la permanencia de este clima negativo en el que, sin embargo, se pueden distinguir dos nuevas situaciones que permiten ver el futuro de otra manera.

Por una parte, empieza a notarse en el propio ámbito de la cultura arquitectónica una actitud más reflexiva y cautelosa, que advierte de los graves riesgos y los efectos negativos de la pretensión de una "arquitectura sin urbanismo". Por otra, la nueva forma que está adoptando la realidad de la ciudad-territorio ha mostrado la notable insuficiencia del fragmentarismo y está reclamando y estimulando la continuación del esfuerzo reflexivo sobre nuevas formas de planeamiento posible, en medio de un vivo e interesante debate teórico y de una experimentación práctica que no se detiene.

El texto que sigue tiene dos intenciones entrelazadas. Por una parte analiza el proceso de deterioro público sufrido por el urbanismo en las últimas décadas, separando razones objetivas, manifestaciones interesadas e incapacidades de comprensión, para acabar viendo cómo se está produciendo una cierta reconsideración (que en algunos casos se plantea como clara rectificación de injustificadas y superficiales exageraciones y condenas) que permite pensar en una recuperación del urbanismo. Por otra parte, examina las razones de la importante inflexión sufrida por el proceso histórico de elaboración del planeamiento y las posibilidades que parecen ofrecerse ahora, aprovechando la enseñanza de la experiencia histórica, para una apertura del mismo a nuevas formas teóricas e instrumentales, más adaptadas a las características de la nueva realidad urbana y territorial que se está configurando.

Está escrito desde dentro de la experiencia española, pero claramente referido en todo momento al contexto y panorama universal, especialmente al europeo. El autor estima que es demasiado importante lo que ha ocurrido en las últimas décadas como para dejarlo pasar sin analizarlo bien, y que es absolutamente imprescindible conocerlo a fondo, analizarlo críticamente e interpretarlo correctamente si se quiere entender cómo se ha producido la situación en que se encuentra actualmente el urbanismo, y estar en situación de pensar adecuadamente, a partir de ahí, cómo pueden evolucionar en el futuro los planteamientos disciplinares del tratamiento del desarrollo urbano. A ello desea contribuir ahora, con una intención que va más allá de la correspondiente a un enfoque puramente historiográfico, como el utilizado anteriormente por el mismo.¹

1 TERÁN, F. (1996): "Evolución del planeamiento urbanístico (1846-1996)", Madrid, *Ciudad y Territorio*, 107-108.



1. Antecedentes

Al terminar los años setenta, estaba plenamente asumida la idea (que se había ido abriendo paso desde los primeros años de la década) de que se había entrado en una nueva etapa histórica del desarrollo urbano en Europa, que requería nuevas formas de pensar la ciudad y de plantear la intervención sobre ella.

Como se ha señalado en otras ocasiones, la crisis económica había terminado con las anteriores expectativas de desarrollo económico, y los datos sobre saldos migratorios deparaban importantes sorpresas, al mostrar que se estaban alterando los comportamientos tradicionales de las ciudades, que acusaban una inesperada desvitalización con pérdida de población y empleo. Sorprendidos, los gobiernos locales y supralocales, que habían venido estando muy ocupados con los problemas del crecimiento, debieron reorientar entonces sus políticas, poniendo en marcha, con cierta urgencia, políticas de revitalización. Desde entonces siguen en ello.

Frecuentemente, esas políticas de carácter económico, con exenciones e incentivos, estaban acompañadas por atractivas propuestas de operaciones transformadoras de carácter físico, con resultados muy visibles a través de la arquitectura, en determinados ámbitos urbanos, que verían aumentados así sus ventajas y sus atractivos. Y este tipo de planteamientos se acentuó después, ya en los años ochenta, cuando con la recuperación económica, se hizo plenamente perceptible el cambio producido en el modelo de crecimiento urbano. Se vio entonces que éste caminaba hacia la dispersión de las actividades y la población por el territorio, y que ello estaba dando lugar a la aparición de la nueva realidad que ya entonces empezó a llamarse "ciudad difusa". La cual era una de las formas componentes básicas de la "ciudad-región", o de la "región urbana", complementaria del sistema policéntrico compacto tradicional. Y éste necesitaba entonces, a su vez, reafirmar, redefinir y recargar de funciones sus núcleos.

Coincidiendo con la afirmación de una atmósfera neoliberal, que en muchos sitios estimulaba deslizamientos hacia medidas de desregulación y supresión de controles y de entidades coordinadoras, se pusieron en marcha entonces planteamientos revitalizadores, tratando cada ciudad de poner en valor todas sus potencialidades y se acentuó el papel de los gobiernos locales como promotores de estrategias modernizadoras en colaboración con grandes actores privados, con importantes aumentos de los presupuestos destinados a publicidad y a la realización de grandes proyectos dedicados al desarrollo económico, al embellecimiento, a la cultura y al ocio.

Es así como, cronológicamente, detrás de los grandes planes urbanísticos de carácter estructural y omnicomprensivo, que se habían venido realizando en las décadas anteriores (y que constituían los últimos episodios de esa ambiciosa y muy elaborada tradición especialmente europea), hicieron su aparición, independientemente de tal tradición, formas diversas de "planificación concertada" y de "planificación estratégica", de carácter fundamentalmente económico, pero con frecuentes e importantes repercusiones en el marco físico. El origen de

esta última estaba en la América *reaganiana*, y había nacido como extensión al gobierno local de modelos utilizados por las grandes empresas privadas para establecer el marco de referencia de sus operaciones. Es importada por Europa, ya en los años ochenta, tanto o más como una actitud que como un instrumento. Por eso, aunque en muchos casos no lleguen a establecerse formalmente esos "planes estratégicos", se adoptan frecuentemente, desde los gobiernos locales, programas y actitudes concordantes con lo que ellos representan como forma de actuación, generalmente concertada con el sector privado, actuando fragmentadamente sobre la realidad urbana, de modo esencialmente diferente al que representaba el planeamiento integral anterior, y en abierto conflicto teórico y práctico con él. Aflojando "la camisa de fuerza" de éste, y al margen de su compleja normativa y prolija tramitación, se podían realizar "proyectos urbanos" fragmentarios, de carácter transformador y vitalizador, para aumentar el atractivo y la competitividad de la ciudad.

Como consecuencia, aquellos grandes planes urbanísticos anteriores, concebidos con la preocupación prioritaria de hacer frente al crecimiento, con las inversiones principales destinadas a la ampliación de las infraestructuras externas, quedaban en evidencia. Y ocurre, así, que la extensión y generalización de este nuevo tipo de actuación, con sus atractivas promesas de rápidos resultados visibles, introducida al margen de las dilatadas tramitaciones y de las ajustadas previsiones normativas de los planes, en contradicción con ellas muchas veces, venía a rematar una larga serie de constataciones que estaban poniendo en entredicho la validez y utilidad reales de aquel planeamiento. Poniendo también en duda su capacidad para dar respuesta a los problemas cambiantes, suscitados por las alteraciones de la evolución del desarrollo urbano, así como para hacer anticipaciones válidas y para incidir realmente sobre los acontecimientos. En definitiva, venía a prestar sólido apoyo a una generalizada crítica al planeamiento tradicional que se venía produciendo en muy divesos ámbitos, desde el propio ejercicio autocrítico, académico y profesional, hasta el de los eternos e interesados enemigos de cualquier forma de control social sobre la actividad edificatoria y la ocupación y explotación del suelo.

2. De la quiebra conceptual al repliegue reflexivo

Desde el ejercicio académico y profesional, en primer lugar, ya que no es justo desconocer el esfuerzo crítico de reelaboración teórica e instrumental que, durante varias décadas, había ido corrigiendo errores y reajustando planteamientos sin estridencias, con reflejo en las sucesivas legislaciones urbanísticas europeas y en las correspondientes generaciones de planes urbanísticos. Porque a mediados de la década de los setenta, la cultura urbanística estaba muy alejada de las arrogantes afirmaciones categóricas que habían acompañado al nacimiento y extensión de las ideas urbanísticas del movimiento moderno, e incluso también de las ilusionadas expectativas que había suscitado, tiempo después, la aventura de la construcción de una metodología científica para el urbanismo, de base estructuralista y sistémica. Por el contrario, de los ámbitos profesionales y académicos más dedicados al tema, surgieron ya en aquellos mo-

mentos las primeras consideraciones acerca de las dificultades de utilizar el método científico aplicado a las previsiones de evolución de la ciudad, y acerca de la imposibilidad de eliminar de ello la incertidumbre. De ahí empezaron a deducirse las primeras ideas sobre la conveniencia de un "enfoque incremental y desagregado" para el planeamiento, frente a las pretensiones de las previsiones holísticas, y también los primeros ensayos de "planeamiento por partes" y "planeamiento de abajo a arriba", que suponían empezar a actuar sobre la ciudad, a través de acciones fragmentarias sobre sectores, para ir componiendo luego un ensamblamiento general. Y como es bien sabido, antes de finalizar esa década, había quedado prácticamente asumida la renuncia, por parte de las desencantadas élites investigadoras de todo el mundo que, acompañando a coro el "requiem por los grandes modelos" entonado desde las universidades norteamericanas², ponían fin a la aspiración al "planeamiento científico".

Ciertamente que no todo el planeamiento elaborado en esas décadas había pretendido ser considerado científico, pero sí todo aquel que de algún modo estaba hereditaria o directamente conectado con la influyente y dominante cultura anglosajona (desde Geddes hasta la investigación estructuralista y sistémica) y en cualquier caso, una cierta invocación a la garantía de la científicidad, estaba generalmente asumida, aunque sólo fuese por la universal confianza en el método que, a partir del análisis, debería conducir objetivamente a las propuestas más adecuadas.

Ahora sabemos que debajo de todo esto había una importante cuestión epistemológica de hondo calado: la crisis generada por la pérdida de fe en la posibilidad de explicar y de tratar la realidad urbana a la luz de una ciencia nomotética basada en leyes y regularidades. Crisis que, a su vez, estaba relacionada con las revisiones historicistas de las formas de construcción del conocimiento científico (Kuhn, Lakatos, Feyerabend, ...) que habían venido produciéndose desde los años sesenta, y empezaban ahora a repercutir su impacto en áreas aparentemente distantes. Debido a ello, la visión de la ciudad, primero como un organismo y luego como un sistema unitario, dotado de estructura coherente y cohesionadora, que se desarrolla y evoluciona siguiendo leyes naturales que pueden ser científicamente descubiertas, empezó a ceder el sitio a un entendimiento de ella como agregado aleatorio y discontinuo de piezas heterogéneas, no del todo solidarias, que sólo puede ser explicado y entendido a través del conocimiento de su historia. Y en consecuencia, el planeamiento ya no podía seguir siendo entendido como un procedimiento seguro para hacer surgir una completa construcción del futuro, basada en unas previsiones del comportamiento de la realidad urbana, que el conocimiento científico de la misma, a través de su análisis, había prometido proporcionar.

Pero en aquellos momentos esto no se vislumbraba con tanta claridad. Simplemente se asistía a un agotamiento, al comprobar que ya no daba más de sí, ni podía seguirse por él un camino que aparecía estancado incluso en las posibilidades de seguir desarrollando aquellos espectaculares apoyos instrumentales en los que más había confiado, como era la modelística.

2 LEE, D.B. (1972): *Requiem for large scale models*, Institute of Urban and Regional Development, University of California.

Era realmente un final de etapa, en el que se comprobaban los límites insalvables de un proyecto intelectual que había entendido el plan urbanístico como un producto intrínsecamente abstracto, de base científica, con una ambición omnicomprensiva, elaborado a través de sofisticados procedimientos exclusivamente técnicos, sin apenas atención a las condiciones políticas y sociales de factibilidad real.

Y así, a un cierto descrédito, producido por la irrupción triunfal de los "proyectos urbanos", fundamentalmente arquitectónicos, atractivamente presentados y divulgados por las revistas profesionales, que ponía en entredicho la validez de un planeamiento aún vigente legalmente, venía a sumarse el vacío teórico, producido por la quiebra conceptual y metodológica que había seguido a la disolución de las bases epistemológicas que animaban y sustentaban, como esperanza de garantía final, la empresa de ese "urbanismo científico". Y por ambos caminos, el de los hechos y el de las ideas, se abrió paso la negación de la posibilidad de todo lo más característico de lo que aquel planeamiento había prometido dar: las grandes visiones holísticas integrales y su previsión anticipatoria, ajustada espacial y temporalmente. A cambio se abría la puerta a lo que se estaba imponiendo en la práctica de los gobiernos locales: una amalgama de políticas de generación de empleo, incentivos, mejora de condiciones sociales, junto con acciones directas puntuales de transformación espacial de carácter arquitectónico. La ciudad pasa a ser considerada entonces mucho más como ensamblamiento aditivo de conjuntos formales que como estructura global unitaria como la habían entendido las ciencias sociales. En consecuencia, la concepción de la intervención urbanística queda reducida prácticamente a esas actuaciones puntuales de carácter recualificador, revitalizador y reformalizador, a través de los "proyectos urbanos" de ámbito acotado. Así pues, la idea del plan global, basado en una visión estructural completa de toda la ciudad y del territorio circundante, y entendido como previsión integral de un proceso de desarrollo de todo el complejo entramado de actividades que los habitan, era conminada a pasar a la historia y a engrosar el concurrido limbo de las utopías urbanísticas, como ambición innecesaria e inalcanzable.

Y es también en ese momento, y directamente implicada en esa revalorización de la forma, cuando incide en el proceso una línea teórica que, si bien no era totalmente nueva, alcanza entonces su máximo desarrollo y su mayor extensión cultural. Es la reflexión que achaca la falta de calidad del ambiente físico de la ciudad, a la escasa importancia acordada por el planeamiento estructural a los aspectos morfológicos y significativos del espacio urbano, y reclama la preeminencia condicionante de la arquitectura en él, y el papel fundamental que ella debe jugar en su organización, mas allá de la resolución de los aspectos técnico-funcionales. Es una importante línea de reflexión y de acción, desarrollada inicialmente por la cultura urbanística italiana (la menos impregnada por la ambición de cientificidad), tanto teórica como prácticamente, que acaba divulgando y generalizando sus planteamientos, hasta convertirlos en poco tiempo en dogmas devaluados de una nueva ortodoxia. Una ortodoxia que genera pronto un frente beligerante, cargado de hostilidad recriminatoria contra el planeamiento tradicional, "aliado de las ciencias sociales" en contraposición con la arquitectura, bajo el lema aquel de "proyecto *versus* plan".



A partir de estos hechos y de estas actitudes, se produjo a lo largo de los años ochenta, en los ámbitos teóricos y profesionales del urbanismo, un esfuerzo de reflexión, no exento de perplejidades, dudas y desconcierto. Porque había que continuar el análisis ya iniciado de la experiencia anterior. Y había que digerir el error de las esperanzas depositadas universalmente en el enfoque cientifista, que había sido avalado por las máximas autoridades y las más avanzadas instituciones, sobre todo en ámbitos anglosajones, que habían dado por seguro el logro del planeamiento integral y omnicomprensivo, científicamente garantizado. Había que examinar y analizar cuidadosamente las posibilidades de los experimentos innovadores ligados al "planeamiento por partes" y al "planeamiento de abajo a arriba", con sus ensayos de participación ciudadana. Y había que asimilar la inadecuación de los conceptos tradicionales de control, los modelos de orden y jerarquía, los instrumentos de zonificación y normativa, para hacer frente a una realidad que cada vez se revelaba más diferente de la imaginada, mucho más compleja, incomprensible, refractaria a toda posibilidad de esquematización y de reducción a pautas previsibles, ante la cual aparecía cada vez más limitada la capacidad de previsión y predicción. La reflexión y la investigación sobre nuevas formas o "estilos" de planeamiento se desarrollaron entonces como una actividad constante en medios académicos, profesionales y administrativos, al tiempo que, en la práctica planificadora, que no se detuvo, continuaron los esfuerzos en paralelo, para la elaboración de lo que podría llamarse "planeamiento post-científico", o si se prefiere, más genéricamente, "planeamiento postmoderno".

3. De una crítica exacerbada a un planeamiento diferente

Pero el clima no era precisamente muy propicio a la serena reflexión en esos ámbitos. El descrédito del planeamiento se hizo pronto extensivo a todo el intento anterior de controlar y configurar la producción del espacio urbano, generalizándose la idea del "fracaso histórico" del urbanismo. En algunos ámbitos se suceden entonces las declaraciones polémicas poco reflexivas, que radicalizan actitudes y llegan a orquestar una verdadera ofensiva de derribo que, para avanzar afirmando una posible vía alternativa, parece necesitar pasar previamente por la descalificación global y la negación de todo aquel esfuerzo anterior. A ello contribuye una crítica mordaz, orquestada desde los medios profesionales de la arquitectura, que airea entonces con deleite las ingenuidades, las insuficiencias, los errores y la propia autocrítica de la experiencia histórica planificadora. Y ello ocurre a veces con una agresividad irritada, que más que una reflexión crítica profesional, intelectualmente seria, parece un ajuste de cuentas, en el que se han podido ver ribetes corporativistas en su desprecio a la ayuda de las ciencias sociales, tanto como "el indicio de la crisis interna de la cultura arquitectónica"³. Y esta corriente arrastra tanto a los eternos buscadores superficiales de la última novedad, como a los oportunistas y a los temerosos de quedarse fuera de juego. Así, efectivamente, se propició en esos años desde la

3 CAMPOS VENUTI, G. (1994): *La terza generazione urbanistica*, Milán.

arquitectura, no sólo el descrédito del urbanismo y la recusación del planeamiento, sino también una deslegitimación de ambos, a través de una innumerable relación de cargos y de una presentación ridiculizadora que, en sus manifestaciones más radicales, llegó a proclamar la muerte del urbanismo en base a ese "fracaso histórico" que suponía el no haber sabido dar respuestas válidas a los problemas de la ciudad actual.

Esa crítica formula entonces, en efecto, infinidad de cargos, nacidos unos del conocimiento de las reales insuficiencias o errores inherentes a la manera en que se había ido configurando y definiendo el planeamiento, o a las formas que había adoptado históricamente su desarrollo. Como eran sus enfoques esencialmente abstractos y cuantitativos, con predominio de la normativa y la zonificación, y su manifiesta indiferencia por la definición formal, o como la endeblez de los estudios de viabilidad financiera, que dejaban en el aire, aplazada indefinidamente, la materialización de las propuestas. Como era la inutilidad del pesado fardo de información analítica, supuestamente básica para la toma de decisiones, y en realidad bastante autónoma y separada. O como la inoperancia y parsimonia del obligado desarrollo escalonado y jerárquico de los diversos niveles de esas propuestas, sin instrumentos más directamente operativos. Otros provenían de las dificultades para incorporar respuestas a cuestiones nuevas, surgidas de la aparición de nuevas situaciones históricas del proceso de urbanización, con nuevas exigencias, como toda la temática ecológica, la crisis energética y los límites del crecimiento, que junto con la inversión ya comentada de las tendencias demográficas, conducían a la formulación del "urbanismo para la austeridad" y a la denuncia de los excesos y derroches de unas previsiones, a las que se acusaba de hipertrofiar tanto las expectativas de expansión física, como las dotaciones infraestructurales en que se apoyaban. Como la ciudad ya no iba a crecer más, la tarea era reorganizarla y recualificarla internamente, y no prever aumentos que no se iban a producir. Y así, la crítica al fracasado urbanismo, justificaba su contrapropuesta en el tratamiento fragmentario y fundamentalmente morfológico del interior de la ciudad, en el que no era necesario el urbanismo, en el que el urbanismo estaba de más, porque todo era arquitectura, o a lo sumo, conjuntos arquitectónicos definiendo espacios urbanos, cuya concepción, por otra parte, retrotraía frecuentemente sus planteamientos claramente nostálgicos y afectadamente historicistas, a los modelos de la ciudad preindustrial o, al menos, a situaciones anteriores a las propuestas del movimiento moderno. Otras veces, los cargos estaban formulados de manera injustificada, desde la incomprensión y desde la desinformación, achacando al urbanismo, en confuso amontonamiento, culpabilidades que no le correspondían. Pero de eso hablaremos luego.

Este clima más o menos general, contaba con manifestaciones de distinta intensidad, irregularmente repartidas, coincidiendo la difusión del descrédito del urbanismo con situaciones políticas o administrativas desreguladoras, como por ejemplo ocurría en el Reino Unido o en Italia. En España, con el gobierno socialista, no hubo desregulaciones significativas en este terreno, por lo que se mantuvo el equívoco respecto a los enemigos del urbanismo, y la cosa tomó caracteres particulares, dándose aquí probablemente, en los ámbitos profesionales, las manifestaciones más vehementes y más dogmáticamente seguras de sí mismas, dentro de un proceso en el que se pasó de la voluntaria exacerbación polémica (del principio de los años



ochenta es la muy celebrada invectiva, de dificultosa interpretación nunca aclarada, del maestro Oiza acerca de "las puntadas tontas" de los urbanistas, así como las desmesuradas y provocativas propuestas desplanificadoras de Bohigas) al montaje de plataformas autopromocionadoras. Y finalmente se entró en una fase de pragmatismo y de gratificante aceptación profesional generalizada, porque aquí era algo más lo que estaba en juego. Los nuevos ayuntamientos democráticos elegidos en 1979, que aparecieron inicialmente cargados de intenciones regeneradoras, se embarcaron en políticas urbanísticas identificadas con programas ejecutivos de acciones muy visibles de mejora inmediata, acordando para ello importantes aumentos de las correspondientes partidas presupuestarias municipales. Y ese soporte económico real y la buena disposición del cliente político requerían una respuesta técnica pronta y fácilmente inteligible, que encontró una adecuada vía de desarrollo a través del *fragmentarismo* y la exaltación morfologista orquestada desde la arquitectura. Gracias a ello, en unas cuantas ciudades españolas, tuvieron lugar entonces notables transformaciones recualificadoras, a través del tratamiento formalizador de espacios limitados interiores, que se encontraban indefinidos o decaídos, aunque a veces se produjeron frivolidades formalistas poco justificables, y hasta de tonterías (a veces muy costosas) dignas de alguna antología del disparate postmodernista más inculto. Otras veces lo que apareció, quizá más en los proyectos que en la realidad, fue, por el contrario, una cultísima colección de imágenes nostálgicas de la ciudad preindustrial.

No obstante, al mismo tiempo, tuvo lugar un desarrollo de la actividad práctica de la planificación, obligada por la inalterada permanencia del marco jurídico, que se hizo eco de la situación y trató de incorporar las reclamaciones del morfologismo, manteniendo simultáneamente la necesidad de alguna clase de marco general de referencia y de consideración de conjunto, para la inserción de las operaciones puntuales. Se realizó entonces un valioso esfuerzo reflexivo en ese sentido, especialmente interesante por estar desarrollado después del abandono de los sustentos cientifistas y de las pretensiones de legitimar las propuestas, presentándolas como inexorablemente deducidas del análisis. Se retoma así el camino de la elaboración por intuición creativa, como había ocurrido a lo largo de la historia en la intervención arquitectónica sobre la ciudad, y como ocurría también en las primeras etapas de arranque de la urbanística, previas al cientifismo. Y así se perfilan las características de toda una nueva generación de planes generales, o de modificaciones importantes de los anteriores, que se redactan a partir de entonces. En ellos, junto con opciones más discutibles o francamente erróneas, que han acabado mostrándose insostenibles, y junto con evidentes insuficiencias, se incluyen aportaciones claramente positivas, tanto en el ámbito conceptual como operativo. La idea de estructura y la consiguiente descomposición zonal son sustituidas por una fragmentación basada en el análisis histórico-morfo-tipológico, tanto para el tratamiento recualificador de la ciudad existente, como para orientar y condicionar el carácter formal de las futuras transformaciones. Por ello, a través de estos planes, se puede identificar una aportación enriquecedora al entendimiento del plan, por parte de ese momento cultural, y una contribución del mismo a la corrección de determinadas carencias del planeamiento anterior. Constituyen, por lo tanto, un nuevo capítulo importante de la historia viva del planeamiento, aunque no una alternativa completamente válida a las formas tradicionales, como luego veremos. Porque esa historia, desde luego, continuó como en todos

los demás países europeos, a pesar de las profecías voceadas por los enemigos de cualquier planificación, hueste confusa en la que los negadores del plan urbanístico caminan alineados con los dignos descendientes espirituales del tatcherismo y del reaganismo, pero también con todos los que se preparan para pescar en el río revuelto de las desregulaciones que llegaron antes a otros sitios.

* * *

Más que mediada la década siguiente, es decir, en los segundos años noventa en que nos encontramos, es posible ya, con el distanciamiento suficiente, hacer una valoración serena de aquella ufana "revolución" antiurbanística y de lo que ha dejado su paso (acabamos de aludir a algunas repercusiones positivas que tuvo sobre el planeamiento, pero es preciso señalar también las claramente negativas) para intentar comprender cómo es la situación actual y cómo podemos mirar hacia el futuro.

En realidad no era demasiado necesario mucho distanciamiento para ver las debilidades, las insuficiencias y los riesgos del *fragmentarismo* formalista que se ofrecía como alternativa al planeamiento tradicional. Porque desde muy pronto se pudo advertir que, junto a toda la serie de aspectos positivos que daban seriedad y validez teórica a aquel proyecto de rescate de la forma y de afirmación de la preeminencia de la arquitectura, y junto también con la aparición de algunos buenos resultados que daba su aplicación, aquello no dejaba de ser en la práctica un planteamiento demasiado reduccionista, sólo parcialmente utilizable y no generalizable, que olvidaba la existencia de la realidad urbana y territorial exterior, afectada por la transformación que estaba sufriendo el proceso de urbanización, para el cual no tenía capacidad de entendimiento ni de respuesta. Había, en efecto, una parte fundamental de la realidad, que quedaba fuera del interés, de la comprensión y de las formas de tratamiento de aquella alternativa. La cual seguía centrada en la recualificación de la ciudad interior, y ciega a los problemas que mas allá de las periferias inmediatas seguía desencadenando la continuación del proceso descentralizador propiciado por las innovaciones en la tecnología de la comunicación. Y es que ya no se trataba sólo de periferias, que son situaciones de borde, porque los bordes y los límites estaban desapareciendo, sino de disolución de la ciudad sobre el territorio, invadiéndolo, salpicándolo, cruzándolo de infraestructuras y tejiendo el nuevo modelo de urbanización del siglo XXI. Y ello estaba ocurriendo sin respuesta profesional, ya que en aquellos momentos ésta continuaba deslumbrada con ese tratamiento formalista de la ciudad interior, o bien, ya a principios de los noventa, andaba tratando de inventar una nueva poética fundamentalmente gráfica, con incorporación de sugerentes elementos de inspiración deconstructivista y claras evocaciones *kandinskyanas* y *suprematistas*, para extender nuevas versiones de tratamiento formalista a los anteriores bordes y antiguas periferias de la ciudad.

4. Precisiones y reconsideraciones sobre una "arquitectura sin urbanismo"

Por otra parte, la precipitada necesidad de negar para afirmar, descalificando íntegramente la validez de cualquier esfuerzo planificador anterior, iba a ser pronto visiblemente aprovechada en beneficio propio por los eternos enemigos de cualquier forma de planificación que aparecían aquí o allá, según soplaban los vientos desreguladores. Por ello, en realidad, algunas voces de alarma no se habían hecho esperar mucho, llamando a una reconsideración de las actitudes más agresivas con el planeamiento, y pidiendo una reflexión más profunda, capaz de elaborar una crítica verdadera acerca de las erróneas concepciones o de las malas prácticas anteriores, sin recurrir para ello a la enunciación de la necesidad de desaparición de toda idea de planeamiento.

Seguramente la más autorizada de esas tempranas advertencias vino también de Italia. Fue la de Gregotti, en un momento en que precisamente él mismo andaba animando la cruzada a favor de la reinstauración de la preeminencia de la arquitectura, a través de resonantes editoriales en "Casabella". En uno de ellos (julio, 1986) confesaba sus temores ante las "preocupantes deformaciones" que creía que se estaban produciendo a partir de su actitud. "Nos parece que se está aprovechando esta reflexión crítica para conducir un ataque a la noción misma de plan, más que a sus necesarias transformaciones". Y recomendaba la vuelta a un buen uso de los instrumentos del planeamiento tradicional, que consideraba todavía válidos: "Que las nociones de estándar y de norma hayan llegado a ser tal vez números cuyo significado originario se ha perdido, que deban ser reexaminados a partir de la condición específica y no de abstractos sistemas tardo-neopositivistas, no significa que tales nociones no deban reencontrar y potenciar, en la elaboración del plan, su originario papel cívico y cualitativo. Que los sistemas del conocimiento analítico hayan constituido a menudo un pesado y abstracto bagaje separado de las decisiones del plan, significa sólo que deben ser conducidos de modo más cuidadoso y profundo, y no que sean inútiles. (...) Que sea necesario escuchar la voz del proyecto específico, como contribución activa al plan no autoriza ni el imperio de la pura estética, ni la idea de que esa iniciativa sea un valor a aceptar sin confrontaciones globales". Y terminaba: "Que no se busquen entre nosotros aliados contra el plan".⁴

Poco después, con expresa alusión a esta advertencia del maestro italiano, y con honestidad que le honra, Bohigas rectificaba de manera máximamente pública (diario *El País*) sus más extremas manifestaciones sobre la conveniencia de "desplanificar nuestras ciudades", relizadas según él "en las ráfagas polémicas", dentro de las cuales, "la muerte del urbanismo era como un grito de alerta, exagerado y beligerante". Y ahora, al pedir que "la transformación de los instrumentos de control urbano sirva para definir nuevas relaciones más operativas entre análisis y proyecto, urbanismo y arquitectura, diseño y normativa" solicita también "que las reflexiones críticas sobre el planeamiento no sean un esfuerzo de aniquilamiento, sino de perfección".⁵

4 GREGOTTI, V. (1986): "In difesa della ragioneria urbanistica", *Casabella*, Julio-Agosto.

5 BOHIGAS, O. (1986): Muerte y resurrección del planeamiento urbano, *El País*, 4 de Noviembre.

Pero el mal ya estaba hecho. Para la credibilidad del planeamiento y para el interés por el urbanismo. Porque la superficial cultura de masas profesional, instalada en el consumo de imágenes y en el desprecio fácil, negando validez a todo lo precedente para afirmar mejor el valor de la novedad, estaba necesitada de fórmulas mágicas y de *slogans* autorreconfortantes, ya que era incapaz de comprender que, en la maduración disciplinar, se avanza trabajosamente, reconstruyéndola sobre sí misma, aprendiendo de la propia experiencia, reelaborándola como recomendaba Gregotti, sin estridencias ni griterío. Y una vez desencadenadas esas corrientes, son difíciles de contrarrestar sus inercias, y más si se introducen en los ámbitos docentes, cuya acción las propaga eficazmente y las prolonga en el tiempo. Porque, efectivamente, las escuelas y facultades, contagiadas, se prestaron a perpetuarlas a través de la exaltación del proyecto y la negación del plan. La brillantez de las propuestas arquitectónicas y la belleza de los dibujos, innecesariamente presentados en antagonismo frente al planeamiento, aseguraban un fácil éxito escolar a la sustitución del urbanismo por la arquitectura, prácticamente imposible de contrarrestar con algo que requería menos dibujo que capacidad de reflexión.

Y así, diez años después, la situación no es más equilibrada, como se puso de manifiesto en el XIX Congreso de la UIA en Barcelona, exaltación delirante de la creación formal personalizada, a pesar de que, lúcidamente, en los folletos preparativos puede encontrarse formulada una cierta referencia a la relación de la arquitectura con las nuevas formas que sume el proceso de urbanización y a la necesidad de tenerla en cuenta como actividad profesional, ya que, ante la "multiplicidad de lógicas, estrategias e intereses que son inherentes a la misma dinámica de la urbanización acelerada" ... "las posibilidades que todavía haya de controlar el proceso, de establecer niveles de racionalidad y prioridades en función de ciertos valores colectivos, constituyen la tarea para la cual la arquitectura de estos años deberá prepararse en la medida en que quiera seguir teniendo voz y lugar". Pero frente a ello, el propio folleto señala certeramente, como "en los últimos años hemos podido observar un doble fenómeno. Por un lado, una huida hacia adelante por parte de los arquitectos, los cuales han orientado su acción hacia la gestión de los grandes operadores del territorio. Por otro, la retirada consciente y lúcida de la arquitectura hacia los campos estrictos de la creación formal y hacia la producción de objetos exquisitos y culturalmente significativos"⁶. Pero luego, en la realidad, y dado el ambiente del Congreso, esa línea de reflexión, tuvo muy escaso reflejo. Tan escaso, que tal vez se limitó a una muy modesta aportación: "Al contemplar esta nueva realidad, al sopesar la importancia de su desarrollo, al comprobar su creciente contribución a la configuración del espacio urbano de mañana, se aprecia con claridad que las políticas a que hemos aludido están dirigidas a atender sólo a una parte de la situación. Y entonces es también, cuando aparece la necesidad de reflexionar seriamente, y aunque sea a contracorriente dentro de la profesión, sobre esa actitud profesional tan generalizada, que consiste en "la retirada consciente y lúcida hacia los campos estrictos de la creación formal y la producción de objetos exquisitos y culturalmente significativos"⁷. No es, evidente-

6 UIA (s/f): *Presente y futuros*, Folleto preparativo del XIX Congreso de la Unión Internacional de Arquitectos.

7 *Idem*.



mente, esa lícita actitud, la que suscita problemas. Pero sí los suscita, y graves, la consideración de la misma como la única vía interesante de actuación profesional, con la sistemática descalificación de cualquier otra actividad que no vaya en esa dirección. La belleza, espectacularidad, resonancia y reconocimiento que suscita la arquitectura de calidad, junto con la complacencia que proporciona la exaltación formal en el acto creador, oscurece la importancia de otras actividades menos vistosas, más inevitablemente entreveradas de elementos no artísticos, de resultados complejos, difícilmente apreciables, producto muchas veces degradado de un proceso azaroso resultante del entrecruzamiento y pugna de lógicas contrapuestas y de intereses heterogéneos. Estas componentes conducen, efectivamente, a una exaltación profesional de esa "retirada lúcida" a los "objetos exquisitos" que está amenazando con provocar la falta de presencia de los arquitectos y de la aportación que sólo ellos pueden hacer en algunos de los mas importantes procesos de formación de la realidad urbana actual" ⁸.

Es por todo esto, por lo que resultan excepcionalmente valiosas algunas nuevas recapacitaciones lúcidas que empiezan a producirse desde el campo de la propia arquitectura triunfante al detectar los límites de esa pretensión de arquitectura sin urbanismo. Como ocurre con esas duras confesiones del contradictorio Koolhaas que, en medio de una visión bastante catastrofista, y partiendo también de algunas confusas enunciaciones del "fracaso del urbanismo", lo ve objetivamente más como "fracaso colectivo de todos los agentes que actúan sobre la ciudad, o tratan de influirla creativa, logística y políticamente", que como fracaso de un determinado enfoque, actividad o práctica. Y, al reflexionar sobre ello, no elude la responsabilidad de quienes "hemos estado riéndonos del ámbito del urbanismo hasta hacerlo desaparecer, desmantelándolo en nuestro desprecio". Vale la pena destacar las conclusiones que desprende de ello: "Nuestra presente relación con la crisis de la ciudad es profundamente ambigua: seguimos culpando a otros de una situación de la cual son responsables tanto nuestro incurable utopismo como nuestro desprecio. A través de nuestra hipócrita relación con el poder - despectiva pero codiciosa de él - hemos desmantelado una disciplina entera, nos hemos desconectado de lo operativo y hemos condenado a poblaciones enteras a la imposibilidad de proyectar códigos civilizadores sobre su territorio: el tema central del urbanismo. Ahora nos hemos quedado en un mundo sin urbanismo, sólo con arquitectura, cada vez más arquitectura. La seducción de la arquitectura reside en su limpieza y su claridad; define, excluye, limita, separa el "resto", pero también consume. Explota y agota los potenciales que en último extremo sólo puede generar el urbanismo, y que tan sólo la imaginación específica del urbanismo puede inventar y renovar. La muerte del urbanismo - nuestro refugio en la parasitaria seguridad de la arquitectura - crea un desastre inmanente: cada vez es más la sustancia que se injerta sobre raíces famélicas" ⁹.

8 TERÁN, F (1996): "Perspectiva general", Ponencia en el XIX Congreso de la UIA en Barcelona, abriendo la sesión dedicada a *Construcción de la ciudad desde la Administración*, 6 de Julio.

9 KOOLHAAS, R. (1996): "¿Que fué del urbanismo?", *Revista de Occidente*, 185, Madrid.

Mucho más reciente que la reivindicación de Gregotti sobre la validez de los instrumentos del planeamiento tradicional, y seguramente por ello mucho más dramática, lo que aparece ahora en el lamento de Koolhaas, es una forma de valoración del entendimiento, la comprensión y el tratamiento de lo urbano, que no puede reducirse sólo a arquitectura, que está más allá de la arquitectura, que efectivamente, es código civilizador del territorio, y puede proporcionar tierra fértil y limpia (sin raíces famélicas) para asentar la arquitectura.

5. Sobre el supuesto fracaso del urbanismo

Pero la inicial alusión del exitoso arquitecto holandés al carácter colectivo del fracaso urbanístico abre la puerta a un discernimiento bastante justificado de responsabilidades entre los torrentes de imputaciones que se han vertido contra el urbanismo como responsable único de dicho fracaso. Ello permite comprobar, cuánto ha habido, en esa generalizada responsabilización, de desaforada precipitación condenatoria, y cuánto de irreflexiva adhesión a una corriente contagiosa de opinión, formada sin análisis previos mínimamente rigurosos, hecha frecuentemente de simplificaciones superficiales y de efectistas y forzadas asociaciones de ideas. El principio del alegato de Koolhaas es un ejemplo muy claro de ello. Dice, para crear ambiente: "A pesar de sus tempranas promesas y de su frecuente coraje, el urbanismo ha sido incapaz de inventar y de actuar a la escala exigida por una demografía apocalíptica. En 20 años, Lagos ha crecido de 2 a 7, de 7 a 12 y de 12 a 15 millones". Y nos deja perplejos, porque ¿se puede decir seriamente, sin aludir siquiera a los condicionantes aspectos políticos y económicos implicados, que la respuesta a la explosión demográfica de Lagos es una cuestión de invenciones urbanísticas? ¿Se puede sostener realmente que el urbanismo es el responsable de la falta de solución de los problemas de una ciudad en la que sigue habiendo partes que no tienen agua corriente ni electricidad y en la que sigue matando la malaria? No, no es esa, evidentemente, la manera correcta de presentar las cosas, pero desgraciadamente, ese tipo de simplificaciones y esa falta de objetividad son bastante frecuentes a la hora de adjudicar responsabilidades o incapacidades que antes que nada son consecuencia de condiciones políticas y económicas, y por lo tanto previas al urbanismo e independientes de él, aunque él no sea independiente de ellas. Y sin necesidad de llegar a Lagos, es honradamente imposible no pensar en una corresponsabilidad social bastante generalizada ante los resultados de un proceso realizado siempre en forma tan competitiva, tan conflictiva, tan contradictoria y tan plural, como es el de construcción de la ciudad. Incluso en aquellos casos en los que el urbanismo ha estado presente, que no es el de Lagos. Porque lo que no se puede hacer es hablar de fracaso del urbanismo donde el urbanismo (que, como mínimo, es un conjunto de estudios, de normas y de regulaciones, apoyados políticamente) no ha existido. Y es claro que donde ha existido, no ha sido sólo el urbanismo lo que ha fallado.

Han fallado muchas de las aportaciones realizadas desde los más avanzados observatorios de las ciencias sociales para el conocimiento de lo que estaba ocurriendo.



Ha fallado la comprensión y el apoyo de los estamentos y de los aparatos políticos, jurídicos y administrativos, que no se han movilizado ni implicado, o que frecuentemente se han mostrado reticentes, amenazando con retirarse, y a veces retirándose, eludiendo las actitudes rectoras, dejando inevitablemente inerte e inoperante a cualquier propuesta urbanística, que siempre es dependiente de esas actitudes, sin cuyo apoyo no es nada. ¿Se puede hablar de urbanismo sin política?

Ha fallado, en todos los niveles administrativos, la asignación presupuestaria necesaria para ejecutar a tiempo muchas certeras propuestas del planeamiento que, cuando mucho después, alguna se ha llevado a cabo, se ha visto, efectivamente, el acierto de su previsión y cuanto hubiera ganado el desarrollo de la ciudad, de haberse realizado en el momento propuesto.

Han fallado también los programas (técnica y políticamente) de adquisición pública de suelo para producción de vivienda de bajo coste, y ha fallado la arquitectura que, en términos generales, ha demostrado muy poca sensibilidad y conocimiento (en este caso por parte de casi toda una profesión que alardea de lo contrario) para dotar de un mejor aspecto visual a las ciudades. Porque, aunque la producción de la vivienda se va recuperando de lo que parece un abandono por parte de la arquitectura, que durante varias décadas se ha mostrado generalmente incapaz de superar dignamente las condiciones impuestas por el mercado, lo cierto es que lo que más sigue condicionando la visión de la ciudad es la banalidad y ausencia de interés de los productos inmobiliarios estereotipados que proliferaron durante esas décadas y condicionan, a su vez, de modo contundente, el panorama. Y así, esa incapacidad para la creación imaginativa y cualitativa (refugiada ésta en la minoritaria producción de los "objetos exquisitos") influye directa y eficazmente en la falta de cualidad ambiental de la ciudad. Lo cual, como no, se le achaca también al urbanismo.

Han fallado, y esto tiene una importancia fundamental para entender lo que ha ocurrido, las formas de construcción filosófica para la explicación de la realidad y de la relación del hombre con ella que se han dado en la primera mitad del siglo, desde el auge del positivismo hasta la filosofía analítica de la ciencia, constituyendo el soporte epistemológico básico de las ciencias sociales. Y ya se sabe que la adhesión del urbanismo a la aventura positivista de éstas dio por resultado la aventura del planeamiento científico, que si hoy podemos contemplar como una empresa erróneamente planteada, no puede desconocerse lo incitante que debió ser ese planteamiento dentro de la mentalidad dominante, en un momento cultural de exaltación, seguridad, prestigio intelectual y reverencia social hacia aquel modelo de cientificidad, apoyado en aquel modelo de filosofía de la ciencia. Por eso puede comprenderse perfectamente aquel embarque del urbanismo, incluso por quienes nunca llegamos a compartirlo plenamente, como un desafío intelectual, como una necesidad de exploración de un universo de posibilidades, sintonizada con una vanguardia investigadora universal e inscrita en el eterno esfuerzo humano por reducir incertidumbres y encontrar explicaciones racionales y medios de control garantizados. Y yerra la risueña crítica actual que, parapetada en una situación cultural completamente distinta, contempla desdeñosamente aquel embarque como un injustificable despiste, cuando en realidad, lo

único reprochable era la jactancia con la que, como tantas veces, la afirmación avanzaba negando interés a todo lo demás.

Esta generalización del tema sólo pretende reclamar mayor objetividad e información en el tratamiento del "fracaso del urbanismo" y recordar la improcedencia de muchas de las acusaciones y de las diatribas. También poner en guardia contra ciertas visiones apocalípticas, que acababan sugiriendo abandonos, y contra la venta de alternativas que se basan en previas descalificaciones globales. Porque una de las cosas más lamentables que han ocurrido con todo este episodio de culpabilización del urbanismo y condena del planeamiento ha sido su repercusión traumática en el proceso histórico de construcción disciplinar, que hubiera necesitado un clima menos antagonizado para la reflexiva asimilación crítica del doble frente problemático y conflictivo que suponía, por un lado, el análisis de las equivocaciones cometidas, y por otro, el conocimiento de la rápida evolución que estaba operándose en el comportamiento de las ciudades y en el proceso de urbanización, de modo que a la rectificación debía unirse la invención. No bastaba con corregir la concepción de los instrumentos, ya que era distinta la realidad sobre la que había que aplicarlos.

Ciertamente que el proceso no se interrumpió. Continuó en toda Europa, individual y colectivamente, la reflexión crítica analizando la experiencia y explicando lo ocurrido con el planeamiento y reelaborando propuestas a partir de ello, aunque en algunos sitios fuese en ambiente hostil y descalificador. Por otra parte, ya hemos aludido a cómo, a pesar de todo, se produjo una nueva generación de planes, en la década de los ochenta, en los que continuó la experiencia planificadora, sentándose algunas bases válidas para el replanteamiento de la misma. Suponían una superación del planeamiento tradicional de base cientifista, especialmente por la introducción de mecanismos operativos de gestión que reducían la distancia entre el plan y su ejecución por partes, sustituyendo el desarrollo urbano a través de un control puramente normativo, por un desarrollo basado en la acción, es decir, de carácter más bien promocional. Pero lo cierto es que esos planes, a pesar del indudable valor de la reflexión que los sustenta y de sus aportaciones irrenunciables, acusan demasiado visiblemente el compromiso con la presión circundante. Como ya hemos dicho, enfatizan excesivamente ciertos planteamientos reduccionistas de toda posible expansión (tributo rendido al "urbanismo de la austeridad"). Se recrean en la exaltación morfológica del tratamiento del espacio interior (tributo rendido a la "arquitectura urbana") ensayando formas de acercar plan y proyecto o de eliminar prácticamente el plan, como en el "progetto-norma" y en el "zoning planivolumétrico" de la experiencia italiana, o en algún plan con maquetación volumétrica de toda la ciudad (Tarragona, 1982) de la experiencia española. Y olvidan la tensión que había aparecido ya, más allá de la periferia, ignorando las nuevas dimensiones territoriales del problema. Por eso, esa generación no es una alternativa plenamente válida, y está ya en revisión al calor de una importante actividad de reflexión teórica nueva, uno de cuyos núcleos fundamentales está centrado sobre las relaciones de la ciudad policéntrica compacta tradicional, con la nueva realidad territorial de la "ciudad difusa", y sobre las formas necesariamente nuevas de abordar el tratamiento de esta nueva situación territorial.



6. Configuración actual de la nueva realidad urbana y territorial

En efecto, uno de los puntos de partida de esta nueva reflexión la está proporcionando el reconocimiento de la importancia condicionante de las características de esa realidad urbana y territorial, que se está formando a través de un proceso activo de gran complejidad y extensión, dentro del cual se están produciendo transformaciones importantes en las formas de organización espacial directamente relacionadas con nuevas formas de organización económica y social y que a su vez están originadas en gran medida por las innovaciones tecnológicas, especialmente de la información y la comunicación. En ese "territorio urbanizado" se diluye la idea de ciudad estructurada y se desvanece la idea de forma estable, en un discontinuo y heterogéneo magma en el que las grandes infraestructuras, los grandes contenedores edificados (nuevos monumentos), y los elementos singulares del medio natural que permanecen visibles, constituyen los nuevos hitos diferenciadores, caracterizadores y referenciales de un nuevo paisaje (¿posturbano?) que captan la atención y orientan la travesía, pautando el territorio, ya que en éste la edificación se disuelve a veces en el espacio natural, o se coagula adensándose irregularmente en manchas o líneas, configurando levemente fragmentos imprecisos de distintas clases de espacio: áreas residenciales dispersas, industrias, centros comerciales, hospitales, locales de exposición de productos industriales, estaciones de servicio, moteles, parques de atracciones, salas de juegos, terrenos deportivos, estadios, palacios de convenciones, grandes discotecas... que son los nuevos espacios del tiempo colectivo, nuevos polos intermitentes de agregación social, nuevas manifestaciones del espacio público y representativo, enhebrados en secuencias espaciales dinámicas a través de los incesantes desplazamientos canalizados por la red viaria, el espacio infraestructural en el que se desarrolla una parte fundamental de la vida de esa ciudad, que es experiencia en movimiento. Esta es la *post-city* que parece venirse encima, expresión máxima de la libertad de cambio, donde se celebra la apoteosis de las posibilidades múltiples, que no alcanza nunca forma definitiva, en la que nada es estático y permanente.

Es ésta una realidad sólo parcialmente perceptible aún en Europa, y que parece mas lejana en España, a pesar de las previsiones de Hall, puesto que nuestras ciudades siguen planteando fundamentalmente problemas de exceso de compacidad¹⁰. Pero es una realidad en constitución y esperable también aquí, que hay que aprender a asimilar, a entender y a imaginar como complemento de la ciudad tradicional, formando un complejo entramado con ella. Porque las características propias que la distinguen, según coinciden en señalar los estudios en curso, la muestran como una realidad para la que no valen mucho los esquemas referenciales acuñados por la cultura urbanística hasta ahora. Extrema complejidad multiforme, inestabilidad, fluctuación, provisionalidad y variación, heterogeneidad, profusión de discontinuidades y diferencias cualitativas, sorpresas reales o potenciales... Y a estas características del continente físico corresponde un contenido social que también nos sorprende con la variedad de comportamientos,

10 HALL, P. (1985): "El impacto de las nuevas tecnologías sobre los cambios urbanos y regionales", en *Metrópolis, territorio y crisis*. Madrid.

con la desarticulación de los grandes grupos y la multiplicidad de los microgrupos diferenciados, con la dispersión de las relaciones...

Esta realidad nueva, que provoca efectivamente una manera diferente de entender la ciudad, estimula también una forma diferente de entender el planeamiento, como una actividad mucho más ligada a la variación y a la inestabilidad imprevisible a la hora de plantear formas adecuadas para una deseable intervención sobre esa realidad. Intervención deseable frente a la inhibición, porque, en gran medida, el proceso se está produciendo sin que nadie haya intentado establecer niveles de racionalidad y prioridades en función de valores y de objetivos colectivos, sin cautelas de ningún tipo, sin definiciones políticas, sólo a favor de los intereses particulares más potentes o de los más poderosos grupos financieros nacionales o internacionales. Y el nuevo esfuerzo reflexivo se plantea, lógicamente, cómo mantener alguna forma de voluntariedad en la organización de tal proceso, introduciendo condicionamientos para que el mismo pueda adaptarse a alguna forma de estrategia espacial en función de objetivos sociales, aunque sólo fuesen mínimamente, los de rentabilizar las inversiones públicas y salvaguardar los recursos naturales, contrarrestando en lo posible las contradicciones derivadas de las heterogéneas estrategias que, en función de intereses múltiples y contradictorios, inciden sobre el territorio y condicionan confusamente las formas que va adoptando el desarrollo de la ocupación del espacio. Sí, se necesitan por el contrario, estrategias voluntarias de organización funcional del territorio, para las cuales se requieren instrumentos de planificación y no de diseño. Se plantea pues, la necesidad de una reelaboración teórica de las bases del planeamiento, que sólo en parte puede aprovechar directamente la conceptualización que ha presidido el contexto teórico y operativo anterior, la herencia de la cultura urbanística tradicional, pero que sí puede extraer valiosas enseñanzas de su historia.

7. Enseñanzas de la historia

En efecto, el análisis llevado a cabo sobre la experiencia de cientifización apoyada por las ciencias sociales, no sólo ha permitido entender cómo se produjeron los errores de enfoque general, sino también reconocer lo injustificado de muchas expectativas que se habían creado sobre las posibilidades de conocimiento acerca de aspectos complejos de la realidad que han resultado inasequibles. Y el reconocimiento de estas limitaciones ha supuesto una saludable práctica de desmitificación científica y de acercamiento a la realidad de la práctica posible, que es ya una primera enseñanza.

Otra enseñanza de la experiencia está en la forma de entender la realidad urbana, que ya no puede volver a ser vista como el resultado obligado de un proceso evolutivo natural, científicamente previsible por estar nomotéticamente regulado, sino como un producto humano artificial e histórico de desarrollo aleatorio, contingente e imprevisible. Y en consecuencia, el planeamiento no puede volver a ser entendido, a su vez, como el incuestionable resultado de aplicar un método



garantizado de previsión fiable, basado en el conocimiento científico del comportamiento previsible de la realidad. Ello corrobora que, ante el porvenir de la realidad urbana, no hay medio de eliminar la incertidumbre, y que el planeamiento debe aceptar la incapacidad para una previsión totalmente fiable del futuro urbano, la cual aparece así, como un ejercicio altamente azaroso.

Paralelamente, otra enseñanza extraída de la misma historia, es la comprensión de la limitada capacidad que existe para plantear una acción racional global sobre la ciudad, que tenga en cuenta simultáneamente todos los factores implicados, con todas sus interrelaciones entre ellos y con las repercusiones y efectos de cada propuesta sobre las otras. Al reconocer que no es posible saber como se van a producir las reacciones en cadena, ligadas a cada una de las propuestas, hay que aceptar que es imposible asegurar que el resultado querido vaya a ser alcanzado.

La primera consecuencia que todo esto produce en la concepción del planeamiento, es la reducción de la dimensión predictiva, referida tanto al tiempo como al espacio. Es decir, la disminución del plazo y del ámbito de las previsiones. Y ello conduce a una visión de la toma de decisiones no sólo de tipo incremental, sino también desagregada.

Esa había sido ya la conclusión de la vanguardia investigadora y de la práctica innovadora en los años setenta, cuando se había empezado a vislumbrar el final de la aventura científicizadora y se empezaba a comprobar la importancia de las limitaciones que se oponían a su continuación. A partir de ahí, se inició el desarrollo de los temas del planeamiento incremental y desagregado, frente al holístico y comprensivo, y se estableció la diferencia entre planeamiento táctico y planeamiento estratégico, enunciada ya como necesaria desde el principio de la década, e incorporada rápidamente a la práctica, marcando diferencias entre las previsiones estructurales para el largo plazo y las acciones bien definidas de implementación inmediata. Y fue entonces el momento, al que ya nos referimos anteriormente, en que se puso en cuestión la pertinencia de trasladar el método científico a la concepción e instrumentación de la metodología del planeamiento ¹¹, y cuando se fue debilitando la confianza en la eficacia del análisis como determinante del planeamiento, y cuando se inició el esbozo de nuevas actitudes hacia las posibilidades y las formas del mismo: "Las antiguas certezas acerca del planeamiento son muy definidamente cuestionadas, pero pocas certezas nuevas han tomado su puesto.(...) Los nuevos enfoques pueden tener que descartar algunos puntos de vista fuertemente sostenidos como constituyentes del 'buen planeamiento' durante los últimos 40 años" ¹². Y fué entonces también, cuando simplificando brutalmente las cosas, apareció la fácil tentación de negar simplemente la necesidad del planeamiento y su sustitución por la arquitectura.

11 Para la crítica del proceso de planeamiento «racional-deductivo» puede verse, por ejemplo: HAMNETT, S.L. (1973): *Goals as aids to justification: some implications for rational planning*, Oxford Politechnic Institute.

12 CHERRY, E.(1979): "Introduction", en *Planning in a Period of Change. Proceedings of the Annual Conference, Birmingham, 1979*, Londres, The Royal Town Planning Institute.

Pues bien, pasadas las mayores vehemencias de la "revolución" antiurbanística, reducidas sus reconvenções a sus justos límites, aceptadas sus reivindicaciones serias, y en vías de ser rechazado todo lo demás (especialmente la superficialidad gregaria y la arrogancia inculta que la acompañaron) parece llegado un momento más propicio para que pueda producirse una recuperación pública del urbanismo y pueda continuar, depurada por la reciente peripecia, la tarea del planeamiento.

* * *

Hay dos cuestiones de fondo con las que es preciso enfrentarse desde el primer momento, cuando se inicia una reflexión en profundidad sobre las posibilidades de elaboración de formas válidas de planeamiento renovado. Su esclarecimiento y las actitudes que de ello se deriven son decisivamente condicionantes de la orientación que vaya a tomar en el futuro, la definición o definiciones, en plural, de las bases teóricas y de la instrumentación práctica del planeamiento.

La primera de estas cuestiones se refiere a la realidad urbana como objeto del planeamiento, a sus características, a su identidad, a sus manifestaciones, y también a su entendimiento y comprensión. La segunda se refiere, a su vez, a la naturaleza, objeto e identidad del propio planeamiento.

8. La nueva realidad urbana y territorial como objeto del planeamiento

Ya hemos enunciado esquemáticamente algunos de los rasgos que caracterizan a la nueva realidad urbana y territorial maleable que se está constituyendo a través de un proceso nada controlado, de gran fluidez, que produce una constante renovación. Una realidad compleja, hemos dicho, inestable, informe y sorprendente, que provoca y exige una nueva manera de entender lo urbano, como resultado aleatorio, contingente, globalmente incomprensible e indescriptible, cuyo conocimiento en términos de totalidad se ha hecho inasequible y cuya evolución se ha hecho imprevisible. A ello se pueden añadir visiones complementarias desde otros ángulos acerca de la creciente complejidad e inestabilidad de la organización espacial del fenómeno urbano, relacionándola con los efectos de las sucesivas oleadas de innovaciones técnicas (información y movilidad, especialmente) que producen constantes reajustes en los aparatos productivos, empresariales y sociales, habiéndose llegado a identificar un subsiguiente aumento gradual del desorden y la entropía como rasgo característico asociado al propio proceso de urbanización.

Ante ello caben dos actitudes que, de hecho, se están dando entre las interpretaciones y posicionamientos. Se puede entender que estos hechos son indicios inequívocos de que hemos entrado en una nueva era, caracterizándose el paso que estamos dando por una serie de cambios radicales, entre los cuales estarían estas nuevas formas de organización del espacio y la



sociedad como manifestaciones del "colapso del orden mundial euclídeo, de entidades estables y asunciones de sentido común, que han gobernado nuestro entendimiento del mundo en los últimos doscientos años", porque "estamos avanzando hacia un mundo no euclídeo con muchas geografías de espacio - tiempo" ¹³. Gran parte de nuestros problemas tendrían su causa, entonces, en nuestra incapacidad para comprender este nuevo orden, asumirlo y adaptarnos a él. Porque nos es mucho más fácil pensar en la estabilidad y en la continuidad que en el cambio y la discontinuidad, porque hemos sido educados y hemos desarrollado nuestra vida dentro de una concepción del espacio acorde todavía con la geometría euclídea. Y las actitudes adecuadas serían entonces las que se orientasen en una línea de pensamiento para la cual "la no linealidad, la inestabilidad, las fluctuaciones que vienen a constituir las nuevas manifestaciones del territorio no son los fenómenos 'fastidiosos' que determinan el desorden y el caos, sino la estructura en desequilibrio que, generando la diversidad y la innovación, prometen un cambio radical en la vida de nuestra sociedad" ¹⁴.

La principal objeción que se puede hacer a esta línea de pensamiento es que si es cierto que el cambio es tan radical y que el mundo euclídeo se acaba precisamente ahora (a pesar del tiempo que hace que fueron formuladas las geometrías no euclídeas), pero no sabemos casi nada de lo que lo va a suceder, ¿cómo podemos empezar a pensar en mecanismos de cualquier tipo (el planeamiento entre ellos) para operar dentro de ello? La conclusión lógica sería la inhibición y la espera para ver cuántos de esos rasgos actuales son transitorios y cuántos pueden tomarse, junto con los que irán apareciendo, como definidores de la nueva situación. Desde el punto de vista de la coherencia intelectual, ésta podría ser una actitud sensata. En la práctica supone renunciar a esas mínimas exigencias de orden que parecen necesarias y abandonar el proceso a su propio desarrollo, es decir abandonar el planeamiento. Los riesgos son grandes y debieran ser evitados.

Por eso puede haber otra manera de pensar. ¿Cuántas veces hemos oído ya, referido a circunstancias o momentos históricos diversos, que entrábamos en "una situación sin precedentes", invocando así implícitamente, una cierta conformidad ante lo inevitable? ¿Y si en vez de aceptar pasivamente que el desorden es un orden nuevo que no somos capaces de entender, seguimos tratando de construir el orden que sí entendemos? Intentando reducir lo que vemos como caos, en vez de contemplarlo desconcertados o contribuir a aumentarlo. Intentando evitar que continúe la homogeneización informe. Intentando dotar al espacio de cualidad física, provocando la aparición de forma y estructura. Produciendo un cierto sentido, hecho de diferenciaciones, con apoyo en la presencia de elementos existentes. Procurando la adecuada localización de las nuevas inserciones. Superando la idea de isotropía indiferenciada a cambio de la de archipiélago compuesto. Consiguiendo que sea verdad que en la ciudad difusa "todo proyecto es ocasión para construir el paisaje, apoyándose en los signos naturales e históricos, en los

13 FRIEDMANN, J. (1993): "Toward a Non-Euclidean Mode of Planning", *APA Journal*.

14 PADOVANO, G. (1993): "Introduzione", en *Verso il moderno futuro. Nuove strategie per il territorio della complessità*, Florencia.

'monumentos' de la ciudad región" ¹⁵, reconociendo y utilizando la forma estructural del territorio. Usando útilmente los signos, naturales o creados, como nuevos hitos cuyas presencias físicas dan sentido a un espacio que entonces se hace comprensible. Manteniendo la importancia que debe seguir siendo atribuida a la cualidad morfológica del espacio, a través de "la arquitectura del territorio". Dentro de esta línea de pensamiento sí tiene sentido reflexionar sobre la manera de instrumentar formas posibles para la deseable intervención.

9. La nueva naturaleza del planeamiento y sus nuevas formulaciones

A partir del conocimiento de esta realidad y con apoyo en las enseñanzas de la experiencia histórica, la reflexión actual sobre lo que podrían ser líneas orientadoras del planeamiento se plantea en varias direcciones, en parte contradictorias y en parte complementarias. Entre ellas podrían considerarse en primer lugar, las derivaciones y actualizaciones de los planteamientos *fragmentaristas*, cuyo fundamento está en toda esa línea de pensamiento ya mencionada, que arranca desde finales de los años sesenta, que parte de considerar imposible la previsión holística y adopta el consiguiente enfoque incrementalista y desagregado.

La formulación actual mas interesante dentro de esta línea es aquella que, extrapolando el *fragmentarismo* intraurbano, se plantea la posibilidad de incidir en el proceso de urbanización, en la amplia escala territorial, condicionándolo a través de actuaciones puntuales de cierta envergadura, bien definidas y estratégicamente localizadas. Éstas, en principio, podrían llegar a provocar la aparición de una cierta estructuración nueva al inducir a su alrededor la formación de procesos derivados, especialmente si se trata de actuaciones concebidas y desarrolladas con carácter de nuevas centralidades.

Es esta, sin duda, una proposición sugestiva que está en experimentación y puede llegar a dar resultados positivos, constituyendo una clara alternativa a la forma tradicional de entender el planeamiento en la medida en que prescinde de la elaboración previa de una imagen global de referencia y se caracteriza por una actuación sobre la marcha. Se trata de una forma de entender el proceso de intervención sobre lo urbano que se ha denominado como "planear haciendo", para expresar el acercamiento entre plan y ejecución. En su forma más extrema y pura, sin ninguna clase de esquema global previo, la localización de las actuaciones sería aleatoria, derivada sólo de circunstancias de oportunidad que serían ponderadas en función de criterios que, sin embargo, no pueden dejar de hacer consideraciones de globalidad territorial y de tener en cuenta la interrelación entre ellas y con la ciudad existente. Si la ejecución de las actuaciones es pública, la Administración es la única protagonista, pero ello exige la disponibilidad, por su parte, de recursos económicos considerables, lo que en la realidad provoca que este caso sea poco

15 MACCHI CASSIA, C. (1996): "L'uso della forma come strumento del progetto urbanístico: riferimenti ed esperienze", *Territorio*, 3, Milán.



frecuente, a pesar de que en España no lo haya parecido por circunstancias especiales (juegos olímpicos, exposición universal...) que han actuado en los casos más espectaculares. Lo normal es que las actuaciones privadas sean más numerosas, en cuyo caso la Administración autoriza, coordina, compatibiliza y concierta la acción de otros actores. Su margen de actuación se mueve entre la discrecionalidad de un proceso tecnocrático-ilustrado y el consenso por negociación y concertación entre ella y los demás actores.

Una cuestión importante es la que atañe a lo que ocurre en el territorio, fuera de las propias actuaciones puntuales, es decir, en los espacios afectados por los desarrollos inducidos por ellas. Como mínimo requerirían algún condicionamiento normativo de la urbanización-edificación, del tipo de los utilizados por el planeamiento tradicional, complementando así a ese urbanismo promocional. Pero, además, no sería admisible una ausencia total de regulaciones del uso del suelo que, inexcusablemente, y también como mínimo, tendrían que impedir al menos el deterioro ambiental mediante la determinación de áreas de preservación.

Este tipo de planeamiento, de tan escasas definiciones previas, es objeto de continuada atención reflexiva actual para tratar de aclarar su alcance y concretar las formas adecuadas de su instrumentación. En una de sus siempre sugerentes incursiones en el futuro, Friedmann ha radicalizado la cuestión, entendiéndolo que sólo un tipo de planeamiento de estas características puede ser válido para actuar dentro del desorden, la inestabilidad y la entropía que caracterizan a la nueva situación. Y en función de ello ha esbozado su propuesta de "planificación no euclídea", que renuncia a hacer anticipaciones y a formular imágenes previas, y se desarrolla en el terreno de una permanente negociación política muy descentralizada a niveles locales, realizada en un presente "tiempo real" gracias a un aprendizaje social que garantizaría la participación activa de la población implicada ¹⁶.

Sin llegar tan lejos, las últimas manifestaciones de la ya larga y abundante línea de reflexión de Faludi sobre la naturaleza del planeamiento se centran sobre la creciente importancia del papel de la negociación. El plan es sólo un punto de apoyo, un marco inicial para la discusión siempre revisable, una base para el proceso de coordinación de los múltiples actores cuyas decisiones inciden sobre el territorio. Esa coordinación es continua, y el plan, en vez de una meta totalmente definida previamente a la cual hay que llegar obligatoriamente, es el resultado que se va formando sobre la marcha, de un conjunto de acuerdos. El futuro permanece abierto y las acciones sobre la ciudad no derivan del intento de alcanzar aquella meta, si no que en cada caso, cada decisión debe ser justificada por sus propios méritos y por su oportunidad y las desviaciones respecto al marco inicial no son consideradas como fracasos, ni siquiera como rectificaciones ¹⁷.

16 FRIEDMANN, J. (1993): *Op. cit.*

17 FALUDI, A. (1996): "Il piano strategico rivisitato", *Urbanistica*, 106.

Esa misma preocupación por afinar la capacidad de coordinación entre los actores de la urbanización y por aumentar la capacidad de encontrar recursos para intervenir sobre ella es dominante en aquellos países en los que la Administración no goza del necesario respaldo económico, y donde las operaciones políticas de desregulación urbanística, en el marco jurídico e institucional, han disminuído su capacidad de actuación directa. Es el caso de Italia, donde la rica elaboración intelectual actual explora, entre muchos otros temas, la posibilidad de sustituir la construcción de estados finales deseables por marcos operativos para la coordinación y compatibilización de las heterogéneas iniciativas de actuación sobre el territorio, sirviendo de base para el consenso entre los múltiples actores ¹⁸. Porque al mismo tiempo se ensayan nuevas formas experimentales de acción pública, inspiradas en una lógica *partenarial*, en la cual esos actores, públicos y privados, contribuyen con sus recursos a un mismo objetivo. Lo cual constituye, por otra parte, una práctica innovadora que sustituye a las formas tradicionales de intervención pública, más o menos autoritarias, por un proceso social participativo, localmente manejado.

Pero también allí mismo se manifiestan las reticencias que, en todas partes, suscita esta reducción del planeamiento a negociación, y se apuntan otras direcciones de pensamiento coincidentes con lo que ocurre en otros países. Para algunos, la intención y la voluntad políticas bastan para justificar la presencia de una anticipación global y a largo plazo. También para rechazar el fragmentarismo formalista de los "proyectos urbanos", porque la entienden como explícita manifestación espacial de una estrategia y de un programa políticos. De este modo se puede, como dice Campos Venuti, "restituir al plan urbanístico el papel estratégico de confrontación y de programa de las preferencias comunales y metropolitanas, abandonando la farsa de los proyectos de intervención aislados" ¹⁹. Para otros, además de esta intencionalidad política, debe recuperarse también la dimensión prospectiva a través de la imaginación. Secchi ha dedicado a ello una penetrante reflexión, apelando a la importancia del papel del "imaginario colectivo", y reclamando la función del plan como hipótesis verificable o no, propuesta a la sociedad. O mejor, como él explica, "como tentación", como invitación a un esfuerzo de imaginación prospectiva, entendiendo como profesional implicado, que "nuestro deber, nuestra responsabilidad, nuestro empeño intelectual, es continuar trabajando, proponiendo nuevas imágenes al imaginario colectivo" ²⁰.

Esto sitúa la reflexión sobre el planeamiento en otra perspectiva respecto a las posibilidades y funciones de las anticipaciones globales, lo cual es importante puesto que la ausencia de una clara definición previa, de carácter espacial, es una constante en la mayor parte de las formulaciones que están actualmente en desarrollo teórico o experimentación práctica.

18 BALDUCCI A. (1996): "La «scoperta degli attori» nella pianificazione", *Territorio*, 3, Milán.

19 CAMPOS VENUTI, G. (1984): *Op. cit.*

20 SECCHI, B.: "Nuovi ruoli e caratteri della pianificazione urbanistica", en *Verso il Moderno Futuro*, (Ver nota 14).



El rechazo de las anticipaciones globales, propias del planeamiento tradicional, parece derivarse, por una parte, de la fuerza y el éxito con que se impuso el *fragmentarismo*, el cual, por cierto, actuaba sobre el interior de la ciudad existente, de modo que ésta le servía de marco. Por otra, de la constatación de la inviabilidad de su construcción a través del proceso técnico científico, que se apoyaba en el conocimiento, también científico, de la realidad. Pero ahora, la extrapolación del *fragmentarismo* a la amplia escala territorial de la ciudad difusa pone más en evidencia la falta de referencia para la toma de las decisiones, aumentando el carácter aventurado y arriesgado de las mismas, por lo que frecuentemente, la forma extrema es matizada en la práctica con el acompañamiento de alguna clase de esquema global de referencia, aunque sea de carácter muy genérico e indicativo.

Por otra parte, la superación del enfoque basado en la aplicación del método científico, lleva ya tiempo conduciendo a nuevas formas de anticipación global, construidas al margen de aquellos procedimientos, que descansan ahora, efectivamente, sobre la imaginación, y con base en ellas proponen una organización estructural del territorio de la que se ha podido decir: "Esa organización no se introducirá en el plan con apoyo en un supuesto orden intrínseco natural, que se podría descubrir científicamente, sino a partir de un orden artificial inventado, que se introduce creativamente. Porque el plan será concebido de modo más parecido a la anticipación imaginativa de una creación artística, que al corolario necesario deducido de una investigación científica" ²¹. Afirmación esta, que no es preciso mantener en futuro, puesto que se refiere a algo que está en funcionamiento y que, en realidad, nunca ha dejado de funcionar, incluso en el periodo de exaltación cientifista, durante el cual actuaba casi subrepticamente complementando eficazmente a la insuficiente capacidad real del procedimiento científico para producir propuestas a partir sólo del análisis. Así pues, gracias a estas renovadas maneras de entender el acceso a ciertas formas de anticipación global, se puede repetir ahora, con mayor tranquilidad que entonces, lo que ya decíamos hace trece años, en plena victoria *morfológico-fragmentarista*, cuando hacerlo equivalía prácticamente a condenarse al ostracismo profesional. Que el plan puede seguir siendo entendido "como libre expresión de intenciones colectivas globales, como expresión voluntaria, circunstancial, histórica, de una visión de futuro, como producto cultural, reflejo del momento histórico en que se produce" ²².

21 TERÁN, F.: "Evolución del planeamiento...", *Op. cit.*

22 TERÁN, F. (1984): Teoría e intervención en la ciudad. Balance de un periodo. Estado de la cuestión. Perspectivas, *Ciudad y Territorio*, Madrid, pp. 59-60.



10. Perspectivas

¿Son contradictorias estas diferentes formas de entender el planeamiento? No, más bien pueden ser complementarias y así están funcionando ya. Una anticipación visionaria e imaginativa puede servir para orientar la selección de unas acciones que se confrontan con ella y que en ella encuentran un marco de referencia y de compatibilidad. De todos modos hay múltiples formas de interrelacionar las dos perspectivas, según la manera de concebir el marco global y de entender su papel. Por ello no se puede hablar de una única forma bien definida de planeamiento, ni en la actualidad, ni en el futuro inmediato. No habrá por ahora un proceso unificado conducente a un único "estilo" de planeamiento. Se tratará más bien de la coexistencia de una variedad de modos en cada uno de los cuales prevalecerán unos u otros aspectos. Mientras tanto, el debate permanecerá abierto y los experimentos en marcha irán proporcionando las corroboraciones o rectificaciones oportunas. Frecuentemente, los resultados entrarán en colisión con la inercia que tendrán las formas institucionales de la instrumentación urbanística vigente, lo que irá exigiendo la modificación de las mismas. Pero esto, como sabemos, ha sido bastante frecuente en la historia del planeamiento y forma parte de ella. Mejor será que para esa modificación no se antepongan intereses de otro tipo.



LA GESTIÓN DEL SUELO EN LAS DISTINTAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS

Gerardo Roger Fernández

1. La gestión del suelo en la legislación tradicional española

La gestión del suelo urbano regulada en la legislación urbanística tradicional española ha gravitado fundamentalmente sobre dos únicos protagonistas: la Administración y el propietario de terrenos. A aquélla le corresponde, sobre todo, el papel de ordenar el proceso y controlar la ejecución del mismo (sin perjuicio de algunas intervenciones por gestión directa sobre la base de singulares razones de utilidad pública) y a éstos, el proceso de producción de ciudad enfocado, lógicamente, a la edificación en virtud de su carácter como titular del suelo y en función de su finalidad objetiva, la producción de edificios para su venta o uso propio.

Sobre esta base, el proceso de ordenación y de gestión urbana y reparcelatoria así como la ejecución de las infraestructuras públicas, es decir las calles, los jardines y resto de servicios, se contemplan como una actividad subsidiaria y auxiliar para el edificio privado, conformándose como “la carga” del proceso, frente al “beneficio” que constituye la edificación. Consecuencia de ello es que en nuestro país se urbaniza poco y, en la mayoría de los casos, se urbaniza tarde con respecto a lo que se edifica.

De hecho nuestra legislación tradicional ha concebido la actividad urbanizadora como un mero requisito jurídico del derecho a edificar y se la ha adjudicado directamente al propietario de los terrenos. En concreto, el sistema urbanístico español se basa en la atribución al titular del suelo de las plusvalías que genera el planeamiento a cambio de que asuma los costes de urbanización y la cesión de los suelos necesarios para convertir su terreno rústico en solar edificable (aunque lamentablemente propicia -cuando no impone- que la plusvalía se “anticipe” a la carga sin que exista la garantía o el compromiso cierto de asunción inversora de la ejecución por parte de los afortunados propietarios de los suelos reclasificados).

Pero, sin embargo, la acción de urbanizar, es decir, la realización de infraestructuras urbanas de uso y dominio públicos, es una clara función pública, independiente y autónoma de la actividad de edificar, constituyéndose además, como lo suficientemente compleja para demandar una actividad empresarial propia. Pero nuestra tradición legal no contempla este proceso y, en consecuencia, no reconoce ni regula el papel del tercer protagonista y verdadero productor del mismo, el empresario urbanizador, público o privado.

Consecuencia de ello, la ejecución urbanizadora de los suelos urbanizables que los Planes Generales prevén para absorber la demanda social de productos inmobiliarios, o bien no se desarrollan o lo hacen en muy escasa proporción y a destiempo. Obviamente, los propietarios de esos suelos no son -no tienen por qué ser- empresarios cualificados y, más aún, no tienen la vocación de agruparse colectiva y forzosamente en una “fórmula societaria”, denominada Junta de Compensación, para acometer una actividad tan compleja como la que comporta la planificación, gestión y ejecución del *urbanizable*. A causa de ello, la mayoría de los *urbanizables* permanecen ociosos y en “valor de espera”.

Por otro lado, los escasos promotores inmobiliarios que han intentado entrar en el proceso de urbanización se han visto obligados a adquirir a los titulares de suelo los terrenos que les permitieran obtener la superficie necesaria (60 por ciento de la superficie de la actuación) para poder acometer el inicio, al menos, de su ejecución. Obviamente, el régimen de monopolio que dispone el propietario de terrenos comporta la inflación de su valor, sobre todo de aquellos que se localizan en las áreas urbanas más demandadas socialmente (los Ensanches, p.e.), lo que acaba ocasionando la ruptura del proceso de adquisición en muchos casos. Estas razones llevan a la expulsión de este mercado a la mayoría de las empresas de menor capacidad financiera y, en todos los casos, concluye en la ineficacia social y económica del sistema previsto.

Ciertamente la Administración puede -y debe- intervenir en el proceso mediante la aplicación de sus prerrogativas públicas con el objeto de hacer prevalecer “el interés general para impedir la especulación”, tal como mandata el artículo 47 de la Constitución Española. Sin embargo la debilidad crónica de las haciendas locales, los insuficientes *staff* técnico-jurídicos de que disponen y, sobre todo, los valores legales que adquiere el suelo a efectos expropiatorios, aún más elevados que los tradicionales, pues en virtud de la Ley Estatal 6/98 (en adelante, también referida como LRSV), los terrenos con destino al patrimonio público de suelo se les adjudica el valor subjetivo y expectante (el especulativo, en el estricto sentido de la palabra). Todo ello hace que la intervención pública no sea lo relevante que podría desearse y que, en consecuencia, el proceso de producción de nuevo suelo urbanizado siga siendo muy insuficiente.

Pero que el urbanizable no se urbanice produce, además, efectos perversos diferidos en el suelo urbano y en el no urbanizable. En efecto, resulta lamentablemente muy normal en el planeamiento que para absorber la demanda social de viviendas, oficinas y demás productos inmobiliarios, ante la constatación de la dificultad de generar nuevo suelo urbanizado, se recurre a la intervención en la ciudad consolidada aprovechando que “ya está urbanizada” y que el proceso de producción se circunscribe a ejecutar actuaciones aisladas mediante la sustitución de edificaciones preexistentes, consideradas obsoletas mediante la institución jurídica del “fuera de ordenación”. De esta forma, se les atribuye un incremento de aprovechamiento sobre el que tiene realmente materializado (y patrimonializado), lo que hace de catalizador del proceso demolición-renovación y, a través de ese diferencial de aprovechamiento, se satisfacen las demandas de crecimiento existentes.



Las consecuencias de este procedimiento son obvias: sobredensificación de nuestras ciudades, sobreexplotación de sus infraestructuras urbanas, destrucción del patrimonio y de la memoria histórica, deterioro medioambiental y, finalmente, introducción de una espiral al alza en los precios de los solares urbanos receptores de la nueva recalificación, pues a mayor aprovechamiento atribuido, mayor precio derivado del solar. En otras palabras, la ciudad española, ante la incapacidad de su desarrollo urbano racional, se “auto-fagocita”, creciendo sobre sí misma, con las perversas consecuencias señaladas.

De manera análoga ocurre con el no urbanizable. Aprovechando su “amplitud”, los mecanismos jurídicos que regulan la edificación individualizada en él y sus menores precios, se ha ido ocupando paulatinamente de manera indiscriminada y, en la práctica mayoría de los casos, generando modelos “difusos” e incontrolados de edificaciones, sobre todo de vivienda familiar y de actividades productivas y terciarias, unas veces al amparo de forzadas interpretaciones ordenancísticas, o bien en otras sobre la base de regulaciones normativas indefendibles y en ocasiones, sencilla y lamentablemente, al margen de cualquier regulación urbanística. En definitiva, despilfarro de un activo escaso y trascendental como es el suelo natural, con las nefastas consecuencias socio-económicas y ecológicas que ello comporta para garantizar un desarrollo urbano racional y sostenible.

En resumen, este es el modelo legal tradicional que regula la producción de suelo en España y que, como la experiencia viene demostrando, constituye un instrumento altamente ineficiente e insatisfactorio para resolver la finalidad para la que fue creado.

2. La formulación de un modelo alternativo de gestión de suelo: la Ley 6/94 reguladora de la actividad urbanística de la Comunidad Valenciana

De los argumentos que hemos expuesto en el apartado anterior, sobre la producción de ciudad se pueden deducir dos tipos de consecuencias:

1. De tipo funcional

El proceso de producción de ciudad por la iniciativa privada es una actividad económica de tipo empresarial compleja y especializada que sólo puede acometerse por empresarios profesionales, fundamentalmente expertos en el sector inmobiliario.

En consecuencia, la atribución de esa actividad a otros agentes sociales (los propietarios del suelo), sin vocación ni voluntad, por definición, para acometer esa actividad, sólo puede generar disfunciones e ineficiencias en su desarrollo.

2. De tipo jurídico

El proceso de producción de ciudad es una explícita función pública (Artículo 47 CE). En este sentido, la legislación urbanística-española establece un sistema propio y singular en el derecho comparado occidental que consiste en delegar la facultad de urbanizar directamente (a manera de excepción licitatoria) a los titulares del suelo, otorgándoles *ex ante* el aprovechamiento urbanístico para que, con cargo a él, asuman y financien todas las cesiones y costes que la actuación urbanizadora comporta sobre la base de la técnica de la reparcelación y reservándose exclusivamente el papel de control tutelar de la operación.

Pues bien, las insuficiencias, debilidades y efectos no deseados derivados de la práctica aplicativa del sistema tradicional ya han quedado demostrados por sus experiencia aplicativa.

Para paliar las consecuencias negativas más importantes, el legislador valenciano en 1994 introdujo en el sistema la “variable concurrencia”, quebrando de esa forma el carácter monopolístico originario del sistema tradicional que atribuía no sólo el aprovechamiento, sino también la facultad de urbanización de manera exclusivista y monopolística a los propietarios de suelo.

2.1. Descripción general del modelo valenciano

Obviamente, el modelo valenciano no modifica la atribución del aprovechamiento a los propietarios al tratarse de una determinación básica de la legislación estatal y piedra angular de todo el sistema urbanístico español. Pero sí interviene en la excepción licitatoria que supone la atribución directa de la facultad pública de transformar el suelo a los titulares del mismo.

En este sentido, el modelo valenciano parte de la convicción del carácter empresarial que conlleva la actividad de producir ciudad. Sobre esa base, la Ley “abre” el proceso de producción a las empresas especializadas, y no sólo a los propietarios, desde el diseño de un intencionado equilibrio entre Administración, propietarios y urbanizador y con la cobertura del principio de libertad de empresa que regula el artículo 38 de la Constitución, concordándolo con el artículo 33 y bajo el imperio del artículo 47 de la *Carta Magna*.

Asimismo, la Ley valenciana pone un énfasis especial en la función pública que caracteriza al Urbanismo español. Si la gestión y los actos encaminados a la disposición de las infraestructuras urbanas es una función pública, su ejecución sólo podrá realizarse bien por gestión directa por la propia Administración con cargo a sus recursos públicos, bien mediante gestión indirecta delegando esa facultad en un particular, propietario o no de los terrenos objeto de urbanización, de acuerdo a los principios básicos de concurrencia, publicidad y competencia exigibles y preceptivos para cualquier tipo de delegación administrativa de gestión de una activi-



dad de contenido funcional público, incluso si es tan singular y especial como el de la actividad de gestión de suelo en el sistema urbanístico español.

De esta forma, en el proceso concurrencial podrán presentarse todos los particulares que aspiren a ser designados adjudicatarios de la gestión y producción de los suelos urbanos (sintéticamente, a Urbanizador), planteando su propuesta de ordenación urbanística, (o alternativas de mejora en caso de que ya se encuentren formuladas por la Administración), propuestas de proyecto de obras de urbanización, indicando calidades y costes, así como los plazos de ejecución. Estos documentos técnicos se completarán con el oportuno Proyecto de Reparcelación, en el que se propondrá el preceptivo reparto de cargas y beneficios entre todos los afectados por la Actuación. Asimismo, deberá prever el valor del suelo, producto final del proceso de urbanización, a los efectos de establecer el abono de los costes de producción con cargo al aprovechamiento urbanístico y deberá garantizar la total ejecución de las obras mediante la asunción de todos los compromisos, penalizaciones y demás condiciones propias de cualquier actividad empresarial en el proceso de promoción inmobiliaria, constituyéndose todas estas labores en un documento de tipo empresarial que intencionadamente se denomina Programa de Actuación.

En consecuencia, la innovación aportada por la legislación valenciana, no sólo viene a mejorar sustancialmente, tanto en términos funcionales como jurídicos, al sistema urbanístico tradicional español, al respetar más rigurosamente las características que deben presidir la gestión de cualquier actividad derivada de una función pública, sino que permite romper el bloqueo monopolista que hasta entonces dominaba el mercado de suelo urbanizable, al introducir la competencia en el proceso de producción del mismo.

Pero el modelo no impide, como es lógico, que los propietarios “emprendedores” puedan intervenir como urbanizadores por sí mismos. De hecho, la legislación prevé un régimen preferencial para que reciban la condición de urbanizador basándose en algunos requisitos propios derivados de su condición de titulares dominicales, como por ejemplo, la disposición de plazos de ejecución más breves o la elaboración de propuestas originales.

Lo que sí persigue el modelo es potenciar la promoción de suelo a través de la actuación urbanizadora en los terrenos calificados jurídica y socialmente adecuados, programándose cuando la Administración considere más oportuno y con las condiciones que sean más adecuadas al interés general, y primándose siempre la iniciativa privada más emprendedora. Se trata, al fin y al cabo, de concertar los tres principales intereses en juego: el interés general representado por la Administración actuante, el interés privado de los propietarios de suelo, derivado del beneficio que supone la atribución del aprovechamiento pero obligados a costear las obras con cargo a parte de esos beneficios, y el interés privado del Urbanizador, derivado de su actividad como promotor empresarial de la producción del bien final que es el suelo urbanizado.

Éste es el modelo que viene operando desde noviembre de 1994 en la Comunidad Valenciana, que ha sido asumido pacíficamente por todas las instituciones intervinientes y cuyos

resultados, y sin perjuicio de algunos reajustes que reglamentariamente deberían contemplarse, en términos generales vienen considerándose como claramente positivos.

2.2. Experiencia aplicativa del nuevo modelo de gestión

En este punto, conviene hacer una reflexión sobre los resultados globales de la aplicación de la Ley 6/94 Reguladora de la Actividad Urbanística (en adelante LRAU) a los 8 años de su existencia y analizar las consecuencias que ha producido en el sector inmobiliario en la Comunidad Valenciana.

En este sentido, sólo cabe confirmar el acierto de las concepciones innovadoras que la Ley valenciana aportó. De hecho, y sin perjuicio de las insuficiencias y problemas detectados (connaturales a cualquier innovación y que exigen su reajuste y subsanación), debemos señalar cuatro grandes logros de la LRAU:

1. Desbloqueo del desarrollo de los suelos urbanizables así clasificados en el planeamiento vigente.
2. Profesionalización del sector ante un nuevo nicho de actividad, la producción de suelo urbanizado.
3. Ralentización del incremento de los precios medios de la vivienda en relación al resto de España.
4. Consolidación de una nueva cultura del urbanismo, enfocada a la gestión integrada de la ordenación y producción de ciudad, y ello de manera concertada entre Administración, propietarios y empresarios.

2.2.1. Con respecto al primer punto, cabe señalar que la entrada en vigor de la LRAU permitió “poner en marcha” la gran mayoría de los suelos urbanizables que permanecían inactivos y “en valor de espera” en los planes de urbanismo que habían realizado los primeros Ayuntamientos democráticos, debido a lo ya señalado sobre la ineficacia del viejo SUE al delegar la ejecución del planeamiento en los propietarios de suelo con carácter de exclusividad.

Esta demanda insatisfecha de desarrollo de las previsiones de creación de nuevo suelo urbano, vino a ser resuelta por la LRAU de manera eficiente, al menos en términos cuantitativos. Obviamente, las circunstancias de expansión económica, ya comentadas, facilitaron su desarrollo, pero a la versatilidad y solvencia instrumental de la LRAU es a quien debe imputarse la eficacia aplicativa de la misma. De hecho, si ponemos como ejemplo paradigmático de lo ocurrido en la Comunidad el PGOU de Valencia, debemos señalar que habiendo sido aprobado en 1988, en 1995 sólo se encontraban en tramitación dos suelos urbanizable no programados (Ademuz y Avda. de Francia), habiéndose ya superado los plazos cuatrienales para el desarrollo de los



programados y resto de actuaciones urbanizadoras, tanto en urbanizable como en el urbano. Pues bien, en la actualidad, la totalidad de los sectores de urbanizable, programados y no programados, y de las unidades de actuación en Urbano se encuentran “en marcha”: unas ya urbanizadas, otras urbanizándose y otras en tramitación. Es decir, las previsiones de desarrollo que el Plan de Valencia preveía en su Programa de Actuación a ocho años vista, al agotarse ese plazo (1996) se encontraban totalmente incumplidas y, sin embargo, en el período de 1995 a 2002 ya se encontraban en desarrollo o ejecución a través de la aplicación de los instrumentos de la LRAU.

El ejemplo de Valencia, por tanto, es suficientemente significativo de lo expresado en este punto.

2.2.2. Con respecto al segundo logro señalado, la profesionalización del sector, debemos expresar también lo conseguido por la LRAU. En concreto, la nueva actividad profesional y económica que comporta la producción integral de suelo urbanizado ha supuesto que el proceso proyectual, empresarial y administrativo, se contemple globalmente, integrando la propuesta de ordenación, de urbanización, de gestión equidistributiva y de financiación y ejecución de las obras. Lógicamente, ello ha producido una “reconversión” profesional en los operadores que interviene en el sector inmobiliario. De hecho, ha posibilitado la creación de equipos técnicos multiprofesionales que atienden a las demandas disciplinares que comporta el diseño urbano, las infraestructuras urbanas, la gestión urbanística y las variables económico-financieras del proceso.

Asimismo, el sector empresarial ha debido crear departamentos técnicos de gestión y promoción inmobiliaria compleja que puedan analizar globalmente la realización de un nuevo producto final, “el solar edificable” y adaptarse a las nuevas formas competitivas y concurrenciales de acceder a la novedosa actividad de producir suelo. Todo ello les ha permitido contemplar unitariamente el proceso de producción de ciudad y mejorar sus conocimientos y expectativas de programación y gestión económica en un sector hasta ahora tan imprevisible en sus plazos como resulta ser el inmobiliario.

En este sentido, el éxito aplicativo de la LRAU y los numerosos PAIs (Programas de Actuación Integrada) que han venido tramitándose y aprobándose (unos 160 PAI por año), así como la definición de sus variables económicas en competencia, han permitido que las técnicas de valoración residual del suelo hayan venido asumiéndose y consolidándose paulatinamente, lo que ha posibilitado una cierta “normalización” de los precios del suelo y, lo que es más importante para la gestión, un conocimiento más cierto por los propietarios de terrenos del valor de los mismos en función de los diferentes productos edificables que el Plan o el PAI puedan establecer. Obviamente, la aparición y desarrollo de un genuino mercado de suelo urbanizado que anteriormente no existía por las dificultades que conllevaba el SUE, (tal como ya hemos comentado), ha permitido la profesionalización del sector que estamos señalando.

Por último, también la Administración está acomodándose a la nueva regulación legislativa. Si bien es cierto que, con mayor lentitud que la deseable debido a las rémoras estructurales que ya hemos apuntado anteriormente, los Ayuntamientos están adaptando sus departamentos técnicos y políticos a la nueva forma de producir ciudad. De hecho para el caso del control de la gestión privada, algunos Ayuntamientos ya han creado órganos administrativos y técnicos multi-profesionales que permitan analizar globalmente el expediente completo de los PAI, agilizando y racionalizando, en la medida de lo posible, la tramitación y el procedimiento de adjudicación de un documento tan complejo y tan completo como resulta ser el de un Programa.

Asimismo, otras Administraciones están creando órganos administrativos de gestión directa (sociedades anónimas públicas, p. e.) con la finalidad de protagonizar todo el proceso de producción de ciudad mediante la formulación de PAI de iniciativa pública. De hecho, una cuarta parte de los programas aprobados en la Comunidad Valenciana responden a esta modalidad.

Como resumen, por tanto de este apartado, podemos reseñar que la profesionalización que ha comportado la introducción de la LRAU ha alcanzado a los cuatro estamentos que intervienen en el proceso de producción de ciudad, técnicos, empresarios, propietarios y Administración, lo que sin duda supone un aspecto que debe valorarse positivamente, pues esta profesionalización redundará en una mejora cierta de una actividad tan “delicuescente” como, hasta ahora, resultaba ser la de la gestión y producción inmobiliaria.

2.2.3. Con respecto al tercer logro señalado, la ralentización del incremento de los precios medios de la vivienda, la mejor demostración del mismo es la expresión de los datos ofrecidos por las Sociedades de Tasación.

Si adoptamos como referente más significativo el precio medio de la vivienda de nueva construcción (sin considerar la vivienda usada) y las localizadas en las capitales de provincia (no en toda la Comunidad) como datos más adecuados para “medir” la influencia de la valoración de nuevo suelo urbanizado en el precio de la vivienda, se demuestra que el precio medio de la vivienda en las capitales de la Comunidad se han incrementado un tercio menos que la media española (Tabla 1), o que en el año 2001, según los últimos datos hechos públicos por la Sociedad de Tasación TINSA, haya sido la Comunidad en la que menos se incrementaron los precios (Tabla 2). En este sentido, resulta significativo reseñar que la oscilación de los precios de la vivienda en la Comunidad Valenciana viene asumiendo variaciones análogas a las Comunidades de menor capacidad económica, cuando por sus características socio-económicas parecería razonable y lógico que debería ser pareja a las de análogo nivel de desarrollo (Cataluña, Euskadi, Madrid, etcétera).

Pues bien, aunque el resultado comparativo con otras Comunidades Autónomas debe valorarse positivamente, también debe reconocerse que el precio medio de la vivienda en la Comunidad ha subido más del doble del IPC (la tasa de variación de los precios en la Comunidad Valenciana, de 1998 a 2000, ha sido del 7,9 por ciento, mientras que el de la vivienda en

Tabla 1. Precios medios del metro cuadrado construido en viviendas de nueva construcción en las capitales de provincia

	1998	1999	2000	Relación al precio medio nacional 1998-2000
Andalucía	123,8	136,7	150,4	68,39%
Aragón	149,5	163,9	183,6	82,72%
Asturias	169,3	187,3	208,2	94,01%
Baleares	131,2	142,3	160,9	72,30%
Canarias	142,0	154,4	180,8	79,43%
Cantabria	170,5	179,0	188,2	89,50%
Castilla y León	153,9	169,4	185,2	84,74%
Castilla-La Mancha	117,2	122,4	134,0	62,18%
Cataluña	248,1	271,4	314,7	138,85%
Euskadi	232,5	248,3	279,1	126,48%
Extremadura	101,6	105,7	109,2	52,68%
Galicia	140,0	150,4	156,0	74,30%
La Rioja	129,4	141,4	161,4	71,94%
Madrid	261,4	283,6	311,8	142,59%
Murcia	118,4	130,9	145,9	65,78%
Navarra	155,0	174,5	192,3	86,85%
Valencia	122,7	135,9	147,0	67,51%
Precio medio nacional	181,2	197,5	222,1	100,00%

Fuente: Sociedad de Tasación, S.A.

Tabla 2. Precios del metro cuadrado construido en capitales de provincia. 2001

	Miles de pta./m ²	Incremento 2001/2002
Andalucía	164,7	9,50%
Aragón	202,5	10,30%
Asturias	214,3	10,90%
Baleares	190,0	18,10%
Canarias	203,2	9,70%
Cantabria	211,8	12,50%
Castilla y León	200,2	7,80%
Castilla-La Mancha	147,1	9,80%
Cataluña	345,4	9,80%
Euskadi	314,3	12,60%
Extremadura	117,6	7,80%
Galicia	169,2	8,50%
La Rioja	173,5	7,65%
Madrid	343,6	10,20%
Murcia	160,1	9,70%
Navarra	225,5	17,30%
Valencia	157,6	7,20%

Fuente: TINSA

Tabla 3. Evolución de las viviendas libres y protegidas en la Comunidad Valenciana

Período	Nº viviendas			% s/total	
	Libre	Protegida	Total	Vivienda libre	Vivienda protegida
1995	23.688	13.845	37.533	63,11	36,89
1996	23.682	13.845	37.527	63,11	36,89
1997	34.550	12.907	47.457	72,80	27,20
1998	47.603	10.891	58.494	81,38	18,62
1999	62.059	12.511	74.570	83,22	16,78
2000	68.051	9.475	77.526	87,78	12,22

Fuente: Direcció General d'Arquitectura i Habitatge (junio 2001).

Valencia en dicho periodo ascendió al 19,8 por ciento) y este dato debe ser considerado social y políticamente insatisfactorio.

Sin duda, la razón fundamental, entre otras, se encuentra en la drástica caída de la proporción en la promoción de Vivienda Protegida en relación a la de Renta Libre en los últimos años. Tal como se expone en la Tabla 3: Si en el año 1995 el peso de la VPO en la Comunidad Valenciana podría estimarse como mínimamente aceptable, representando una tercera parte de la promoción total de vivienda, el paso de los años no ha venido más que a agravar la situación, reduciéndose el porcentaje anterior en más de la mitad de lo que representaba, es decir, en el año 2000, la VPO suponía un escaso 12 por ciento de la vivienda total construida. En este sentido, el periodo de bonanza económica mantiene una correlación inversa con la promoción de vivienda protegida, que en cualquier caso, debería ser corregida para poder desplegar todas las virtualidades de la LRAU.

2.2.4. Finalmente, con respecto al cuarto logro señalado relativo a la creación de una nueva “cultura del urbanismo”, entiendo que es una consecuencia que se deduce claramente de lo hasta aquí expuesto.

De hecho, no sólo se demuestra por la influencia ya comentada que la LRAU ha producido, con mayor o menor fortuna, en el resto de legislaciones autonómicas posteriores a ella, sino más explícitamente se demuestra en los comportamientos y formas de entender el proceso de producción de suelo y de gestión inmobiliaria en la Comunidad Valenciana. Aquí el debate sobre la problemática de la vivienda y del desarrollo urbano de las ciudades ya no está en la falta de suelo ni en las dificultades y rigideces de su gestión, sino si en el dinámico proceso acaecido de producción de suelo, se está produciendo demasiada oferta frente a las demandas previsibles, o si el modelo concursal propicia la generación de nuevos oligopolios, en este caso formados por grandes urbanizadores o si los propietarios de terrenos afectados por la urbanización se ven “minusvalorados” o en ocasiones “explotados” por algún “inmisericorde” urbanizador bajo la negligencia, si no connivencia, de la Administración Municipal. Por último, en fechas recientes se ha cuestionado por el Tribunal Superior de Justicia, la aplicabilidad de la Ley de Contratos a la figura



del Urbanizador lo que también ha generado algunas inquietudes en el sector. En cualquier caso, y sin perjuicio de la indudable trascendencia que conllevan estos cuestionamientos y que abordaremos en el próximo apartado, debemos poner de manifiesto que los reproches señalados son adjetivos o colaterales a la concepción básica y esencial de la LRAU y cuya contemplación y eventual consideración en algún caso, en nada empaña el resultado aplicativo de la Ley.

3. La gestión del suelo en las distintas legislaciones autonómicas

De las 17 Comunidades Autónomas, 15 ya han promulgado una legislación urbanística propia o disponen de textos legislativos ya incursos en su tramitación parlamentaria definitiva, como es el caso de Andalucía.

De hecho, salvo Baleares y el País Vasco, el resto de las Comunidades ya tiene Ley propia que contempla la totalidad del proceso de desarrollo urbano y de ordenación territorial. Obviamente, debe tenerse en cuenta que la complejidad de la regulación urbanística en todas sus facetas (planeamiento, gestión y disciplina) y en todos sus suelos (urbano, urbanizable y no urbanizable), así como el carácter básico de la Ley Estatal del Régimen del Suelo y los diferentes tiempos de promulgación de las autonómicas con respecto a ella, no permiten una clasificación sencilla y clara que las agrupe por familias homogéneas. No obstante, podrían distinguirse tres grandes tipos de leyes y en las que la influencia del modelo valenciano, como veremos, ha estado presente, en mayor o menor medida, en su práctica totalidad.

En concreto, de las 15 leyes existentes, sólo Galicia y Navarra no recogen la figura del agente-urbanizador, si bien sus responsables políticos han anunciado inminentes tramitaciones de sus leyes modificadas, en las cuales introducirán alguna modalidad del mismo.

Pasemos a analizar por tipologías las diferentes leyes autonómicas vigentes.

3.1. Primer grupo: modelo Valenciano “Depurado”

Incluimos en esta familia de leyes aquellas que han asumido el modelo valenciano en sus concepciones básicas y fundamentales, si bien introduciendo ajustes y mejoras que la experiencia aplicativa de la LRAU y las peculiaridades socio-económicas regionales han aconsejado.

Integran este grupo, la propia LRAU, la Ley 2/98 de Ordenación del Territorio y de la Actividad Urbanística de Castilla-La Mancha, la Ley 15/2001 del Suelo y Ordenación Territorial de Extremadura y, con algunos matices procedimentales, el Proyecto de Ley del Suelo Andaluz.

En todas ellas, la función pública de la actividad urbanística, el carácter empresarial de la actividad de producir suelo y el procedimiento concurrencial para designar al urbanizador en la gestión privada, se manifiestan como principios básicos y definidores del modelo legal.

Con respecto al modelo original de la LRAU, introducen las siguientes innovaciones:

- Acotamiento de la discrecionalidad procedimental, a través del establecimiento de consultas o bases previas.
- Mejora de los procesos de participación pública (tanto de propietarios como de terceros) mediante la ampliación de plazos de exposición e información.
- Clarificación de técnicas y preceptos procedimentales a través de la simplificación de los mismos y mayor explicitación de garantías y del régimen de los derechos y deberes que les corresponden a los agentes intervinientes.
- Disposición de un porcentaje mínimo de viviendas sometidas a protección pública con la finalidad de garantizar el derecho a la vivienda y evitar la segregación social del espacio.
- Regulación expresa y concreta de los procedimientos de ejecución sustitutoria en los procesos de edificación y rehabilitación a través de las figuras del agente-edificador y rehabilitador.
- Redacción e inminente aprobación de su desarrollo reglamentario en materia de planeamiento, gestión y disciplina.

3.2. Segundo grupo: modelo con presencia del sistema concurrencial “con variantes”

Se incluirían en esta familia, la Ley 5/99 de Urbanismo de Castilla-León, la Ley 9/99 y Texto Refundido 1/2000 de Ordenación del Territorio de Canarias, la Ley 9/2001 del Suelo de Madrid y con algunas cautelas adicionales, las leyes Murciana, Catalana y Asturiana.

En todas ellas, el sistema concurrencial “cohabita” con el resto de sistemas tradicionales y, más en concreto, con el de la gestión exclusiva por los propios propietarios de suelo sin aplicación de concurso. En unos casos, la gestión directa por los titulares se regula mediante el establecimiento de plazos de “exclusividad” previa, como en las leyes canaria, castellano-leonesa o madrileña. En otros casos, como la murciana, se constituye como sistema preferencial, pudiendo aplicarse el concurrencial sólo en situaciones de urgencia y manifiesta inactividad de los propietarios, y, en otros, se demanda la necesaria aquiescencia de los propietarios del 25 por ciento de la superficie de la actuación (Ley catalana).



Asimismo, en algún caso de aplicación del sistema de concurso, se establece un derecho de subrogación de los titulares al final del procedimiento (Canarias, por ejemplo), o en otros se plantean disfunciones en la regulación del proceso concursal, como cuando se plantea la presentación de las plicas jurídico-económicas “en abierto” o la obligación de expropiar (soslayando la reparcelación forzosa) a aquellos titulares que no se incorporen a la actuación (Canarias y Madrid, por ejemplo) y en la práctica totalidad de los casos, presentan una escasa regulación legal, remitiendo al desarrollo reglamentario aspectos esenciales del procedimiento.

Como conclusión a este grupo de leyes, cabría señalar como *leit motiv* de las mismas la adopción de amplias cautelas en defensa de la iniciativa e intereses de los propietarios ante el eventual procedimiento concursal, lo que termina por comprometer su eficacia, pudiendo llegar, en algunas de ellas, a la desactivación (parcial o total del procedimiento concursal) al suprimir la iniciativa del empresario-dinamizador que caracteriza al modelo valenciano más puro.

3.3. Tercer grupo: modelo mixto con “Ley de Contratos”

Por último, en esta familia de leyes se integran aquellas que, asumiendo el procedimiento concurrencial, entienden que el urbanizador privado debe circunscribirse totalmente al estatuto del concesionario de obra pública y, en consecuencia, debe someterse al procedimiento establecido en la Legislación General de Contratos de las Administraciones públicas para esta modalidad contractual.

Estas leyes son la Ley 10/98 de Ordenación del Territorio y Urbanismo de La Rioja, la Ley 5/99 Urbanística de Aragón y la 2/2001 de Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico de Cantabria.

En ellas, en virtud de lo regulado en la Ley de Contratos, se exige la clasificación empresarial de los aspirantes a urbanizador, la formulación previa de pliegos de condiciones y la sujeción expresa a los plazos, garantías y demás requisitos exigidos para la contratación pública de obras ordinarias.

Obviamente, esta regulación, extraña al urbanismo español (sobre este tema volveremos más adelante), comporta importantes limitaciones a la eficacia del proceso de producción de ciudad al restringir el papel de los operadores privados a los contratistas de obra y aplicar un procedimiento diseñado para la gestión pública directa a uno de financiación y gestión privadas. Adicionalmente, en estas Leyes se incluyen de manera poco coherente algunas regulaciones que se confrontan con los principios asumidos de contratación pública, como, por ejemplo, el establecimiento de un derecho de subrogación de los propietarios (al margen de los requisitos requeridos), o cuando se regula junto al concurrencial el sistema tradicional de compensación (sin concurso alguno), o cuando se establece que el abono de los costes de urbanización en

aprovechamiento (cuando se haya optado por esta posibilidad) deba realizarse al final de la ejecución urbanizadora.

La concurrencia de todas estas características nos lleva, insoslayablemente, a la ineficacia práctica del sistema, como se demuestra por la inexistencia de actuaciones concursales en estas leyes desde su promulgación.

4. Conclusiones y escenarios de futuro

De lo hasta aquí expuesto, cabe concluir el conocimiento de las características que definen el modelo de gestión de suelo, hoy presentes en las legislaciones autonómicas españolas y que, fundamentalmente, podemos distinguir en dos modelos amplios: el que se adapta más al originario sistema español y el que adopta, con “mejoras” o con “peoras”, el sistema valenciano.

Del SUE ya conocemos sus insatisfactorios resultados, tal como la experiencia nos enseña. Del modelo valenciano, se vienen señalando últimamente algunos reproches que conviene analizar sobre la base de su práctica aplicativa.

En este sentido, cabe sintetizar los reproches que se realizan al modelo valenciano en tres grandes familias de cuestiones:

1. Las que se refieren al modelo de desarrollo urbano y territorial que la aplicación de su panoplia instrumental comporta, tanto en lo que se refiere a la “cantidad” de suelo producido, como a su “calidad” urbana y locacional.
2. Las que se derivan del síndrome que podríamos denominar como de “la lúcida avidez del terrateniente”, sobrevenidamente “encandilado” ante el descubrimiento de los pingües beneficios que extrae del proceso y, más aún, sin invertir un euro cuando se lo transforma un tercero y, en consecuencia, las críticas al Urbanizador con imputaciones de abusos y formación de oligopolios.
3. Las que se derivan de consideraciones jurídico-doctrinales y judiciales sobre la concepción teórica que debe regir el proceso de desarrollo urbano y su relación con el resto del marco jurídico español y, en concreto, con la legislación general de Contratos de las Administraciones públicas.

4.1. Con respecto a la primera familia de problemas, debemos señalar que si bien la LRAU establece unas medidas muy concretas sobre el proceso de ocupación de suelo y la forma del mismo al regular que los nuevos planes de urbanismo deberán definir la secuencia lógica de implantación de los nuevos desarrollos y que la ordenación urbana de los mismos (al menos de



los prioritarios) debe definirse por la Administración con carácter previo en el propio planeamiento, no así lo establece en el régimen transitorio en lo que afecta a los Planes vigentes a la entrada en vigor de la LRAU y redactados sin esos requisitos al desarrollar la legislación estatal anteriormente vigente.

Ello ha posibilitado que, en numerosas ocasiones, se hayan aprobado PAI en terrenos cuya localización hubiera aconsejado haber puesto en servicio otros con anterioridad, o que el proceso de ejecución de las diferentes actuaciones se produjera a un ritmo superior al que la dinámica del sector pudiera considerar como razonable o, finalmente, que la falta de intervención municipal en la definición previa de la ordenación haya ocasionado la aparición de modelos urbanos inarmónicos en actuaciones contiguas, así como que haya supuesto la generación de un escenario de discrecionalidad muy alto a la hora de adjudicar el PAI, ante la existencia de diversas alternativas muy diferentes entre ellas, en muchos casos todas ellas correctas desde las exigencias legales correspondientes, pero que ha acabado por generar inseguridad jurídica y, en consecuencia, reproches al procedimiento.

Sin perjuicio de que estos problemas pueden ser subsanados por las Administraciones locales (y en varios casos así se ha hecho), no cabe duda que son aspectos cuya importancia urbana exige que deban ser recogidos en la normativa legal y que, en vía reglamentaria, entiendo que podría darse respuesta adecuada y satisfactoria a los mismos.

4.2. Con respecto a la segunda familia de cuestiones, cabe señalar que sin perjuicio de la segura existencia de casos concretos de injusticia o abuso por parte de algún urbanizador, la racionalidad y justicia distributiva en el reparto de cargas y beneficios entre los operadores actuantes se encuentra ampliamente garantizada en la LRAU, como se demuestra con los balances y datos extraídos de la práctica aplicativa real.

Téngase en cuenta que con respecto al riesgo de eventuales sobredimensionados de los costes de producción por algún urbanizador irresponsable, la LRAU ofrece las siguientes medidas de defensa de los intereses de los propietarios afectados:

- a) La propia competencia entre alternativas, consustancial al sistema, que propicia el ajuste a la baja de los costes de producción para así plantear mejor oferta y disponer de mayores posibilidades de resultar elegidos.
- b) El derecho de los propietarios a abonar los costes en metálico si considera que el porcentaje de aprovechamiento que ofrece el urbanizador supera los valores normales de mercado.
- c) El derecho de los propietarios a exigir un Informe pericial a terceros para determinar si la valoración de las obras de urbanización supera los costes normales del sector de la construcción.

- d) El propio control municipal del proceso y el posterior control judicial, cuyo fallo, en caso de ser contrario a la aprobación del PAI en su día, determinará que la correspondiente indemnización deberá ser asumida por el propio Ayuntamiento en último caso.

Por tanto, si se cumplen los propietarios exigen el cumplimiento de las previsiones establecidas en la LRAU, los titulares del suelo disponen de instrumentos jurídicos suficientes para garantizar la defensa de sus derechos.

De hecho, en la práctica real se observa lo señalado. En el caso del Municipio de Valencia, con relación a los Programas localizados en Suelo Urbanizable adjudicados hasta octubre de 2001, se puede observar la estructura de los valores económicos que intervienen en el proceso y su reparto entre propietarios y Urbanizadores (Tabla 4) lo que permite analizar, con conocimiento de causa, la realidad fáctica de su aplicación.

Como se observa en el Cuadro y se deduce del mismo, el valor del suelo representa el 54 por ciento del Valor en venta de los solares resultantes, es decir, en otras palabras, el componente del proceso urbanizador de mayor valor es el suelo mientras que al Urbanizador le corresponde el 46 por ciento. Si comparamos estos datos con los que resultan de la gestión directa sin competencia por las Administraciones públicas en la Comunidad de Madrid o de Cataluña (ver

Tabla 4. Programas aprobados en el término municipal de Valencia (a octubre de 2001)

PAI	Agente urbanizador	Edificabilidad total (m ²) del PAI	Costes de producción de suelo urbanizado (I/GG y B ^o) sin indemnizaciones. Ptas	Repercusión cargas de urbanización (ptas/m ²)
Sant Pau	A, B, C	85.690	1.050.000.000	12.268
Campanar Sur	D	160.149	1.873.389.000	11.698
Orriols	A, B, E, F	399.393	4.212.666.000	10.548
Tavernes	G	75.900	343.900.000	4.531
Benifarri	H, I, J, K	41.750	694.915.000	16.645
Benicalap Sur	A, I, B	156.474	1.057.728.000	6.760
U.E. "B" Ademuz	M, N, Ñ	79.594	1.046.528.000	13.148
Campanar Norte	O	101.127	623.148.000	6.162
Benicalap Norte	P	162.197	1.856.747.000	11.447
Patraix	Q, R, S, T, U	440.982	4.689.293.000	10.634
Quatre Quarreres	P	68.104	759.357.000	11.150
Moreras	Q, V, F, W, U, X, B, Y	242.681	3.621.014.000	14.459
TOTALES		2.014.041	21.828.685.000	
Media				103.832,87
Porcentaje medio de retribución en aprovechamiento				46,27%

*Nota: En la columna «Agente urbanizador» se señalan, con letras mayúsculas, los empresarios que, integrados como agente urbanizador se presentaron y resultaron adjudicatarios del PAI
Fuente: Ayuntamiento de Valencia y elaboración propia.*

Memoria de Gestión del IVIMA o del INCASOL) y observamos que el valor del suelo que reciben los propietarios en esos casos no supera nunca el 33 por ciento, podemos deducir claramente que el sistema concurrencial mediante gestión privada previsto en la LRAU en nada perjudica, sino más bien al contrario, a los propietarios de suelo.

De manera análoga cabe argumentar sobre la percepción social expresada relativa al favorecimiento de la aparición de oligopolios (Tabla 5).

Utilizando el mismo ejemplo del Municipio de Valencia, se puede observar que en el caso hipotético de que todos los propietarios de suelo retribuyeran al urbanizador en parcelas edificables (caso cada vez menos frecuente, pues cada vez más prefieren pagar en metálico), el empresario que más suelo hubiese dominado hubiera alcanzado un 5,58 por ciento del total del aprovechamiento programado. Por lo tanto, en ningún caso se produce el oligopolio señalado.

Tabla 5. Retribución de suelo por urbanizaciones en los PAIs aprobados en el término municipal de Valencia (a octubre de 2001)

Agentes urbanizadores	Edificabilidad adjudicable	Porcentaje sobre el total PAIs
A	87.508	4,34
B	105.825	5,25
C	13.225	0,66
D	79.786	3,96
E	48.726	2,42
F	67.043	3,33
G	37.426	1,86
H	8.366	0,42
I	7.458	0,37
J	4.475	0,22
K	1.114	0,06
L	25.557	1,27
M	23.974	1,19
N	15.974	0,79
Ñ	8	0,00
O	23.623	1,17
P	112.427	5,58
Q	48.247	2,39
R	39.089	1,94
S	39.089	1,94
T	39.089	1,94
U	57.369	2,85
V	9.158	0,45
W	18.317	0,91
X	37	0,00
Y	18.317	0,91

*Nota: En este cuadro se individualiza la superficie edificable adjudicable a cada empresario, sumando la que le corresponde en cada uno de los PAI en los que han participado y resultado ganador.
Fuente: Ayuntamiento de Valencia y elaboración propia.*

Téngase en cuenta, por otro lado, que el propio sistema competencial y las propias estrategias empresariales (“no poner todos los huevos en el mismo cesto”) propician más bien lo contrario. Obviamente puede darse el caso de alguna práctica impropia Municipal de concentración espuria de adjudicaciones a un mismo postor, pero como demuestra el ejemplo del mayor Municipio valenciano, no parece ser la norma. En cualquier caso, el control judicial, tanto contencioso-administrativo como penal, deberá ser utilizado en caso de prácticas “heterodoxas” como las señaladas para poner, definitivamente, “las cosas en su sitio”.

Con respecto a la tercera familia de cuestiones, la derivada de las consideraciones doctrinales y judiciales sobre la estructura jurídica del estatuto del Urbanizador destaca, como más importante, el contenido en el Auto del Tribunal Superior de Justicia de Valencia sobre la presunta inconstitucionalidad de los artículos que regulan la figura del urbanizador por no adecuarse a lo establecido en la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas (en adelante LCAP) para los contratos de obra pública o de concesión de obra pública.

Sin perjuicio del respeto que merece cualquier reflexión doctrinal que provenga de sectores judiciales o profesionales, las consideraciones señaladas manifiestan un conocimiento insuficiente sobre la realidad de la producción de ciudad, tanto en el SUE como en el modelo valenciano.

El origen de las citadas consideraciones parece encontrarse en dos tipos de consideraciones:

- 1. De tipo jurídico:** si las obras de urbanización, son infraestructuras urbanas de uso y dominio públicos, su ejecución debe someterse a la regulación de la Ley de Contratación de las Administraciones Públicas, aplicando el procedimiento previsto para la contratación de las obras públicas o el previsto para la concesión de obras públicas.
- 2. De tipo funcional:** si las obras de urbanización se sometieran a un procedimiento específico de selección pública exclusivamente entre contratistas de obras, en teoría se podrían conseguir menores precios, lo que aparentemente redundaría en un menor coste del proceso final de producción de suelo.

Previamente al análisis de cada una de las dos consideraciones apuntadas debemos reseñar, aun someramente, la experiencia applicativa histórica de la producción de ciudad. En el SUE, las escasas actuaciones urbanizadoras llevadas a cabo por los propietarios de suelo en ejercicio de la iniciativa privada, bien como propietario único o constituidos en Juntas de Compensación, ejecutaban las obras directamente a través de la empresa urbanizadora que se incorporaba a la Junta, tal como prescribe el artículo 176 del Reglamento del Gestión.

En el sistema valenciano las obras de urbanización unitariamente forma parte del proceso integrado de producción de ciudad la cual se confía unitariamente a la responsabilidad empresarial de un promotor inmobiliario de solares, el Urbanizador, elegido, eso sí, en régimen de competencia, publicidad y transparencia.



Por otro lado, la LRAU reconoce en su artículo 29-13, que “las relaciones derivadas de la adjudicación del Programa se regirán por las normas rectoras de la contratación administrativa en lo que éstas no contradigan lo dispuesto por esta Ley ni sean incompatibles con los principios de la misma en los términos que reglamentariamente sean desarrollados”.

En consecuencia, la Ley urbanística valenciana reconoce la aplicabilidad de la legislación de contratación administrativa en aquellos aspectos en los cuales el contenido del procedimiento lo requiera. En este sentido conviene recordar que la LCAP ya explicita los tipos de relación contractual público-privada a los que debe ser aplicada, estableciendo qué actividades están excluidas de su ámbito y que, en líneas generales, serían aquellas en que no existe relación de contraprestación alguna entre Administración y contratista. Pues bien, tal como se ha señalado a lo largo de este capítulo, la atipicidad del SUE parece excluir de la aplicación de la LCAP el proceso de producción de ciudad. Téngase en cuenta que en la contratación pública de obras el precio es elemento esencial del contrato como contraprestación que la Administración realiza al contratista. Análogamente ocurre con la concesión de la obra pública en la cual el concesionario recibe la contrapartida de la explotación de la misma. Pues bien, como ya es sabido, en el SUE nada de esto ocurre. La contrapartida económica que recibe el “productor de solares” la asumen y llevan a cabo los propietarios de suelo con cargo al aprovechamiento urbanístico otorgado. En el SUE, la Administración no abona nada ni concede explotación alguna de infraestructuras. En otras palabras no existe relación sinalagmática (contraprestacional) entre Administrador y Urbanizador. Ésta es la razón por la que expertos en derecho administrativo (T.R. Fernández, por ejp.) consideran que no es de aplicación la legislación de contratos al urbanismo español.

En cualquier caso, y como ya hemos expuesto, en el modelo valenciano se respetan los principios básicos de la contratación pública, como son la concurrencia, publicidad y competencia, la disposición de unas bases administrativas (a manera de pliego) conformadas por las determinaciones normativas del planeamiento urbanístico y los requisitos de adjudicación para baremar las eventuales alternativas. Por otro lado, debemos señalar que el procedimiento previsto en la LRAU mejoran, en mucho, las garantías procesales previstas en la LCAP para los interesados en el proceso y para la comunidad. Así, las garantías y fianzas necesarias para asegurar la correcta ejecución del servicio son muy superiores a las de la LCAP, (7 por ciento frente al 4 por ciento), los plazos son mayores (40 días frente a 26 días), la publicidad y audiencia son superiores (aviso individualizado frente a la publicación en Boletines oficiales), la concurrencia está más garantizada (“concurso-subasta” únicamente frente a procedimientos negociados y concursos restringidos). Asimismo se definen las penalizaciones que su eventual incumplimiento comporta, la definición del órgano público que adjudica el servicio, etcétera, etcétera. Obviamente, el modelo valenciano adopta parámetros procedimentales específicos derivados de su singularidad, pero siempre cumpliendo los principios básicos de la contratación pública. En cualquier caso, vía reglamentaria podrán y deberán desarrollarse algunos extremos que permitan aclarar dudas o regulaciones en aquellas zonas que hoy puedan resultar objeto de controversia.

Con respecto a las consideraciones de tipo funcional que expresan la conveniencia del sometimiento de las obras a lo previsto para la contratación pública cabe analizarla desde dos posibles versiones.

La primera vendría definida por la consideración de que el agente urbanizador debe ser un contratista de obra pública, equiparando el proceso de producción de ciudad a la mera ejecución de las obras de urbanización. Obviamente, esta alternativa supondría una lamentable reducción de las posibilidades que ofrece el sistema urbanístico, sobre todo para los resultados ya demostrados del modelo valenciano, en la finalidad de promoción de suelo urbanizado.

Como es sabido, la actividad de producir ciudad, de generar bienes sociales tan importantes como son los suelos edificables y las edificaciones que constituirán el hábitat de los ciudadanos, se conforma como una actividad económica de tipo promocional y de muy complejo desarrollo, con muchas labores de carácter técnico, jurídico, urbanístico, mercantil, fiscal y financiero y en la cual, la construcción material de las infraestructuras no es ni la más importante económicamente ni la más dificultosa de superar, tal como se ha señalado anteriormente. Sería como reducir a las meras labores de carpintería manufacturada todo el proceso de una moderna promoción empresarial de fabricación industrializada de muebles.

En consecuencia, no parece lógico ni eficiente mantener la tesis expuesta.

Una segunda versión de la presunta conveniencia de tipo funcional en el modelo valenciano sería la de desagregar en dos fases el procedimiento concurrencial: un primer concurso para elegir el agente urbanizador y un segundo concurso para elegir al contratista que ejecute las obras de urbanización.

Ciertamente, en una primera impresión la tesis parece plausible: se elige en primer lugar al “promotor-gestor” de la actuación y tras él, se elige al contratista que realice las obras más baratas. Sin embargo esa aparente conveniencia se desvanece rápidamente.

En primer lugar porque se quebraría el principio básico de la actividad de promoción de suelo, su unicidad. La producción de ciudad tiene como finalidad la de generar suelo urbano, crear unos productos inmobiliarios denominados solares edificables conformados en una nueva estructura urbana que es resultado de la transformación del suelo rústico en ciudad.

Consecuentemente con el solar como producto inmobiliario final del proceso, la variable económica básica de toda la operación la constituye el valor del suelo, “oferta angular” sobre la que se apoya toda la viabilidad del proceso productivo de ciudad.

Como es sabido, el valor del suelo se deriva, tanto técnica como legalmente (artículo 27 de la LS 6/98), de las diferentes tipologías y usos edificatorios que el Urbanizador propone en su alternativa de ordenación urbana, y a esa oferta de valor se remiten y contrastan todos los costes



de producción de ciudad, y dentro de ellos, lógicamente, los relativos a las obras de urbanización como un factor más (y no el más importante como hemos demostrado), íntimamente relacionado con el resto de componentes económicos, por lo que su desagregación desequilibraría la unidad de proyecto empresarial, y, por consiguiente, la eficacia del sistema.

Por otro lado, ¿qué ocurriría si el coste de las obras determinado en el hipotético segundo concurso fuera diferente al establecido en la oferta que necesariamente ha debido presentar el urbanizador para haber sido designado promotor de la actuación? Podría aducirse que si resultara menor se beneficiarían los propietarios al trasladarles la baja, pero ¿y si resultara mayor? ¿Se les repercutiría también el sobre-coste? Y si el urbanizador está conformado, como es muy normal por una agrupación de empresas entre las que se encuentra una constructora, ¿debería encargarle las obras a la competencia, incluso a un precio mayor al que él mismo hubiera establecido en su oferta? De nuevo se manifiesta la debilidad del planteamiento por causa de la quiebra del principio general que preside cualquier actividad promocional en nuestra realidad socio-económica.

En cualquier caso, no debe olvidarse que en el modelo valenciano, la definición del coste de las obras (junto a la totalidad de las cargas) se realiza en competencia y que entre los requisitos legales que rigen la adjudicación de la condición de Urbanizador, se encuentra “el menor precio máximo para efectuarlas (las obras) sin mengua de calidad”. Con ello, por tanto, se satisface la disposición de un procedimiento competencial, cuya finalidad es la de conseguir los precios de obras más acomodadas al producto socio-económico perseguido, que no es otro que la consecución de suelo urbanizado de calidad en condiciones adecuadas a las demandas sociales y a las directrices expresadas en el planeamiento.

En síntesis, podríamos resumir las características básicas del modelo valenciano en las tres siguientes:

1. La producción de ciudad es una explícita función pública que solo puede ser desarrollada bien por la Administración mediante la gestión directa, bien por los privados mediante la gestión indirecta, actuando los propietarios como financiadores de la actuación a través del aprovechamiento que el planeamiento les ha otorgado o, en su caso, como urbanizadores de la actuación.
2. La producción de ciudad, asimismo, es una actividad explícita e intrínsecamente empresarial, cuyo producto final es la generación de solares edificables adecuados para materializar los usos y tipologías previstas en la ordenación urbanística aprobada. En consecuencia, su productor natural se identifica con el empresario-promotor, (público o privado), profesional más adecuado para ello en una economía social del mercado como es la española.

3. En el modelo valenciano, no sólo la investidura de la condición de urbanizador, sino también el establecimiento de todas las variables económicas, costes de las obras, calidades de las mismas, gastos generales y beneficio empresarial de la promoción, plazos de ejecución, garantías y compromisos relativos a la actuación se deciden en concurso público en condiciones de transparencia, publicidad y competencia, mejorando explícitamente, el viejo procedimiento de características monopolísticas que establecía el sistema urbanístico español.

Pues bien, a la vista de sus resultados y sin perjuicio de la aportación de mejoras y complementos, reglamentarios o legislativos, tal como han llevado a cabo algunas otras legislaciones autonómicas, parece claro que la senda de “evolución genética” que debe adoptar el viejo “genoma urbano” español es el determinado en el modelo valenciano.

Otra cosa sería, que el viejo y consolidado sistema urbanístico español se modificara (nada constitucionalmente lo impide) y que la Administración decidiera asumir un papel más relevante y protagonista en el proceso de producción de ciudad de manera análoga a como se desarrolla en la mayoría de los países occidentales. En ese caso ya no tendría sentido atribuir el aprovechamiento a los titulares del suelo para que con él los particulares produjeran la ciudad, sino que se lo reservaría la comunidad y con él la Administración sería quien financiara la transformación de suelo, gestionando la totalidad del proceso bien bajo la modalidad de gestión directa, bien bajo la indirecta mediante concesión administrativa, en este caso respondiendo al modelo “puro” concesional, financiándolo con los beneficios derivados de la gestión y ejecución del servicio público, es decir con la plusvalía (el aprovechamiento) que genera. En cualquiera de ellos, obviamente, debiendo aplicar estrictamente los procedimientos de contratación de obras y servicios públicos establecidos legalmente. Pero este escenario, hoy por hoy es una hipótesis cargada de utopía pues ella sí conllevaría un cambio radical y profundo en el consolidado SUE con más que inciertos resultados sobre su eventual asunción social.



EL PROYECTO DE LEY DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE ANDALUCÍA

Silvestre Martínez García

Luciano Parejo Alfonso

1. La legislación urbanística vigente en Andalucía

El ordenamiento urbanístico aplicable en las Comunidades Autónomas se integra por la normativa estatal idónea al efecto y por la legislación urbanística, en sentido estricto, de aquéllas. En su artículo 148.1.3ª, la Constitución sitúa por entero la ordenación del territorio, el urbanismo y la vivienda en el círculo de intereses de las Comunidades Autónomas, sin perjuicio de disponer el Estado de títulos competenciales para incidir en el ordenamiento jurídico urbanístico, que además contribuye a la organización del uso del suelo, marco insoslayable de la proyección territorial de su actuación en el que también se materializan la muy diversa de otras Administraciones.

Así pues, aunque toda regulación de la materia urbanística debe ser autonómica, no sucede lo mismo con toda la regulación relevante para dicha materia, pues la autonómica puede quedar, y de hecho está, enmarcada por la estatal capaz de contener regulaciones de carácter tanto pleno como básico, además de, por supuesto, el cuerpo normativo de aplicación supletoria -el Texto Refundido de la Ley del Suelo de 1976 y la normativa que eventualmente pueda dictarse para Ceuta y Melilla-.

1.1. El marco estatal

El marco estatal del ordenamiento jurídico-urbanístico está compuesto por la Ley 6/1998, de 13 de abril, de Régimen del Suelo y Valoraciones (LRSV), los 58 preceptos del Texto Refundido de la Ley del Suelo de 1992 que quedan vigentes por mor de la disposición derogatoria de la LRSV, y el Real Decreto 1093/1997, de 4 de julio, que aprueba las normas complementarias para la ejecución de la Ley Hipotecaria sobre inscripción en el Registro de la propiedad de actos de naturaleza urbanística.

La LRSV, se dicta tras la sentencia del Tribunal Constitucional 61/1997, de 20 de marzo, al amparo de los títulos competenciales considerados idóneos por ésta, pero también de otros no considerados en ella. Su motivación y objetivos son de carácter esencialmente económico, tal como señala su exposición de motivos. Se trata de reformar el mercado del suelo en el sentido de una mayor liberalización, utilizando para ello la clasificación del suelo. Se ha visto afectada por la Sentencia del Tribunal Constitucional, la 164/2001, de 11 de julio, que anuló los

artículos 16.1 y 38 y determinó la interpretación de los artículos 9, 11, 14.2 a) y b), 15, 17.1, 18.1, 2, y 3 de la misma.

Junto a esta norma, el Derecho general-estatal está integrado por un amplio cuerpo normativo de aplicación supletoria, a saber: el Real Decreto 1346/1976, de 9 de abril, que aprueba el Texto Refundido de la ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana; el Real Decreto-Ley 3/1980, de 14 de marzo, sobre promoción de suelo y agilización de la gestión urbanística; el Real Decreto-Ley 16/1981, de 16 de octubre, sobre adaptación de los Planes Generales de Ordenación; los Reglamentos de Planeamiento, Gestión y Disciplina aprobados en el año 1978; el Reglamento de Edificación Forzosa y Registro Municipal de Solares (de 1964); el Reglamento de Reparcelaciones de Suelo (1966), y el de creación de sociedades urbanísticas por el Estado, organismos autónomos y Corporaciones Locales (de 1978).

1.2. El marco autonómico

En atención a lo dispuesto en el artículo 148.1.3ª de la Constitución, las Comunidades Autónomas asumieron en sus respectivos Estatutos las competencias, con carácter exclusivo, en materia de ordenación del territorio, urbanismo y vivienda. Es por ello que la legislación urbanística, en sentido estricto, sea de ámbito autonómico.

Para evitar el vacío normativo producido por la trascendental Sentencia del Tribunal Constitucional 61/97, de 20 de marzo, por la que se declaró inconstitucional y nula buena parte de los preceptos del Texto Refundido de la Ley del Suelo de 1992, la Comunidad Autónoma de Andalucía aprobó la Ley 1/1997, de 18 de junio, mediante la que se recuperaban como propios los preceptos que habían sido declarados inconstitucionales. Seguía con ello idéntica técnica a la utilizada por otras Comunidades Autónomas (Madrid, Cantabria, Extremadura). Otras Comunidades Autónomas optaron por elaborar en el tiempo más breve posible nuevos cuerpos normativos en materia urbanística que desplazaran la aplicación del cuerpo normativo general-estatal supletorio.

En la propia Ley 1/1997, el Gobierno andaluz se comprometió a presentar a la Cámara un proyecto de Ley urbanística, que respondiera a la especificidad de la dinámica territorial y urbana de Andalucía. Dicho compromiso se vio cumplido el pasado mes de abril (2002) con la presentación del Proyecto de Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, que, actualmente, está en pleno trámite parlamentario.

Este nuevo texto normativo en tramitación entronca con la legislación urbanística general-estatal. Ello no implica un mero mantenimiento de las instituciones urbanísticas tradicionales, sino una auténtica actualización en la que destacan singularmente una serie de novedades que han de ser objeto de análisis y comentario.



2. Contenido del proyecto de Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía.

2.1. El urbanismo como función pública

Conforme a la configuración tradicional de nuestro Derecho urbanístico desde la Ley de 1956, el PLOUA declara de manera contundente y desde un principio, artículo 2.1, que:

“la actividad urbanística es una función pública que comprende la planificación, organización, dirección y control de la ocupación y utilización del suelo, así como la transformación de éste mediante la urbanización y edificación y sus consecuencias para el entorno”

La caracterización de la actividad urbanística como una función pública no es óbice para que, al mismo tiempo que se responsabiliza a la Comunidad Autónoma de Andalucía y a los Municipios de la misma, el artículo 6 PLOUA establezca el derecho de los ciudadanos a participar en la elaboración, tramitación y aprobación de los instrumentos de ordenación y ejecución urbanística.

En consonancia con lo anterior, el Proyecto no duda en imponer a las Administraciones Públicas el deber de facilitar y promover la iniciativa privada (Art. 5), aunque, vaya por adelantado desde ahora, que dicha iniciativa privada en la actividad urbanística no queda circunscrita a la figura del propietario.

2.2. La clasificación del suelo

No parece necesario subrayar que la clasificación del suelo tiene una especial importancia al establecer, en atención al destino urbanístico de los terrenos, el régimen objetivo de derechos y deberes de la propiedad de los mismos.

En este punto, el PLOUA mantiene el modelo tripartito que viene impuesto por la LRSV. Así, el artículo 44 PLOUA distingue entre suelo: urbano, no urbanizable y urbanizable.

- a) El suelo urbano es el que se encuentra consolidado por la edificación en 2/3 e integrado en la malla urbana (concepto jurisprudencial), o bien, dispone de servicios urbanísticos suficientes, que vienen definidos en el artículo 45 PLOUA.

En el suelo urbano, se distinguen las siguientes categorías: consolidado, que es el suelo urbano que esté urbanizado o tenga la condición de solar y no consolidado, que es el que carece de urbanización consolidada, o bien, porque forma parte de áreas homogéneas de edificación, a las que se les atribuye un aprovechamiento objetivo

considerablemente superior al existente, cuando su ejecución requiera el incremento o mejora de los servicios públicos y de urbanización existente.

Esta última precisión es de notable importancia, por cuanto la gestión del planeamiento en esta categoría de suelo urbano se asimila a la del suelo urbanizable, aplicándose a la misma los mecanismos de recuperación de plusvalías.

- b) Ahora bien, la regulación del suelo no urbanizable es la que presenta más novedades, que tienen su origen, en buena medida, en lo dispuesto en el artículo 9 de la LRSV, modificado en su apartado 2º por el Real Decreto-Ley 4/2000, de 23 de junio, de Medidas Urgentes de Liberalización en el Sector Inmobiliario y Transportes y afectado por la STC 164/2001, que admite su constitucionalidad pero siempre que la expresión planeamiento general se realice en la forma establecida en la propia sentencia.

El PLOUA distingue cuatro categorías: I) el de especial protección integrado conforme a la legislación específica por los bienes de dominio público natural y los afectados por la correspondiente legislación administrativa; II) el de especial protección por virtud de la planificación territorial o urbanística; III) el de carácter natural o rural y IV) el no urbanizable del Hábitat Rural Diseminado, que se define en la propia Exposición de Motivos, como el que da soporte físico a asentamientos dispersos de carácter estrictamente rural y que responden a ciertos procesos históricos, como han podido ser iniciativas de colonización agraria, que precisan de determinadas dotaciones urbanísticas, pero que por su funcionalidad y carácter disperso no se consideran adecuados para su integración en el proceso urbano propiamente dicho. Esta última categoría resulta novedosa en la legislación urbanística andaluza, pero ya está plenamente consolidada en otras legislaciones autonómicas (Canarias, Murcia, Asturias, entre otras). En todo caso, esta categoría no supone la legalización de las urbanizaciones clandestinas en suelo no urbanizable, sino la consagración de la especificidad de los *“asentamientos rurales diseminados, vinculados a la actividad agropecuaria, cuyas características atendidas las del Municipio, proceda reservar”* (Art. 49.1.g).

Las actuaciones permitidas en suelo no urbanizable son, en principio, las precisas para la utilización y explotación agrícola, ganadera, forestal, cinegética o análoga a la que estén efectivamente destinados, conforme a su naturaleza y mediante el empleo de medios técnicos e instalaciones adecuados y ordinarios, que no supongan ni tengan como consecuencia la transformación de dicho destino, ni de las características de la explotación, pero ello siempre con los límites exigidos por el régimen de protección que les afecte (Art. 50).

Junto a este régimen se prevé la posibilidad de las llamadas Actuaciones de Interés Público, tanto de promoción pública como privada. Son actuaciones de intervención singular con incidencia en la ordenación urbanística, en las que concurren los requisitos de utilidad pública o interés social. Tales actuaciones podrán realizarse previa la aprobación de un Plan Especial o



Proyecto de Actuación pertinente, y tienen como objeto la implantación de infraestructuras, servicios, dotaciones o equipamientos, así como, para usos industriales, terciarios, turísticos no residenciales y otros análogos en suelo no urbanizable.

Junto a ello, el artículo 50.4 del Proyecto permite llevar a cabo, siempre que la ordenación urbanística así lo prevea, actos de edificación, construcción, obras o instalaciones no vinculados a la explotación agrícola, pecuaria, forestal o análoga, previa aprobación del pertinente Plan Especial o Proyecto de Actuación y, en su caso, licencia. Ahora bien, lo auténticamente novedoso es que estas actuaciones están sometidas a unas determinadas condiciones: duración limitada, la exigencia de prestación de una garantía mínima de 10 por ciento del importe de las mismas y de una prestación compensatoria que se destinará por el Municipio a fines de Patrimonio Municipal de Suelo. Prestación que alcanzará la cuantía de hasta el 10 por ciento del importe total de la inversión a realizar para su implantación definitiva.

Se trata de medidas que extienden la recuperación por la comunidad de las plusvalías, prevista en el artículo 47 de la Constitución, al suelo no urbanizable. Esta regulación compensa la frecuente huida al suelo no urbanizable de actuaciones que en realidad sólo tratan de escapar de la carestía del suelo urbano o urbanizable y de sus costos de urbanización.

2.3. La ordenación urbanística

2.3.1. Principios rectores

La regulación que el PLOUA hace de los instrumentos de ordenación urbanística obedece a los siguientes criterios:

- a) Mantenimiento básico del modelo de planeamiento tradicional, que se concreta en el respeto a la terminología de los diversos planes y en el establecimiento del principio de jerarquía como criterio de relación entre ellos, si bien, matizado por el principio de especialidad en los planes parciales y especiales, a los que se les habilita a la modificación puntual del planeamiento general.
- b) La simplificación que se concreta en la supresión de las Normas Subsidiarias, tanto de ámbito provincial, como municipal, y de los Proyectos de Delimitación de Suelo.
- c) La agilización procedimental en la tramitación del planeamiento, mediante la atribución a los Municipios de la aprobación definitiva de las innovaciones de los Planes Generales de Ordenación Urbanística que no afecten a la ordenación estructural de éstos y de los Planes Parciales, Planes Especiales, Estudios de Detalle y Catálogos de ámbito municipal, aunque, en todos estos casos, con informe previo de la Consejería competente en materia de urbanismo.

2.3.2. Clases de instrumentos de ordenación urbanística

La ordenación urbanística en el PLOUA se establece a través de los siguientes instrumentos de planeamiento:

- a) Instrumentos de planeamiento general que comprende los Planes Generales de Ordenación Urbana, los Planes de ordenación Intermunicipal y los Planes de Sectorización.
- b) Instrumentos de planeamiento de desarrollo que comprende los Planes Parciales de Ordenación, Planes Especiales y Estudios de Detalle.
- c) Instrumentos especiales, que comprenden los Catálogos, Normativas Directoras para la ordenación urbanística, Ordenanzas Municipales de Edificación y Ordenanzas Municipales de Urbanización.

2.3.2.1. Los instrumentos de planeamiento general

Los Planes Generales de Ordenación Urbana siguen cumpliendo con la misma función que en la normativa vigente, aunque presentan algunas novedades. Por su parte, los Planes de Ordenación Intermunicipal tienen como objeto la ordenación urbanística en un ámbito territorial perteneciente a dos o más municipios, pero que dada su situación concreta precisen de una ordenación conjunta (Art. 11).

Los Planes de Sectorización tienen como objeto el cambio de categoría de terrenos de suelo urbanizable no sectorizado a suelo urbanizable sectorizado u ordenado. Hay que tener en cuenta que tal operación es, indudablemente, una determinación propia de planeamiento general, por lo que el PLOUA los considera instrumentos de planeamiento general.

Como ya se ha indicado, se introducen singinificativas novedades en los Planes de Ordenación Urbana, que son las siguientes:

- a) En primer término, la distinción entre ordenación estructural y ordenación pormenorizada (Art. 10 PLOUA). La primera está integrada por: la clasificación del suelo, los sistemas generales, los usos, densidades y edificaciones globales, condiciones de incorporación del suelo urbanizable no sectorizado, áreas de reparto y aprovechamiento medio del urbanizable, áreas objeto de especial protección en el urbano y en el no urbanizable, normativas de ordenación de la zona de influencia litoral y delimitación de la zona de influencia (como mínimo 500 m a partir del límite interior de la ribera del mar). Asimismo en aquellos municipios que por su relevancia territorial así se determine reglamentariamente o en los Planes de Ordenación del territorio, también tendrá la



consideración de ordenación estructural: el establecimiento de suelo para viviendas sujetas a algún régimen de protección pública, la definición de una red de tráfico y de elementos estructurantes de la red de transportes públicos, y la previsión de los sistemas generales de incidencia o interés regional o singular.

En cuanto a la ordenación pormenorizada se conformará por las siguientes determinaciones: ordenación urbana detallada en suelo urbano consolidado determinando los usos pormenorizados y ordenanzas de edificación; en el suelo urbano no consolidado definición de objetivos, usos, edificabilidades globales y aprovechamiento medio; en suelo urbanizable sectorizado criterios para la ordenación y potestativamente ordenación detallada; en el no urbanizable y en el urbanizable no sectorizado. La normativa que no tenga carácter estructural; resto de determinaciones no estructurales, incluidas, en su caso, las previsiones de programación y gestión.

Tal distinción tiene también una directa correspondencia en la tramitación de los planes de manera, que la aprobación definitiva de las modificaciones que sólo afecten a la ordenación pormenorizada corresponde a los propios Ayuntamientos. (Art. 31 PLOUA).

- b) Establecimiento de estándares de planeamiento de modo similar a los actualmente existentes en el Reglamento de Planeamiento, con pequeñas modificaciones, diferenciando los mismos en función del uso residencial, industrial, terciario, o turístico.

No obstante, se prevén algunos supuestos de exención de los citados estándares de planeamiento:

- En unidades de actuación en suelo urbano no consolidado o urbanizaciones ilegales que pretenden ser regularizadas. En estos casos las reservas dotacionales podrían disminuirse en lo imprescindible, siempre que se justifique (Art. 17.2).
 - En sectores aislados, de uso industrial o turístico, podrán destinarse a uso privado parte de las reservas dotacionales, sin perjuicio de su titularidad pública (Art. 17.4), en la proporción que se establezca reglamentariamente.
 - En áreas de reforma interior, se determinarán las densidades y edificabilidad, que no deberá superar las 100 viviendas / hectárea y 1,3 m²/m². Lo anterior implica que aunque en la zona ya se encuentren superados esos límites, deberán disminuirse en el Plan Especial de Reforma Interior mediante reservas de suelos dotacionales (Art. 17.6).
- c) Otra de las novedades introducidas por el PLOUA es la prohibición en el suelo urbano consolidado de incrementar las edificabilidades y densidades preexistentes, al mismo tiempo que se obliga al mantenimiento de las tipologías. Esta medida subraya la

necesidad de que la ciudad presente no sea destruida por el incremento futuro de edificabilidades o densidades. Ahora bien, esta medida no es de aplicación, cuando el modelo de ciudad presente es resultado de un proceso inadecuado de desarrollo urbano.

- d) El PLOUA se decanta por un modelo territorial prevalente: la ciudad compacta (Art. 9.A. d). Esto es así al disponer que los nuevos desarrollos urbanísticos han de integrarse con la ciudad consolidada, evitando así la dispersión y mejorando y completando la ordenación estructural. Esta prevalencia de la ciudad compacta mediterránea supone una aclaración muy pertinente que evita el peligro latente de generación de ciudades dispersas, producto de una inadecuada aplicación de la LRSV.

2.3.2.2. Los planes de ordenación intermunicipal

Dichos planes establecen la ordenación de áreas concretas, integradas por terrenos situados en dos o más términos municipales colindantes, que deban ser objeto de una actuación urbanística unitaria. Su característica principal es su ámbito territorial, que trasciende el de un municipio. Su finalidad, en última instancia, es resolver los problemas de ordenación de las zonas colindantes entre Municipios, evitando la descoordinación que puede producirse al establecer una ordenación independiente cada uno de ellos en sus correspondientes instrumentos de planeamiento general.

2.3.2.3. Los planes de sectorización

El PLOUA establece que la decisión fundamental por la que se cambia la categoría de suelo urbanizable no sectorizado a urbanizable sectorizado u ordenado depende, en última instancia, de la Comunidad Autónoma. Por ello, establece que la aprobación definitiva de los Planes de Sectorización corresponde, en todo caso, a la misma. Dicha regulación es plenamente coherente con el modelo territorial prevalente: la ciudad compacta. Sólo la intervención de la instancia autonómica puede permitir un control adecuado del desarrollo del suelo urbanizable.

Junto a ello, la característica más relevante de estos planes se refleja en su contenido documental (Art. 12):

- Justificación de la conveniencia de la incorporación de tales suelos al proceso urbanizador.
- Delimitación del sector concreto de suelo urbanizable que se incorpora a este proceso y en el que se realizarán las operaciones concretas de planeamiento y de gestión.



- Adscripción de los sistemas generales que sean precisos para garantizar la integración de la actuación en la estructura general municipal o supramunicipal.
- Definición del aprovechamiento medio, así como, las determinaciones de ordenación estructural y pormenorizada propias de los Planes Generales de Ordenación Urbanística.
- Determinaciones relativas a la organización de su gestión y plazos de ordenación y ejecución, así como, compromisos y garantías para la urbanización (como mínimo el 10% del coste total de la urbanización).
- Certificaciones de los órganos competentes con respecto a la suficiencia de servicios e infraestructuras.

2.3.2.4. Planes de desarrollo

El planeamiento de desarrollo (Art. 7) está configurado por los Planes Parciales, Especiales y Estudios de Detalle.

Los Planes Parciales continúan la línea marcada por su regulación actual. No obstante, cuando el planeamiento general haya incorporado un desarrollo pormenorizado de un determinado sector de suelo urbano no consolidado o urbanizable, no será precisa su existencia. En estos casos podrá formularse el Plan Parcial, pero su objeto queda limitado a modificar la ordenación pormenorizada potestativa contenida en el planeamiento general.

Tanto la aprobación inicial como luego la definitiva corresponde al Municipio. Con ello, se consolida en el texto legal la práctica establecida a partir del Decreto 77/1994 de la Junta de Andalucía, sobre ejercicio de competencias en materia de urbanismo. Asimismo el planeamiento parcial en el PLOUA ya no se limita al desarrollo de sectores de suelo urbanizable, sino que también puede desarrollar sectores de suelo urbano no consolidado. Esto no es más que una consecuencia lógica de la acertada equiparación que entre ambas categorías realiza el citado Proyecto.

Por su parte, el planeamiento especial adopta una regulación más clara y superadora de algunas rigideces contenidas en el Texto Refundido de la ley del Suelo de 1992, y por tanto, en la Ley Andaluza 1/1997. Conserva, no obstante, de la regulación vigente la pluralidad de fines, lo que pone de manifiesto la flexibilidad de esta figura de planeamiento, en cuanto a la definición de infraestructuras en suelo no urbanizable, o protección de ámbitos y espacios en dicha clase de suelo. Al mismo tiempo, se mantiene la finalidad característica de este instrumento: servir a la ordenación detallada de las áreas urbanas sujetas a actuaciones u operaciones integradas de reforma interior.

Debe resaltarse, también, que los Planes Especiales pueden modificar las determinaciones de ordenación pormenorizada potestativa del Plan General de Ordenación (Art. 14.3). Incluso, cuando el Plan Especial sea consecuencia de una determinación vinculante de un instrumento de ordenación territorial de ámbito subregional, puede modificar la ordenación estructural del Plan General.

Por último, el Estudio de Detalle, que mantiene básicamente la regulación actual, con el objeto de completar o adaptar algunas determinaciones del planeamiento en áreas de suelo urbano reducido, ordenar volúmenes o establecer el trazado local del viario secundario y la localización del suelo dotacional público (Art. 15). En todo caso, los Estudios de Detalle no pueden modificar el uso urbanístico del suelo, incrementar el aprovechamiento urbanístico, suprimir el suelo dotacional público, o afectar negativamente a su funcionalidad, por reducción de superficie o disposición inadecuada, y alterar las condiciones de la ordenación de los terrenos o construcciones colindantes.

2.3.2.5. Normativas Directoras para la Ordenación Urbanística

Es un instrumento novedoso en Andalucía, si bien, existe en otras normativas autonómicas como en la Ley Reguladora de la Actividad urbanística de Valencia, Ley 6/1994, de 15 de noviembre, que en su artículo 14 regula un Reglamento orientativo de las distintas zonas de ordenación urbanística.

Estas Normativas Directoras para la Ordenación Urbanística buscan el fomento de la homogeneidad de la normativa urbanística, evitando las distintas soluciones para cuestiones idénticas en cada uno de los municipios andaluces.

No otro es el sentido de las diversas finalidades de estas normas, según establece el artículo 21. Dichas finalidades son las siguientes:

- Regular contenidos propios de planeamiento urbanístico, mediante soluciones-tipo para elaboración de instrumentos de planeamiento, modelos de regulación de las diferentes zonas de ordenación o de los aprovechamientos más usuales en la práctica urbanística, y requisitos de calidad urbanística de la ordenación.
- Modular las determinaciones que hayan de contener los Planes Generales de Ordenación Urbanística.
- Prescripciones técnicas para elaborar la documentación de los diferentes instrumentos de planeamiento.



- Definir las actividades que puedan ser susceptibles de ser consideradas Actuaciones de Interés Público en el suelo no urbanizable.

Se trata, por tanto, de un instrumento que persigue homogeneizar algunas determinaciones de planeamiento. Dado su carácter homogeneizador tanto su formulación como su aprobación, es autonómica (Art. 22). Además tiene naturaleza jurídica de disposición de carácter general de la Junta de Andalucía.

2.4. Las transferencias de aprovechamiento urbanístico

La LRSV distingue entre el suelo urbano consolidado y el no consolidado. Para la primera categoría solamente se exige como deberes completar a su costa la urbanización para que alcancen, si aún no la tienen, la condición de solar, así como la edificación en plazo (Art. 14.1).

En cambio, para el suelo urbano no consolidado los deberes son bastante similares al suelo urbanizable (Art. 14.2 y 18), salvo en la necesidad de costear las infraestructuras de conexión con los sistemas generales exteriores a la actuación, y, en su caso, la ampliación y refuerzo de los mismos. Algo explicable por el hecho de que el suelo urbano ya está incluido en la trama general de la ciudad.

Tales preceptos con carácter de básicos permitirían un desarrollo legislativo autonómico en el que el suelo urbano consolidado no dispusiera de ninguna técnica de equidistribución. Sin embargo, el PLOUA incorpora la figura de las transferencias de aprovechamiento urbanístico, técnica de gestión en suelo urbano que fue avalada por doctrina jurisprudencial, que tiene su inicio en las Sentencias del Tribunal Supremo de 22 de junio de 1981 (Art.2728), y de 4 de mayo de 1982 (Art. 3114), relativas a los Planes de Ibi y de Petrel (Alicante). Técnica que luego fue incorporada por la Ley 8/1990, de 25 de julio, sobre reforma del Régimen Urbanístico y Valoraciones de Suelo.

El mantenimiento de la técnica de las transferencias de aprovechamiento urbanístico responde a su amplia aceptación por todos los agentes del proceso urbanístico. Además sirve para paliar en gran parte la desigualdad que comporta la ordenación del suelo.

El PLOUA permite (Art. 62) su incorporación al planeamiento de modo potestativo, presentando como novedad la posibilidad de realizar reservas de aprovechamiento (Art. 63), es decir, la obtención o cesión de terrenos con destino dotacional público, reservándose el aprovechamiento que en ellos no pueda materializarse.

2.5. La ejecución sistemática del planeamiento

El Título IV del PLOUA, titulado “*La ejecución de los instrumentos de planeamiento*”, es uno de los más extensos del proyecto (Artículos 85 a 159, ambos inclusive). Como dice la exposición de motivos mantiene “básicamente la regulación de los tres sistemas clásicos de actuación, dos de ellos públicos (Expropiación y Cooperación) y uno privado (compensación), si bien, incorporando un conjunto de modificaciones en su regulación actual, con la finalidad de agilizar la tramitación, reduciendo plazos y extendiendo su aplicación a todos los sistemas de ejecución”.

Con independencia de examinar cada uno de los sistemas concretos hay que subrayar como innovaciones más relevantes las siguientes:

- a) En la regulación de los procedimientos de ejecución sistemática se observa claramente la reducción de plazos y agilización de trámites. Así, en el sistema de compensación, que puede tener lugar con los propietarios del 50 por ciento de los terrenos, en la aprobación del proyecto de reparcelación o en el procedimiento de delimitación de unidades de ejecución, etcétera.
- b) La reparcelación amplía su objeto y se convierte en un instrumento intersectorial, en el sentido de que puede utilizarse en cualquiera de los sistemas de actuación. Por ejemplo, en el sistema de expropiación (Art. 114.3), para la inscripción y adjudicación de fincas resultantes de la ordenación en los supuestos en los que se convenga esta modalidad.
- c) Cualquiera de los sistemas de actuación puede gestionarse bien directamente por la Administración, bien indirectamente mediante concesionario o sociedades de capital mixto (Art. 90).
- d) Posibilidad de actuación del Agente Urbanizador en cualquiera de los sistemas de actuación.
- e) Se regula la creación, en cualquier case de suelo, de Áreas de Gestión Integrada (Art. 144), cuando la complejidad de la gestión o la necesidad de coordinación de diferentes Administraciones lo exija. Se trata de un mecanismo de cooperación con el fin de conseguir unos objetivos específicos en la actuación urbanística.
- f) Se posibilita la aprobación de convenios urbanísticos de gestión (Art. 95), sometidos a los principios de transparencia y publicidad.



2.5.1. Sistema de Compensación

En este sistema despliega sus máximas posibilidades el Agente Urbanizador, ya que se le otorga la iniciativa para el establecimiento del sistema, junto con el propietario único, la totalidad de los propietarios mediante convenio urbanístico y los propietarios que representen más del 50 por 100 de la superficie de la unidad de ejecución (Art. 130).

Esta regulación de la iniciativa, junto con el procedimiento para el establecimiento del sistema de actuación, en el que se regula la presentación de alternativas a la inicialmente formulada por el Agente Urbanizador, se muestran como las innovaciones más importantes del PLOUA, respecto de la regulación anterior del sistema de compensación.

Por último, hay que añadir las facilidades que se otorgan a la aprobación del proyecto de reparcelación, que sólo requiere el voto favorable de miembros que representen más del 50 por ciento de la superficie de la unidad o de las cuotas de participación o representación (Art. 136), y cuya ratificación el Ayuntamiento sólo puede denegarla por razones de estricta legalidad.

2.5.2. Sistema de Cooperación

Este sistema de actuación, concebido en la exposición de motivos como un sistema público, puede ser ejecutado mediante gestión directa, o bien, indirecta a través de la concesión de la actividad a favor de un Agente Urbanizador.

Los propietarios, en este sistema de actuación pública, deberán optar en el plazo de 15 días por realizar el pago de las cargas de urbanización en metálico o en aprovechamiento urbanístico. El proyecto limita, además, los gastos de gestión, tanto los realizados por la Administración, como por el Agente Urbanizador, al 10 por ciento de los gastos previstos para la urbanización (Art. 123).

Igualmente configura este sistema de actuación como alternativa de sustitución del sistema de compensación, cuando el incumplimiento de los plazos o las dificultades planteadas por los propietarios puedan poner en peligro la ejecución de la actuación. Se trata, pues, de una sustitución-sanción, que en todo caso ha de ser motivada y con un contenido determinado normativamente.

2.5.3. Sistema de expropiación

Este sistema, uno de los menos utilizados en la gestión urbanística, es objeto de diversas innovaciones en su regulación.

Como en los anteriores sistemas, éste puede ser objeto de gestión directa o indirecta. Dentro de esta última forma de gestión se prevé la iniciativa de Agente Urbanizador, iniciativa penalizada porque, en este caso, ha de ser la persona física o jurídica que haya instado la declaración del incumplimiento de deberes urbanísticos en el sistema de ejecución por compensación.

En otro caso, la gestión indirecta habrá de llevarse a cabo, a través de un concurso a iniciativa de la propia Administración, en el que los criterios regulados para seleccionar las propuestas son: coherencia con el entorno, mayor beneficio para la colectividad, ventajas para los propietarios, ámbito de actuación más idóneo, obras de urbanización más convenientes, plazos más breves (Art. 119).

La posibilidad de que el pago pueda realizarse en metálico o en especie, y este último, permitiendo la entrega o permuta de parcelas dentro o fuera de la unidad (Art. 20) puede permitir que esta forma de gestión sea utilizada para la formación de patrimonios públicos de suelo. Lo mismo puede afirmarse de la creación, por la disposición adicional tercera, de las Comisiones Provinciales de Valoraciones, órganos desconcentrados de ámbito provincial de la Junta de Andalucía especializados en materia de expropiación forzosa.

2.6. El Agente Urbanizador

El Agente Urbanizador fue creado como tal por la Ley 6/1994, de 15 de noviembre, Reguladora de la Actividad Urbanística (LRAU) de la Comunidad de Valencia. Con esta figura se desvinculaba la potestad urbanizadora o de hacer ciudad de la propiedad, a la vez que se introducía la competencia en la selección del urbanizador, que ya no tiene que ser necesariamente propietario.

Sin embargo, el Proyecto no desvincula la propiedad y la potestad de urbanización, pues el Agente Urbanizador es una alternativa, en los diversos sistemas, a la actuación directa de los propietarios (compensación), o a la de la Administración (cooperación y expropiación).

Lógicamente, en el sistema de compensación es donde está llamado a desplegar su mayor potencialidad, dado que tiene iniciativa para el mismo. La misma se ve notablemente favorecida si a ella se incorporan los propietarios que representen más del 50 por ciento.



En el sistema de cooperación, por el contrario, sólo puede participar si la Administración decide su gestión indirecta y convoca el pertinente concurso para seleccionarlo como concesionario.

Y, por último, en el sistema de expropiación puede actuar previa concesión de la Administración, o si denuncia el incumplimiento de deberes urbanísticos de los propietarios en el sistema de compensación.

Como se ve, a pesar de la incorporación de la figura del Agente Urbanizador, su papel es secundario, no desvinculando la potestad urbanizadora de la propiedad, idea motriz de su creación.

3. Conclusiones

La elaboración y presentación en el Parlamento Andaluz del proyecto de Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, supone el cumplimiento del mandato parlamentario de aprobar una ley autonómica definitiva en materia de urbanismo, ya que la legislación vigente tiene un marcado carácter transitorio.

Junto a ello, pueden señalarse las siguientes características del PLOUA:

- a) Es heredero de la legislación urbanística estatal, como señala su exposición de motivos al decir que “se sustenta al mismo tiempo en el acervo cultural urbanístico acumulado”.
- b) Realiza un notable esfuerzo en la reducción de plazos para la tramitación de los instrumentos de planeamiento y gestión urbanística, así como, en la agilización procedimental.
- c) El planeamiento general introduce cierta flexibilidad al distinguir entre determinaciones estructurales y pormenorizadas. Estas últimas pueden, incluso, ser modificadas por planeamiento de desarrollo.

Por otro lado se prevé la posibilidad de homogeneizar soluciones de planeamiento, a través de las Normativas Directoras para la Ordenación Urbanística.

- d) En materia de gestión urbanística mantiene las transferencias de aprovechamiento urbanístico en el suelo urbano consolidado, como instrumento potestativo.

Asimismo mantiene los sistemas de compensación, cooperación y expropiación para las actuaciones sistemáticas. Sin embargo, se permite gestionar los mismos de forma directa, o bien, indirecta mediante la concesión a un Agente Urbanizador.



- e) La figura del Agente Urbanizador, creada por la LRAU valenciana de 1994, es concebida sólo como alternativa de gestión indirecta en los sistemas de cooperación y expropiación, y como posibilidad de actuación y de iniciativa propia en el de compensación.
- f) La reparcelación es susceptible de utilización en los tres sistemas de actuación.
- g) Se regulan, por primera vez en el ámbito andaluz, los convenios, tanto de planeamiento, como de gestión, bajo los principios de transparencia y publicidad. No obstante, no se fijan los límites de los mismos.
- h) El suelo no urbanizable es objeto de una amplia categorización y de una mayor protección. Esto implica que las actuaciones permitidas no pueden alterar los valores que sustentan dicha protección.

Cuando la ordenación urbanística así lo prevea se podrán permitir actuaciones en esta clase de suelo, que no tengan que ver con la explotación agrícola, pecuaria, forestal o análoga, mediante una prestación compensatoria, cuyo destino es el Patrimonio Municipal del Suelo.

- i) El PLOUA se decanta por el modelo de ciudad mediterránea, compacta. Para ello, impide la sobredensificación de las ciudades existentes, ya que éstas deberán mantenerse en sus actuales densidades o disminuirlas. Todo ello reforzando la consideración del urbanismo como función pública y garantizando a la Administración la dirección, inspección y control de la actividad privada de ejecución del planeamiento.



LAS NUEVAS CULTURAS DE LA VIDA URBANA

Giacomo Corma-Pellegrini

La ciudad es el símbolo que ofrece las mayores posibilidades para expresar la tensión entre racionalidad geométrica y los enredos de las existencias humanas. Así lo expresaba Italo Calvino en las *Clases americanas* (1988, p. 70). En las ciudades y en las respectivas culturas urbanas se expresa, de hecho, la realidad más compleja y verdadera de las distintas civilizaciones. Intentar entender lo que de éstas permanece o varía rápidamente en el tiempo es intentar interpretar lo más profundo de la vida de las poblaciones.

Las ciudades del pasado y del presente han tenido las expresiones más diversas en cuanto a formas urbanas, funciones y caracteres de los habitantes. Para entenderlas, necesariamente hay que distinguir las distintas realidades territoriales en las que se han encontrado. Lo mismo se puede pensar de las ciudades del futuro, próximo o lejano, si nos esforzamos para entrever sus nuevas culturas.

1. La permanencia del pasado urbano

Las huellas del pasado siguen presentes en muchas realidades urbanas. A veces son tan fuertes como para que sobrevivan y para que el pasar de los milenios sea incapaz de destruirlas. Las pirámides de Giza, en la periferia del Cairo, o los monumentos de los incas en el centro de Cuzco en Perú, mantienen intacta su presencia y majestuosidad a pesar del tiempo transcurrido desde que se construyeron.

Tal vez esto sólo sea el resultado de la inercia y del abandono en las ciudades cuyas funciones han ido agotándose. Los edificios que las albergaban han terminado siendo contenedores sin contenido, porque la mayoría o la totalidad de la población que en ella vivía ha desaparecido, a menudo emigrando a otros lugares. Esto fue lo que pasó con muchas ciudades (sobre todo mineras, aunque no sólo) cuando se agotaron los recursos que las habían generado. Las Rocky Mountains americanas ofrecen un ejemplo de centros urbanos surgidos durante años alrededor de la producción minera para luego ser irremediablemente abandonados.

En otros casos, como el de Oruro, en Bolivia, la población que trabajaba en las minas de estaño permaneció en la ciudad cuando éstas cerraron, viviendo en la pobreza más oscura. También en ciudades nacidas alrededor de bosques, cuyos productos se comercializaban, persisten las huellas de un periodo de riqueza, a pesar de haber salido del mercado por los cambios

tecnológicos y las competencias externas, y ya poco las une a la realidad actual. Un ejemplo es Manaos en Amazonas.

En otros casos son la reutilización y el profundo cambio de las funciones primitivas los que salvan algunas antiguas realidades urbanas de la desaparición y la degradación (Miani, 2001; Vitale, 2001). La desaparición ha sido evitada porque se les han ofrecido nuevas e inesperadas funciones. En el centro histórico de Roma, el estupendo y bimilenario Teatro de Marcello posee departamentos para ser ocupados, como ya se decidió hacer en el Renacimiento. En muchas ciudades surgidas a lo largo del Antiguo Imperio Romano, numerosas basílicas de los Dioses del Olimpo se han convertido y permanecen como iglesias cristianas.

En fin, el pasado se salva cuando se lo respeta e incluso se le admira, como pasa en una infinidad de ciudades de cualquier parte del mundo que poseen edificios que en otros tiempos tenían funciones ya superadas. La Acrópolis de Atenas puede considerarse el prototipo, pero muchas civilizaciones asiáticas, europeas, africanas y americanas están presentes en cada parte del mundo, sobre todo con edificios que simbolizaban funciones religiosas o políticas. Otras salen a la luz gracias al trabajo de arqueólogos y de quienes sienten la emoción de descubrir que en las raíces del pasado está el presente. A pesar de lo dicho, en la historia no siempre se ha prestado la misma atención a la memoria de las antiguas civilizaciones (Caldo, Guardasi, 1994). En Europa, por ejemplo, la fascinación por el arte romano y por la antigua Grecia se despertó a lo largo del Humanismo; antes, muy pocos sentían respeto o admiración por el pasado. Hoy, sobre todo en los países más desarrollados, se ha vuelto a despertar el gusto e incluso el culto por todo lo que representa un testimonio de antiguas raíces en el corazón de las ciudades. La salvaguardia de los centros históricos ya pertenece a la cultura de los pueblos, incluso porque en ella ven una atracción turística de gran valor cultural y económico para la ciudad que hospeda reliquias del pasado (Gambino, 1997; Mautone, 2001; Ruggero, 1999). Ya no-sólo son de interés los restos de antiguas civilizaciones. Los barrios del 1800 y de principios de 1900, como San Telmo en Buenos Aires, los Ensanches de Barcelona y Chinatown en Singapur suscitan el mismo interés. A menudo, restauración y conservación se entrelazan con la introducción de mayores funciones culturales y comerciales, con el intercambio de población desde los niveles más bajos a los más elevados. Pueden tomarse como ejemplo el Lingotto de Turín, el área Bicocca de Milán, la nueva sede de la Tate Gallery de Londres en medio de una central termoeléctrica.

2. El olvido del pasado

Más frecuente que la permanencia del pasado en las realidades urbanas, es su total olvido. La casi totalidad de las construcciones en madera no soportan el paso del tiempo. En cambio, los edificios sede del poder o del culto se edificaban con materiales resistentes al pasar



de los siglos; la mayor parte de las viviendas comunes se construían de madera hasta los siglos más recientes, y en determinadas partes del mundo, sobre todo en las más pobres, sigue siendo así. Su destrucción ha sido irreparable. Un ejemplo lo constituyen los templos lignarios de Japón, reconstruidos con fidelidad con el mismo material siglo tras siglo.

Decadencia económica-política y abandono son el punto común de muchas ciudades del pasado. La Roma de los Cesares (dos millones de habitantes) en la Edad Media sólo contaba con la décima parte. En Asia, Mohenjo Daro y Harappa, míticas capitales de las civilizaciones del mundo, han visto la luz sólo algunos milenios después de su desaparición. La grandiosa Teotihuacan mejicana había sido abandonada hace siglos, cuando llegaron los españoles a principios de 1500. A su vez, los Conquistadores destruyeron la capital azteca, Tenochtitlan, para levantar allí mismo y a veces con las mismas piedras la nueva Ciudad de Méjico. El mismo destino tuvieron Oaxaca, Mitla y otras. Más que abandono, esto fue voluntaria destrucción. En New York, el 11 de septiembre de 2001 hubo un episodio todavía más dramático.

En cambio, en otros casos es el desarrollo económico y desenfrenado el que destruye barrios enteros de grandes ciudades para volver a construirlos más racionalmente y de forma más estética. La París de Haussman y la de Pompidou han visto la demolición de grandes zonas urbanas para dejar lugar a nuevas calles, nuevas plazas y edificios más actuales. En Buenos Aires para construir la Avenida 9 de Julio, la más ancha del mundo, se echaron abajo hasta una decena de *cuadras*.

En Milán, en los años sucesivos a la Segunda Guerra Mundial, los hombres de la cultura urbanística de la época pensaron “aprovecharse” de las destrucciones causadas por los bombardeos para reconstruir las arterias centrales urbanas más amplias, y construir una autopista que atravesara la ciudad. Después de unos años, a causa de la presión generada por la opinión pública y por el cambio de idea de los urbanistas, se paró la demolición de los edificios que quedaron de pie, provocando la coexistencia en las calles de las casas nuevas y viejas, ya no más alineadas (Corna Pellegrini, 2000).

3. Las nuevas culturas urbanas

Sobre la variedad de estructuras urbanas de civilizaciones muy distintas entre ellas, por historia, funciones económicas, paisajes climáticos, la modernización, que empezó con la Revolución Industrial, se han insertado progresivamente tecnologías cada vez más homogéneas en todos los ámbitos. Esto ha influenciado muchos aspectos de la vida humana, la forma *urbis*, la arquitectura y la forma de vida urbana (Drewet y otros, 1992; Meyrowit, 1993). En la tecnología constructiva de los edificios, la madera, los ladrillos y la piedra han sido sustituidos por el cemento armado, por las estructuras metálicas y las prefabricadas. El resultado arquitectónico no

podía ser más homogéneo en todo el mundo. Por otra parte, la posibilidad de formas arquitectónicas cada vez más atrevidas ha sembrado en el suelo de muchas grandes ciudades extraordinarios rascacielos con formas cada vez más extravagantes.

Chicago, New York, Hong Kong, Shangai, Kuala Lumpur compiten entre ellas para exhibir los edificios más originales en forma y altura.

La difusión de los medios de transporte mecánicos, individuales y colectivos modificó la distribución de los nuevos barrios para que fuesen accesibles no sólo por peatones. La inmensa periferia de las grandes ciudades americanas, por ejemplo, es un himno al tráfico individual y de masa, mientras el metro de Moscú, el de Tokio o el de Londres han condicionado fuertemente las localizaciones de los nuevos barrios periféricos.

La modernización es, de todos modos, un fenómeno tan complejo y pertinaz que condiciona cada aspecto de la vida individual y social. Además de las modalidades constructivas y de la movilidad territorial, podemos recordar las novedades que ésta conlleva: la información, el consumo y las técnicas productivas de los bienes económicos. De forma especial, la “necesidad” de la ciudad ha ido aumentando progresivamente con la difusión de las comunicaciones, cada vez más rápidas y accesibles a un mayor número de personas (Ruggi, 1955). El telégrafo, el teléfono, la radio, la televisión, Internet han significado un crecimiento en las posibilidades de comunicación, empezando, sobre todo, en los centros tecnológicamente más avanzados, o sea, las ciudades. De este modo, automáticamente, incluso de forma inconsciente, las mismas ciudades se autopromocionan como modelos y lugares atractivos hacia los que converger, para encontrar mejores condiciones de vida, trabajo, ocio y cultura para gentes incluso lejanas. La película de Charlie Chaplin y “Las luces de la ciudad” (*Lime Light*) resume bien este fenómeno.

La creciente urbanización en tantos lugares del mundo es la consecuencia por un lado, de nuevos empleos ofrecidos por las ciudades, pero también, de las atractivas y nuevas oportunidades que éstas ofrecen a los que viven lejos. Además ofrecen mayor libertad con respecto a los condicionamientos del ambiente social, al control familiar y social típico de los lugares más pequeños (Corna-Pellegrini, 1989).

Las nuevas modalidades de la comunicación, como las de la movilidad territorial, han influido en la estructura urbanística de las ciudades, puesto que se ha facilitado la comunicación a distancia, permitiendo liberarse de los vínculos de proximidad que regulaban la ciudad del pasado. Un ejemplo de esto lo representan las actividades financieras, que en el pasado se concentraban físicamente sólo alrededor de los lugares de contratación (por ejemplo, en Milán, alrededor de la Bolsa de Comercio), en cambio hoy, están dispersas por todo el territorio y conectadas en tiempo real entre ellas (Indovina, 1990; Gottmann, Muscará, 1991). Incluso en lo que se refiere a las edificaciones para viviendas, la dispersión territorial no penaliza la información que llega a grandes distancias a través de los más diversos medios, dando lugar a formas urbanas cada vez más dilatadas. La contraposición entre la cultura urbana y extraurbana ha ido



desapareciendo en las grandes regiones y ciudades, y en las pequeñas se ha ido debilitando gracias a los nuevos medios de comunicación. La nueva vida urbana también ha estado profundamente influida por la modificación del consumo, de las técnicas de producción y distribución, y por el conocimiento de todas las novedades a través de la publicidad.

Es suficiente como ejemplo, pensar en la disponibilidad de los bienes de alimentación antes y después de la modernización. Lo que antes se compraba diariamente en verdulerías, carnicerías, droguerías, hoy está concentrado en un único supermercado. Cada alimento es presentado con vistosos y duraderos embalajes que permiten una más larga conservación. Sin embargo, éstos representan también un problema enorme para la ciudad que se llena de enormes cantidades de basura. Por otro lado, grandiosos y cada vez más numerosos centros comerciales han sustituido en muchos casos los lugares de vida y de encuentro, las calles y las plazas de muchas ciudades, dando lugar a nuevos puntos de atracción “urbana” a las afueras de las ciudades (Petzmeris, 1991).

La contaminación es otro de los aspectos presentes de las ciudades que han condicionado la nueva estructura de muchas de ellas, eliminando, por ejemplo, las industrias más contaminantes de los centros habitados, o prohibiendo la circulación de los automóviles en determinadas áreas urbanas.

A consecuencia de esto, también a menudo ha cambiado la distribución territorial de los puestos de trabajo y de las viviendas. A las ciudades con un centro tradicional se les ha ido sustituyendo por la regiones-ciudad, la cada vez más amplia área metropolitana, la megalópolis.

La mayor renta y el mayor tiempo libre de los que disponen los países modernos han generado el fenómeno turístico que ha visto difundirse costumbres urbanas en muchas áreas marginales que no las conocían. A los atractivos de la naturaleza, se le han sobrepuesto ciudades: Miami en Florida, Marbella en España, Cortina d'Ampezzo en las Dolomitas italianas, Punta del Este en Uruguay, Denpasar en Bali, Cairns en Australia, Viña del Mar en Chile... el elenco es demasiado largo.

4. Fanatismo y violencias oprimen la vida urbana

Fanatismos y violencias, presentes desde siempre en la experiencia humana, han condicionado fuertemente, incluso en épocas recientes, la modificación de la cultura y del hábito de vida de muchas ciudades. La convivencia de grandes riquezas y de enormes miserias ha empujado a menudo a las primeras a encerrarse detrás de barreras cada vez más inaccesibles para defenderse de las incursiones inevitables de los desheredados más cercanos. Muchas ciudades latinoamericanas, africanas y asiáticas conocen este fenómeno.

Tradicionalmente, se ha preferido encerrar en guetos a los posibles perturbadores: ha ocurrido durante mucho tiempo en Soweto, un barrio de Johannesburgo durante el *apartheid*, pero ya había pasado en otras épocas con las minorías étnicas en muchas ciudades del mundo. Incluso sin que haya una división material entre los distintos componentes urbanos son frecuentes las contraposiciones de barrios con realidades étnico-sociales muy distintas en una misma ciudad: en New York, el Bronx, Harlem, Chinatown, Little Italy, pero también Leopoldville (hoy Kinshasa), los barrios europeos están completamente separados de los africanos (Alietti, 1998).

En otros casos es la violencia política la que divide una ciudad y deja que las zonas separadas entre ellas crezcan y se desarrollen de manera distinta: así pasó con la Berlín del muro y en la Jerusalén de israelitas y palestinos. En la separación se producen distintos modelos de vida, dos culturas contrapuestas y hasta distintas arquitecturas y aspectos urbanísticos: durante la Guerra Fría en Berlín Este se desarrolló una construcción clásica “soviética” y un tráfico preferentemente público al contrario que en Berlín Oeste, donde las construcciones eran más occidentales y el tráfico era sobre todo privado.

Todos los estilos de vida urbanos están fuertemente influidos por actos de violencia perpetrada o latente. El 11 de septiembre de 2001 ha generado un clima de angustia para todos los que viven cerca de posibles objetivos del terrorismo.

En muchas ciudades violentas se convierte en un problema incluso una salida nocturna en los barrios en los que reina la criminalidad. La violencia imprevisible modifica las costumbres de la vida de las poblaciones induciéndolas a tomar medidas de autodefensa y de precaución que en otros lugares no sólo no son necesarias sino impensables

5. Permanencia de los condicionamientos climáticos

La diversidad de los estilos de vida de las ciudades en las distintas partes del mundo depende de sus respectivos condicionamientos climáticos, que obligan a defensas específicas contra los desafíos del frío, del calor, del viento, de la humedad, pero que también ofrecen la posibilidad de gozar de climas agradables para la vida del hombre; Toronto y Montreal en Canadá, Nagoya en Japón o Wellington en Nueva Zelanda han colocado bajo tierra algunos equipamientos de sus principales barrios. Mientras gran parte de la vida urbana de Barcelona, Nápoles, Sydney, Casablanca, Baltimore o Génova se beneficia cada día del respectivo *water front*.

Las técnicas tradicionales siempre han ayudado a hacer frente a los desafíos. Los vientos de Senah, en el Yemen, durante siglos han sido atrapados en esas especies de velas que decoran cada ventana de sus viviendas. Las casas de Apia, en Samoa occidental, son sencillamente verandas y la más ligera brisa marina puede agitar las cortinas y llevar la ventilación. Los inuits en Groenlandia, construían sus *igloos* con paredes de hielo para defenderse de su clima en



un ambiente glacial (hoy también ellos se han modernizado). En las blancas edificaciones de las ciudades árabes, los rayos del sol penetran sólo a través de pequeñísimas ventanas.

La modernización ha ofrecido nuevos instrumentos para defenderse de los problemas que plantea el clima. El acondicionamiento de las viviendas y de las oficinas permite que sea posible la vida, incluso en lugares con los climas más calurosos y húmedos como en Kuala Lumpur o en Hong Kong. La calefacción en cada habitación, o la centralizada para barrios enteros, permite defenderse del frío en Reykiavik, en Islandia, así como en Edmonton y Calgary, en Canadá. Todo esto ha cambiado profundamente las modalidades cotidianas de vida separando, como nunca ha ocurrido antes, la vida en lugares cerrados de la vida al aire libre. Practicar *jogging* en un gimnasio con aire acondicionado, o al aire libre en un parque, rodeados de verde pero con una temperatura altísima y con humedad, son dos experiencias profundamente distintas, así como lo son vivir en Río de Janeiro en una favela de lata, o en un rascacielos con aire acondicionado a pocos metros de éstas.

6. Permanencia de las herencias histórico-culturales

Algo muy similar a lo que se ha dicho de las influencias climáticas sobre la vida urbana puede repetirse con respecto a las herencias histórico-culturales: permanencia, entrelazamiento, modificaciones. Los templos hinduistas siguen fieles a un modelo tradicional muy preciso, incluso en el entorno más moderno de los rascacielos de Singapur. En cambio, las iglesias católicas de construcción reciente se adaptan a menudo a arquitecturas extravagantes, así en Milán como en Santiago de Chile.

De la defensa y rehabilitación de los patrimonios del pasado ya se ha hablado, pero merece la pena recordar que su estilo arquitectónico se representa a menudo en clave moderna. Así el clasicismo vuelve a aparecer en el centro de Montpellier, en Francia, o en el Teatro Nacional de Cataluña en Barcelona. Incluso se representa el aparente desorden de pueblecitos de la Edad Media en el centro turístico de La Romana en la República Dominicana como lugar de refinada vida elitista, ofreciendo un paisaje mestizo de imágenes urbanas y de reproducciones del pasado, como por ejemplo la extravagante y sinceramente discutible réplica de la catedral romana de San Pedro en la sabana de Costa de Marfil.

El *remake* se representa en las formas más variadas. En Las Vegas se imita Venecia, hasta reproducir la laguna ante el palacio ducal. Muchos años antes, la Torre Eiffel parisina se copiaba en Tokio. Como en la moda, así en la arquitectura los estilos del pasado a menudo son revividos: en las florituras se encuentra mucho del barroco o del corintio. Hasta algunas opciones urbanísticas reproducen propuestas del jardín al estilo italiano: la ciudad de Versalles, por ejemplo, con respecto a su espléndido jardín; o la del parque inglés en las ciudades-jardín británicas (Capel, 2002).

7. Ciudades modernas y ciudades del atraso

En las nuevas tendencias de construcción se constata una distinción fundamental, aunque con matices, entre las ciudades del mundo desarrollado y las ciudades del Tercer Mundo. En las primeras, las innovaciones tecnológicas aportan constantemente novedades en las costumbres de vida de los habitantes y en las estructuras arquitectónicas y urbanísticas (Conzen, 1990). En las segundas, en cambio, lo que pasa en otros lugares se queda a nivel de noticia aunque en el *down town* crezcan rascacielos (Balbo, 1990; Cátedra y otros, 1995). Manila en las Filipinas es el ejemplo claro de este fenómeno así como Yakarta en Indonesia, El Cairo en Egipto, Casablanca en Marruecos, Salvador de Bahía en Brasil o Ciudad de México. A pesar de todo, estas ciudades suscitan un fuerte atractivo y su población está en constante aumento porque ofrecen mayores posibilidades de trabajo y de vida con respecto a las regiones agrícolas de los alrededores (aunque a menudo no es así).

Lo que sí parece un punto en común a todas las partes del mundo es el hecho generalizado de que la vida cada vez sea más urbana, más intensa, más congestionada, a menudo más difícil de vivir. La diferencia está en el hecho de que para las ciudades modernas se inventan constantemente antídotos contra el estrés urbano (*weekends* siempre más largos, gimnasios de *fitness* y *beauty farm*, acontecimientos culturales y deportivos para quienes puedan permitírselos), mientras que para los del Tercer Mundo crecen los problemas cada vez que se agregan nuevos miembros. En ambos casos, se puede pensar que muchas cosas podrán cambiar en el futuro, gracias al cambio de tecnologías, a la evolución demográfica y a las nuevas propuestas ideológico-religiosas, tan distintas en el mundo occidental, en el islámico y africano o en extremo Oriente.

Aunque aparentemente lejanas de los problemas de la vida urbana, las fuertes contraposiciones ideológico-religiosas también han partido el mundo en el pasado con fuertes consecuencias sobre la vida de las ciudades, diversificándolas a menudo en su estructura y tal vez destruyéndolas brutalmente. Sólo en el siglo XX el mundo se ha encontrado partido por dos guerras mundiales, una guerra fría y un terrorismo en expansión que han desbaratado la vida de muchas ciudades del mundo. Lo que inspira estas barbaries, más que los intereses económicos, son las contraposiciones culturales.

Probablemente el factor más significativo de cambio será la evolución de todas las tecnologías de la producción y de la comunicación en los distintos campos. La producción de energía por fisión nuclear controlada nos libraré a lo mejor de la contaminación ligada al uso del carbón y de los hidrocarburos. La creciente mecanización en todas las producciones industriales bajará los precios, por otro lado, prescindiendo de muchos puestos de trabajo (cosa que no es compensada por el aumento de puestos de trabajo en el sector terciario). Las modificaciones genéticas en los cultivos y en la cría de animales (sin consecuencias negativas, cosa que hoy es muy temida) aumentarán las posibilidades de nutrición humana. Los efectos de estos fenómenos



siempre serán más lentos en el Tercer Mundo que en los países desarrollados, así que el aumento demográfico de los primeros será mayor que en los segundos y las emigraciones se convertirán en algo cada vez más difícil de controlar.

8. Escenarios contrapuestos para el futuro

Todo lo que hemos visto hasta ahora hace pensar en escenarios muy distintos por las nuevas culturas urbanas del futuro: desde los más optimistas hasta los más pesimistas. Pero es la historia del pasado la que confirma las distintas posibilidades de evolución entre ellas. Civilizaciones gloriosas de ciudades espléndidas, a menudo han decaído, algunos las conocemos sólo gracias a las excavaciones arqueológicas que las han sacado a la luz. En otros casos, más recientes, la continuidad urbana ha favorecido el crecimiento, el desarrollo y la mejora de las condiciones de vida y hasta de las actividades lúdicas, antes impensables.

Todo va a ser posible, sobre todo dependiendo de la elección que los hombres hagan individualmente pero sobre todo como pueblos. Las elecciones de los hombres al mando, como en el pasado, serán a menudo determinantes: en el uso sabio de los recursos disponibles o en el saqueo a favor de pocos; en el respeto de las distintas costumbres de vida o en la imposición de las propias; en evitar conflictos o en provocarlos. Las civilizaciones y las ciudades modernas, hoy vencedoras, podrían ampliarse y prosperar durante siglos, durante milenios, pero también podrían desaparecer por un diluvio atómico o por las crecientes barbaries entre hermanos (Dematteis y otros, 1999; Mumford, 1999).

La hipótesis más pesimista ve las ciudades reducidas a amasijos de ruinas, víctimas del odio y de la ignorancia. El escenario más optimista confía, en cambio, en la capacidad de las nuevas tecnologías productivas para hacer posible una vida más digna para una humanidad que crece y se multiplica, en ciudades con más servicios y con más oportunidades para el ocio y la cultura (Doxiadis y otros, 1974; Sernini, 1994). En esta perspectiva se coloca también la imaginación en la construcción de nuevos edificios en donde dominan el cristal, el acero, el teflón, en donde los espacios “fluidos” se enriquecen de imágenes extraordinarias como en Denver Museum de Colorado o el Museo Guggenheim de Bilbao.

Una previsión más realista confirma, por lo menos durante los próximos veinte o treinta años, (con la dicotomía de situaciones entre norte y sur del mundo), una situación similar a la actual. En este contexto parece correcto hablar de una creciente globalización de las culturas, pero sólo en algunos aspectos de la vida, probablemente los más superficiales (Bonora, 2001). Es difícil pensar, por ejemplo, que las creencias religiosas puedan homologarse. Es difícil imaginar que los privilegios o el menosprecio hacia las clases sociales inferiores o las razas pueda desaparecer sólo porque se generalicen muchos *mass media* y algunos bienes de consumo más

modernos (Barber, 1998). La vida de Varanasi, en India, la de Frankfurt en Alemania, y la de las periferias de Lagos en Nigeria, previsiblemente seguirá siendo muy distinta entre ellas a pesar de la globalización más invasora.

Hay que recordar también lo que advierten las ciencias geológicas y astronómicas sobre el planeta Tierra a largo plazo: la realidad de acontecimientos extraordinariamente evolutivos y tal vez imprevistos, dentro y fuera del planeta Tierra, como fenómenos sísmicos, volcanes y movimientos siderales más próximos a la Tierra, de los que nuestro planeta no se ha privado en el pasado. Sobre estos fenómenos los hombres deberían reflexionar, por ejemplo cuando construyen casas a los pies del Vesubio en Nápoles, o sobre la falla de una zona continental en comprobado movimiento como en San Francisco, California.

La consideración de las nuevas culturas de la vida urbana en este punto deja el ámbito estrictamente geográfico, para asomarse al terreno psicológico y filosófico en el que son posibles múltiples opciones para el futuro de las culturas urbanas más difíciles de definir con respecto a los de hoy en día.

Bibliografía

- ALIETTIA. (1998): *La convivenza difficile*, Torino, L'Harmattan Italia.
- AUGÉ M (1994): *Il senso degli altri*, Roma, Anabasi.
- BALBO M. (1999): *L'intreccio urbano. La gestione della città nei paesi in via di sviluppo*, Milano, Franco Angeli.
- BARBER R.B. (1998): *Guerra santa contro McMondo*, Milano, Nuove Pratiche.
- BEAUJEAU-GARNIER J. (1989): "L'urbanizzazione francese dopo la seconda guerra mondiale", in CONZEN M.P. (a cura di): *L'evoluzione dei sistemi urbani nel mondo*, Milano, Franco Angeli, pp.62-78.
- BERTUGLIA C.S., LEONARDI G., WILSON A.G. (1990): *Urban dynamics*, Londra, Routledge.
- BONORAP. (2001) (a cura di): *Comcities. Geografie della comunicazione*, Bologna, Baskerville.
- BOSCACCI F. (1997): *Il territorio conteso. Economia degli spazi non edificati delle regioni urbane policentriche*, Bologna, Il Mulino.
- CALDO C., GUARRASI V. (a cura di) (1994): *Beni culturali e geografia*, Bologna, Patron.
- CALVINO I. (1988): *Lezioni americane*, Milano.
- CAPEL H. (2002): *La morfologia de las ciudades*, Barcelona, Ediciones del Serbal.



- CATTEDRA R., MEMOLI M. (a cura di) (1995): *La città ineguale. Pratiche culturali e organizzazione della marginalità in Africa e America Latina*, Milano, Unicopli.
- CERVELLATI P.L. (2000): *L'arte di curare la città*, Bologna, Il Mulino.
- CLARK D. (1996): *Urban World/Global City*, Londra, Routledge.
- CONZEN M.P. (a cura di) (1990): *L'evoluzione dei sistemi urbani nel mondo*, Milano, Franco Angeli.
- CORI B., CORNA PELLEGRINI G., DEMATTEIS G., PIEROTTI P. (1993), *Geografia urbana*, Utet, Torino.
- CORNA PELLEGRINI G. (1989): *Esplorando Polis*, Milano, Unicopli.
- CORNA PELLEGRINI G. (1998b): *Il mosaico del mondo. Esperimento di geografia culturale*, Roma, Carocci.
- CORNA PELLEGRINI G. (a cura di) (1999): *Nello sguardo altrui*, Milano, CUEM.
- CORNA PELLEGRINI G. (2000): "Nuovi paesaggi urbani in Italia dopo la seconda guerra mondiale", in TCI, *Il paesaggio italiano*, Milano, TCI, pp.105-114.
- CURTI F., GIBELLI M.C. (a cura di) (1996): *Pianificazione strategica e gestione dello sviluppo urbano*, Firenze, Alinea.
- DEMATTEIS G. (1994), "Global networks, local cities", in *Flux*, n.15, pp.17-23.
- DEMATTEIS G., INDOVINA F., MAGNAGHI A., PIRODDI E., SCANDURRA E., SECCHI B. (1999), *I futuri della città*, Milano, Franco Angeli.
- DOXIADIS C.A., PAPAIOANNOU J.G. (1974), *Ecumenopolis, the inevitable city of the future*, Atene, Athens Center of Ekistics.
- DREWET R., KNIGHT R., SCHUBERT U. (1992), *The future of European cities. The role of science and technology*, Bruxelles, Fast.
- GAMBINO R. (1997), *Conservare, innovare. Paesaggio, ambiente, territorio*, Torino, UTET.
- GEERTZ C. (1973), *The interpretation of cultures*, New York, Basic Books.
- GOTTMANN J., MUSCARA' C. (1991) (a cura di), *La città prossima ventura*, Bari, Laterza.
- INDOVINA F. (a cura di) (1990): *La città di fine millennio*, Milano, Angeli, Franco Angeli.
- KOHR L. (1992): *La città a dimensione umana. Pianificazione, bellezza, convivialità nella città policentrica*, Como, Red Edizioni.
- MAUTONA M. (a cura di) (2001): *I beni culturali. Risorse per l'organizzazione del territorio*, Bologna, Patron.

- MEYROWITZ J. (1993): *Oltre il senso del luogo. L'impatto dei media elettronici sul comportamento sociale*, Bologna, Baskerville.
- MIANI F. (2001): "I vuoti del passato nel futuro delle città", in *Geotema*, n.13, gennaio-aprile, Patron Bologna, pp.69-79.
- MORAZZONI M., SCARDIA R. (2002), *Gli ambienti naturali e antropici*, Roma, Carocci.
- MUMFORD L. (1999), *La cultura delle città*, Torino, Edizioni di Comunità.
- PETSIMERIS P. (1989) (a cura di), *Le reti urbane tra decentramento e centralità. Nuovi aspetti di geografia delle città*, Milano, Franco Angeli.
- PETSIMERIS P. (a cura di) (1991): *Le trasformazioni sociali dello spazio urbano*, Bologna, Patron.
- RONCAYOLO M. (1988): *La città. Storia e problemi della dimensione umana*, Torino, Einaudi.
- ROSINI R. (1992): *L'urbanistica delle aree metropolitane*, Firenze, Aline.
- RUGGI M. (1995): *La rivoluzione multimediale*, Roma, Buffetti.
- RUGGIERO V., SCROFANI L. (1996): "Il ruolo dell'arte e della cultura nel cambiamento delle città europee:dalle politiche alla pianificazione urbana", in *Rivista Geografica Italiana*, 103, pp. 373-403.
- SANTINI A., SCARDIA R. (a cura di) (2001): *Con lo sguardo al futuro. Per una didattica dei beni culturali e ambientali*, CUEM, Milano.
- SASSEN S. (1991), *The Global City. New York, London. Tokyo*, Princeton Univ. Press, Princeton.
- SASSEN S. (1997), *Le città nell'economia globale*, Il Mulino, Bologna.
- SERNINI M. (1994), *La città disfatta*, Milano, Franco Angeli.
- SICAP. (1991), *L'immagine della città da Sparta a Las Vegas*, Bari, Laterza.
- SOBRERO M.A. (1998), *Antropologia della città*, Roma, Carocci.
- VITALE A. (2001), "Aree ed edifici industriali dismessi: approcci, problemi, soluzioni", in *Geotema*, n.13, gennaio-aprile, Bologna, Patron, pp. 14-17.



LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y EL URBANISMO. ¿RADICALIZAR LA DEMOCRACIA O DEMOCRATIZAR EL ESPACIO?

Josep Vicent Boira Maiques

Tres datos iniciales tal vez permitan centrar la cuestión que nos atañe. Deben tomarse por lo que son, elementos aislados que no pueden sustentar por sí solos una tesis, pero que sí permiten dibujar un juicio rápido e inicial: urbanismo y participación ciudadana son términos generalmente muy mal avenidos, aunque pensemos, como Joan Subirats (2002), que son elementos de una relación inevitable.

El primero de los datos ha sido publicado recientemente por Clemente Navarro (2001). Nos proporciona la visión exterior del binomio que manejamos. Se trata de los índices de "realización" de los consejos consultivos municipales en los municipios españoles. Estos consejos son entes sectoriales que agrupan vecinos y asociaciones de todo tipo interesados en el tema, además de técnicos y autoridades municipales. Navarro ha realizado el interesante trabajo de aplicar un "índice de realización" a los municipios españoles, índice que muestra la diferencia entre el porcentaje de municipios que consideran en sus reglamentos la creación de estos consejos consultivos y el porcentaje de ellos en los que realmente éstos se han puesto en marcha. El resultado no permite dudas: el tema sectorial con menor índice de realización de los nueve analizados (servicios sociales, juventud, educación, deportes, mujer, cultura, medio ambiente, desarrollo y empleo y urbanismo) es el de urbanismo, con menos del diez por ciento de consejos creados. Con los mejores índices y a mucha distancia quedan todos los demás, especialmente los que entienden de servicios sociales (75 por ciento de cumplimiento), juventud, educación, deportes e incluso -y no se me tome a mal-, mujer. Estas cifras, siendo del año 1993, no deben haber variado demasiado en los últimos años, aunque es muy posible que, como todas las cosas, incluso hayan ido a peor.

El segundo dato se refiere a la participación de ciudadanos y ciudadanas en los distintos ámbitos sectoriales del municipio de Barcelona. Las cifras nos las vuelve a proporcionar Navarro (2001). A diferencia del caso anterior, en éste, se trabaja con un denominado "nivel de presencia" que traduce los instrumentos de participación en los distintos distritos de la capital catalana, desde una comisión a un consejo, de una audiencia a un fórum, de una coordinadora a una ponencia o mesa. Los dos ámbitos sectoriales donde el "nivel de presencia" de la participación ciudadana en cualquiera de sus formas es más bajo son "urbanismo y vía pública" y "seguridad y prevención". Nuevamente mujeres, juventud, gente mayor, deportes o escuelas se caracterizan por concitar mayor "nivel de presencia" de la participación. Navarro (2001:114) adelanta perspicazmente una explicación: "La mayor presencia de instrumentos de participación ciudadana se encuentra en aquellos ámbitos sectoriales donde es más fácil personalizar la demanda (deportes

o escuelas) o focalizar al grupo poblacional (gente mayor o juventud), mientras que su presencia es menor en sectores generalistas y universalistas". Siendo una reflexión interesante y cercana al problema, no llega a explicar plenamente la mala relación entre urbanismo y participación. Esperemos que, a lo largo de este artículo, lo podamos hacer.

El tercer y último dato nos viene de dentro del binomio participación-urbanismo. Navarro se centraba en los aspectos exteriores, esto es, en la formalización administrativa de la participación o en cómo el urbanismo se puede someter a examen por los ciudadanos, con resultados realmente decepcionantes hay que decir. Un último apunte nos viene proporcionado por la reacción de la gente, de los ciudadanos ante la administración. En un paso previo a la formalización de entes para resolver los problemas, se halla la pura manifestación de esos problemas, las quejas de los ciudadanos ante la actuación de quienes ostentan gran parte del poder, es decir, la administración. En octubre de 2002 fue presentada en Valencia la memoria anual del defensor del pueblo valenciano, denominado *síndic de greuges*. Del total de quejas presentadas ante esta institución durante el año 2001, sólo el once por ciento provinieron de un amplísimo ámbito denominado "urbanismo, vivienda y medio ambiente". Conociendo la activa disposición de los grupos ecologistas locales y lo proclive de la actual administración autonómica valenciana a destruir el medio ambiente -es decir, a construir en él-, podríamos apostar a que la mayor parte de las 263 denuncias recibidas ni siquiera hacen referencia al urbanismo en sí, sino que deben ir dirigidas a actuaciones -más valdría decir destrucciones- públicas sobre el entorno. Nuevamente, los servicios sociales, con el 57 por ciento de las quejas, se alzan con el primer lugar en las preocupaciones y en las denuncias de los ciudadanos. Un apunte al margen: ¿se dará alguien por aludido ante las tres coincidencias relativas a los servicios sociales? De hecho, éste es el sector que, en una lectura transversal de los datos apuntados, se llevan la palma en cuanto a quejas, pero también en cuanto a comisiones creadas para resolverlas.

De los tres datos comentados, obtenemos unas cuantas impresiones generales, además de lo deficiente de nuestros servicios sociales. En primer lugar, que urbanismo y participación no suelen ser precisamente los ámbitos preferidos para la participación ciudadana. En segundo lugar, que la administración -en este caso, la de Barcelona, pero podemos imaginar que todavía peor el resto- tampoco tiene gran interés en fomentar este binomio. Y, en tercer lugar, que o bien el urbanismo y la actuación pública en esta materia que se hace en nuestro país -en este caso, en el País Valenciano, pero también sería así en otras comunidades autónomas- llena de felicidad a los ciudadanos y por ello no mueven más que a una de cada diez denuncias (incluidas las promovidas por la vivienda y el medio ambiente), o bien piensan que no vale la pena protestar y, siguiendo los sabios principios cristianos o estoicos, adoptan la resignación y la templanza como la más útil de las filosofías a la hora de enfrentarse con el tema del urbanismo.

Sinceramente, creo que más bien nos encontramos ante esta última opción. De hecho, estamos ante un círculo cerrado que se autoalimenta. Cuanto menos se hace participar a los ciudadanos en el urbanismo de nuestras ciudades, menos útil consideran denunciar las atrocidades cometidas. Y cuanto menos denuncias se realizan, menos energía pone la administración



en fomentar la participación con instrumentos concretos. Claro que ésta es una forma beatífica de considerar la cuestión. Si quisiéramos pensar mal, podríamos decir, usando una expresión bien conocida en catalán, que a la administración que entiende de urbanismo "*ja li va bé*" la situación actual, es decir, le conviene no dedicar demasiada energía a permitir la "intromisión" a los ciudadanos, reservando la ciudad para quien de verdad la construye y la crea: los arquitectos y los constructores.

Hace pocas fechas, el alcalde de una de las cuatro grandes ciudades catalanas acusaba de pusilánime a un compañero de altas responsabilidades por hacer demasiado caso a arqueólogos e historiadores -y tal vez a algunos vecinos- en un ya famoso a la vez que sorprendente yacimiento urbano. Sus palabras textuales identifican una razón de ser: "Tenía que haber hecho más caso a los arquitectos en lugar de tener tanto miedo a los arqueólogos". Mientras la ciudad sea una cuestión de testosterona, me temo que participación y urbanismo nunca se llevarán bien. Aquella primera autoridad remachaba su intervención con la frase que ha hecho de las ciudades españolas las más letales de Europa en materia de patrimonio: "Ni la arqueología ni ninguna ruina pueden condicionar ni la vida de un barrio, ni el progreso de la ciudad". Cuando el "progreso" de una ciudad se entiende de esta forma, ¿quién será el que tenga derecho a decidir sobre el futuro de una ciudad? Me temo que no sus ciudadanos.

El resultado de este largo preámbulo no puede ser más pesimista: hoy en día, y muy a nuestro pesar, en la relación urbanismo y participación ciudadana hay más argumentos para estar abatido que esperanzado. La eclosión de jornadas, seminarios, congresos y libros que tratan el tema de la participación se ha producido en relación inversamente proporcional al derecho a la ciudad, al derecho a decidir sobre el propio espacio.

Y he aquí una de nuestras tesis: Si no hacemos de la participación ciudadana un derecho ligado a la esencia propia del espacio, a cómo se entiende la ciudad y en general el espacio urbano, pienso que cada vez será menos importante la miríada de instrumentos que los técnicos piensan (pensamos) para canalizar la participación de los ciudadanos en los temas urbanos. Se convertirán en una cortina de humo, una excusa para no abordar el auténtico debate: a quién pertenece el espacio urbano, quién puede decidir sobre la ciudad.

Aunque intentaremos desarrollar esta idea a lo largo de estas páginas, avancemos una reflexión: lo que la ley considera como normativo para toda intervención en un espacio natural, como es un estudio de impacto ambiental, debería ser aplicado igualmente para el espacio de la ciudad. De la misma forma que el espacio natural tiene unos valores defendibles que, mal que bien, van calando en la mentalidad de todos y que ya forman parte intrínseca de su propia esencia, así debería ser considerado el espacio urbano. Éste tiene unas cualidades tales que obligatoriamente debería hacerse partícipe a los vecinos, a sus habitantes ante cualquier intervención de mejora, de reforma, de obra pública o privada. De hecho, si no se crea una especie de "estudio de participación ambiental" obligatorio por ley, la participación en el urbanismo será siempre una gracia, en el doble sentido del término: una prerrogativa de administraciones progre-

sistas y sensibles o una pérdida de tiempo, una pantomima, una “gracia”, pues, para los ciudadanos, ya bastante preocupados en sobrevivir a cada jornada de trabajo, que no servirá sino para desmotivar todavía más a una ciudadanía ya poco animada.

1. La esencia del problema es que no son dos términos intercambiables

Participación en la ciudad no es exactamente igual que ciudad en la participación. De hecho, aunque podemos interpretarlos como procesos convergentes, no siempre necesariamente llegan al mismo final. Me explicaré.

La diferencia entre ambas frases está en dónde ponemos el punto de mira: si en la ciudad o en los procesos de participación. Si nosotros hablamos de participación en el urbanismo, estamos poniendo por delante de todo el concepto urbanismo, o, para ser más exactos, el concepto de espacio urbano. Si en cambio elegimos el urbanismo en la participación, nos centramos en los instrumentos. La primera expresión sitúa el objeto (la ciudad, en este caso) en el centro de nuestras preocupaciones y, como hemos dicho, hace del derecho a la ciudad, una cualidad intrínseca a su propia naturaleza. No se entiende la ciudad desligada del derecho de sus habitantes a decidir, pero no tanto porque sean derechos inherentes a los ciudadanos o a la comunidad local, sino porque es una esencia de la forma de entender ese mismo espacio. Las formas de la participación serían, por ello, una consecuencia lógica. La segunda, al centrarse en los instrumentos, permite mucha más libertad de movimientos para quienes no creen en el derecho de los vecinos a decidir sobre su entorno urbano. Pueden resolver el expediente con más o menos instrumentos, con más o menos grado de apertura y tolerancia.

Como toda interpretación, también ésta es discutible. Pero me gustaría transmitir la idea, explicitada ya por otros muchos antes que yo, que no basta con procesos de descentralización administrativa, con la creación de consejos de barrio o comités consultivos para dar por zanjada la cuestión del derecho a decidir sobre qué tiene que ser la ciudad. Hace falta cambiar nuestra concepción de qué es el espacio, el lugar, la ciudad, de quién la gobierna y quién decide sobre ella, de cuáles son sus valores, sus dimensiones y sus representaciones.

2. Muchas razones para el pesimismo y pocas para el optimismo

Rebuscando entre las posibles argumentaciones para decidir si el derecho de los vecinos a su barrio y a su ciudad debe ser juzgado como un proceso esperanzador o no, sólo he hallado una razón para el optimismo: la existencia de multitud de artículos, libros, jornadas e incluso de manuales que tratan el tema de la participación de los ciudadanos. Los hay más generales y más concretos. Incluso existe ya un manual de participación, con recetas al gusto de quien tiene



que aplicarlas, siempre que cuente, eso sí, con la complicidad de los políticos que deben tomar las decisiones y con técnicos que toleren la “intromisión” de científicos sociales en sus despachos. Hace diez años -incluso cinco-, pocos técnicos y administradores tenían material suficiente para poder empezar a desarrollar el derecho a la ciudad. Hoy son ya bastantes. Permítaseme recomendar algunos, en una lista incompleta y apresurada.

Cuando me refería a manuales, hablaba ciertamente de este tipo de libros: generalistas, fáciles y con páginas memorizables. Nick Wates (2000) nos ofrece uno con el expresivo título *The Community Planning Handbook*. Su subtítulo no puede ser más reconfortante: *How people can shape their cities, towns and villages in any part of the world*. En él, el autor explica 53 métodos (ordenados alfabéticamente) para que la gente pueda participar en el diseño de su entorno urbano. No hay, por tanto, excusas. Núria Font (1998), de forma menos ambiciosa, nos presenta ocho modelos de participación ciudadana (encuesta de opinión deliberativa, jurados, comités consultivos, estructuras vecinales, foros de discusión, conferencias de consenso, mediación y teledemocracia) con sus respectivas características. Ricard Gomà y Joan Font (2001) realizan una panorámica de mecanismos de participación en el proceso de toma de decisiones. Judith Innes y David E. Booher (2000) permiten, a través de Internet, descubrir los pros y contras de cada instrumento de participación ciudadana en una completísima lista. Subirats y colaboradores (2001) han hecho un seguimiento de experiencias de participación ciudadana en municipios catalanes, con detallados juicios sobre el desarrollo y valoración de cada experiencia. Podríamos seguir, pero baste con estas citas para demostrar que quien busca, encuentra. Y éste es ya un motivo de esperanza.

A la vista de estos métodos, podemos afirmar que las últimas tendencias en el tema de la participación han arrinconado definitivamente -y donde no lo han hecho, lo deberían hacer de forma inmediata- las exposiciones de proyectos con período de alegaciones, los taciturnos mostradores donde se exhiben al ciudadano las obras públicas a realizar, los treinta días -hábiles, por supuesto- para redactar un escrito de alegación dirigido al excelentísimo señor alcalde, etcétera. Hoy en día, no hay excusa para aburrir y cansar a los ciudadanos en largas colas, en visitas a la exposición del proyecto cuando aquéllos terminan su horario habitual de trabajo o robando horas a la compra en el supermercado. Las experiencias que relatan aquellos libros sitúan la participación en el urbanismo en un ambiente relajado, agradable, activo e incluso divertido. Animan a participar, no disuaden. Algunos ejemplos son muy interesantes, por ejemplo el Foro de Planeamiento Comunitario (“*Community Planning Forum*”). Este método, bien representativo de la mayoría de los explicados en este libro, se basa en confrontar información, generar ideas y crear interacción entre los grupos de ciudadanos interesados y un esquema de planificación urbana del municipio. Tiene una duración mínima de tres horas por grupo y trabaja con un número de vecinos entre 30 a 150. Se precisa un ambiente relajado, buenos materiales gráficos, técnicos y agentes especializados, material para los ciudadanos, refrescos y almuerzo para los participantes, publicidad, además de una carpa o local amplio, paneles, vídeo... La propuesta comienza con una sección con paneles interactivos donde se muestran fotografías, planos o propuestas urbanísticas y en los que los ciudadanos pueden participar con anotaciones a bolígrafo o peque-

ños papeles autoadhesivos. A cada ciudadano se entrega un material al comienzo de la experiencia para poder desarrollar su labor, tanto de puntuar propuestas (con tres colores, rojo significa en desacuerdo o negativo, verde de acuerdo o positivo y amarillo neutral o sin opinión), anotar, escribir, recordar ideas para llevarse a casa, etcétera. En esta fase, la gente participa, ve, juzga, anota y colabora. Hay paneles abiertos con preguntas generales del estilo "¿cómo podría ser mejorada la ciudad?" o "cuáles son los problemas de la ciudad" o sencillamente, "comentarios generales sobre el proyecto X". Esta fase puede durar 45 minutos. Tras ésta, se pasa a un foro abierto ("open forum"), que consiste en acomodar a los ciudadanos interesados alrededor de una maqueta o vídeo o gran fotografía que muestre el futuro del municipio, abriéndose a continuación un debate general con presentación de propuestas por los técnicos e intercambio de ideas durante otros 45 minutos. En tercer lugar, se pasa a los grupos de trabajo ("workshop groups"). Los ciudadanos interesados se dividen en grupos y trabajan en mesas preparadas al efecto con detalles de distintos temas preseleccionados o surgidos del debate general anterior (aspectos sociales, urbanos, culturales, del medio ambiente urbano...). Puede durar otros 45 minutos. Seguidamente se pasa a una fase de intercambio informal de ideas, en un ambiente distendido mientras se toma un poco de café, para pasar por último a elevar los resultados de los grupos de trabajo a una sesión plenaria, donde representantes de los grupos de trabajo exponen, ante todos los ciudadanos, sus conclusiones sobre temas concretos del plan. Éste es sólo uno de los 53 métodos posibles del *Community Planning* para, en palabras de un experto norteamericano citado por el autor, tener esperanzas de reenganchar a la gente con su comunidad y con la sociedad.

Pero desgraciadamente, he encontrado algunas razones más para el pesimismo. La primera y más importante afecta, nuevamente, a la ciudad. Pone a ésta en primer término, junto a sus mecanismos de producción de suelo. Los procesos recientes de construcción de la ciudad se están realizando desde una concepción privada del espacio. Siempre lo ha sido, pero en los últimos años, al menos en las ciudades que conozco, se produce con más intensidad. Esto se ha hecho con distintas operaciones: grandes bolsas de suelo urbano entregadas a un agente urbanizador privado quien, tras un concurso municipal, urbaniza por completo ese espacio, grandes urbanizaciones en la periferia de las ciudades -con barreras, accesos reservados y guarda de seguridad en la puerta, en otras palabras-, grandes equipamientos comerciales abiertos casi las 24 horas al día en los bordes de las ciudades, empresas mixtas público-privadas para el desarrollo de planes de rehabilitación del centro histórico con operaciones de gentrificación, por ejemplo... Ciertamente todo esto tiene sus elementos positivos y negativos, pero esta cierta desregularización de la ciudad, esta semi-privatización de su construcción, de su gestión incluso dejando en manos empresariales la planificación, desarrollo económico, gestión, de grandes equipamientos o de bolsas de suelo, no parece que sea lo más apropiado para desarrollar los principios de la participación ciudadana en el diseño de nuestras urbes, de copropiedad del espacio urbano.

De hecho, esta concepción privatizadora del espacio realmente está reservando a los ciudadanos el papel de clientes, mientras que, por otra, está arrinconando la participación a



ámbitos urbanos históricos o tocados por una personalidad comunitaria o vecinal fuerte. Esta bastante claro que, donde hay dispersión (*sprawl*, usando una expresión ya internacional), no hay participación.

3. Una mala evolución: de ciudadano a cliente

La privatización de la ciudad se ha aliado con una condición asumida con demasiada facilidad por quienes la habitamos. La pérdida del *estatus* de ciudadano y su sustitución por otro de cliente. Bas Denters (2002) nos lo ha explicado con claridad, aplicando sus principios a los tres modelos de gobierno local democrático. Hoy en día, según este autor, existen tres modelos posibles, que hemos resumido en la Tabla 1, en traducción aproximada:

Si este cuadro adoptara una secuencia dinámica reflejaría el cambio de condición que se está produciendo en nuestras ciudades, de votante a consumidor. Sólo en un estadio “superior”, podría pensarse en una mutación hacia el tercer nivel de ciudadano coprotagonista en la toma de decisiones públicas.

A la vista de esta Tabla, no resulta extraño el dato publicado en noviembre de 2001 por el *Centre per a la Participació Ciutadana* de la *Diputació de Barcelona* (www.diba.es/flordemaig/html/cpc/documents/estudi_forum_reduit.pdf), según el cual, después de entrevistar telefónicamente a 678 personas de más de 15 años en toda la provincia, los encuestados opina-

Tabla 1. Modelos de ciudadano

Valor principal	Noción de ciudadanía	Naturaleza de la participación	Críticas
Responsabilidad electoral	Votante	Votar en elecciones locales y de forma ocasional participar no-electoralmente	a) Deficiencias del control electoral b) Reducción de la ciudadanía
Soberanía propia del consumidor	Consumidor	Hacer una elección típica de consumidor y ejercer sus derechos de queja	No disponer de efectivas opciones de salida y dependencia excesiva sobre la protesta o la queja
Auto-gobierno	Ciudadano activo y responsable	Participación en la toma de decisiones públicas mediante la voz, coproducción y autoayuda	Alcance limitado, demandas costosas en tiempo invertido por los ciudadanos, participación selectiva...

Fuente: Denters, 2002.

ron que el procedimiento más útil para influir en las decisiones que toman las instituciones públicas es el de votar en unas elecciones. Esta posición refuerza el individualismo al que se dirige nuestra sociedad, fiel reflejo del cuál es la “estrategia del cliente” que prolifera en nuestras ciudades.

Esta estrategia consiste en dos procesos entrelazados. El primero es considerar al vecino como un comprador que debe elegir entre las opciones que se le ofrecen. Es el paradigma de la plaza del mercado (Anne Philips, 1999). Los ciudadanos se convierten en consumidores de productos existentes -un diseño de barrio moruno o postmoderno, una plaza porticada o descubierta, un jardín oriental u occidental-, y no tienen mucho margen de acción para cambiar la gama que se le ofrece. Esta aparente libertad realmente sirve como coartada para evitar procesos de participación más profundos. Pero el segundo proceso es todavía más letal. Se trata del síndrome del “cliente enfadado”, como respuesta a algunos proyectos urbanísticos y territoriales generalmente públicos. Nos referimos a las plataformas que han surgido en muchas ciudades bajo distintos nombres -en Valencia, por ejemplo suelen estar encabezadas por un agónico y enfático *Salvem*, “salvemos...”-, y que se caracterizan por reunir tres características: ser plataformas esporádicas, reactivas e interesadas, que no casualmente son los rasgos clásicos de una asociación de usuarios estafados o de clientes insatisfechos con determinados servicios prestados por una empresa. De hecho, estas plataformas sólo suelen movilizarse para determinados asuntos, generalmente como reacción a un proyecto público o privado y agitan con especial efectividad a afectados directamente por dicho proyecto.

Estas plataformas no sólo han dejado descolocadas a las asociaciones de vecinos tradicionales -que, justamente, basaban su estrategia en tres principios opuestos: trabajo perseverante y continuado, estrategia de anticipación y visión generalista-, sino que se enfrentan a ellas. En Barcelona, es destacable el caso de la avenida *Eix Llacuna*, en el que el ayuntamiento llegó a un acuerdo con la asociación de vecinos local para proceder a la renovación del distrito que atraviesa, pero no con una asociación de afectados que no reconoce a aquella asociación ninguna representación de los vecinos. Las plataformas reactivas son una muestra de lo peor de nuestras ciudades -entiéndaseme bien, son una consecuencia lógica, un síntoma-, pues aúnan fragmentación social, intelectual y territorial a la hora de participar en el debate urbano. Fragmentación social porque suelen defender grupos de intereses particulares, aunque legítimos. Fragmentación intelectual porque suelen considerar sólo un aspecto temático de la ciudad (el centro histórico, la defensa del medio ambiente, del paisaje rural, de tal o cual aspecto artístico...). Fragmentación territorial porque suelen corresponderse con zonas precisas de la ciudad, una calle, un barrio, un distrito, sin extender su radio de acción más allá.

Hoy en día, por ejemplo, en la ciudad de Valencia florecen más de una docena de plataformas de este tipo. Su existencia es una muestra no sólo del necesario *aggiornamento* de las asociaciones vecinales clásicas, sino del fracaso de los canales de concertación y de participación ciudadana establecidos por la administración municipal, en este caso, de la capital valenciana. Ante la falta de espacios para el diálogo y la cooperación, al ciudadano/cliente sólo le



queda la protesta airada o la claudicación. De hecho, las plataformas ciudadanas específicas como las que hablamos no son otra cosa que el producto de la no-participación en el urbanismo. Estas plataformas son la muestra del fracaso de la participación. Con acertado juicio, Andrés Caballero y Andrés Sanz (2000) han definido este tipo de participación como de “irrupción”, cargadas de un contenido y de una actitud “reivindicativo-ofensivo”.

4. La importancia de una concepción plural del espacio

Sara Barceló y Zainer Pimentel (2002) han resumido en el título de su libro lo que muchos opinan que debería ser el futuro de la participación ciudadana en la ciudad: *Radicalizar la democracia*. Sitúan pues las reglas del juego en la mejora de los procedimientos y no en la esencia del problema: el derecho a la ciudad. Permítaseme un juego amistoso de palabras: no se trata tanto de radicalizar la democracia, como de democratizar el espacio.

Hoy en día, el espacio continúa siendo un bastión de concepciones absolutas y unidimensionales. Quienes hemos trabajado en geografía lo sabemos bien. La mayor parte de los arquitectos, de los gobernantes, de los geógrafos, incluso, sólo ven en el espacio un contenedor de procesos, una especie de tablero de ajedrez donde moverse con más o menos libertad. El mercado ha maximizado esta concepción y observa el espacio exclusivamente desde su valor de cambio.

Pero ante esta concepción unidimensional y absoluta del espacio, de la ciudad, por tanto,, se contraponen otra visión multidimensional y relativa del mismo. No es el momento de insistir en las bases de este tipo de aproximación, pues ya lo hemos desarrollado en otras publicaciones (Boira, 1992 y 2000). Pero, sin embargo, si podemos resumir algunas de nuestras ideas principales.

A lo largo de la historia de la ciencia geográfica, han sido numerosos los intentos de acercarse a una concepción del espacio más humana. Podemos citar por ejemplo tres aproximaciones distintas pero convergentes en sus intereses: la geografía de la percepción y del comportamiento, la geografía humanista y las geografías personales. ¿Qué tienen en común? Dos cosas: en principio, algo tan sencillo como preocuparse por las visiones, las creencias, las ideas, las percepciones, las imágenes y los comportamientos de otras personas en su relación con el entorno, con el paisaje, con el espacio. Pero en segundo lugar, basarse en la diferenciación entre espacio absoluto y espacio subjetivo. Ya hemos dicho que muchos geógrafos, ingenieros, arquitectos y urbanistas suelen tener como marco de referencia para sus actuaciones en la ciudad un espacio homogéneo, absoluto, exento de cualquier carga que no sea la geométrica o, en el mejor de los casos, la económica o, incluso, la histórico-artística. El trazado de líneas, rectas y curvas sobre un plano de la ciudad, expresión mínima del urbanismo y la planificación, al margen de cualquier otro tipo de consideración, es la materialización más clara de esta visión simplista. Desde esta posición, se trabaja sobre un espacio cartesiano que, como recuerda

Enrique Gómez (1997) es fruto del intento de reducir todo tipo de expresiones a cualidades geométricas (lo recto, lo curvo, lo plano, lo sólido). A través de las coordenadas cartesianas, estamos ante un espacio homogéneo, en el cual, por no existir, no existe ni un punto de origen, pues éste (cruce de ordenadas y abscisas) puede ser desplazado a voluntad. Estamos, pues, ante un espacio vacío preexistente sobre el que se distribuyen los fenómenos sin afectarle en la práctica. Siguiendo con esta argumentación existe, por contra, otro ámbito espacial que sí se ve modificado por las percepciones, ideas, creencias y comportamientos de los sujetos que en aquel se mueven. Se trata del espacio subjetivo. En principio, es diferente para cada ser humano, aunque en la práctica se encuentre socializado en su experiencia final por la cultura, la edad u otras variables sociales y personales. Hasta cierto punto, este espacio subjetivo es una contraposición o un complemento del otro espacio, el absoluto, el cartesiano, siendo la otra cara de la moneda de la realidad.

Frente a un espacio utilitarista, éste es un espacio vivido, que es descrito principalmente, en frase clásica y acertada de Paul Knox (1987) a través del prisma de la experiencia personal de la gente, coloreada por sus esperanzas y miedos y distorsionada por prejuicios y predilecciones. De hecho, no puede desligarse de la memoria individual y colectiva de quienes lo habitan.

El lector podrá entender que esta concepción dual del espacio conduce a una conclusión evidente: el espacio tiene una multitud de dimensiones, de las cuales la que trabaja el planificador, el arquitecto o el gobernante no tiene por qué ser la misma que la que utiliza el ciudadano en su vida cotidiana. Por ello, toda intervención en la ciudad debería partir del reconocimiento de esta pluralidad y por tanto de la necesidad, al menos, de contar con ella como principio general. La participación se convierte así en una consecuencia lógica de la forma de entender la ciudad. Un técnico debería reconocer que si no conoce todas las dimensiones del espacio, necesita acudir a los otros -vecinos, ciudadanos-, para que le sean reveladas.

La siguiente imagen es un buen resumen de lo que hablamos. En el año 2001, realizamos una práctica de participación ciudadana en Paterna, un municipio del área metropolitana de Valencia (Josep V. Boira y Jorge Hermosilla, 2002). Siguiendo los principios de la experiencia conocida como “Mapa de Gulliver” (Boira, 1995), se invitó a los ciudadanos a complementar la visión “objetiva” de la ciudad con su visión “subjetiva”. Uno de los vecinos se acercó al lugar donde se desarrollaba la experiencia a entregarnos una fotografía que pegó sobre el plano de la ciudad. La superposición de esta imagen personal y familiar en blanco y negro de su hogar sobre las líneas del plano urbanístico nos llevan directamente a tener que aceptar que ese determinado espacio tiene una distinta dimensión para quien planifica que para quien lo habita. Y por ello, y como ya hemos dicho, el gobierno de la ciudad debería aceptar que la ciudad es de los ciudadanos y está cargada de valores que pueden escaparse a la unidimensional visión del espacio. Una reciente sentencia del Tribunal Supremo valenciano desestimaba el recurso de una asociación de vecinos contra un proyecto portuario desarrollado en suelo agrícola con el argumento de su “escaso valor”. Podemos preguntarnos, sin entrar a juzgar la profundidad del tema concreto, cuál era el criterio aplicado para llegar a tal conclusión, qué valor predominaba -aunque bien que lo

sabemos-, y, llegando más lejos todavía, podríamos hasta dudar que magistrados y vecinos estuvieran hablando del mismo espacio, aunque tuviera unas mismas coordenadas geográficas. Cuando Dolores Hayden (1997) explica la importancia de entender los paisajes urbanos “vernaculares” de Los Ángeles como historia y memoria pública de determinados grupos como negros y mujeres, cuando habla del poder del lugar *-the power of place-* nos está, de hecho, transmitiendo la importancia de reconocer más de una dimensión para el espacio. Y en este caso, cuestiona la preservación urbana del patrimonio tomada al margen de la memoria pública que tienen los espacios públicos urbanos para determinados grupos étnicos, raciales o sociales.

En resumen, el desarrollo de una actuación urbanística municipal sobre un barrio, realizada sin atender las percepciones propias de los residentes (es decir, la dimensión subjetiva, vivida y percibida del entorno), tan sólo profundiza en una de las dimensiones de la realidad: ¿realmente, es el mismo barrio el que ven y ordenan los técnicos que el que viven y sienten los ciudadanos? Como ya hemos comentado en otros trabajos (Boira, 1996 y 1999), tradicionalmente, en la planificación de la ciudad, la dualidad “espacio objetivo-subjetivo” y la dualidad “espacio-de-los-técnicos/espacio-de-los-vecinos” está en la base de las numerosas disfunciones existentes entre las percepciones de los expertos (investigaciones de profesionales y actuaciones de planificadores) y no expertos (las visiones de los habitantes en general) sobre un problema con implicaciones espaciales.

Nosotros hemos podido comprobar la dificultad que tenían los habitantes de algún barrio de Valencia a la hora de delimitar el espacio que les era propio y que era susceptible de recibir tal nombre. Algunos vecinos fueron incapaces de delimitarlo y otros, la mayoría, trazaron un barrio diferente al que utilizan los técnicos de la administración para sus evaluaciones y sus planificaciones. La consecuencia es previsible: ¿cómo puede diseñarse una política municipal (educativa, social, de zonas verdes, de ordenación...) basada en la división por barrios cuando los propios ciudadanos son incapaces de reconocerlos como tales?, ¿cómo conseguir la participación ciudadana a través de unas entidades espaciales inexistentes en la percepción de los vecinos?

Los estudios sobre la imagen y la percepción social del entorno urbano pueden contribuir a mejorar este déficit del planeamiento urbano gracias a una filosofía general participativa y de unos métodos de trabajo plurales. Llevado al campo de la actualidad, lo más aproximado que hemos visto en los últimos meses en esta materia ha sido la invitación del ayuntamiento de Barcelona a los vecinos de la plaza Lesseps a opinar e influir en el diseño que los arquitectos municipales proponían. No es extraño que un periódico de la ciudad comenzara su crónica sobre este encuentro entre vecinos y técnicos diciendo: “*Dilluns, dimarts i dimecres d’aquesta setmana un dels locals socials de l’església dels Josepets de Barcelona va ser l’escenari d’un procés democràtic poc habitual*” (Avui, 14/9/02). La expresión “proceso democrático poco habitual” es todo una editorial y un reconocimiento implícito del estado de la cuestión a finales de 2002.

Claro que hasta que no cuaje esta forma de entender el espacio -compartido y multidimensional-, la ideología en la gestión de la ciudad tendrá un papel importante. Lo más

cercano, salvando las distancias, a la visión de la ciudad que ofrecen los estudios sobre geografía de la percepción y humanista, está en la izquierda política, y aquí entroncan, no curiosamente, nuestras preocupaciones “científicas” con aquellas derivadas de una radicalización democrática de los procesos sociales. De hecho, como señala José Luis Ramírez (1992) para el caso de los países nórdicos, no fue hasta los años sesenta -en relación al conflicto de Vietnam y la invasión de Checoslovaquia- cuando las tranquilas aguas de la participación reglamentista nórdica se vio alterada por movimientos de protesta que derivaron en una reivindicación de la participación directa en los asuntos de la ciudad por encima de la tradicional política de ingeniería social. Ramírez señala el motín de Estocolmo en defensa de los olmos de 1971 como el elemento que permitió discutir sobre la implantación de nuevas vías de comunicación, la preservación del ambiente natural, el transporte colectivo, etcétera.

Es evidente que no todos los gobiernos de izquierda incentivan la participación real de sus ciudadanos, pero por nuestro conocimiento personal sí podemos afirmar que las experiencias reales de participación suelen ser impulsadas por gobiernos municipales de izquierda. Subirats y colaboradores (2001:48) reafirman esta impresión en términos generales cuando reconocen que son los equipos de gobierno con más presencia de la izquierda quienes han hecho mayores esfuerzos en impulsar la participación. Pedimos disculpas a algún miembro de la derecha política gobernante -dejemos el centro en paz por ahora-, que se revuelva cuando lea estas líneas. Y tal vez con razón, pero a tenor de lo visto en mi ciudad, Valencia, y en otras cercanas podemos decir que, por experiencia propia, los ciudadanos “molestamos” menos a progresistas que a conservadores.

Aunque para ser exactos, más que de izquierdas y derechas, deberíamos hablar de cómo entender el gobierno de nuestras ciudades. De hecho, encontramos plenamente aplicables en este caso las reflexiones generadas en torno a la sustitución del término gobierno (*government*) por el de gobernanza (*governance*). La distancia entre una y otra palabra es justamente la distancia que hay entre concepciones tradicionales de la autoridad en las ciudades (quién toma decisiones y cómo las toma) y las ideas nuevas que entroncarían plenamente con el concepto de participación. *Government* equivaldría así a la forma de la ciudad tradicional y jerárquica y a todas las relaciones que se derivan. *Governance* querría decir, en cambio, una forma de autoridad más difusa y compartida, con fronteras más difíciles de establecer entre los ámbitos públicos y ciudadanos y entre los gobiernos locales, regionales e incluso estatales que, como veremos participan también en la construcción de la ciudad. Equivaldría también a un gobierno “multinivel”, en el que se comparte el poder con otros ámbitos institucionales, y emergentes centros de poder de la sociedad civil.

Los expertos -por ejemplo Darren Webb y Clive Collins (2001)- nos dicen que este modelo de nuevo gobierno se aplica generalmente a las regiones como un naciente modelo de regulación y coordinación basada en redes y en cooperación público-privada desarrollado desde abajo hacia arriba (*down-top*), como respuesta al relativo fracaso de las políticas clásicas y jerárquicas de arriba hacia abajo (*top-down*). Esto, aplicado al mundo urbano, también puede ser una realidad.



Con todo, observamos también que en el tema de la participación ciudadana, hay procesos que no acaban de permitir asentar una determinada forma de pensar participativa. Éste es un argumento más a favor de nuestra idea “matriz”: la participación debe ir ligada al espacio, no al ciudadano, me refiero, no al ciudadano como vecino de tal o cual ayuntamiento.

La razón de esta afirmación es fácil de explicar: hoy en día se están produciendo “intrusiones” en la ciudad provenientes de otras muchas administraciones que no la municipal y es de esperar que en el futuro este proceso sea cada vez mayor. ¿Cómo asegurar pues la participación en operaciones urbanísticas protagonizadas por otras administraciones e incluso por empresas privadas si no es haciendo encajar la participación en la propia esencia del espacio de forma que todos los que intervienen en su construcción -y no sólo los ayuntamientos- se sientan obligados a hacerlo? De hecho, los reglamentos de participación municipal se han desarrollado en muchos municipios, pero ¿qué ha pasado cuando el impulsor de una operación urbanística ha sido un gobierno regional o una agrupación de empresas? Pues algo muy sencillo: generalmente no ha existido participación por el simple hecho de que haber cambiado de ejecutor de esa operación de urbanismo.

Una característica de nuestro tiempo es la mezcla de escalas y la ruptura de las jerarquías que tradicionalmente habían administrado el territorio, el espacio. La secuencia municipio-provincia-gobierno central se ha roto por la aparición de los gobiernos regionales y por la fractura en las formas de intervenir en el mundo. Del mismo modo que hay ciudades-globales que actúan como estados por su influencia política y económica pública, hay también gobiernos regionales que operan como municipios, promoviendo actuaciones urbanísticas de recualificación, de grandes dotaciones públicas, de equipamientos e incluso de vivienda. De esta forma, hoy en día, la ciudad es el campo de operaciones de muchas más instituciones que hace veinte años, cada una con sus proyectos. En Valencia, de hecho, la rehabilitación del centro histórico está acometida fundamentalmente por la *Generalitat*, mientras es ésta también quien se ocupa de desarrollar grandes operaciones como la Ciudad de las Ciencias que, por cierto, arrastran la iniciativa privada en la urbanización integral de la zona, creando así ciudad en el sentido literal de la expresión. En cambio, fue el Ministerio de Fomento quien pagó el paseo marítimo de la capital valenciana, una infraestructura que ha repercutido en el saneamiento de la fachada marítima de la ciudad. Uno de los retos futuros será, por tanto, extender la participación en el diseño y en la construcción de la ciudad a otros ámbitos que el estrictamente municipal. Tal vez sea una tarea menos complicada en el escalón administrativo de los ayuntamientos, acostumbrados a bregar con los vecinos, pero será mucho más difícil de conseguir en otras administraciones públicas y no digamos en empresas mixtas o directamente privadas, alejadas del contacto directo de los ciudadanos.

Junto a éste hay otro proceso no menos significativo: la mezcla de escalas. La actuación sobre un mismo espacio de presiones provenientes de actividades de escala global y de otras locales tiene muy mala solución, pero será un problema cada vez mayor en nuestras ciudades. Veamos el ejemplo del Puerto de Valencia. Se trata de un puerto que tiene un negocio mundial,

con un gran crecimiento en los últimos años de su cartera de negocios. Es un claro ejemplo de infraestructura de escala global. Cuando decide expandir sus instalaciones sobre terrenos de huerta próximos, está desarrollando realmente una necesidad de espacio acorde a su función. Pero entonces choca con la escala local no sólo de quienes viven en ese espacio, sino de quienes piensan que esa porción de terreno se ha de mantener con sus funciones agrícolas y con su paisaje tradicional. Los conflictos por el espacio son la expresión -y cada vez lo serán más- de conflictos entre la escala global y la local. Cuando el gobierno municipal de Sant Sadurní d'Anoia detiene las obras del AVE Madrid-Barcelona a su paso por el término municipal, muestra el alcance del conflicto. Aprisionados entre estas dos escalas, los ciudadanos no tienen fácil hacer oír su voz. Y cuando lo hacen los intereses globales -normalmente más poderosos-, aplastan la lógica "menor" de sus razonamientos.

La fragmentación de competencias, la "desjerarquización" de funciones y la mezcla de escalas sobre un mismo espacio urbano son procesos que me temo no vayan en la dirección de aumentar la participación ciudadana en los asuntos urbanos.

De todo ello se deriva a nuestro juicio la necesidad de centrar los esfuerzos de la participación no en el ámbito administrativo determinado (generalmente los ayuntamientos), sino en la propia esencia del espacio, en su naturaleza intrínseca. Sería la única forma de que todas las instancias respetaran este derecho y esto se podría hacer de forma normativa, a través de la figura de la *Evaluación del Impacto Vecinal*, un estudio obligatorio por ley para toda obra pública y para todo proyecto urbanístico realizado en el espacio de la ciudad.

5. Participación, *civitas* y *urbs*

Lo hemos pretendido demostrar a lo largo de todo este capítulo. La única forma que pensamos puede estrechar los lazos entre participación y urbanismo es hacer inseparable el concepto de participación con el de espacio. La diferenciación clásica entre el concepto de *urbs* y de *civitas* nos permitirá explicarnos mejor. Siguiendo a Ramírez (1998), cuando San Isidoro de Sevilla diferencia en el siglo VI *urbs* de *civitas* lo hace reservando el primer término a la fábrica material de la ciudad, a su entorno físico y dejando *civitas* para la comunidad humana que la habita. Pues bien, nosotros pensamos que, a diferencia de lo que tradicionalmente se piensa, mejorar la participación no quiere decir incidir tanto en la *civitas* de la ciudad, sino precisamente en la segunda acepción de la palabra *urbs*, es decir, en la dimensión física de la ciudad, en su aspecto material.

En este sentido, ligar participación a espacio urbano, por tanto a la *urbs*, será la única forma de hacer una auténtica *civitas*. La metodología es tan sencilla como difícil de asumir por todos. El camino de la representación electiva y democrática no se ha manifestado como el más acertado para incentivar la participación. La representación simbólica y real de los ciudadanos



por sus gobernantes hace que, como señala Philips (1999), haya algo de extraño en un tipo de democracia electiva que acepta la responsabilidad de acabar con una situación injusta -un barrio degradado, una ciudad sin parques, una calle arruinada, un solar devastado-, pero no considera nunca que las víctimas de ella sean la gente adecuada para hacerlo. Debe haber otro camino. Como señala el propio Wates en la primera página de su manual con un estilo tan norteamericano, tan eficaz como simple y directo: "If you want to know how the shoe fits, ask the person who is wearing it, not the one who made it", algo así como si quieres saber cómo sientan unos zapatos, pregunta a la persona que los usa, no a quien los fabrica.

Bien pensado, es toda una filosofía de acción que deberíamos grabar en letras doradas sobre el frontispicio de nuestros ayuntamientos y de nuestros queridos colegios de arquitectos. Aunque sea sólo para empezar a hablar.

Bibliografía

- BARCELÓ, S. y PIMENTEL, Z. (2002): *Radicalizar la democracia. Porto Alegre: un modelo de municipio participativo*, Madrid, Catarata, 320 p.
- BOIRA, J.V. (1992): "El estudio del espacio subjetivo (Geografía de la Percepción y del Comportamiento): una contribución al estado de la cuestión", *Estudios Geográficos*, n. 209, pp. 573-592.
- BOIRA, J.V. (1992): *La ciudad de Valencia y su imagen pública*. Valencia: Departament de Geografia, Universitat de Valencia, 208 p.
- BOIRA, J.V. (1996): "Planeamiento sin percepción, educación sin participación. Alicate: // *Jornadas de Geografía Urbana*", Asociación de Geógrafos Españoles-Universitat d'Alacant, pp. 229-240.
- BOIRA, J.V. (2000): "Participar para conocer. Argumentos para la innovación en la participación ciudadana y la construcción de la ciudad", *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, www.ub.es/geocrit/sn-69-77.htm Universidad de Barcelona, n. 69 (77).
- BOIRA, J.V. y HERMOSILLA, J. (2002): *Paterna. Siglo XXI. Centro histórico y comercio*. Valencia: Ajuntament de Paterna-Universitat de Valencia, 148 p.
- BOIRA, J.V. y SOUTO, X.M. (1995): "Percepción del medio y planificación del territorio: el caso de Vigo", *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles (AGE)*, n. 20, pp. 67-80.
- CABALLERO, A. y SANZ, A. (2000): *Democracia, participación y herramientas de gestión*. www.ucm.es/info/femp/red/articulos/modelosparticipacion.doc.
- DENTERS, B. (1998): *Citizen participation and local governance*, Barcelona, Institut de Ciències Polítiques i Socials.

- FONT, J. (1998): *Democràcia i participació ciutadana*, Polítiques 22, Barcelona, Editorial Mediterrània, 86 p.
- FONT, J. (coord.) (2001): *Ciudadanos y decisiones públicas*, Barcelona, Ariel, 242 p.
- GOMÀ, R. y FONT, J. (2001): "La democracia participativa. Un mapa de experiencias participativas", en FONT, J. (coord.) (2001): *Ciudadanos y decisiones públicas*, Barcelona, Ariel, pp.61-77.
- HAYDEN, D. (1997): *The power of place. Urban landscapes as public history*, The MITT Press, 320 p.
- INNES, J. y BOOHER, D.E. (2000): *Public participation in Planning: New Strategies for the 21st Century*, www-iurd.ced.berkeley.edu/pub/WP-2000-07.pdf.
- GÓMEZ, E. (1997): "La ciutat i la destrucció del subjecte", *El Contemporani*, n.13.
- NAVARRO, C. (2001): "Límites y contingencias de la democracia asociativa. Gobierno municipal y asociaciones cívicas en Italia y España (1960-1995)", en FONT, J. (coord.) (2001): *Ciudadanos y decisiones públicas*, Barcelona, Ariel, pp. 95-110.
- PHILIPS, A. (1999): "La política de la presencia: la reforma de la representación política", en GARCIA, S. y LUKES, S. (comps.) (1999): *Ciudadanía: justifica social, identidad y participación*, Madrid, Siglo Veintiuno de España Editores, 1999, pp. 235-256.
- RAMÍREZ, J.L. (1992): "La participación ciudadana en los países nórdicos: experiencias de Suecia. Análisis y conclusiones para el futuro", *Scripta Vetera. Edición Electrónica de trabajos publicados sobre geografía y ciencias sociales*, www.ub.es/geocrit/sv-61.htm.
- RAMÍREZ, J.L. (1998): "Los dos significados de la ciudad o la construcción de la ciudad como lógica y como retórica", *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Universidad de Barcelona Nº 27, www.ub.es/geocrit/sn-27.htm.
- SUBIRATS, J. et al. (2001): *Experiències de participació ciutadana en els municipis catalans*. Barcelona, Escola d'Administració Pública de Catalunya, Generalitat de Catalunya, 196 p.
- SUBIRATS, J. (2002): *Els dilemes d'una relació inevitable*, Barcelona, Institut de Ciències Polítiques i Socials.
- WATES, N. (2000): *The Community Planning Handbook*, Earthscan Publications, 232 p.
- WEBB, D. Y COLLINS, C. (2001): "Regional development agencies and the New Regionalism in England", *Regional Studies*, 34-9, pp. 857-873.



MEDITERRANEO ECONOMICO

Ciudades, arquitectura y espacio urbano

- Sistemas y morfología
- Arquitectura, sociedad y espacio urbano
- Planificación, derecho urbanístico y participación
- Nuevos retos
- Algunos casos particulares de urbanismo



TEORÍA DE LA CIUDAD: DE SUS ORÍGENES A SU DISOLUCIÓN EN LA PANTÓPOLIS UNIVERSAL

Javier García-Bellido García de Diego

«Ante la actual tasa de aumento de población puede calcularse que dentro de 600 años habrá tantos seres humanos en la tierra que cada uno de ellos sólo dispondrá de un metro cuadrado para vivir. No hace falta decir que esto no puede suceder jamás. Algo lo impedirá. Pero, ¿qué es ese algo? La respuesta de Malthus a esta turbadora pregunta fue. 'Aunque no podamos siempre predecir el modo, podemos con certeza predecir el hecho'»

(Carlo M. Cipolla, 1978: 140)

1. Termodinámica, dinosaurios y Teoría de la Ciudad en la Tierra

Estamos acostumbrados a oír que todo lo que nace acaba pereciendo y que lo que sube acaba bajando, expresiones todas acogibles a la Segunda Ley de la Termodinámica sobre la inexorable probabilidad de incremento del desorden, de la disolución en la homogeneidad, hacia la irreversible máxima entropía, en suma; ley universal que incluso rige el propio desarrollo cosmológico del entero universo. El nacer, crecer, subir y desarrollar implican siempre procesos en los que se capta materia, energía (e información), son procesos neg-entrópicos, que roban la materia-energía de algún otro subsistema, el cual, en la escala que sea, está perdiendo idéntica cantidad, si bien manteniendo entre ambos una suma cero de materia-energía (principio de conservación de la Primera Ley de la Termodinámica). Pero esto no implica que si la energía exterior suministrada/robada es ilimitada, el subsistema en cuestión pueda seguir creciendo indefinidamente a costa del donante. Sólo es intrínsecamente imposible y termodinámicamente improbable que ese subsistema pueda crecer sin fin, cuando la materia-energía suministrable es también finita, limitada, incluso francamente escasa (*cf.* Atkins, 1984).

Ante ciertos procesos físicos problemáticos, para poder vislumbrar qué es lo que puede llegar a suceder en el límite en un lejanísimo futuro, se hace imprescindible englobar su evolución en una totalidad explicativa que permita empezar por descifrar lo que sucediera en los primeros

momentos del proceso, su forma, modo y ritmo de emergencia, crecimiento y desarrollo, para poder plantearse el inferir qué derroteros puede tomar el mismo proceso en su devenir futuro, en su ocaso y muerte: Es pues un problema ciertamente de "ecuaciones de estado" (entre los estados inicial y actual o futuro del proceso considerado).

La primera aproximación al problema es diferenciar si la evolución del proceso en estudio ocurre en un sistema *cerrado* (en el que no entra energía y materia externas), o en un sistema *aislado* (en el que entra sólo energía, mas no materia).

Porque en los sistemas *abiertos* (donde penetran energía y materia exteriores) los eventos y fenómenos imprevisibles que pueden irrumpir desde fuera del sistema son tan impredecibles como para hacer inútil cualquier conjetura de un futuro lejano y menos a plazo fijo. Y si el sistema es necesariamente abierto -y de par en par, como las ciudades en sus territorios sobre la faz de la Tierra- sería preciso prever lo que ocurre sin considerar los fenómenos exógenos que pudieran colapsar el sistema estudiado.

Ello implica la necesidad de autolimitarse en los escenarios posibles, es decir, a prever o a restringir el estudio sólo a los mecanismos endógenos del entero proceso, procurando evitar la introducción de variables exógenas imprevisibles que alterarían todo el proceso de manera imponderable.

Plantearse, pues, el origen y el futuro de las ciudades en el sistema abierto de la Tierra plantea un ejercicio de predicción comparatista análogo al que cabe hacer, *mutatis mutandi*, con el surgimiento y ocaso de los dinosaurios, pero excluyendo la catástrofe que acortara su final. Sería como preguntarse qué hubiera pasado con la evolución de los dinosaurios y de la vida sobre el mismo planeta Tierra si el final del Jurásico, hace 65 millones de años, no hubiera sobrevenido abruptamente marcado por una catástrofe planetaria de su medio ambiente que provocara su extinción. Y, por ende, sin ello no se hubiera llegado a abrir el camino a la irrupción avasalladora de los mamíferos y las aves que les sustituyeron en todos los mismos nichos ecológicos (de la tierra, aunque mucho menos del agua y del aire). ¿Hubieran acabado los dinosaurios y sus progenies evolutivas superpoblando y destruyendo los mares, la tierra y los cielos y arrasando sus propios hábitats al carecer de depredadores que les regulasen su irresistible expansión global? ¿No estamos los humanos ocupando los mismos econichos que hubieran debido saturar los dinosaurios marinos, terrestres y voladores, actuando ahora como ellos?

La curiosidad ucrónica es tan estúpida como seductora, ya que a los humanos nos ha tocado poder sustituir a los dinosaurios en casi todos los nichos ecológicos que éstos abandonaron al extinguirse. Y por ello mismo la pregunta de qué hubieran acabado haciendo ellos de haber seguido sobre la faz de la Tierra como únicos señores es válida sólo en la medida en que nos permita aventurar, mediante una amplia extrapolación, qué es lo que podremos acabar haciendo nosotros con la misma Tierra que ellos nos "legaron", si seguimos deteriorándola sin cortapisas, sin depredadores, sin más impedimento que nuestra racionalidad... y antes de que



nos extermine un asteroide, un cataclismo... o nos exterminemos nosotros mismos como seres irracionales, unos a otros, y junto con nosotros a buena parte de la vida sobre la Tierra en un holocausto suicida (*cf.* Leakey & *alii*, 1995, Gleich & *alii*, 2000).

La hipótesis ucrónica obvia es que si nada exógeno lo hubiera impedido los dinosaurios habrían desarrollado unas poblaciones tan extensas y prolíficas hasta la plena saturación de sus ecosistemas, tanto como fuera viable llegar o sobrepasar la máxima *capacidad de sustentación* del territorio habitable (su *densidad crítica*, aquella en el límite en que el ecosistema se puede mantener en un precario equilibrio estable entre la biocenosis que lo usa/regenera y el ecotopo que lo soporta/nutre) y en un tiempo desconocido alcanzando su total despliegue terráqueo, acaeciendo únicamente dos alternativas posibles:

1. O bien todos los dinosaurios acaban esquilmando los recursos naturales, el agua, la alimentación vegetal y depredan/sustituyen a todas las demás especies de su propio habitat;
2. o bien se autoequilibran en su crecimiento en el límite por convergencia de sucesivos reequilibrios de la fauna y flora con sus medios respectivos.

En el primer caso acabarían extinguiéndose ellos también por sobrepresión demográfica y saturación del medio, más allá de su *capacidad de sustentación* (*carrying capacity*) o umbral crítico de reposición o reversibilidad del ecosistema o *densidad crítica*, con la destrucción irreversible de todos los ecosistemas vitales para ellos (vegetación, agua, suelo y aire) y con una progresiva desoxigenación del aire, al ir desapareciendo esquilgadas las plantas clorofílicas y aumentar la proporción del dióxido de carbono sin renovación posible, incluso autodevorándose las diversas especies en una crisis carencial final; sería la hipótesis que denominaríamos de densidad mayor que la crítica o también, como en Cosmología, la alternativa de “omega mayor que uno” ($\Omega > 1$).

O en el segundo caso -como sugieren todas las hipótesis experimentales bio-etológicas y ecológicas- autorregularían sus poblaciones en el borde de su *densidad crítica* de saturación, evitando su autoextinción masiva con fluctuaciones correctoras, hasta un escenario de equilibrio dinámico permanente de un Edén ecológico, donde todas las demás especies con funciones especializadas en sus ecosistemas respectivos pudieran convivir, manteniendo las poblaciones relativas en el borde de la ‘máxima capacidad de sustentación’ o de irreversibilidad de cada ecosistema; sería la hipótesis que denominaríamos de densidad igual a la crítica o también, como en cosmología, la hipótesis alternativa de “omega igual a 1” ($\Omega = 1$). Equilibrio dinámico, inestable, frágil y probabilísticamente tan singular como el preciso equilibrio cósmico del modelo del *universo plano*. Alarde de equilibrismo incierto, pero posible (*cf.* Margalef, 1968, 1980 y 1981).

Lo importante es que en ninguno de los dos escenarios ucrónicos previsibles hubiera habido espacio suficiente para el desarrollo de los grandes mamíferos, dado que sus econichos

ya estarían ocupados por las más variadas especies de saurios, impidiendo el desenvolvimiento de otros competidores. Y desde luego el Hombre no existiría, ni se habría llegado al moderno espécimen Gran Depredador de Gaia.

El tercer escenario posible, pero improbable, el de una densidad efectiva menor que la crítica (o alternativa de $\Omega < 1$) es redundante, porque o bien es debido a que se retienen sus poblaciones o autoextinguen los dinosaurios antes de alcanzar el umbral crítico de sus ecosistemas por causas ignotas o exógenas (como de hecho parece ser que ocurrió), o bien fluctúan sus poblaciones en torno a dicho umbral o lo sobrepasan y estarían en cualquiera de los dos escenarios posibles anteriores.

¿Cómo insertar el origen y devenir de esa gran institución social universal que es la ciudad en su globalidad histórica evolutiva, considerando que, *ceteris paribus*, siguiesen actuando los elementos, reglas, leyes, fuerzas, recursos y tendencias que han venido configurando sus transformaciones seculares, fijando todas las demás variables como constantes y sin introducir imponderables catástrofes exógenas? La ciudad es ciertamente una institución cultural universal, peculiar, intrínseca y exclusiva de los seres humanos; es una realidad socio-cultural y física de espacios confinados que caracteriza la presencia del hombre sobre la Tierra, al igual que a las termitas se las identifica por sus hormigueros o a las abejas por sus colmenas, al hombre se le ha de asociar inexcusablemente con las ciudades.

¿Qué dicen al respecto las teorías generales de la ciudad?

Las teorías de la ciudad interesan aquí y ahora no sólo por lo que impliquen para explicar la formación histórica-antropológica y desarrollo de esos lugares concretos y discretos que son los densos espacios confinados que caracterizan a las urbes, sino porque deben poder predecir, si han sido válidamente comprobadas, tanto la concreta y singular decadencia y muerte de las ciudades como la extinción global de las mismas en su contexto más amplio.

Las teorías de la ciudad han girado fundamentalmente en torno al análisis descriptivo e idiográfico de los fenómenos urbanos observables en las diferentes culturas, con un desarrollo profundo de las explicaciones tendenciales de las ciudades del presente, lo que ha permitido una interpretación potente de la ciudad moderna capitalista, esencialmente centrada en las culturas dominantes de la Revolución industrial y postindustrial. Incluso los estudios de antropología cultural han permitido conocer cómo se formaron y desarrollaron, incluso cómo perecieron, las ciudades de épocas y culturas prehistóricas e históricas.

Pero en todos los estudios se ha volcado la información y la explicación en casos concretos aislados o asociados, a lo sumo, por modos de producción y reproducción sincrónica (por períodos análogos) y diacrónicamente (por culturas superpuestas a lo largo del tiempo), considerando las agrupaciones geográficas y culturales. Puede decirse que se ha desarrollado un enfoque culturalista e historicista de los procesos endógenos del sistema cerrado de "la ciudad", sea



de la aldea a la ciudad y al territorio conformado por las diferentes culturas urbanas y en diversas épocas, construyendo teorías sociales, económicas y políticas, incluso ecológicas, para justificar con explicaciones congruentes lo registrado en los hechos históricos. En cierto sentido gnoseológico se ha practicado un *descripcionismo* científico ¹.

Entiéndese aquí como enfoque *cultural-historicista de la ciudad* ² la indagación y explicación causal del fenómeno urbano en virtud de los hechos históricos diferenciadores socialmente determinados por la misma historia, tanto desde metodologías deterministas, cuantitativistas y factuales, como cualitativistas o psicologistas, respondiendo a las cuestiones del *dónde*, el *por qué* y el *para qué*, incluso el *para quién*, se crean, nacen, se desarrollan y transforman histórica, social y económicamente, así como *en qué se diferencian* entre sí las múltiples clases y tipologías de ciudades dentro de la gran diversidad de sus expresiones y localizaciones. Se parte del concepto fenoménico de que la ciudad es un objeto cultural cognoscible por una definición idealista, sintética y *a priori* de ella misma, que permite diferenciarla de las formas de los asentamientos humanos más simples o primitivos (el campamento, la aldea rural preurbana, objeto de la antropología cultural), por cuanto se le exige que encierre una característica de lo que ahora (desde Aristóteles) se entiende como definitoria: su multiplicidad y diversidad relativamente autosuficiente de funciones sociales y económicas, que aparecen desde el Neolítico.

El peso específico de este enfoque reside en la clasificación y diferenciación morfológica e histórica de las ciudades respecto a otras formas de asentamiento (cueva, campamento, aldea...), como de éstas entre sí en diferentes épocas y culturas.

Este debate fundamental sobre la génesis de la ciudad como agregado complejo (diferenciado del simple asentamiento primario familiar o tribal, de cazadores-recolectores, nómadas o asentados, para la subsistencia o defensa del grupo) y que implica un determinado grado de organización social -no espontánea sino estructurada en forma de un Estado, capaz de dotarse de normas y códigos para regular las relaciones internas de la *gens* y con otros estados amigos o competidores, pero autónomos-, se mueve en el plano de considerar a la ciudad ya como objeto identificable de un conocimiento *idealista*, como unidad conceptual social e históricamente determinada *a priori*, conociendo platónicamente lo que se busca para despojarle de lo que se dice que no es, ciudad suficientemente pre-figurada como para poder responder a los requisitos esenciales que se exigen a la *idea de ciudad*.

1 Me refiero al enfoque *descripcionista* de la ciencia, entendiéndolo por tal aquella concepción de la ciencia que la considera como «una mera descripción o reflejo de la realidad, cuya gnoseología se opone esencialmente a la *constructivista* y se configura en gran parte mediante esta oposición, teniendo como modelo más generalizado el *nominalista empirista*». El descripcionismo «reduce o absorbe la forma en la materia expresándose en el *verificacionismo positivista* y pretendiendo validar las teorías científicas a partir de los hechos de experiencia recogidos en los registros de observación». El descripcionismo «desconfía de las teorías y de las hipótesis (de las anticipaciones), del invento y de la creatividad científica» (Bueno, 1987: 315-6; 1982: 112-7).

2 Véase la dicotomía de las tendencias dominantes en la Geografía que expone sintética y brillantemente H. Capel, 1982, basada en la oposición *historicismo/positivismo*.

Es decir, se parte de la *idea de ciudad* como síntesis *a priori* de lo que sea su naturaleza esencial por diferenciación de otras formas de asentamiento (no-urbanas o rurales) y se articula una disciplina tomando como elemento básico de su objeto esta idea en tanto que pre-concepto unitario que encierra en sí todas sus características por definición (*cfr. per alia*: Aristóteles, *Política*:1252b y 1261a; Weber, 1921: Cap. 1; Mumford, 1961; G. Childe, 1936; Reissmann, 1964; Castells, 1972, etcétera)

La idea fecunda de la continuidad o permanencia de la cultura urbana y de la idea de ciudad, sustentada primariamente por G. Childe y Mumford, no hacen más que constatar que la ciudad adquiere formas y manifestaciones diversas en su historia evolutiva, como preconcepto esencial, pero no se llega a percibir cuáles sean los elementos genéticos, no sólo morfológico-sociales o culturales, que dan continuidad a esa misma esencia, ya que tautológicamente se definen sus características desde su propia definición (los famosos factores o reglas que la autodefinen).

«Las tesis sobre la cultura urbana se han desarrollado en una perspectiva empirista en la que se ha tomado por fuente de producción social lo que era su marco. (...) la “cultura urbana”, tal como es presentada, no es ni un concepto ni una teoría. *Propiamente hablando es un mito, ya que cuenta ideológicamente la historia de la especie humana*. Por consiguiente, los temas sobre la “sociedad urbana” que se fundan directamente sobre este mito constituyen las palabras-clave de una ideología de la modernidad, asimilada, de forma etnocéntrica, a las formas sociales del capitalismo liberal. (...) He aquí lo que caracteriza a un cierto humanismo tecnocrático: la ciudad (que no es sino la sociedad) se hace a partir de las iniciativas libres de los individuos y de los grupos, que se encuentran *limitados*, pero no determinados por un problema de medios. El urbanismo se convierte entonces en la racionalidad de lo posible, intentando ligar los medios de que dispone y los grandes objetivos que se plantea» (Castells, 1972: 104-5, subr. orig.)

Es como si todas las Ciencias de los seres vivos se concentrasen únicamente en el estudio de la Medicina (ciencia aplicada típica, por donde empezara la Filosofía natural, en tanto que práctica mítico-empírica de la curación, como puede serlo el Urbanismo respecto a la ciudad), ignorando el estudio de la evolución de las especies, de la Genética o de la Biología molecular.

Las teorías de la ciudad han desarrollado los mecanismos que alimentan los procesos sociológicos, económicos y físicos por los que -según los datos e interpretaciones que suministren la Antropología, la Arqueología y la Historia- se ha pasado del “estado gaseoso o difuso” de poblaciones primitivas, nómadas y vulnerables, al “estado cristalizado” de las aldeas y ciudades compactas, cerradas, cada vez más complejas que están llegando a constituir vastas aglomeraciones en procesos galácticos de desarrollos regionales y continentales ilimitados. Han sido *teorías historicistas descriptivistas* de la ciudad, en las que, una vez identificada y restringida la

idea o concepto de ciudad *a priori* por descripción de las existentes reconocibles como tales ³. Se trataba de observar e interpretar esa descripción de cómo se alcanzaba el estado predefinido de ciudad en condiciones normales, dando por supuesto que su evolución posterior sería ir cubriendo las fases del crecimiento de un “organismo vivo” (alguien llegó a decir la sandez de que la “ciudad es como un árbol”), con tal de que mantuviera las características pre-identificadas que le conferirían unidad dentro de sus confines por diferenciación con el campo de su entorno, separada de la inmensidad rústica (con respecto a cuyo “vacío urbano” y en contraste con lo rural se ha definido siempre la ciudad).

Usando una lícita expansión analógica, en las teorías historicistas de la ciudad se ha tratado su formación como los cosmólogos tratan de explicar la formación de las galaxias y cúmulos, de las estructuras cósmicas organizadas: a partir del instante cero del *Big-Bang*, donde nada estaba predefinido, se fue formando una “sopa primordial” un plasma homogéneo muy caliente, ionizado e indiferenciado de materia y radiación que a los 100.000 años del inicio (al ir bajando la temperatura por los 3.000 °K) formó un plasma grumoso de materia oscura que colapsó formando una delgada “tortilla” que se fragmentó en *clusters* al enfriarse más y que acabó condensándose en grupos formando galaxias individuales discretas, cúmulos y supercúmulos de galaxias, estrellas y planetas (*cfr.* Riordan, 1991).

Pues algo así, por goteos y migraciones esporádicas desde el campo y las aldeas hasta concentrarse en una “aldea primordial” privilegiada que se convertiría en ciudad, se podría también llegar a explicar la teoría de las ciudades. Y ciudades que siguen creciendo sin fin. ¿Sin fin?

Hace ya tiempo, el geógrafo David Harvey (1973), al replantear las hipótesis y retomar el comentario de Louis Wirth (1938), respecto a que todavía buscamos en vano “una teoría general que sistematice los conocimientos que poseemos sobre la ciudad como entidad social”, observaba:

«La conclusión implícita ... es que probablemente sea imposible construir una teoría general del urbanismo [en el sentido de Wirth y anglosajón, de los flujos de emigración del campo a la ciudad]. El urbanismo es un fenómeno demasiado complicado como para poder ser fácilmente subsumido en una teoría comprensiva.»
(Harvey, 1973: 195 [204])

Esta complejidad de los fenómenos que interseccionan la realidad de la ciudad, la dependencia esencial de su mero concepto de otros niveles de conocimiento propios de otras disciplinas, ha propiciado que G. Bueno (1987: 396-407) hable de la imposibilidad de establecer una

3 No se olvide que el mismo gran sociólogo Max Weber, ensimismado por las características esenciales peculiares que iba hallando en la ciudad grecoromano-cristiana que veía por Europa, como la esencia de la propia idea de ciudad, llegase a negar la condición de tales, nada menos que a las medinas islámicas que cubren medio mundo, por no cumplir alguno de los requisitos sociopolíticos que él había decidido que correspondía ser definitorio de la esencia de lo urbano... (*cfr.* Weber, 1921).

Teoría General de la Ciudad, en tanto que teoría general de naturaleza *científico-categorial* (como podría serlo la teoría sistémica de las ciudades):

«Las pretensiones de una teoría de esta índole serían acríticas. El motivo principal no es otro sino la imposibilidad de cerrar el campo de los fenómenos urbanísticos, como si ellos constituyesen una estructura inteligible por sí misma. Es imposible establecer tesis generales sobre los fenómenos urbanos con independencia de premisas relativas a la teoría del Estado, a las concepciones sobre la misma evolución histórica de la humanidad, a partir de un estadio natural... *La ciudad, por tanto es una idea cruzada, consciente e inconscientemente, por otras muchas ideas tan genéricas como oscuras, al margen de las cuales la propia idea de ciudad no podría mantenerse. No es posible, en resolución, una teoría general de la ciudad que pretenda mantenerse neutral ante las cuestiones que giran en torno a ideas semejantes a las que hemos mencionado.* Pero el compromiso con ellas obliga a reconocer la naturaleza filosófica de una teoría general de la ciudad.» (Bueno, 1987: 396; *cvas. más*).

Esta visión finalista y de un espacio confinado de la idea de ciudad que ha gobernado ciertamente la Historia de la Humanidad, está adquiriendo ahora perfiles desmesurados, al haber roto los moldes que la confinaban espacial y socialmente y pasar de ser un lugar casi cerrado a convertirse en un nodo de una red de conexiones, abierta a los flujos de materia, energía e información que la cruzan en todas direcciones y en difusión explosiva. La ciudad sin confines ya no está cercada por un límite cortante entre campo y ciudad, durante siglos marcado por las murallas, las cercas fiscales o por perímetros de la clasificación jurídica de derechos-deberes del suelo (como en la actual legislación española) que operan como fronteras espaciales, administrativas y, desde luego, económicas. La ciudad explosiva, la ciudad difusa total y extensa altera profundamente esta visión cortante y seca de la historia precedente. Más adelante, hemos de volver sobre esta ciudad expansiva y difusa de los flujos, por estar en el extremo final de su transformación acelerada.

Pero dicha explosión (el *urban sprawl*), en absoluto es repentina o sorprendente, ya que viene siendo anunciada desde las revoluciones industrial y francesa, las desamortizaciones de tierras, las migraciones campo-ciudad y el derribo de las murallas a mediados del siglo XIX; y ya descrita y tendencialmente apuntada desde las *conurbations* de Geddes, de principios del siglo XX. Nada nuevo en esencia, si bien con características tecnológicas globales antes impensables por las que el tiempo-espacio se ha "encogido", las conexiones y flujos han estrujado el espacio y acortado el tiempo de modo trascendente. ¿Pueden ser las mismas las teorías de la ciudad de antes que ahora?

Ahora, en los inicios de este siglo XXI, hemos de aprehender como si fuera una totalidad unitaria el espacio ciudad-campo, sin solución de continuidad, donde el campo es visualmente rústico sólo por no estar aún lleno de casas, pero ha devenido en un ámbito perfectamente



delimitado, intencional y funcionalmente protegido al servicio de los habitantes de la ciudad. Los ejercicios precedentes de identificación del contenido y perímetros cercados que caracterizaran la ciudad para erigir una Teoría General de la misma, se han vuelto del revés, obligando -ya en estos momentos y mucho más en el futuro próximo- a delimitar con precisión los espacios rústicos cada vez más escasos y valiosos que han de preservarse de la imparable explosión urbana generalizada: las defensas (jurídicas y ambientales, cuando no físicas también) se levantan ya no para confinar a las ciudades, sino, por el contrario y cada vez más, para confinar los espacios verdes más preciados y evitar su asolamiento irreversible. El campo, el espacio rural antes aparentemente ilimitado, deviene ahora escaso y limitado, reserva necesaria para prestar la vital producción de su clorofila como espacio verde a los habitantes de la ciudad, para su uso ansioso, no sólo como fuente de alimentación por su vegetación comestible, fungible o convertible en pastos para carne, sino además porque se presta al disfrute de la ciudad, para su respiración, ocio, expansión y reposo, como reserva de oxígeno, como bosques convertidos por los ecotecnócratas en simples “sumideros de dióxido de carbono”, computables a descontar para poder seguir contaminando ...

Ahora, para entender el fenómeno urbano es imprescindible insertarlo en su medio, explicarlo, no por sí mismo, sino en relación con su medio que lo nutre, alimenta, crece/decrece a su costa, en tal forma que la superficie en que la ciudad crece algo irreversiblemente de su entorno está siendo sustituido sacrificado. El espacio es continuo y limitado si la ciudad crece a fuerza de incrementar sus poblaciones provinientes de fuera, algo desaparece a sus pies: el suelo que transforma. Y algo se extingue más lejos: el espacio económico agrario abandonado por la población que se ve expulsada de él para ir a la ciudad. Es un problema de equilibrios en sistemas finitos. Si la materia es finita y el espacio es finito, no se puede plantear un crecimiento infinito de nada: ni de la población ni de los recursos para alimentarla. No es malthusianismo, es Termodinámica.

Por el contrario, el enfoque generativo de la ciudad -o, mejor aún como en otro trabajo lo he denominado, la *Teoría Generativa de la Coranomía* (o teoría generativo-transformacional del espacio social del territorio; ver García-Bellido, 1999)-, sin negar la pertinencia de los estudios realizados desde el enfoque cultural-historicista de la ciudad, intentaría aproximarse al conocimiento de las variables esenciales que explicasen la génesis y desarrollo de la ciudad, conjuntamente con su medio espacial, social y ecológico.

La teoría de la ciudad ha de ser ecológica o no es nada: ha de plantearse desde dentro y en su evolución conjunta inseparable con su medio global. Esa visión globalizadora y sistémica de la ciudad *con* su medio entorno (no *en* un medio o territorio, como dos cosas ajenas) obliga a ampliar los métodos de análisis del historicismo culturalista hacia el enfoque generativista, en el que la ciudad y el campo (antinomía clásica desde tiempos inmemoriales) devienen subsistemas o partes constitutivas de un todo en el que quedan inmersas: el Globo terráqueo, la Pantópolis son las totalidades dominantes, porque el elemento decisivo ya no es la “ciudad que vive del campo”, sino los hombres como masa poblacional que habita la Tierra y ocupa, consume y

deteriora todo lo que hay sobre ella, no sólo el campo, sino las propias sedes de sus habitáculos, el agua, la flora y el aire. Es ya la Ecología la que gobierna esas relaciones urbanísticas que ocurren en la Tierra. Y por ello vengo proponiendo desde hace diez años la Coranomía, en tanto que disciplina integradora de la Ecología, la Geografía y la Urbanística, cabalmente porque los análisis sectoriales aislados de esas tres disciplinas son imposibles en un espacio cerrado y tan profundamente interrelacionado (*cf.* García-Bellido, 1994).

Debe aclararse desde el inicio que las ideas de *generativo* y *evolución* en este contexto socio-histórico y cultural de las Ciencias Humanas han de despojarse de toda connotación naturalista, organísmica, ni azarosa ni necesaria, que encierran sus acepciones de uso normal en las Ciencias Físicas y Naturales. Se habla de la Evolución del Universo o de la vida y sus leyes universales (Cosmogonía, formación de las galaxias, evolucionismo darwinista, especiación, adaptación evolutiva, etcétera) como procesos que, una vez han tomado por azar una opción siguen ciegamente por necesidad en esa dirección, son ya ineluctables, mecanicistamente predeterminados por sus ecuaciones de partida, en la medida en que la voluntad de un ser externo no puede alterar su marcha inexcusable, solo una catástrofe puede torcerlo.

Pero esa es la diferencia central con las disciplinas Sociales o Humanas, que autorreflexionan sobre el sujeto cognoscente como objeto de estudio: la historia es resultado de azares, sí, pero también de decisiones personales discrecionales o arbitrarias de la voluntad de uno o varios dirigentes. Ese es el contenido irracional, irreflexivo o "antinatural" de las acciones intencionales de la voluntad Política que rigen la Coranomía y el espacio coranómico. En nuestro examen de la Teoría de la Ciudad esa capacidad humana de luchar contra la Naturaleza, de comprenderla para conquistarla, violarla, domeñarla y destruirla, así como de corregir o cambiar esas políticas sabiamente en el momento crítico, van a ser el centro del debate sobre la ciudad futura en el seno del entero planeta.

Los conceptos de "generativo" o "evolutivo", pues, deben ser explicitados. No son utilizados aquí en un sentido organicista-determinista, sino como un proceso no estocástico que es regido por la *lógica interna y necesaria* del *azar y necesidad* en la evolución. Evolución que es desencadenada por las transformaciones conscientes o inconscientes de los procesos bio-etológicos, sociales y culturales. *Generativismo* biológico-cultural, pues, como cadena de selecciones de entre las infinitas proposiciones socio-culturales posibles, adoptando consciente y voluntariamente las *mejor adaptadas* (es de suponer, pero puede no ser así) a los requerimientos socioculturales específicos internos y externos de los grupos humanos, según cada cultura y cada ecosistema concreto, con la identificación de los invariantes mantenidos a lo largo de la evolución con tales transformaciones libre y racionalmente adoptadas (en teoría, mas no siempre).

Pero en absoluto sería una evolución mecanicistamente determinista de respuestas únicas y productos socio-culturales fenoménicos necesarios; ni siquiera predeterminados cuando se desenvuelvan en líneas paralelas que pudieran pautarse como "fases necesarias de un progreso cósmico ineluctable" (como hacía el modelo rostowiano del desarrollo económico de todos



por la misma senda marcada por los primeros en andarla, como el esterilizador 'pensamiento único' hoy dominante). Preferiré hablar, en vez de con esa acepción de "evolución natural", mejor con la de "evolución artificial", política, dialéctica e históricamente determinada, de las transformaciones o cambios culturales de la ciudad, de la transmutación social del espacio, del artificio urbano, voluntario y dirigido, nada orgánico ni natural, pues.

Otro modo de interpretación de la evolución política de los hombres conduciría a que todas las culturas en las mismas circunstancias serían convergentes, y la pérdida de la diversidad global sería como un "efecto natural" y sobrehumano de las fuerzas de la Historia; cuando sabemos que esas decisiones son tomadas por intereses concretos de personas y grupos concretos, con intereses muy determinados, en momentos históricos concretos. Ni en la Naturaleza ni en la vida política los mejor adaptados (¿a qué? ¿con referencia a qué función? ¿cuál es el indicador de bondad en la adaptación social?) son los que acaban dominando por "selección del más apto", sino que muchas veces son los más imbéciles y menos aptos (incluso por rigurosa elección democrática, véase el caso patético de Hitler o Bush, aunque este último lo fuese de forma oscura y trapaceira) los que acaban gobernando el destino de una Era histórica o de una especie entera, con tal de que se encuentren ahí en el momento oportuno para controlar las decisiones, con mayor poder o mayor iluminada obcecación cesarista por imponer a todos sus intereses unilateralmente.

La difunta Ecología Humana de la escuela de Chicago, como los *Chicago's boys* del neoliberalismo finisecular, o como la Economía estándar del pensamiento economicista han demostrado su incapacidad para entender la complejidad social y ecológica de la vida política en la Tierra, precisamente porque han reducido y simplificado tanto las variables y elementos a ponderar del pensamiento social y económico en una sola dirección, ignorando su contexto ecológico, que han estrangulado su capacidad de comprensión de los fenómenos complejos, impidiendo nuestra óptima adaptación al progreso humano en la Tierra. Y ahora nos han arrojado a un acelerado torbellino en el que para salvarnos estamos abocados a dar un necesario y trascendental golpe de timón (*cfr.* toda la moderna economía ecológica desde Georgescu-Roegen, 1971; Foley, 1981; Martínez Alier, & *alii*, 1984-91; Naredo, 1987-1996; Martínez Alier, 1995; Aguilera & *alii*, 1994; etcétera).

Análogamente, el concepto de "evolución urbana", debe desligarse de su evidente ambigüedad o connotación natural de los procesos evolutivos de la Naturaleza que ocurren sometidos estrictamente a mecanismos y transformaciones no finalistas, ni interesadas. La selección natural es bastante ajena a la *selección político-social* por linajes, razas, estirpes, convenciones, intereses grupales o poder que es, en cambio, la clave del "progreso" y la selección social en todas las culturas.

Como corolario también debe advertirse que, cuando use las expresiones genéricas "el Hombre", "la especie o el género humanos" o el ambiguo "todos", como señalando ampliamente a los culpables o responsables de lo que ocurra, ni en el pasado ni en el futuro, debe entenderse

que esa responsabilidad sólo cabe atribuirla a los escasísimos hombres que con nombres y apellidos y en cada caso han dirigido, decidido o gobernado las ideas, las políticas, las guerras, las economías y las acciones que han marcado el devenir de las comunidades y de la entera Humanidad; porque muchas razas, pueblos, ni miles de millones de hombres y de generaciones enteras de ellos no tienen responsabilidad alguna de lo que han hecho o tenido que hacer, siendo, por el contrario, las víctimas de la voracidad de unos pocos: parafraseando la ambigua y genérica sentencia latina hobbesiana que echaba en la naturaleza de toda la especie esa lacra de *homo homini lupus*, dígase mejor aún que sólo "algunos" lo son: *aliqui homines homini lupi sunt*.

2. Orígenes de la ciudad: de la metáfora cosmogónica del torbellino democriteo a la tesis del núcleo-vórtice

El cúmulo de perspectivas con las que es dable observar la ciudad se plantea más crudamente en su análisis histórico diacrónico/sincrónico dado que existen ciudades en casi todas las culturas desde el Neolítico, en todos los continentes y en todas las épocas; más aún, el mismo espacio urbano producido por una cultura, cuando es conquistado por otra distinta, puede ser reutilizado (no siempre lo ha sido) aprovechando gran parte de los componentes formales y tipológicos del espacio ya construido. Lo cual hablaría de la disociación fenoménica entre el espacio producido (continente) y los modos de producirlo y reproducirlo (contenido), pero que, no obstante, subsiste una unidad esencial profunda en el propio concepto inter-cultural de la ciudad *en sí misma*: el *locus* permanece, aunque la ciudad mute.

346

«... la fenomenología de la ciudad es tan heterogénea y diversa como diversos son los modos de producción a las diferentes culturas y sociedades. Por consiguiente, que la tarea de una teoría general, orientada a establecer una *idea esencial* que tenga en cuenta estos fenómenos, así como sus implicaciones, desborda cualquier tratamiento categorial de carácter científico (lo que no significa, por supuesto, que una teoría general *filosófica* de la ciudad pueda llevarse a efecto con independencia de las investigaciones de geógrafos, historiadores, urbanistas, etcétera).» (Bueno *et alii*, 1987: 397, subr. orig.)

Me parece de la mayor relevancia traer aquí *in extenso* la aguda interpretación inusual que el filósofo, profesor Gustavo Bueno, de la universidad de Oviedo ha sabido plantear de la cosmogénesis de la ciudad, como método de estructuración profunda para delimitar la esencia de una Teoría General de la Ciudad.

Entiende Bueno que el establecimiento de una *idea esencial* de la ciudad es válida en tanto que permita elaborar una *teoría sobre la esencia de la ciudad*, utilizando la *doctrina dialéctica de la esencia*. Según esta doctrina (ver adaptación *ut infra* Figura 3):



«... una esencia procesual, real o ideal, está constituida por un *núcleo*, un *curso* de desarrollo de este núcleo y un *cuerpo* de determinaciones, también esenciales aunque no nucleares, que van adscribiéndose al núcleo a lo largo de su desarrollo. El cuerpo de la ciudad, como el cuerpo de cualquier esencia, no se deriva del núcleo, como si fuera una secreción suya, sino que sólo puede entenderse a partir de aquello que no es la ciudad, pero que la rodea *constituyéndola*. La dialéctica de la ciudad con su exterioridad tiene en nuestro caso nombre propio: es la dialéctica de la ciudad y el campo, siempre que el campo sea leído precisamente como factor de esta dialéctica esencial.» (*ibidem*, 1987: 398, subr. orig.).

Para Bueno, pues, la *Teoría General de la Ciudad* es como una ...

«... teoría sobre la *esencia* de la ciudad, una esencia capaz de dar cuenta de la diversidad de hechos contrapuestos constitutivos del fenómeno urbano (los hechos tectónicos y los hechos demográficos o pragmáticos), de explicar las apariencias urbanas, sus degeneraciones (...)

Cuando hablamos de la esencia de la ciudad como una realidad viviente, no queremos significar que estemos ante una estructura inmutable, fija, en cuyo marco podamos ir exponiendo los cambios fenoménicos y comparativamente accidentales. Lo que queremos significar con el concepto dialéctico de esencia es precisamente que la esencia es un género, pero un género que se distribuye en especies distintas, que se transforman las unas en las otras (como las especies de animales o como las especies de las cónicas). Por tanto que es la misma esencia de la ciudad la que cambia, la que se despliega según fases internas a su propio concepto. Y que este despliegue histórico de la ciudad sólo alcanzará un significado teórico, y dejará de ser una mera cuestión de curiosidad subjetiva, cuando pueda expresarse como la *exposición fenoménica de un desarrollo esencial*. Nuestra tesis general en el orden metodológico podría enunciarse así: *Es imposible una teoría general de la ciudad que no se presente como teoría evolutiva de la misma, como teoría de su principio, de su desarrollo y de su fin (de su fin interno, dialéctico)*.

En realidad, por otra parte, la dialéctica del desarrollo urbano en su contexto interno [determinado] *no es un proceso separable de la dialéctica del desarrollo en su contexto exterior [determinante], puesto que es precisamente la exterioridad lo que determina la propia materia de la sustancia interior* (la exterioridad de la ciudad es la selva o, correlativamente, el campo)» (*ibidem*, subr. cvas. orig. y negrita mio).

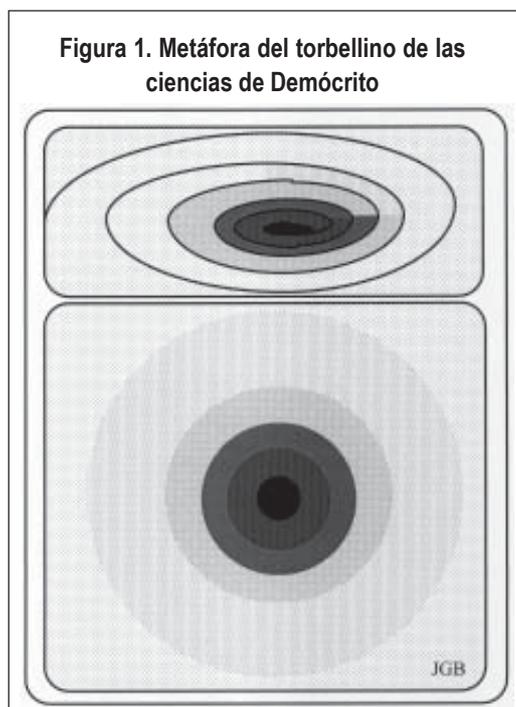
La oposición dialéctica campo/ciudad (si bien no en todas las culturas ni modos de producción urbanos, como resulta ya obvio) es:

«... una oposición fenoménica que no sólo revela la esencia, sino que también la encubre o la trivializa, puesto que siendo la relación ciudad/campo una relación sinéctica, en el plano de los fenómenos queda reducida a oposiciones del tipo

asfalto/vegetación, o bien, con pretensiones más profundas, pero no menos superficiales, a la oposición entre el *stress* del *mundanal ruido* y la *calma de la descansada vida*. La prueba de que la oposición ciudad/campo desborda el plano de las oposiciones fenoménicas es su coordinabilidad con otras oposiciones en las cuales las diversas teorías insertan a la ciudad, p.e., la oposición Cultura (ciudad)/Naturaleza (campo) o la oposición sistema (ciudad) / medio (entorno) ... [esta última oposición] es de linaje termodinámico y, en consecuencia, tiene la mayor importancia (aun cuando arrastre el inconveniente de que obliga a transformar en *campo* no sólo el *ager* sino también a las demás ciudades)» (*ibidem*: 399)

Para aproximarse históricamente a la interpretación metafórica que realiza el profesor Bueno de su tesis del núcleo-vórtice como preparatoria de una Teoría General de la Ciudad, deben recuperarse las fuentes clásicas que crearon la ingeniosa imagen de tales procesos dinámicos y turbulentos (hoy revitalizados para la teoría del caos con ese eslogan de “orden tras el desorden”).

Fueron los atomistas presocráticos de la escuela milesia (Miletos, Jonia) los que expresaron la Teoría Cosmogónica del Universo con la metáfora del torbellino. Esta formalización cósmica era la imagen gravitacional del torbellino que propuso Demócrito, en el que los átomos giraban arrastrados vertiginosamente por su peso, entrechocando y llevando las partes más pesadas al centro y lanzando las demás a la periferia, y en la que al chocar unos átomos con otros daban origen al nacer, al perecer y al cambio sustancial y fenoménico de las cosas, así como al conocimiento humano.



La metáfora del torbellino de Leucipo de Mileto y Demócrito de Abdera, (Tracia, s. -V) nos permite reconstruir la cosmogonía de la escuela atomista presocrática, construida sobre los principios de creación del orden a partir del desorden caótico inicial de Anaximandro (s. -VI). Según éste, debido a un aleatorio proceso de movimiento sin fin, a partir de lo ilimitado, de separación y diferenciación de los opuestos (calor y frío), se generaba energía potencial entre ellos tendente a la postre a su absoluta igualación destructiva y regeneración cíclica (¿entropía?). En esta cosmología se describía el origen del mundo a partir de un movimiento circular de un remolino turbulento o torbellino de agua o de aire, de materia primigenia (los principios, elementos o átomos), que girarían en una dirección al azar, “pues del azar nacen el remolino y el movimiento que,



mediante separación, llevaron al universo a su orden actual” (dice Aristóteles, *Física*, 196a, criticando a los atomistas). Merece el esfuerzo de transcribir lo que dijeran Aristóteles y Diógenes de estos primeros cosmólogos (cfr. Sambursky, 1956: 213-33; Bernabé, 1988: 285-334) (cfr. Figura 1):

«Y tal es, en efecto, la causa sobre la que todos [los atomistas] concuerdan, y se basan en lo que sucede en los líquidos y en el aire, donde los objetos más grandes y pesados son siempre arrastrados hacia el centro del remolino» (Aristóteles, *Acerca de Demócrito*, en Simplicio, *De Cælo*, 295a).

«[Leucipo] afirma que el todo es infinito y que de él una parte es lo lleno y otra el vacío. Estas cosas (lo lleno) son los elementos. De estos elementos están hechos los innumerables mundos que se reducen a ellos. Y así nacieron los mundos; nacieron por doquier: muchos corpúsculos de toda clase y figura [forma, peso, posición y disposición eran las variables características de los átomos o elementos], segregados de lo infinito, fueron desplazados hacia el gran vacío y congregados unos junto a otros formando un vórtice. En dicho remolino, conforme colisionaban unos con otros al ir girando de todas las maneras posibles, se fueron separando unos de otros y uniéndose los que eran semejantes a sus semejantes. Cuando los que eran semejantes ya no pudieran girar por su gran número y peso se equilibrarían y, aquellos de entre ellos que fueran más livianos, saldrían agitados hacia fuera, hacia el vacío exterior como si pasaran por una criba, y los demás permanecieron juntos y entrelazados con el mismo sentido, precipitándose juntos hacia abajo y formando al principio una estructura esférica. Esta estructura se separa como una piel o membrana que contiene dentro de sí todo tipo de cuerpos. Estos cuerpos, ya unidos en masa, girando por la consistencia de su centro, van haciendo más tenue la membrana circular exterior, compuesta por las partículas que atrae a su superficie a tenor de su giro, pero los átomos que colindan siguen flotando juntos por su contacto en el remolino. De este modo se forma la tierra, al permanecer juntos los corpúsculos que habían sido arrastrados al centro. A su vez, la membrana que envuelve este mismo cuerpo va aumentando por captación de los corpúsculos externos que allí concurren y de los que se va apoderando al tocarlos, por la fuerza de su giro en remolino. (Diógenes Laercio, *Vidas de los Filósofos*, IX, 31).

Posteriormente, el epicúreo romano Lucrecio (1ª mitad s. -I) recoge en *De Rerum Natura* (libr. II: 112-41 y 216-93) esta misma imagen democritea del torbellino, pero innovando el movimiento interno de ‘declinación’ de los átomos (ya en latín denominados *corpora*, *principi*) por el que la eterna y universal caída de los átomos se ve perturbada por una mínima desviación, llamada *clinamen* (*id facit exiguum clinamen principiorum nec regione loci certa nec tempore certo*, *ibidem*, II: 292-3), la cual crea una turbulencia, un remolino del que se genera el mundo, la totalidad de las cosas naturales por combianciones al azar de estos átomos al entrechocarse (cfr. Valentí Fiol, 1949: *Lucrecio*, ed. Labor; Prigogine *et alii*, 1979-86: 179). De modo no superfi-

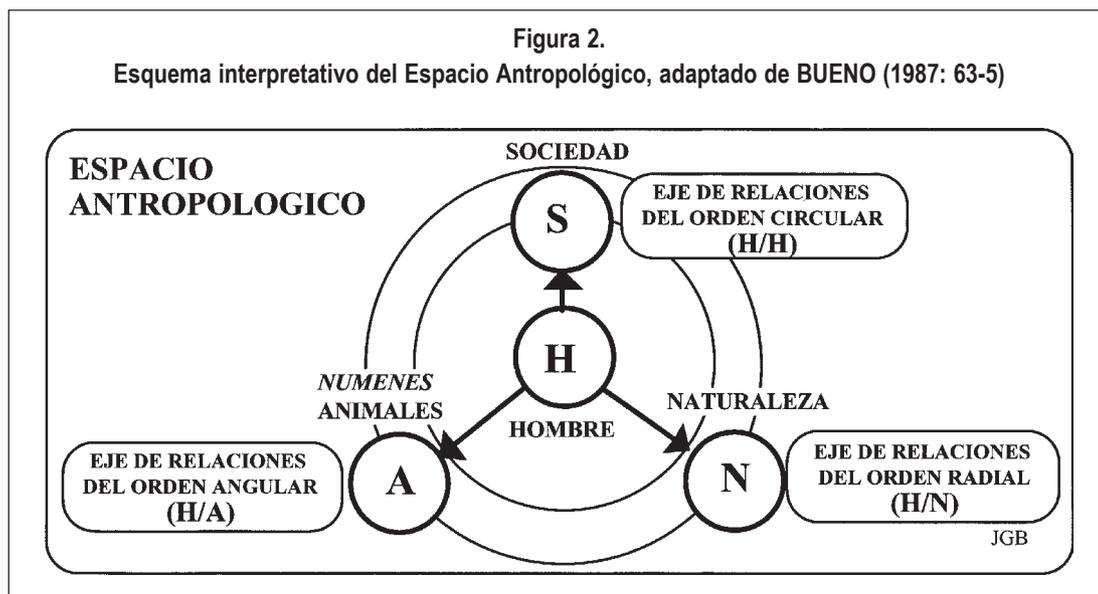
cial, sino conceptual, coincidiría esta estructura con las modernas teorías del caos, con sus atractores o *strange attractors* (cfr. Prigogine, 1984; Hayles, 1990, Barrow, 1991; etcétera).

Los factores elementales de la evolución interna en la *Teoría General de la Ciudad* que BUENO va a desarrollar recuperando la metáfora demócritea, se articulan en torno a los mismos factores que el propio Bueno (1987: 63-5) exponía para el *Espacio antropológico*, a saber: naturaleza (N), hombre (H) y númenes (A), que establecerán las relaciones circulares societarias (H/H), las radiales con el medio (H/N) y las angulares con los "otros" (H/A).

La construcción de Bueno sobre la articulación del Espacio Antropológico se efectúa en torno a tres ejes de relaciones conceptuales, por los que -considerando al hombre individual H como ente biológico-económico y centro del sistema, junto con el marco de sus relaciones recíprocas con otros hombres (contexto de relaciones sociales, S) y con el medio territorial-ecológico (desdoblado éste, a su vez, en sus dos componentes esenciales: Naturaleza o medio inerte, N, y otros entes, númenes, animales o seres vivos concurrentes en su espacio territorial, A)- puede definirse el sistema de la estructura eco-sociobiológica con arreglo al siguiente esquema referencial (ver Figura 2):

- (a) Relaciones de orden circular o sociales que el Hombre (H), una vez constituido, mantiene con sus congéneres (H/H); relaciones circulares reguladas por la igualdad (reflexiva, simétrica, transitiva), relaciones humanas o sociales intraespecíficas (lingüísticas, políticas, morales) que constituyen el *eje circular* del Espacio Antropológico.
- (b) Relaciones de orden radial con la Naturaleza (N) que el Hombre mantiene con los entes no inteligentes (H/N; con el agua, la tierra, el aire y el fuego) de modo constante y que constituyen el *eje radial*.

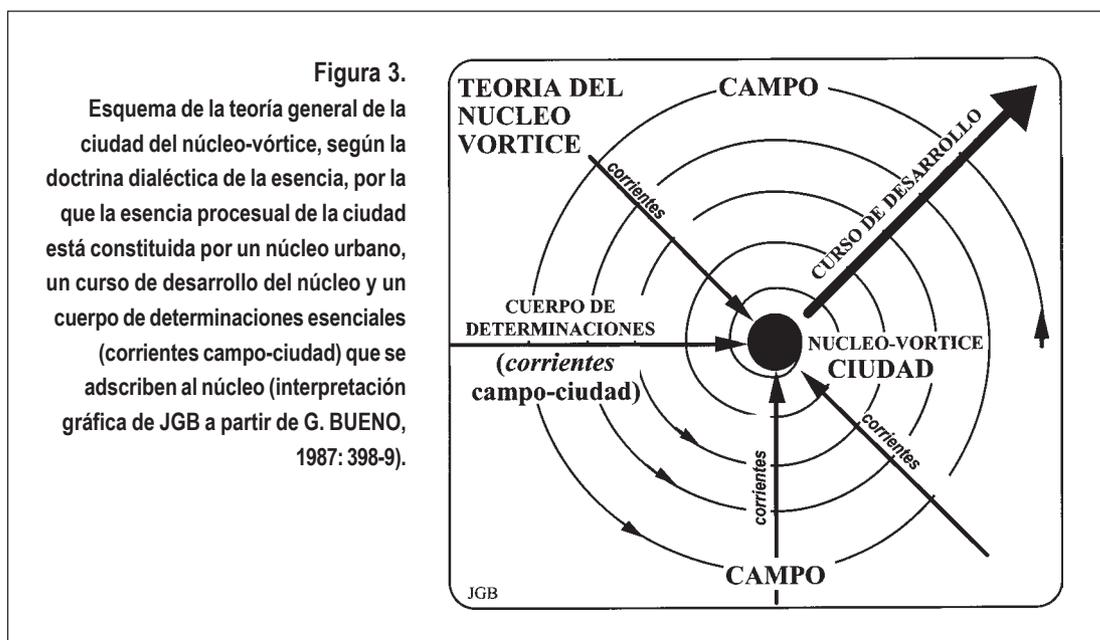
Figura 2.
Esquema interpretativo del Espacio Antropológico, adaptado de BUENO (1987: 63-5)



- (c) Relaciones de orden angular con los entes que no son hombres ni cosas, *númenes*, seres inteligentes o animales (A), relaciones interespecíficas con los amigos-enemigos de los hombres sin ser humanos (H/A) y que constituyen el *eje angular* del Espacio antropológico.

Estas relaciones se establecen siempre a través de la mediación de las demás, por lo que una dominancia relativa de una de las relaciones privilegiándola sobre las otras desequilibra el sistema. Como hace el “determinismo cultural” de M. Harris con el orden radial (H/N), en el que las relaciones Hombre-Naturaleza son condicionantes de la Cultura y donde la Naturaleza es un recinto cerrado (un ecosistema) que los hombres explotan y, por tanto, es un moldeador de las culturas; frente al materialismo histórico del análisis marxista que se movería, en principio, en el eje de las relaciones de orden circular (H/H), en el que el medio natural es infinito y es moldeado por el trabajo humano, aunque a su vez tiene una acción moldeadora sobre los hombres (cfr. Bueno, 1987: 63-5 y 395-6).

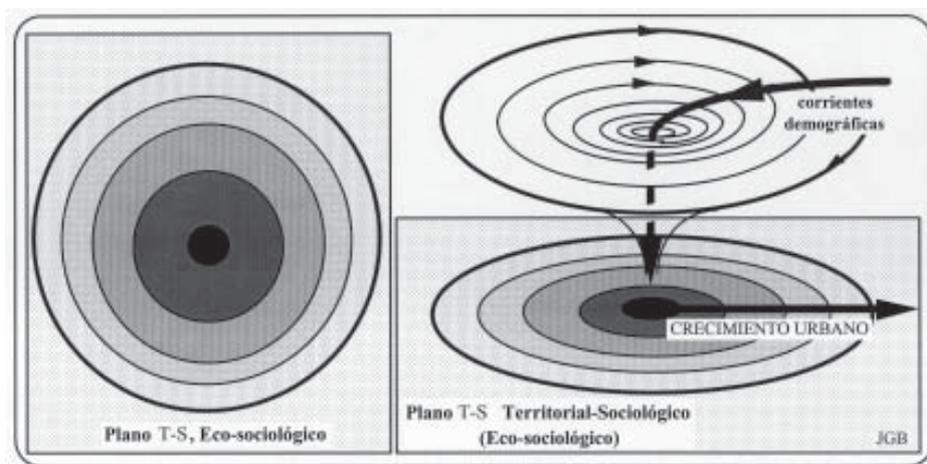
«Las relaciones circulares constituyen el marco de referencia, sólo a través del cual las relaciones radiales pueden llegar a cobrar un sentido antropológico (...) Las culturas no son unos simples mecanismos de adaptación al medio ambiente que dejaría incólume una naturaleza humana invariable, sino que la cultura es el contenido mismo de la naturaleza humana que se va transformando y desarrollando históricamente» (Bueno, 1987: 396).



En virtud de la doctrina dialéctica de la esencia de la ciudad, en la que la exterioridad del espacio rural es parte constituyente esencial del propio núcleo urbano-ciudad, el profesor Bueno (1982) ha formulado su sugestiva *tesis nuclear de la Teoría General de la Ciudad*, que llama tesis del vórtice y que tanto rememora al torbellino democriteo (ver Figuras 3, 4 y 5), advirtiendo que opera con un concepto, aunque la formule como una analogía metafórica, por brevedad, y concibiendo en ella al *núcleo urbano*...

«... como un vórtice que en un lugar del “espacio antropológico” (de su eje radial) [relaciones H/N] se constituye a partir de las corrientes humanas que, confluyendo en ese lugar, alcanzan un punto crítico en su desarrollo, según determinaciones morfológicas que habrá que especificar. Por supuesto, este *vórtice*, en tanto se constituye por un aporte masivo de energía a un lugar dado desde su entorno, realizará las condiciones genuinas previstas en la *teoría de los lugares centrales* de Christaller y Lösch (ver Figura 5). Pero las perspectivas termodinámicas, aunque esenciales desde luego, son genéricas, y la teoría del vórtice, como teoría general de la ciudad, debe ser morfológica, específica. En cualquier caso, el concepto de núcleo esencial de la ciudad comporta el momento de la confluencia incesante de corrientes que proceden de fuera (y no *in illo tempore*, en el origen, sino también ahora y siempre) y se cruzan en la ciudad y en el momento de segregación de fragmentos que esas corrientes originan en su confluencia. La razón por la cual aquellos fragmentos se segregan de la corriente respectiva, no es tanto que se separen espontáneamente de ella, sino que los fragmentos aún no segregados se componen con otras corrientes con sus fragmentos confluyendo (...) en el vórtice o torbellino urbano» (*ibidem*: 399)

Figura 4. Representación en un plano territorial del efecto del núcleo-vórtice urbano en la subsunción de las corrientes externas de *presión demográfica* que nutren su crecimiento progresivo (interpretado a partir de G. BUENO, 1987: 398-9)

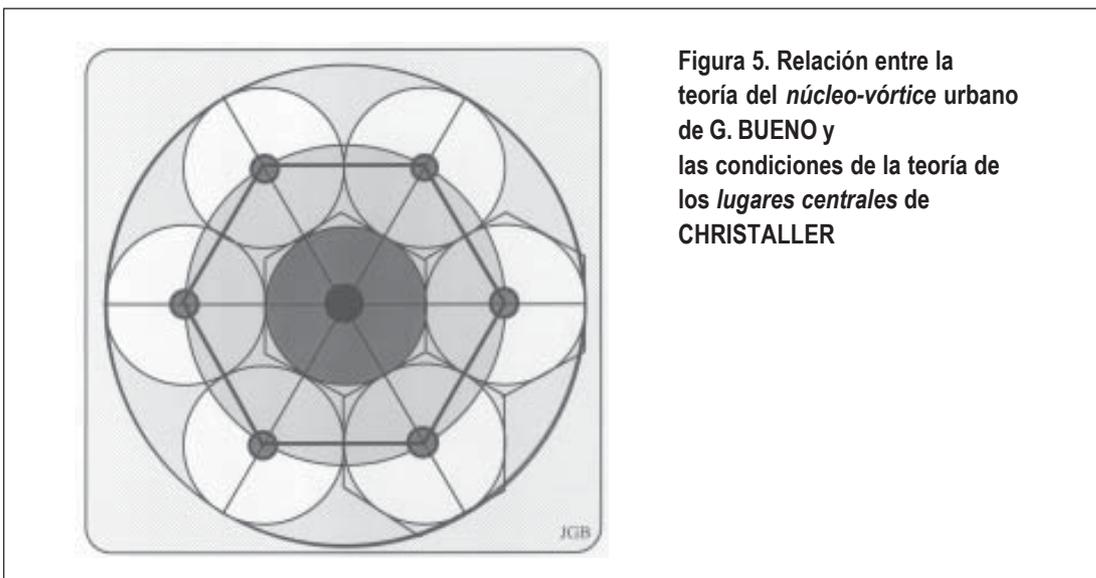


Atribuye a las corrientes que confluyen formando el vórtice urbano el carácter de *masa líquida*, no amorfa, y organizada en *corrientes*, la principal de las cuales es la *población* preurbana en un determinado territorio que puede alcanzar un *volumen crítico*. El impulso para este volumen crítico, “en tanto éste se ha producido en diversos lugares de la Tierra de un modo independiente” (dice Bueno, dando por sentado y asumido la *poliphyla* y el origen poligénico de la ciudad), sólo puede explicarse por una *causa universal*, como la de la *presión demográfica* de la población en cada territorio (Platón acertó con esta ‘razón última’ de la constitución de las ciudades):

«La presión demográfica preurbana es una presión que hay que suponer dirigida no solamente contra el medio natural (presión radial) sino contra los otros grupos humanos (presión circular) y, por supuesto, contra los animales (presión angular). Esto explica la generación de esas corrientes de referencia hacia *lugares de confluencia* de diversas *familias primitivas*, en terminología de Platón, que habrán tenido que confrontar sus autoridades familiares (tribales y sus costumbres) y habrán tenido que preferir unas a otras para poder vivir en común (es decir, habrán tenido que formular normas y leyes, aún no escritas)» (*ibidem*: 400, subr. orig.).

Con estos antecedentes clásicos de las modernas teorías del caos, las turbulencias y los “atractores extraños”, al comparar Bueno el proceso de constitución de las diferentes ciencias con el mar, como símbolo de la materia aún no organizada por la ciencia, propone su semejanza con el “proceso de formación de múltiples torbellinos en un mar de orillas invisibles”:

«Cada ciencia corresponde a uno de estos vórtices que, girando en torno a un eje, va incorporando capas sucesivas de moléculas a su movimiento, mientras que otras permanecen al margen de su esfera de influencia. Los torbellinos pueden también fundirse, o absorberse en terceros más potentes (la Dinámica y la Termodinámica



en la Estadística de Boltzmann); pueden interferir y neutralizarse, pueden permanecer en estado estacionario (como, según Kant, habría permanecido la lógica formal de Aristóteles, que no habría dado ni un paso adelante desde la época de su fundador)» (Bueno, 1982: 125).

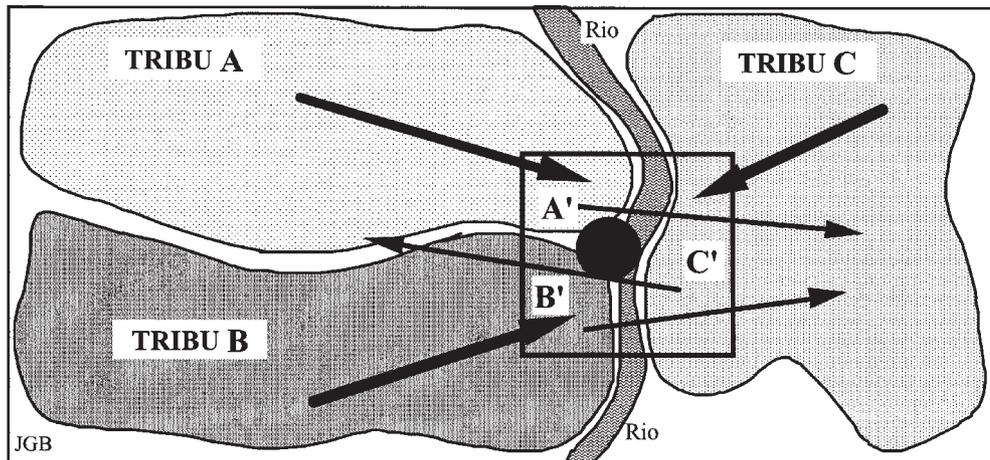
Para ilustrar el proceso de convergencia de *corrientes* en la formación de la ciudad se hace necesario introducir los conceptos clave de la *sociabilidad, fraternidad y comunidad* que habiliten la idea de un Estado, la cual -según la tesis de la ecuación entre el Estado y la Ciudad, de Gordon Childe- sería como una organización social necesariamente simultánea a la idea misma de ciudad (sobre esta amplia cuestión, ver Childe, 1936; Jacobs, 1969; Service, 1975; Redman, 1978; Leakey, 1981: 234-5; Binford, 1983, etcétera). La superación de esta antigua ecuación de la simultaneidad Estado-ciudad con la evidencia, actualmente conformada, de la existencia de *Estados preurbanos*, organizados sin una ciudad metropolitana aparente, de tribus socialmente articuladas y dispersas en un territorio, pero con relaciones de subordinación política estructuradas como Estado (como entre los cherokees, las fases preurbanas de los mayas y de Teotihuacán o como se supone podría ser Tartessos), le permiten a Bueno, mediante un *regressus* esencial, hipotetizar un modelo morfológico de transformación de la sociedad preurbana en el núcleo de la ciudad, a partir de la idea posible de la constitución primaria de una *ciudad preestatal* (organización urbana sin tener un Estado políticamente articulado). Su hipótesis es que:

« ... la sociedad preurbana evoluciona hacia la constitución de la ciudad, como estructura nueva, pero que incluso no implica, al menos de modo inmediato, la constitución del Estado. La importancia teórica de esta posibilidad, a saber, la posibilidad de una ciudad preestatal, ha de medirse teniendo en cuenta las conexiones que la ciudad ha de mantener con la idea de una sociedad civil (es decir, ciudadana, no tribal), una sociedad que, sin ser comunitaria, sin embargo no se confunde con el Estado como sociedad política» (*ibidem*: 401).

Propone una representación modelística formal en la que, en un espacio territorial determinado (p. ej. 1.000 km²), ecológicamente heterogéneo, coexisten territorialmente vecinas y en equilibrio global tres tribus A, B y C, asentadas en redes tribales con poblaciones preurbanas socialmente organizadas en comunidad y heterogéneas, internamente diferenciadas en fragmentos, grupos o familias distintas (formación en clases) (ver Figura 6). «La comunidad, en todo caso, implica antes que igualdad, fraternidad.» Esta *sociedad preurbana* (el sistema de las tres tribus del modelo) sería simultáneamente un modelo de *sociedad pre-estatal*. Las tres tribus podrían evolucionar hacia la constitución de un Estado que no comporta exactamente la aparición de la ciudad (véase la concordancia de este ejemplo con el de las tres aldeas en un valle que ilustra Service, 1975: 95).

Este modelo de evolución se basaría en la heterogeneidad probabilística de la distribución presupuesta, por la que habría una mayor concentración de riqueza elaborada (corrientes comerciales definidas), correspondiente a una mayor población concentrada en ciertos territorios privi-

Figura 6. Representación de un modelo morfológico de formación del núcleo de una ciudad en una sociedad preurbana y preestatal, en un hábitat heterogéneo, con fracciones ribereñas territorialmente privilegiadas A', B' y C'. Las flechas representan las corrientes transversales generadas entre el campo y la ciudad (adaptado de BUENO, 1987: 401)



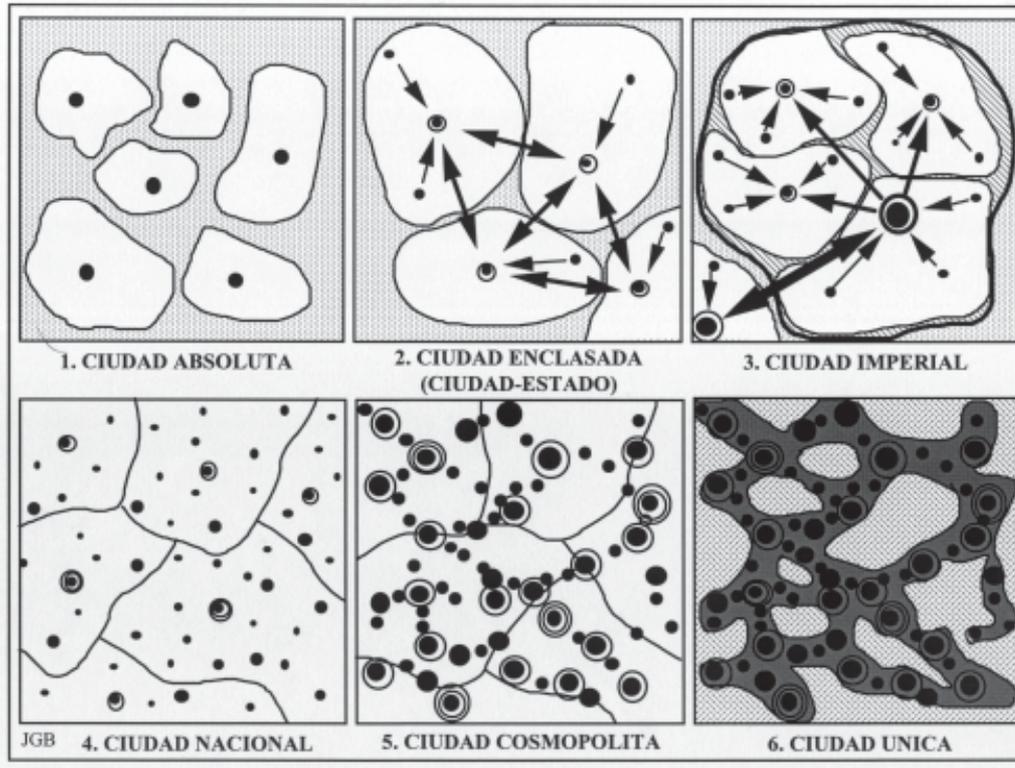
legiados de cada tribu, próximos entre sí y ocupados por fracciones A', B' y C' de las tribus A, B y C (por ejemplo, por la existencia de un río, un valle fértil o cruce obligado de caminos, un puerto natural, etcétera). La previa diferenciación dada en el ámbito de cada tribu y el simple aumento del volumen global hacia su *límite crítico* permite comprender la afluencia de relaciones *transversales* que configurarían el centro de los fragmentos privilegiados de las diferentes tribus vecinas. Los intereses derivados de la vecindad comenzarán a prevalecer sobre los intereses familiares, sin quedar éstos abolidos; mas las familias ocupantes de los territorios privilegiados hallan mercados efectivos y la posibilidad de una nueva asociación en la vecindad de las familias privilegiadas de las otras tribus, frente a las fracciones restantes menos privilegiadas de las tribus respectivas, a efectos de la inserción de los territorios vecinos en un único territorio común (equivalente a una apropiación). Las *nuevas normas* prevalecerán sobre las tradicionales o entrarán en conflicto con ellas. Como consecuencia de la reorganización de estas fracciones, bajo nuevas normas en el nuevo recinto urbano, se desdibujan las propias lindes territoriales que las tribus mantenían en sus zonas extremas de borde, puesto que “las fracciones congregadas en la nueva ciudad miran ya a otro lado” (*cf.*: *ibidem*: 400-2).

El proceso descrito de *concentración* en la ciudad que realiza Bueno no es un repliegue defensivo en la fortaleza, porque el modelo se basa en *las corrientes que proceden de fuera, del “campo” exterior*, no del recinto urbano, sino del *área tribal*. La idea del núcleo de la ciudad que postula la teoría del núcleo-vórtice de Bueno, sería aplicable no sólo a la ciudad neolítica sino también a las modernas y actuales metrópolis, aunque sean a otra escala global. Véase su propuesta ampliada de una Teoría General de la Ciudad, esencialmente evolutiva, como resultado y efecto de la tesis del núcleo-vórtice urbano.

Desde este *regressus esencial* a la formación de la ciudad y a la construcción de una Teoría General o modelo universal que pueda explicar los vectores de diferenciación-concentración que articulan las relaciones ciudad-campo en todas las épocas, Bueno analiza la evolución de los posibles estadios o modalidades de desarrollo de la ciudad, en seis fases diferenciables, incluida su expresión futura (*cf.* Bueno & *alia*, 1987: 405-7) (ver Figura 7):

- 1ª. La ciudad absoluta, desligada de relaciones con otras ciudades, pero sometida a conflictos internos de reorganización de estirpes, gentes y familias, no de tribus, en nuevas relaciones y de reestructuración funcional de usos del espacio interno y del territorio tributario.
- 2ª. La ciudad enclasada, copresente con otras varias de diferentes formas políticas y tectónicas, la *ciudad-estado*, con una consolidada diferenciación en clases topológicamente distribuidas.
- 3ª. La ciudad imperial, como uno de los resultados posibles de una evolución multilineal (federaciones, anfitionías, ligas), en la que se configura una unidad superior (imperialista), centro decisonal político, militar, económico, de dominación sobre las vecinas por conquista y sometimiento (violencia) o subordinación centro-periferia. Dos modos violentos la caracterizan: una ciudad preexistente se transforma en ciudad hegemónica o metrópolis (Roma, Cuzco, Teotihuacán, Pekín); o mediante la fundación de una nueva ciudad en un Estado ya constituido que se hace capital del Imperio (Persépolis, Cartago, Constantinopla, Tenochtitlan).
- 4ª. La ciudad nacional, resultado de la desarticulación del sistema urbano jerárquico de los imperios, que devienen capitales de estados sucesores, los cuales, a su vez, podrán constituirse en nuevos centros imperiales (Madrid, Londres, Berlín, París, Washington, Tokio, Nueva Delhi, Brasilia).
- 5ª. La ciudad cosmopolita, grandes ciudades de acogida multiracial, de fuerte inmigración periferia-centro con corrientes en torbellino hacia el vórtice y que se relacionan entre sí mediante redes interconectadas cubriendo toda la Tierra con regiones urbanas (Costa Este de China y de USA, Randstaat-Ruhr, Tokio-Kyoto, Bahía de la Perla Hong Kong-Macao, S-E Inglaterra, etcétera)
- 6ª. La ciudad única del futuro, la urbanización pantópica, por la que -desechando como muy improbable el equilibrio estacionario del estadio cosmopolita actual, ni una regresión o vuelta hacia el estadio primitivo “predicada por algunos ecologistas, dado que la historia parece irreversible su *termodinámica* es más bien la termodinámica de los procesos irreversibles que la de los procesos de equilibrio”- sólo existirían dos posibilidades:

Figura 7. Evolución esquemática de la ciudad, por fases de *corrientes* de concentración campo-ciudad o periferia-centro, adaptada según el modelo morfológico de la teoría del núcleo-vórtice, según G. BUENO (1987: 402-7)



A) La metáfora biológica, inspirada en la vida orgánica, en la que:

“la ciudad irá creciendo de modo ineluctable y, al mismo tiempo, envejeciendo. El crecimiento de la ciudad determinará fatalmente una corrupción interna, un desorden, caos o aumento de *entropía* que llevará a las ciudades a su descomposición. Por lo demás, este límite ha sido ya previsto por pensadores antiguos, no sólo Platón, sino también Ibn Jaldun...”

B) La Pantopía que:

“pone su límite final, no ya en la destrucción de la ciudad, por corrupción, sino por *anegación en su propio crecimiento*, de acuerdo con la ley de incremento que ha presidido desde su origen el desarrollo en todas sus fases. Este proceso conduciría en el límite, dada la finitud del planeta, a una *ciudad única*, a una *ciudad ubicua* que, contrariamente a la *Utopía* [de Moro] habría que llamar *Pantopía*. En ... ella se produciría la ecuación plena entre el Hombre y el ciudadano (al final de nuestro siglo XX la ecuación valdrá para el 60 por ciento de la población mundial [que ya vive en ciudades]) y mediante la cual *el campo*

se habrá transformado en parque o en un conjunto de huertos interiores rodeados por el fenómeno urbano de la cosmópolis. Sin duda este límite es *imposible de alcanzar* desde un punto de vista plástico: el tapizado urbanístico del planeta avanza en la forma de manchas irregulares, pero comparativamente minúsculas en relación a las zonas no urbanizadas. Sin embargo, *a efectos funcionales*, la urbanización pantópica es una situación que prácticamente estamos a punto de alcanzar. Pero ella supondría, desde luego, *el fin de la ciudad*» (Bueno & alii, 1987: 405-7; *cvas* más).

El modelo teórico-explicativo propuesto por Bueno es muy sugestivo en su formulación metafórica, por cuanto combina articuladamente la esencia del proceso nomotético de desarrollo en torbellino de la ciudad-núcleo, nutrida desde las aportaciones externas (campo, otras ciudades y regiones), con las estructuras sociales y territorial-espaciales (naturaleza-medio) del dialelo antropológico espacial Naturaleza-Cultura (ver Figura 2). Así puede explicar la evolución urbana desde las sociedades pre-estatales y pre-urbanas hasta su agotamiento y muerte en la ciudad pantópica. La fuerza explicativa de este modelo reside en poder plantear la *reductio* esencial de los procesos de formación y evolución de la ciudad sin recurrir a supraestructuras dadas que suelen autoexplicar el proceso en su misma pre-asunción (como la organización estatal previa o traída por la ciudad).

El modelo entiende que son las fuerzas internas (endógenas) del grupo tribal de homínidos más primitivos las mismas que pueden desenvolverse espontáneamente -sin la necesidad de influencias culturales exógenas de difusión culturalista- en su propio entorno ecológico y en su misma estructura social primigenia, mediante fragmentaciones sociales y locacionales privilegiadas de la tribu, en un medio entorno discontinuo y heterogéneo -perfectamente explicadas por la etología animal en los homínidos y pueblos actuales preestatales y preurbanos-, y nutrida con corrientes demográficas transversales (la "causa última") que fertilizan al grupo en esa localización nuclear relativamente privilegiada, aportando nuevas corrientes del campo entorno hacia el vórtice-núcleo urbano en formación. Esta fragmentación endógena y aquella aportación demográfica exógena crean nuevos intereses de *covecindad*, prevalentes sobre los estrictamente familiares (y sin negar la perdurabilidad de éstos), así como *nuevas normas*, códigos y reglas de convivencia social en un nuevo territorio organizado, conjunto embrionario de las futuras "ciudades absolutas" y de las "ciudades-estado-enclasadadas", al decir de Bueno.

El proceso de la tropa nómada a la aldea rural y agrícola estable, de ésta a la concentración tribal proto-urbana y, finalmente, a la formación del Estado de una sociedad civil puede explicarse ahora más sencillamente que recurriendo a la invención única del Estado, de la agricultura, de la artesanía o de la ciudad, como origen de un proceso difusor de la esencia de la misma.

Sin embargo, Bueno no ofrece una propuesta madurada sobre el ocaso o las vías por las que la Pantopia conduce al ocaso final de la ciudad, incluso su destrucción, tal y como se autoexigiera para la compleción de la Teoría General de la Ciudad. En los dos escenarios se



dejan inacabados los procesos internos que justifiquen su muerte u ocaso: tanto en el biologicista envejecimiento orgánico de cada megalópolis, por su “corrupción interna, caos y descomposición”, como en la macro ciudad única o *Pantopía* por la “anegación en su propio crecimiento” en la que el campo sería reducido a parques y “huertos interiores”, no se deduce claramente su destrucción o decaimiento y abandono. Por el hecho de devenir una pantópolis donde todo hombre sea ciudadano, no se infiere *necesariamente* su ahogamiento interno, muerte y el “fin de la ciudad”. Muchas preguntas quedan inconclusas: ¿qué pasaría o cómo evolucionaría políticamente ese desorden y caos de la población encerrada en cada ciudad putrefacta o en la Pantópolis Global?, ¿por qué iba a tener que descomponerse o corromperse como un cadáver y qué implicaría eso al fin del final?, ¿qué reacción o qué papel le cabe esperar jugar a la capacidad de concienciación, reflexión y acción del Hombre ante situaciones límite?, ¿qué pasaría con el espacio rural del que provenían los flujos inmigrantes hacia el vórtice?, ¿cuándo dejarían de acudir poblaciones a los núcleos y cómo se saturarían esos espacios para empezar a equilibrarse las diferencias de potencial y densidades entre partes o núcleos de la ciudad única?, etcétera. Tan sólo nos podemos hacer una imagen de ese futuro caótico y desordenado más o menos como el de *Blade Runner* o gobernado por una férrea tiranía como la del orweliano *1984* o la de *Brave New World* [Un mundo feliz] de Huxley o la de *Fahrenheit 451* de Ray Bradbury; pero sólo supondremos que se malvive en la inmensa ciudad ilimitada albergando una sociedad desgobernada, corrompida y en descomposición...

Ese final dudoso de la Pantópolis en que Bueno nos deja, veamos cómo podría ser abordado mediante el enfoque apropiado a la naturaleza esencial de su Tesis del vórtice urbano: incorporando al análisis final el medio, la Naturaleza misma, la entropía termodinámica de un sistema cerrado que no cesa de disipar energía y crecer su orden interno, precisamente con ese enfoque clave que había sido excluido por los modelos interpretativos de las teorías historicistas de la ciudad que se cegaban con la ciudad-en-sí-misma, sin mirar a su entorno ecológicamente necesario y solidario de su destino.

Para ello, nada mejor que situar el problema urbano del nacimiento, crecimiento y muerte de la Ciudad Total o Pantópolis sobre el Planeta Tierra en el cuadro analógico de una metáfora cosmológica grandiosa, construida a partir de la más bella y sugestiva intriga científica, de enorme relevancia actual por las sutiles mediciones de la materia cósmica que están pendientes de completarse, ya que se trata de determinar, nada menos que -suponiendo con relativa gran certidumbre cómo se inició todo con el *Big-Bang*- inferir con similar certeza científica cómo acabará el Universo entero.

3. Metáfora del "Gran Petardazo" inicial con un trágico final cosmológico: la muerte térmica o el gran colapso ⁴

En la cosmogonía las condiciones iniciales de partida son trascendentes, por cuanto ellas son las que encauzan la evolución del universo por el decurso que conduce al presente y al más lejano futuro imaginable. La cuestión es preguntarse qué es lo que ha configurado unas condiciones iniciales de partida capaces de haber formado estructuras heterogéneas a partir de condiciones homogéneas y, por principio, isotropas. Y lo más fascinante de esta cuestión es que para poder prever lo que llegue a ser lo infinitamente grande del espacio-tiempo cósmico dentro de miles de evos es imprescindible analizar lo infinitamente pequeño: la energía y características de la estructura de las partículas elementales de la materia que ya estaban allí en la génesis del Universo con el "Gran petardazo" inicial con el que se abrió el gran festival cósmico, el llamado *Big Bang*.

El gran físico de partículas Steven Weinberg (1977) desmenuzó, como en una película a cámara lenta, fotograma a fotograma, lo que pudo haber ocurrido en las primeras centésimas de segundo (donde la Teoría de la Gran Unificación gobernara todo, con una temperatura inicial de $\sim 10^{12}$ K y una densidad de $3,8 \times 10^{10}$ g/cm³), hasta los tres primeros minutos -exactamente a los 3'46", el tiempo necesario para poderse iniciar la nucleosíntesis de los primeros núcleos atómicos de los elementos más ligeros (H, He, H₃) ya con menores temperaturas (10⁹ K) y menos orden-, analizando las estructuras de masa y energía, fuerzas gravitatoria, nuclear débil, fuerte y electromagnética (y hasta entonces no se pudieron identificar los 6 *quarks* y 6 leptones, las partículas elementales constituyentes del Modelo Standard), fuerzas y partículas que encierran las claves y configuración de las leyes que han regido el devenir postrero de la evolución del Universo. La evolución cosmológica durante los 13.000 a 15.000 millones de años que han sucedido a ese instante, transcurre desde el origen del tiempo y del espacio en el que comienzan a configurarse todas las leyes del universo, hasta las leyes de la vida y del hombre sobre este curioso y minúsculo Planeta.

¿Y cómo será el fin de su evolución o la trayectoria hasta el colapso de su existencia? Todo lo que nace acaba feneciendo.

Todas las mitopoiesis (expresivas del Principio Antrópico Fuerte y Débil, del Gran Relojero, del Gran Sintonizador, etcétera), han imaginado finales apocalípticos y cataclísmicos del mundo y/o nirvanas infinitos de paz y felicidad ilimitadas (*cfr.* López, 1999). Ha sido este futuro lejano pasto de las más variadas ensoñaciones proféticas, según las dosis de miedo que hubiera que infundir al personal para encarrilarle y someterle a los valores del grupo social dominante; mas, casi siempre esos destinos quedaban escritos en los designios ignotos de los Seres Supremos, que con siete ángeles y siete trompetas abrían siete sellos y demás parafernalia

⁴ Agradezco al Dr. Arán García-Bellido Alvarez de Miranda, físico experimental de partículas en el Fermilab, Chicago, las lecturas que me ha facilitado para elaborar este apartado y las correcciones y anotaciones al mismo.



mágico-simbólica, sin que pudiéramos ni barruntar cuándo les parecería oportuno hundirnos en el fuego, el llanto y el crujir de dientes.

Los cosmólogos actuales no sólo descifran qué es lo que ‘tuvo que haber pasado’ para explicar el presente, sino que se han volcado en medir afinadamente la materia global para conocer el destino de lo que tendrá que pasar en ese futuro incierto, pero previsible (*per alia*, cfr. Weinberg, 1977; Trefil, 1988; Hawking, 1988; Riordan & al., 1991; Barrow, 1994). Ellos nos han demostrado (y sus divulgadores nos lo han contado) que no podremos dar una correcta explicación del origen del universo y de las características de su trayectoria actual y futura, hasta que no se precise la medida de la *densidad de la energía total* del Universo (ρ_{tot}).

La determinación de la densidad o materia (=energía) total efectiva del Universo es crucial porque si la materia existente global es inferior a la crítica, la velocidad inicial de despegue en constante aceleración de "escape" le impulsa a seguir expandiéndose indefinidamente (análogamente a la aceleración mínima necesaria de un cohete para liberarse de la atracción gravitatoria terrestre); y, si es superior a la crítica, tras la explosión, la atracción gravitatoria total irá reteniendo su expansión actual acabando por atraer a las galaxias entre sí contrayéndolas hacia una gran implosión final (ver Figura 8).

La *densidad crítica* es el valor preciso de la densidad cósmica a la cual la velocidad ‘de escape’ de una galaxia respecto a otra es igual a la velocidad establecida por la Ley de Hubble,

$$V = HR$$

donde H es la constante de expansión universal de Hubble (que es de 69 km/s.Mpc) y R es la distancia típica entre galaxias). El valor de esta densidad crítica ρ_c es de aproximadamente 5×10^{-30} g/cm³, lo que significa tener alrededor de tres átomos de Hidrógeno por cada m³ y su expresión viene dada por:

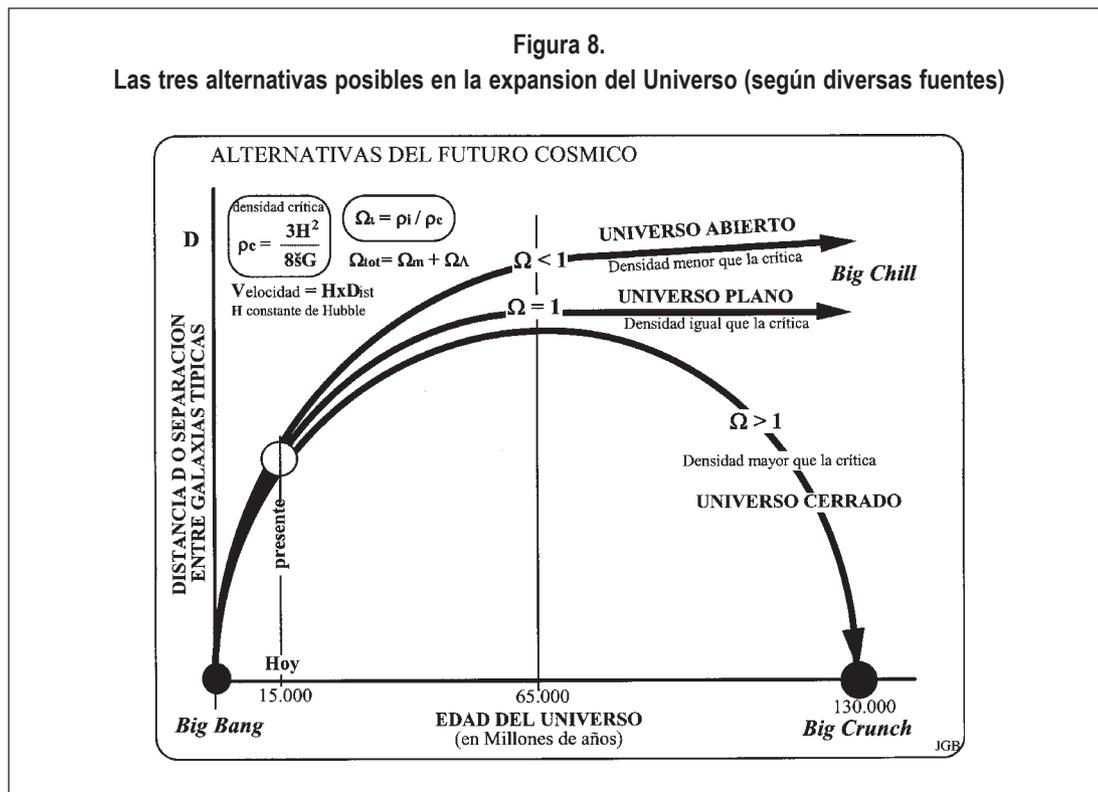
$$\rho_c = \frac{3H^2}{8\pi G}$$

siendo G la constante de la gravitación de Newton ($6,67 \times 10^{-8}$ cm³/g.s²).

Se precisa medir con una mayor exactitud la densidad total del Universo, ρ_{tot} . Esta densidad total incluye aproximadamente un 30 por ciento de materia ρ_m *visible* y *oscura* y el restante 70 por ciento constituido por la densidad de la *constante cosmológica*, ρ_L ⁵. La minoría de la materia cósmica que forma ese 30 por ciento está constituida por menos de un 5 por ciento de

5 La letra griega *lambda* mayúscula, Λ , es la *constante cosmológica* introducida por Einstein para explicar a Hubble y que, tras arrepentirse de haberlo hecho al final de su vida, ahora parece haber adquirido una notable fuerza explicativa del Universo; gracias a ella estamos en un proceso de aceleración expansiva, porque su efecto es equivalente a una “presión negativa” que hace que las galaxias se atraigan.

Figura 8.
Las tres alternativas posibles en la expansión del Universo (según diversas fuentes)



materia visible (ρ_{vis} procedente de las galaxias y cúmulos) y un 25 por ciento de materia oscura (ρ_{DM} *dark matter* con desconocida procedencia y naturaleza), junto con la de neutrinos (ρ_n), etcétera, en la sumatoria global:

$$\rho_{\text{tot}} = \rho_m + \rho_\Lambda = (\rho_{\text{vis}} + \rho_{\text{DM}} + \rho_v + \dots) + \rho_\Lambda$$

Denomínase *parámetro omega* Ω_{tot} a la relación de dicha densidad cósmica *total* ρ_{tot} , con respecto a la *densidad crítica* ρ_c del universo, teniendo así:

$$\Omega_{\text{tot}} = \rho_{\text{tot}} / \rho_c$$

Y, relacionando cada uno de los sumandos que componene la Ω con la densidad crítica ρ_c , se tiene que:

$$\Omega_{\text{tot}} = \rho_{\text{tot}} / \rho_c = [(\rho_{\text{vis}} + \rho_{\text{DM}} + \rho_v + \dots) / \rho_c] + [\rho_\Lambda / \rho_c]$$

$$\Omega_{\text{tot}} = \Omega_m + \Omega_\Lambda$$

(La idea de principio y fin, A- Ω , puede subyacer al hecho de que la comunidad científica cosmológica haya adoptado la letra W en esta situación final y apocalíptica, por oposición a una *alfa* para el *Big Bang*).



Dado que, por la Primera Ley de la Termodinámica, la cantidad de materia y energía en un sistema *aislado* es constante, si se conociera con precisión la magnitud de ρ_{tot} sólo entonces podríamos explicar cuál será su alternativa posible en este momento y trayectoria: o bien la muerte térmica del Universo en un infinito *Big Chill*, en una eterna ‘gran friolera’; o su colapso final en un *Big Crunch* o gran crujido o estrujamiento total, del que sólo podemos suponer que sus tres últimos minutos, de temperatura y presión aceleradamente crecientes, serían la repetición de la moviola al revés de los tres primeros minutos del tiempo cerrando sobre sí mismo el ciclo del tiempo y el espacio en que hemos vivido.

La gran cuestión actual de la Cosmología es conocer si el parámetro *omega* Ω de la densidad cósmica es menor, igual o mayor que 1; es decir, si la densidad total efectivamente existente es menor, igual o mayor que la densidad crítica ya conocida. La exacta determinación de tales densidades cósmicas, actualmente conocidas con una exactitud del 10 por ciento, permitirá inferir si el universo se expande, se contrae o se queda en equilibrio estable (no estático como propuso Einstein, ni estacionario), conforme a los postulados del pionero e ignorado matemático ruso Alexander Friedmann en 1922, hasta que fuera reivindicado cuando Hubble, en 1929, llamó la atención sobre la validez de sus trabajos (*cf.* Riordan & *alii*, 1991) (ver Figura 8):

1. En el supuesto de omega menor de uno ($\Omega_{\text{tot}} = \rho_{\text{tot}}/\rho_c < 1$, densidad cósmica total ρ_{tot} menor que la crítica ρ_c), porque el contenido en energía del Universo sería incapaz de frenar su expansión, se tendría un universo *abierto* (un espacio geoméricamente hiperbólico, como una silla de montar) que seguiría aceleradamente estirándose en todas direcciones en *eterna* expansión y creando un espacio-tiempo infinitos; la materia crecientemente dispersa en densidades infinitamente pequeñas seguirá enfriándose hasta el cero absoluto (ahora está ya por 3 °K y con una densidad de 10^{-31} g/cm³), todas las galaxias se extinguirían e irían muriendo dispersas en un tenue gas, de polvo y de cenizas oscuras de las estrellas enanas, en el llamado *Big Chill* o ‘gran friolera’ o la ‘gran helada’.
2. Si omega es exactamente igual a uno ($\Omega = 1$, $\rho = \rho_c = 5 \times 10^{-30}$ g/cm³) la fuerza de gravedad de su masa le retarda su aceleración, acabando por quedarse estable en una expansión constante, se tendría entonces un universo abierto también, infinito en todas direcciones, pero un universo “crítico”, un universo “*plano*” (en el sentido euclídeo de las tres dimensiones), por detener la expansión acelerada y mantener una velocidad y densidad constantes, entrando en un equilibrio dinámico en el que se expande constantemente, y que también irá muriendo térmicamente hasta la gran friolera del *Big Chill*.
3. Si omega fuese mayor de uno ($\Omega > 1$, $\rho > \rho_c$) por poseer una energía cuya gravedad retiene la velocidad de expansión, hasta un punto de inflexión en que la detiene y atrae mutuamente empezando a contraerse hasta volver a colapsar y cerrarse el universo entero sobre sí mismo, definiría un universo cerrado (de geometría esférica tridimensional) que estaría en expansión hasta dentro de unos 50.000 millones de años y luego empezaría a contraerse y comprimirse hasta recuperar sus características originales de colosal

densidad ($3,8 \times 10^{10} \text{ g/cm}^3$) y temperatura (10^{10} K) colapsando dentro de sí mismo en el *Big Crunch* o inverso del *Big Bang* al cabo de otros tantos 65.000 millones de años (total entre el A y el Ω : 130.000 millones de años).

En este punto deben diferenciarse dos dimensiones fundamentales: una es la geometría del universo, que habla de su espacio-tiempo finito y cerrado sobre sí mismo o abierto al infinito (como las ramas de una hipérbola), limitado o ilimitado e infinito-eterno, de su energía-materia (Einstein: $E = mc^2$), densidad, forma y volumen; y otra es la dimensión termodinámica, la distribución interna de su temperatura y entropía termodinámicas (con la, no menos famosa que la de Einstein, ley de Boltzmann $S = k \log W$, por la cual la entropía S es función de la probabilidad W [*Wahrscheinlichkeit*] de un suceso por la constante k de Boltzmann). Como se enunció en anteriormente, los sistemas termodinámicos pueden ser abiertos, cerrados (o 'semi-cerrados') o aislados. El Universo es un sistema aislado, pero de "geometría variable": infinitamente expandible (abierto y plano) o limitado y contraído (cerrado).

En el caso de la Tierra, en cambio, nuestra geometría espacial lo define como un lugar de dimensiones constantes, limitado, finito y *cerrado*; y sin embargo y además es un subsistema termodinámicamente *abierto* (no aislado, incluso está abierto a cualquier meteorito gordo), que capta naturalmente energía exterior y crea materia degradable, enfriándose, con incremento del desorden y de la entropía global. Como el entero Universo, también termodinámicamente degradable, todo regido por la Segunda Ley. Y ésta nos dice que los "procesos naturales van siempre acompañados de un incremento de la entropía del Universo" (Atkins, 1984; Naredo & Valero, 1999).

Mas, inversamente a este entorno cósmico, aquí en la Tierra algunos hombres estamos *artificialmente* aumentando la captación y emisión disipativa de energía que queda retenida en el subsistema de la ecosfera (calentamiento climático), gracias, sobre todo, a la combustión de los recursos naturales hacia su extinción, introduciendo orden, estructura y complejidad con una creciente densidad de población en el medio humano, dada la escasez y finitud de su geometría espacial, con disminución de la entropía interna del subsistema biológico (neg-entrópico), a un coste energético muy superior a la capacidad de regeneración de los sistemas naturales de la propia Tierra.

Los sistemas abiertos (reciben materia y energía externa): generan procesos irreversibles, crece en ellos el desorden, decaen, colapsan, se arruinan hasta que mueren térmicamente en su estado de máxima entropía y cambio cero. Tales serían los dinosaurios o la vida humana sobre la Tierra o el destino de las ciudades que nos albergan. ¿Cómo hacer compatible dos tendencias incompatibles: el crecimiento poblacional y económico del globo, su creciente orden y complejidad, frente a su espacio, recursos y ecosfera muy limitados cuando no ya francamente escasos? Este es el marco termodinámico y geométrico de nuestro reto futuro, para situar ahora el devenir de las ciudades en su seno.



El interés comparativo de estas hipótesis del futuro del Universo con el futuro de la Humanidad sobre la Tierra reside en que, si bien la moderna Cosmología posee muchos más datos fiables de predicción y certidumbre que los que podamos inferir del futuro de la vida urbana, no obstante, su atractivo reside en que en ambos casos se está operando con sistemas análogos (no homólogos), con recursos naturales finitos y más o menos conocidos, con las mismas leyes termodinámicas y en que nadie hoy vivo podrá ver ninguno de los dos finales para comprobar lo que unos y otros digan. Si bien se diferencian en que las alternativas cósmicas operan en un sistema cerrado -bien, de geometría abierta e irreversible (*Big Chill*) o bien, cerrada y finita (*Big Crunch*)- y en el otro, el terrestre, es ciertamente un sistema abierto (la biocenosis de la Tierra habitable), aunque geoméricamente cerrado.

Además, ambos poseen diferencias estructurales importantísimas: una, que el futuro de la vida humana es impredecible e imprevisible, ya que el fatal libre albedrío de sus órganos pensantes y decisores (gobernantes y gobernados) es errático, caótico y aleatorio, no es una fuerza ciega y matemáticamente determinable, sino que en ciertos casos es capaz de superar su ceguera instintiva hacia su autodestrucción y de reaccionar y cambiar su destino: mas, ello si y sólo si reflexiona crítica y actúa políticamente. Y otra es que la posibilidad de que el crecimiento poblacional humano sea infinito es nula, haciendo imposible la hipótesis análoga a $\Omega > 1$, por lo que solamente es posible pensar en las hipótesis del gran colapso final ($\Omega < 1$), con la sexta extinción y desaparición del hombre... o una inverosímil y fragilísima hipótesis de equilibrio sostenido y constante entre población y recursos, en una pura situación de estabilidad estacionaria ($\Omega = 1$). O no tan duradera, en cuyo caso se llegaría también a la gran catástrofe final. La opción en el límite es como el reto vital del funambulista en la cuerda floja: o mantenerse vivo en un constante equilibrio inestable en el borde de saturación y de la inestabilidad... o perecer precipitándonos al abismo.

4. Marco ecológico para el futuro de las ciudades: entre la ensoñadora utopía y la cruda realidad

4.1. La ciudad futura imaginaria: utopía y ucronía

Este marco termodinámico ofrece nuevas perspectivas a las visiones imaginarias de las ciudades del futuro. La literatura sobre este tema ha sido casi siempre ambigua, por cuanto mezclaba la imagen de la forma y contenido urbanos como una ensoñación que ofreciese un espacio de convivencia social y política donde se superaban los conflictos del Estado y la organización social del momento histórico respectivo, como viene representado por todas las propuestas del urbanismo utópico de la historia, realizadas o no, desde Platón y Aristóteles o Ibn-Jaldun, hasta el valenciano Francesch Eiximenis (s. XIV), Moro (*Utopia*, 1516), Campanella (*Civitas Solis*, 1623), F. Bacon (*Nueva Atlántida*, 1627), Filarete (*Sforzinda*, 1457-64), Scamozzi (1615), las reducciones jesuíticas, Andreae (*Cristianópolis*, s. XVII), el anónimo de la hispana *Sinapia* (s.

XVIII), ... hasta los clásicos socialistas utópicos Buckingham (*Victoria, 1817*), Owen (*New Harmony, 1820*), Fourier (falansterio, 1829), Cabet (*Icaria, 1840*), Soria (1882), Bellamy (1888), Howard (1898), ... Julio Verne, Hénard, etcétera. Todos ellos proponen imaginativos *blue-prints* del futuro, aislados, inexplicados, surgiendo de la imaginación y creatividad literario-artística del autor, no de procesos sociales dialécticos, son caricaturas de una soñada ciudad ideal (cfr. Martin Meyerson, 1960; Rosenau, 1958; Doxiadis, 1966; Hall, 1988; etcétera).

Y otra corriente, más moderna ha venido representada por las construcciones de la ciencia ficción con ínfulas de verosimilitud, tanto literaria o futurista -incluidas las críticas *anti-utopías*, las que retratan un imaginado mundo futuro social y políticamente violento, conflictivo, explosivo, depresivo y opresivo de tantas novelas de pseudociencia-ficción o simple imaginación ("Cooperative Commonwealth" de William Graham Sumner, *Brave New World* y *La Isla* de Aldous Huxley, el *Big Brother* de "1984" de Orwell, H.G. Wells, etcétera)- como del campo de la proyectación imaginativa de la artesanía arquitectónica, con tecnópolis y estructuras ingenieriles de la ciudad, como la "Metrópolis" de Fritz Lang, F. Lloyd Wright (*Usonia*), Le Corbusier (*La Ville Radieuse*)⁶, Doxiadis (con sus megalópolis, ecumenópolis y *anthropopolis*), *plug-in-city*, *instant-city* del grupo Archigram, los Metabolitas, Soleri (*Arcology*), etcétera (cfr. Rodwin & alii, 1960; Doxiadis, 1966, 1968 y 1974; Hall, 1988).

En ambos casos, las representaciones utópicas de la ciencia ficción o las formalizaciones de la imaginería tecnoestructural del futuro han supuesto fijar un escenario cerrado en tiempos concretos de un futuro de varios años o siglos y en momentos o estados estacionarios en los que se recrearían los conflictos y problemas actuales suponiendo alternativas o situaciones únicas de los mismos, incluso extrapolando las tendencias actuales de la sociología-ficción. Mas, ni planteaban los procesos por los que causalmente se llegaban a formar y transformar tales escenarios utópicos o escenificaciones finales (es decir, su génesis y evolución historiable), ni tampoco se planteaba la situación extrema del proceso al borde del límite imaginable, es decir, no se suele describir la situación posible final anterior al colapso, el momento extremo de los tres últimos minutos de la vida urbana en la Tierra (o los tres últimos años o siglos) de la gran catástrofe endógena. Es evidente que prever para el final una gran guerra atómica devastadora soluciona todos los problemas imaginables para la novelación del futuro...

Por contra trátase ahora de elaborar las directrices de un enfoque del problema del futuro en el seno de la Teoría General de la Ciudad que -lejos ya de un problema historicista- no se puede plantear hoy más que en términos estrictamente ecológicos. No se trata de hacer otra aventura imaginativa estéril de qué es lo que pueda imaginar cada uno con su capacidad de videncia o de su ideario fantasioso, tipo Doxiadis, Le Corbusier, Gottman o los novelistas de la utopía, de la ucronía o de la idealización fantástica.

6 Le Corbusier era, según uno de los prejuicios confesables de Peter Hall, " el Rasputin del cuento, quien, en contraste [con los anarquistas], representa su anti-tradición con un planeamiento autoritario, cuyas perversas consecuencias están siempre ante nosotros" (HALL, 1988: 5).

Las tendencias actuales de los procesos de urbanización ya han sido extensa y profusamente descritas en una voluminosa bibliografía sobre sus nuevas y viejas características acentuadas con el potente impulso de una demografía imparable, por ahora. Así, desde fines del XIX y principios del XX las descripciones y denominaciones genéricas (no su onomástica) de todas las formas imaginables de la expansión y crecimiento de las ciudades, que se empezaban entonces a detectar y que han seguido de modo creciente, deberían ser metódicamente estructuradas entre las visiones de lo deseable y las interpretaciones o extrapolación de tendencias de la realidad, entre las imágenes físico-espaciales, político-sociales y las de flujos transespaciales, componiendo una abundante panoplia de denominaciones donde escoger y donde todas, de una manera u otra, son ciertas o pueden llegar a serlo ⁷.

La abrumadora bibliografía al respecto sólo de los últimos 40 años da cuenta de todas ellas y más (cfr. Rodwin & al, 1960; Lynch, 1965; Doxiadis, 1968; Hall, 1985 y 1988; Harvey, 1985, 1988 y 1990; Castells, 1985, 1988, 1989 y 1996-98; Ferrer Regales, 1992; López Lucio, 1993; Fernández Durán, 1993; Monclús, 1998; VVAA, 2001; Nel.lo, 2001, etcétera, etcétera)

4.2. Problema actual del futuro de las ciudades: determinando su *Lebensraum* o espacio vital

El problema *actual del futuro* a escala global -porque el 'futuro' ha llegado y ya está entre nosotros, pero algunos no quieren ni mirarlo- no es dónde y cómo encajar el crecimiento difuso e incontenible de las megaciudades o metápolis en un reducido territorio, ni cómo organizar el espacio de las exópolis o de la *global city* o de la ecumenópolis, ni cómo dibujar la ciudad ideal porque su trazado deba ser concentrado o en estrella, en galaxia, en anillo, en red multicéntrica o disperso (como se planteaba candorosa y formalistamente el urbanista Kevin Lynch, 1960). Ni mucho menos ponernos ahora a pensar en instalaciones ingeniosas de arquitectos-ingenieros soñadores (ingeniero viene de "ingenio") con rascacielos gigantescos, pasos multielevados, helipuertos y subterráneos o inmensas cúpulas geodésicas que encierren la entera urbe en una burbuja de aire acondicionado (a lo Buckminster Fuller); ensoñaciones artísticas, al fin, que

⁷ Empezando con las ciudades-red del sistema territorial de Cerdá, 1875, y las *ciudades lineales* (en *redes* del transporte [de Cádiz a SanPetersburgo], 1892-1924, de Arturo Soria, he podido recopilar nada sistemáticamente por orden más o menos cronológico: el proceso de *anti-urbanización* en redes de baja densidad de Giovannoni, 1913; *conurbation*, *parasitopolis* y *pathopolis*, Geddes, 1915-; la *ville radieuse*, Le Corbusier, 1933; *die Welt Städte* alemanas, años 1930 (aunque como calificativo de metropolis mundial, *top city*); *megalópolis*, Jean Gottmann, 1961; *plug-in-city*, 1964-66; *campo-urbano*, Friedmann-Miller, 1965; *ecumenopolis* y *anthropopolis*, Doxiadis, 1965, 1974; *non-place urban-realm*, Melvin Weber, 1967; *instant-city* (1968-71), Archigram, 1972; *megaciudad*, Janice Perlman (adoptado por Naciones Unidas en los años 1970); los procesos de *rurbanisation*, E M Roux-G Bauer, 1976, y de *counter-urbanisation*, Brian J L Berry, 1976, 1980 y Fielding, 1982; *ciudad transaccional*, Gottmann, 1983; *edge-city*, ciudad de borde, Joel Garreau, 1988; *informational city*, Castells, 1989; *ciudad difusa*, Frc° Indovina, 1990; *cittá sconfinatta*, Michele Sernini, 1990 y 1996; Tomasso G Longo, 1992 (= *Ciudad ilimitada* de Nel-lo, 1990); *ciudad global*, Saskia Sassen, 1991; *exópolis* de E W Soja, 1992; *metápolis*, Ascher, 1995; *ciudades-red*, Batten, 1995; *postfordista*, Dematteis, 1998; *ciudades mundiales*, de Knox, 1998 (más como las *Welt Städte* alemanas de los 30), *postmetrópolis*, también de Soja, 2000, además de las denominaciones generales sin padre como *ciudades-pléyade*, *ciudades-galaxia* o *ciudad-región*, *ciudad dispersa*, etc. etc.

resuelvan los problemas de las ciudades con artilugios y *gadgets* imaginativos, estructuras elásticas u orgánicas, como si el problema fuese sólo ingenieril-tecnológico o de responder al reto de proyectos macro-arquitectónicos para amontonar mucha gente en poco espacio...

El problema de la Teoría de la Ciudad y, por ende, su futuro (como se enunciaba antes) “o es un problema ecológico o no es nada”. Es un complejo problema que ahora ya afecta a la globalidad del Planeta, que ha superado la escala habitual de la ciudad, la región o el país -donde estudiábamos las villas, las ciudades, las metrópolis y las redes urbanas-, para llegar a ser un grave problema políticamente internacional y espacialmente intercontinental.

Ni siquiera tendría sentido un largo debate sobre si las ciudades son lugares singulares, nudos o nodos de una red en el macro-espacio de los flujos, gobernado por la sociedad-red informacional, porque no es ahora el problema el saber cómo nos comunicamos e influimos o participamos en las formas de poder en el seno de esta ya incuestionable vastísima red mundial de espacios de flujos, bienes y servicios interrelacionados. Los arquitectos o los urbanistas tenemos ya muy poco que decir sobre las formas de los artificios tecnológicos ingeniosos del espacio que puedan albergar a miles de millones de hombres ...

Porque la cuestión central ha devenido el poder responder al reto de que ya somos y estamos demasiados seres humanos -sin mezclarse, muy bien diferenciados, eso sí, nada de inmensas masas de hombres todos iguales por mucho que “unos lo sean más que otros”- dispuestos a esquilmar hasta su extinción los cada vez más decrepitos recursos naturales de la Tierra, si “algo” no lo remedia. El problema en la Teoría de la Ciudad no es tampoco el de la forma de las ciudades, ni siquiera de su extensión, organización, estructura o densidad. El gran problema de toda teoría sobre la ciudad se ha desplazado ya justamente a tratar de aquello que no es la ciudad, del ‘negativo’ de la ciudad: la ciudad depende del “campo”, en su sentido más lato (de la no-ciudad). Pero no porque antes no dependiera del campo, sino porque ahora esa relación se ha hecho crítica, angustiada.

Las ciudades y su devenir dependen de lo que ofrezcan, sean y quede de los espacios agrarios, bosques, montañas, lugares de vertidos y su reciclado, del aire, de los océanos y, sobre todo, del agua potable, ya muy escasa y muy mal repartida. Es la lógica situación derivada del excesivo consumo de recursos por una población creciente y unas pautas despilfarradoras que, mientras éramos pocos, no se notaba, pero que cuando ya estamos demasiados pretendiendo hacer todos lo mismo (eso es el “desarrollo” y el “progreso”) los efectos agregados y acumulativos son devastadores.

Análogamente a la ucronía que se planteaba anteriormente -sobre qué hubiera pasado si los dinosaurios no hubiesen sucumbido bajo los efectos ecológicos de la gran cesura de hace 65 millones de años y hubieran seguido extendiéndose por agua, mar y aire sobre toda la faz de la Tierra-, cabe recordar los mecanismos drásticos que se han de utilizar para equilibrar las poblaciones con su biotopo y evitar su autoextinción: cuando en las grandes reservas africanas de

Tanzania, Zambia y Zimbabue los elefantes llegan a ser demasiados pueden acabar por arrasar toda la vegetación y desarbolar los parques nacionales dejando solo los esqueletos de los troncos descortezados irreversiblemente; entonces los cuidadores, para conservar la proporción espacio-población... abren las sesiones de cacerías a los turistas equilibrando a tiros el ecosistema fauna-territorio. Y además perciben saneados ingresos adicionales. Mecanismo de control de poblaciones, por otro lado, no muy distinto en sus efectos al del pez “guppy”⁸.

La ciudad siempre ha explotado al campo en todos los sentidos: atrayendo a los emigrantes que lo abandonan y explotando sus recursos naturales para nutrirse ella de los alimentos, energía, minerales y materias primas que alberga, pero a cambio esta sanguiuela, sólo le ha devuelto al campo más ocupaciones de tierras con nuevas urbanizaciones que lo transforman irreversiblemente, más casas, industrias e instalaciones sueltas, más usos dispersos de ocio, de domingueros e ilimitados desechos o vertidos procedentes de las ciudades. Son los dos ciclos tradicionales de ida y vuelta de la explotación: importar, captar o robar y exportar, expeler o contaminar, típicos de la dominación del campo por la ciudad (ver Figura 9).

Las ciudades o villas ciertamente siempre han poseído un entorno de tierras de su alfoz, con aldeas, sexmos, ríos, campos y bosques capaces de alimentarlas, calentarlas y de permitirles ser relativamente autosuficientes. Cuando las poblaciones crecen, el territorio dependiente



8 Parece ser que este pez infanticida, que desova crías ya vivas (como el caballito de mar), en cuanto alcanza un cierto nivel de densidad demográfica en su territorio procede a comerse toda nueva cría nada más nacer, equilibrando la natalidad (cfr. Wrigley, 1969 y los numerosos ejemplos animales que describe Cipolla, 1962: 122:5).

o dominado por ellas se hace escaso, el espacio vital (*Lebensraum*) resulta insuficiente. Y, entonces, para sobrevivir, bien aumenta sus límites del término engullendo a otros vecinos o necesita del comercio que le aporte de otros campos y regiones más y más apartadas todo lo necesario y lo innecesario que ella no tiene, haciéndose cada vez más dependiente de las importaciones, absorbiendo todo lo que consume de una extensa área externa y simultáneamente ampliando cada vez más el campo de sus exportaciones de deseconomías externas, de residuos urbanos e industriales, de ciudadanos expulsados por las deseconomías de aglomeración, escasa salubridad y deficiente habitabilidad (crecientes costes, contaminación elevada, vivienda inasequible, atascos tráfico ...), etcétera, etcétera. Es lo que -haciendo un juego de palabras sobre la base fonética de la *Raumwirtschaft* (economía espacial)- fue denominado *Raubwirtschaft* o economía de la rapiña, del robo (de *rauben*, robar) ya en el siglo XIX por el geógrafo alemán Ernst Friedrich (*cfr.* Martínez Alier, en Naredo & Parra, 1993: 35 ss).

Las ciudades son voraces máquinas de consumo y de emisiones de todo género (gaseosas, líquidas y sólidas) y disipación de energía que requieren una gran cantidad de espacio dependiente para alimentar y recibir las necesidades y desechos de sus moradores e incrementar o sostener permanentemente su alto grado de orden y complejidad. Son las urbes voraces sumideros de energía disponible, torbellinos o vórtices sumideros de trabajo, calor, materia e información: son subsistemas desequilibradores extremadamente negentrópicos que absorben de todo de su entorno, degradándolo y aumentando su entropía. Los urbanitas que poblamos las ciudades del primer Mundo, desde hace un par de siglos hemos ido exigiendo tanto que estamos acabando con los recursos naturales y anegando de vertidos los campos que nos rodean: estamos llegando al límite de la capacidad de regeneración de los recursos naturales porque los explotamos hasta la extinción y no reponemos lo que usamos (*cfr.* Rees, 1996; Bettini, 1996-98; Naredo & *al.*, 1999).

4.3. La “huella ecológica” de ciudades y naciones ricas y pobres

Desde que iba a veranear al norte de España en una zona ganadera, los del pueblo me contaban que se considera que una vaca lechera requiere consumir la hierba que proporciona aproximadamente una hectárea de pastos frescos para desarrollarse de modo natural y extensivo, incluso reciclando, con sus excrementos sobre el propio prado y los de las cuerdas, los minerales y sustancias nutrientes que permiten mantener vigoroso el crecimiento de la misma hierba que les alimenta. La ganadería estabulada requiere que, estando quietas las vacas dando leche o/y carne, les aporten al comedero la corta de hierba de otros lugares en una parecida proporción *per capita*.

Los ciudadanos de las ciudades somos estrictamente como ganado estabulado, tenemos que ser alimentados, calentados y limpiados por un *alfoz* o *hinterland* que puede llegar a ser 200 veces superior a la superficie ocupada por la propia ciudad. Eso es su huella ecológica (*ecological*



footprint). La huella ecológica "dejada" por un grupo humano implica una suma de diferentes áreas apropiadas, captadas, robadas, tributarias o dependientes que explota ese grupo para su consumo durante un período determinado (una suerte de *Raubwirtschaft* de la *Städte-Raumwirtschaft*, economía espacial de las ciudades).

La economía espacial de las ciudades debe hacer entender que:

«Las actividades humanas dependen del abastecimiento de recursos, la absorción de desechos, y otros servicios esenciales para la vida que sólo la naturaleza puede proveer. Cada uno de estos servicios requiere superficies de agua o tierra. Por eso podemos calcular qué superficie con productividad ecológica es necesaria para mantener exclusivamente estas actividades humanas. La suma de estas superficies se llama la "huella ecológica" de la actividad humana» (Wackernagel, 1996).

«... la superficie de suelo/agua requerida para producir sosteniblemente la cantidad de cualquier recurso o servicio ecológico que sea utilizado por una población definida, a un nivel tecnológico determinado. La suma de estos cálculos para todas las categorías de consumo nos daría una estimación del capital natural requerido por una población, medido por su territorio o área tributaria» (Rees, 1996).

La cantidad agregada de espacio o territorio que se necesita para nutrir en alimentos agrícolas y ganaderos, en energía, agua potable, vertidos, incluso en áreas de aguas marinas y dulces para suministrar el pescado que consumen los habitantes de una ciudad, es conocida como la *huella ecológica de la ciudad*. Su magnitud obviamente depende del nivel económico de desarrollo tecnológico y de hábitos de consumo que posea dicha población urbana media, a efectos, no solo de la cantidad de superficie sometida *per capita*, sino de la diversidad, rareza o sofisticación de los bienes y de los flujos económicos y de recursos necesarios gastados en satisfacer dichas demandas (por ejemplo de especies, sedas, maderas nobles, perfumes, marfiles o productos exóticos).

«En las estimaciones de la "huella" interviene el consumo de alimentos, materiales y energía por parte de la población, en función de la superficie de tierras o de mares biológicamente productiva necesaria para obtener esos recursos naturales o, en el caso de la energía, para absorber las correlativas emisiones de anhídrido carbónico. La dimensión se mide en "unidades de superficie", equivaliendo cada una a una hectárea de productividad media mundial» (UNFPA, 2002: cap. 3).

En el informe *Living Planet 2000* se presentan unos cinco componentes de la huella ecológica como indicadores comparativos de consumo: tierras de cultivo, de pastoreo, de bosques, pesquería y anhídrido carbónico (consumo de combustibles fósiles más las cantidades netas de energía necesarias en otros lugares para la fabricación de productos manufacturados de importación) (*cfr. ibidem* UNFPA).

En la ciudad de Vancouver, Canadá, los padres de este concepto clave de la "huella ecológica", William E. Rees y Mathis Wackernagel (1994), calcularon las áreas captadas o robadas por *input* de producto con 23 categorías de bienes y servicios de consumo. Determinado el hecho de que su ciudad ocupaba 11.400 hectáreas urbanizadas y que sus 472.000 habitantes vivían, pues, en una densidad media de 41 hab./ha, estimaron que los terrenos precisos o captados por esta población para cultivos y pastos (1,1 ha/hab.), para madera y papel (0,6 ha/hab.), para la ciudad, calles y casas (0,2 ha/hab), para consumo de bosques como sumideros de carbono capaces de asimilar las emisiones del equivalente de energías fósiles (2,3 ha de bosque/hab), etcétera arrojaban en total una *huella ecológica* de 2 millones de hectáreas, es decir una superficie 175 veces mayor que la de la propia ciudad de Vancouver. En Canadá la huella de un tipo de habitante medio (ni muy rico ni muy pobre) necesita 4,2 ha/hab.año (= 42.000 m²/hab.año) (cfr. Wackernagel, 1996; Rees, 1996)

Estimando el consumo global por países, Holanda "se apropia" de una superficie de suelo 15 veces mayor que su propia área nacional (3,4 Mha), ya que consume la producción de 51 Millones hectáreas (¡una superficie equivalente mayor que la de España entera, 50,4 Mha!). Y los USA, se estima que consumen 12 ha/hab./año (UNFPA, 2002). En la cuenca del Báltico 29 ciudades examinadas absorben 200 veces más superficie para sobrevivir (cfr. Rees, 1996). Para Londres el IIED calculó en 1995 una huella 120 veces superior al territorio ocupado por la ciudad (Wackernagel, 1996).

La *huella ecológica* expresa la inversa de la *densidad ecológica humana*, es decir: en vez de medir la población que hay en un ámbito cualquiera por unidad de superficie (p. ej., habitantes por ha en una ciudad o un país), la huella dimensiona la sumatoria de las diversas unidades de superficie necesarias para sostener la vida del conjunto de habitantes de esa ciudad o país considerados o del planeta entero; y unitariamente será también el área media captada/apropiada anualmente por cada habitante de ese conglomerado (número de hectáreas ecológicamente productivas *per capita* o superficie necesaria para "sostener" ecológicamente a cada habitante medio por año).

Digamos que, si HE es la huella ecológica de una población P dada, su huella ecológica unitaria he (en inglés *EFp*, *N* y *ef*), sería:

$$HE \text{ [ha/año]} / P_{\text{tot}} \text{ [hab]} = he \text{ [ha/hab.año]}$$

La huella ecológica HE es la inversa de una densidad [hab./ha], o sea, la superficie global ecológicamente productiva, Se, captada/apropiada cada año, aunque proceda de varios ecosistemas distintos, entre el número de habitantes totales que consumen sus productos:

$$Se \text{ [ha]} / P \text{ [hab.]} = 1/\rho \text{ [hab/ha]}$$



4.4. La “capacidad de carga” de un ecosistema como *densidad crítica ecológica*

Y, buscando el concepto análogo a la *densidad crítica* ρ_c cósmica, ¿cuál sería la *huella ecológica crítica*? Es decir, ¿cuál sería aquella superficie de suelo equivalente *per capita* mínima o umbral, tal que la disminución de su área (por reducción objetiva o por sobrepasarse el número de habitantes que pueden vivir de/sobre ella) implicaría su sobreexplotación y degradación irreversible? Los ecólogos a ese concepto le han llamado capacidad de sustentación o carga máxima (*carrying capacity*, CCm) de un ecosistema o *capacidad de sustentación*. Dimensionalmente le han dado la vuelta a la huella ecológica: la máxima carga humana que una población puede infringir indefinidamente al medio sin degradarlo.

O también, y generalizando la capacidad de sustentación, puede entenderse como la población máxima de una especie que puede “sostenerse” en condiciones normales por unidad de superficie de un hábitat o ecosistema determinado sin degradar irreversiblemente su base de recursos o permitiendo su regeneración natural sostenible y sin que pueda hacer disminuir la población en el futuro; o el umbral crítico de demanda para permitir la reposición o recuperación eficiente de ese ecosistema. El primero que lo viera fue Catton: “La capacidad de carga ambiental es la carga máxima que se puede soportar indefinidamente” (Catton, 1986, *cit.* en Rees, 1996).

Este concepto se desmembra en dos previos:

1. la carga C de un territorio, que es la cantidad de recursos y flujos que pueden ser extraídos de un territorio o vertidos al mismo, sin límite y hasta su extenuación por ‘sobrecarga’, medida como carga total Ct en un momento dado; y
2. la carga máxima Cm del territorio que entonces será la utilización extrema de sus recursos que pueden extraerse (su capital natural), y de los vertido de residuos depositables en cada tipo de ecosistema hasta provocar su extinción y degradación sobrevenidas.

Es evidente que toda carga total Ct a la que se someta un territorio ha de ser menor que la carga máxima Cm que éste pueda soportar, pero ¿cuál es el punto de eficiencia de su explotación sin que llegue a entrar en la curva de sobreexplotación irreversible? Este punto será aquel en el que, moderando la carga total Ct, no sólo no llegue al extremo de la carga máxima absoluta soportable Cm, sino que sea una carga en el umbral máximo posible de explotación económica y ecológicamente soportable o sostenible para dicho medio. De ahí surge el concepto de la capacidad de carga humana de un territorio que limita su explotación a niveles asumibles, como:

“la capacidad de carga humana es la tasa máxima de utilización de recursos y generación de residuos (la carga máxima Cm) que pueden sostenerse indefinidamente sin deteriorar progresivamente la productividad e integridad funcional de los ecosistemas de cualquier lugar.” O también: “la parte de los flujos de recursos biofísicos (o fuentes nutrientes) y de

la capacidad de asimilación de residuos (o sumideros) por unidad de tiempo del total global, apropiados [captados o consumidos] por una economía o población determinadas" (Rees, 1996).

Es decir la explotación máxima potencial que puede infringirse a cada territorio hasta alcanzar el *umbral de saturación* reversible, pasado el cual el ecosistema se degrada irreversiblemente (al menos mientras las demás circunstancias no cambien, no en tiempos geológicos donde todo sería revisable). La máxima capacidad de carga CCm marca ya el umbral crítico de un ecosistema como el nivel máximo de *saturación* de las poblaciones de diversas especies (biocenosis) que pueden explotar ese ecotopo preciso. Se expresa en número máximo de habitantes, con una determinada capacidad tecnológica y de consumo históricamente determinada, capaces de sobrevivir y convivir (comerciendo, salvo dominios coloniales directos o encubiertos) en cada hectárea de superficie de esos territorios concretos.

Esto es, como lo que se decía antes sobre qué es lo que hubiera pasado si no se extinguen los dinosaurios, o sobre la necesaria reacción de los cuidadores de los parques nacionales de las reservas de elefantes de Tanzania y Zimbabue. Lo que en términos humanos implica determinar la población máxima en frágil *equilibrio estacionario* que puede sobrevivir en condiciones medias de producción y consumo en el territorio definido por su propia huella ecológica: la eficiencia tecnológica en el desarrollo y consumo de esa población ha de estar en equilibrio estacionario con la potencial máxima explotación de los recursos globales disponibles en ese ecosistema.

La capacidad ecológica máxima de carga de un espacio dado sería así un concepto que por analogía podríamos hacer converger con el de la Ω cósmica, en tanto que ésta era la densidad *total* efectiva ρ_{tot} de materia global respecto a la densidad *crítica* ρ_c del universo entero. En análoga percepción, la carga efectiva o real C sería la ρ_{tot} la cual, dividida por la *capacidad máxima de carga* CCm o *densidad crítica ecológica* ρ_c (que es la inversa de la *huella ecológica crítica* 1/he) del ecosistema terrestre, nos permitirá determinar la Ω ecológica y saber si es mayor, igual o menor que 1, cuando la ρ_{tot} sea mayor, igual o menor que la ρ_c del entero planeta Tierra. El problema reside en determinar esa ρ_c ecológica como parámetro constante, variable y relativo del máximo número de hombres capaces de sobrevivir en la Tierra, en todo caso, convergente en su límite con un número fijo de saturación absoluta ...

Su dimensión, pues, será la de una *densidad* límite expresada en número máximo de habitantes por unidad de superficie [hab./ha] de terrenos disponibles ecológicamente productivos.

Cabalmente, pues, la *densidad crítica ecológica* o la *capacidad máxima de o sustentación* [hab/ha] será la inversa de la *huella ecológica crítica*, he_c [ha/hab], o sea, la huella por unidad de superficie referida a su límite poblacional máximo sostenible en dicho espacio fraccionado, en su caso:



Capacidad de carga $CC_m = 1/\text{huella ecológica crítica } h_{e_c} = \text{Densidad crítica ecológica}$

$$[\text{hab.año/ha}] = [\text{ha/hab.año}]^{-1}$$

Cuando la huella ecológica de una población supera la CC_m de su área administrativa o país se habla de capacidad de carga captada, robada o apropiada (*appropriated carrying capacity*). La capacidad de carga de otros territorios exteriores así absorbidos por una población determinada sería:

«la parte del total global de los flujos de recursos biofísicos y de la capacidad de asimilación de los residuos por unidad de tiempo que son apropiados por una población o economía determinadas» (Rees, 1996).

Ni que decir tiene que la *capacidad de carga* CC_m o *densidad crítica* ecológica ρ_c de un territorio es una función dependiente de varios factores internos a su propia definición, cuales son:

1. El *fondo* o *stock* de recursos naturales disponibles que es una variable para cada región o país concretos, debida a su fertilidad, reservas de agua, de bosques, pesca, etcétera y riqueza conocida sostenible y reciclable en bienes estrictamente renovables, sin contar los fósiles no renovables (dimensión del estado de los recursos naturales propios);
2. Y el *nivel de eco-desarrollo* relativo de esa sociedad, país o cultura, expresable por los indicadores:
 - a) *nivel tecnológico* empleado en mejorar técnicas de cultivo y eficiencia aplicadas a la menor explotación de recursos naturales y mayor reciclado de los mismos o de sus alternativas (dimensión de los indicadores del eco-desarrollo tecno-ecológico o de la "eco-sostenibilidad");
 - b) *nivel de consumo*, medida del concepto estándar de desarrollo económico proporcional a los mayores por insostenibles y despilfarradores o menores hábitos de consumos sostenibles, eficientes y limpios (dimensión de los indicadores de despilfarro/ ahorro en el consumo).

La densidad crítica (en habitantes por ha) será directamente proporcional al nivel de recursos en productos naturales renovables o sostenibles y al nivel tecnológico ecológicamente sostenible, e inversamente proporcional al nivel de consumo de esa sociedad o grupo.

En efecto, para unos recursos naturales conocidos y constantes o ilimitados (especialmente si se trata de los no fósiles y no renovables y de las tecnologías alternativas), a mayor nivel tecnológico o cuanto mejores sean las aplicaciones tecnológicas para una explotación eficiente de los recursos, con una progresiva "desmaterialización" que permita sustituir fuentes de energía fósil por alternativas renovables, mejores sistemas de eficiencia en la producción y

distribución alimentaria, mejoras de productividad y fertilidad, medidas anticontaminantes, etcétera, menor cantidad de suelo se requiere explotar y una mayor densidad crítica de habitantes es alcanzable por unidad de superficie ecológicamente productiva; es decir la densidad crítica CCm será directamente proporcional a las mejoras tecnológicas ecológicamente dirigidas.

Y contrariamente, a mayores niveles de consumo *per capita*, mayores despilfarros de materia y energía, mayor cantidad de suelo será necesario utilizar y menor ahorro de recursos se producirá, disminuyendo la densidad crítica poblacional capaz por unidad de superficie.

En principio, si los actuales niveles tecnológicos de desarrollo y de hábitos de consumo de cada país son conocidos y hacemos, para comenzar, que sean la unidad, podremos medir sus variaciones respecto a ellos; en tal manera que un incremento eco-tecnológico por hectárea puede ser engullido por un aumento del consumismo despilfarrador por habitante y mantenerse igual la densidad o capacidad de carga del sistema o país considerado. Para un denominador con el nivel de consumo constante, todo incremento de mejoras tecnológicas, incrementará la densidad media soportable en la capacidad de carga de ese espacio; incluso esas mejoras o variaciones tecnológicas pueden darse en ecosistemas lejanos de otros países donde se producen los bienes y servicios y los flujos que luego son exportados al país que los consume. Y viceversa: toda forma educativa, punitiva o de mercado que mejore la disminución de los hábitos actuales del consumismo de masas de una sociedad, país o ciudad, manteniendo una tecnología media estancada permitiría aumentar la densidad o capacidad de carga CCm del espacio en igual e inversa proporción.

4.5. El crudo balance del déficit ecológico

Por tanto, la huella ecológica que "deja" una población, ciudad o nación -que representa el hecho del consumo efectivo de suelo por habitante- puesta en relación con la capacidad de carga o densidad crítica que puede soportar la parte de su territorio, región o país ecológicamente productiva -que es un indicador convencional del umbral crítico o límite teórico de población sostenible en ese ámbito dado- permite identificar el balance ecológico, BE, tanto déficit (*ecological deficit*) como excedente o superávit de esa región o país, en tanto que entidad política ocupante de una geografía concreta.

El *déficit ecológico* DE es el nivel de consumo de recursos y descarga de residuos de una economía o población dadas que exceda de la producción natural sostenible autóctona de la región o país y de la capacidad asimiladora de sus residuos. En términos ya conocidos sería la diferencia entre la huella ecológica de esa población o economía HE [ha] y el área geográfica de suelo ecológicamente productivo que la misma ocupa administrativa y políticamente Se [ha].



El balance ecológico puede expresarse, bien en superficie (manifestando el exceso de capacidad robada a otros países, vía comercio o colonialismo) o bien en superávit de población (exceso de población respecto al espacio que la sostiene, o densidad real superior a la crítica):

$$\text{Balance ecológico superficial} = HE - Se = (he \times Pi) - Se$$

$$[\text{ha/hab. año}][\text{hab.}] - [\text{ha.año}]$$

$$\text{Balance ecológico poblacional} = Pi - (Se \times CCm)$$

$$[\text{hab.año}] - [\text{ha}][\text{hab./ha/año}]$$

La región del mundo con mayor *excedente* ecológico fue América del Sur y Central con 3,93 ha/hab debido a su alta disponibilidad biológica natural (6,39 ha/hab) y a su consumo de recursos relativamente bajo (-2,46 ha/hab.). Por contra, fue América del Norte la que en 1996 tenía el déficit ecológico más alto del mundo (-5,64 ha/hab), pese a que por su capacidad biológica ocupara el segundo lugar mundial por orden de magnitud (6,3 ha/hab.) tras la "otra" América. El déficit ecológico más alto del mundo, como era esperable, es el de USA con -6,66 ha/hab.año, "robando estadísticamente" en el conjunto norteamericano parte del excedente que, en cambio, presenta Canadá (capacidad 15,19 ha/hab. y huella de -4,3 ha/hab.; Rees, 1996).

Europa Occidental ocupa el segundo déficit más alto del mundo con -3,35 ha/hab., dado que su huella ecológica es muy cercana a la de USA con -6,28 ha/hab. La huella ecológica de las tierras de cultivo de Norteamérica (-1,44 ha/hab.) fue superior al doble del promedio mundial (0,69 ha/hab.), así como su huella de anhídrido carbónico (equivalente a 7 ha/hab.) fue cinco veces superior al promedio mundial y más de siete veces los promedios de América del Sur, Asia y el Pacífico y África enteras (*cf.* UNFPA, 2002, cap. 3).

Los EEUU necesitarían un 80 por ciento más de otro país como el suyo para autosustentarse; Holanda un 1.900 por ciento más, una superficie ecológicamente productiva casi 20 veces mayor que la actual (o un país mayor que España entera); Bélgica precisaría ser un país 14 veces mayor, Japón y Corea unas superficies de territorios 7,3 y 9,5 veces mayores que las que poseen, etcétera, etcétera (*cf.* Rees, 1996).

Según el informe *Living Planet 2000*, en 1996 el consumo de recursos mundial fue superior a los niveles de uso sostenibles (capacidad biológica natural o de sustentación), arrojando un consumo global de 2,85 ha/hab., es decir fue superior en un 30 por ciento a la disponibilidad biológica calculada en 2,18 ha/hab. de todos los espacios ecológicamente productivos de la Tierra.

4.6. La saturación global: una verificación a escala planetaria

Pues bien, el efecto de todas estas contabilidades del déficit ecológico agregado conducen a que:

«Hay evidencia de que la *huella ecológica* de la Humanidad es más grande que el terreno ecológicamente productivo que tenemos en la Tierra. La consecuencia es la liquidación del capital natural. ... Cada vez existe mayor evidencia de que las actividades humanas están ocupando ya la capacidad ecológica total del planeta -dicho de otro modo, *el mundo en que vivimos ya está "saturado"*» (Daly, 1991, Goodland, 1991, Pimentel, 1993) (cit. en Wackernagel, 1996; subrayados míos).

Ya hemos alcanzado el peligroso nivel de saturación que toda especie debe temer cuando su biotopo básico está ocupado por una sobreabundancia de individuos de la misma especie. Las agresiones mutuas y el nerviosismo general por obtener para su prole los medios y territorios suficientes de subsistencia quedan directamente legitimados ante el grupo que los reivindica -como el *Lebensraum* hitleriano que justificó la anexión de Austria, los Sudetes checos y Polonia en 1939- porque se vive en la angustia de las situaciones límite de vida o muerte. Y eso es ya un problema ecológico, un reto de la economía de los recursos mundiales. Que es como decir un problema político mundial.

La saturación implica el agravamiento de la ecosfera, ya que las demandas de las actividades humanas ya no pueden ser aumentadas sin perjudicar la capacidad productiva de la Naturaleza. Además la conciencia y el hecho de vivir en el estado límite de saturación somete a una dura competencia espacial a las economías y las políticas agresivas entre los países. Cada una de las actividades humanas, en términos de espacio ecológico, compite con todas las demás (*cfr.* Wackernagel, 1996).

La Teoría de la Ciudad debe enfocarse, por tanto, como un problema típicamente Político (con mayúsculas), muy poco o nada urbanístico. Es el problema número uno de la Política mundial actual, no del futuro cercano.

Mas, veamos con un poco más de detalle los números de esta saturación de la habitabilidad y de la escasez global de los recursos de la Tierra.

Son dos las variables que operan simultáneamente en este ecosistema globalizado: población y superficie disponible, ecológicamente aprovechable. Su relación para determinar sus límites de saturación o no respecto a la densidad crítica, como se ha visto anteriormente, dependerá, además de la magnitud de tales dos variables, del papel del nivel de desarrollo tecnológico y de las pautas de consumo y ahorro.

La población actual es de unos 6.200 millones de habitantes. Sus tasas de crecimiento están evolucionando sensiblemente y ya han empezado a reducirse los vertiginosos índices de los años 1960-70 en algunas regiones del globo, especialmente de los países menos desarrollados. La población mundial ha pasado de crecer en 1950 al 1,7 por ciento anual, al 1,3 por ciento en el 2000, y se supone que al 1,0 por ciento en 2050 (*cfr.* UNFPA, 2002).

La superficie de la Tierra y sus tierras emergidas son datos perfectamente cognoscibles, aunque varían mucho las magnitudes asignadas a tierras semidesérticas o cultivables y no cultivables, dependiendo sus datos actuales de una gran diversidad de fuentes (Meadows & *alia*, 1972; Myers, 1985 y 1990; Gleich & *alia*, 2000;). Sus expectativas futuras para aumentar o reducir la parte productiva de las mismas depende de la tecnología y el capital invertible para su puesta en uso, por ejemplo en terrenos al borde de las áreas de desierto, tundras, zonas montañosas, etcétera.

Superficie de la Tierra:	509,40	Mkm ²
de la que el 70,8% son océanos:	362,00	“
y los restantes 29,2 % son tierras emergidas:	149,47	“

De estas tierras emergidas por usos se tienen:

Hielos perpetuos:	19,-	Mkm ²
Bosques:	50,-	“
Desiertos irrecuperables:	18,-	“
Cultivadas actualmente:	15,-	“
En procesos de desertificación:	43,-	“
Resto recuperable/cultivable:	4,5	“
TOTAL:	149,5	Mkm²

El 40 por ciento de la superficie emergida, aproximadamente 60 millones de kilómetros cuadrados está ya ocupada con cultivos, minas o ciudades, restando el otro 60 por ciento inhabitable, desértico, montañoso, selvático o helado.

Ecológicamente productivos serían los 50 millones de bosques, más los 15 millones actualmente labrados, más esas oscilantes y costosas mínimas de 4,5 o máximas 18 millones de kilómetros cuadrados de recuperación de zonas desérticas con agua (útiles bajo fuertes inversiones para cultivos higropónicos intensivos, tipo El Ejido, Almería). Total, ecológicamente productivas: 70 Mkm². Pero, "usando" también un entorno próximo de las plataformas continentales como sumideros de dióxido de carbono, incluso montañas y terrenos hoy casi impensables, y si algunos expertos calculan que hay para 88 millones de kilómetros cuadrados (8.800 Mha) acéptese esta cifra como referencia de lo ecológicamente "aprovechable" (*cfr.* Gleich & *al.* 2000: 37, 153). Esta superficie, bajo varias hipótesis medias de la huella ecológica de las economías

mundiales, entre 0,5 y 10 unidades de superficie por habitante, arrojan las siguientes capacidades globales de carga extremas:

- Para 0,5 ha/hab., serían: 17.600 Millones habitantes
- Para 1 ha/hab., serían: 8.800 M hab.
- Para 1,5 ha/hab., serían: 5.860 M hab.
- Para 2 ha/ hab., cabrían: 4.400 M hab.
- Para 5 ha/ hab., cabrían: 1.600 M hab.
- Para 10 ha/ hab., serían sólo: 880 M hab.

Valores que implican que, inversamente, habiendo llegado a los 6.200 millones, estamos en una huella promedio de 1,42 ha/hab. para dicha superficie máxima total; mientras que en el informe *Living Planet 2000* estábamos en 1996 en los 2,85 ha/hab., porque consideraban entonces una superficie ecológicamente productiva casi el doble, unos 170 Mkm² y para los 6.000 millones de hace seis años.

Se observa que, si todos los habitantes consumiésemos una huella ecológica equivalente a la de los países más desarrollados (de 5 a 10 ha/hab), tendríamos 'excedentes de población' del orden del 85 al 75 por ciento, o sea, *sobrarían* entre 5.320 y 4.600 millones de habitantes (a ser posible que sean los de los países pobres, pensamos los de los países ricos). Esa es la verdadera cuestión: el sobrepoblamiento aparente como efecto perverso de una mala distribución de los modos de consumo de los recursos escasos y de la riqueza/pobreza de las naciones.

Según el I Informe Meadows, la máxima superficie laborable del planeta hacia 1970 era de 3,2 mil millones de hectáreas (32 Mkm²) de los que sólo la mitad estaba cultivada, 15 millones de kilómetros cuadrados, requiriéndose enormes inversiones para preparar cada hectárea nueva de suelo agrícola marginal o submarginal para el laboreo. En 1972 la media de terrenos laborables era de aproximadamente 0,4 ha/hab. (4.000 m²/hab., en USA era de 9.000 m²/hab.), pero esta creciente superficie requerida por cada nuevo habitante se ve detenida por la curva creciente de suelo irreversiblemente ocupado por la urbanización (ciudades, carreteras, industrias, vertederos, etcétera) a un ritmo de 0,08 ha/hab. u 800 m²/hab. (Meadows & al., 1972: 48-51 y Figura 10).

Y añadía que cada duplicación de la productividad agrícola retrasa 30 años la saturación de los máximos 32 millones de kilómetros cuadrados de tierras cultivadas posibles, lo cual es menos que el tiempo de duplicación de la población (33 años a las tasas de 2,1 % anual de los 70). Y auguraba, en uno de los pasajes predictivos con cifras más escalofriantes:

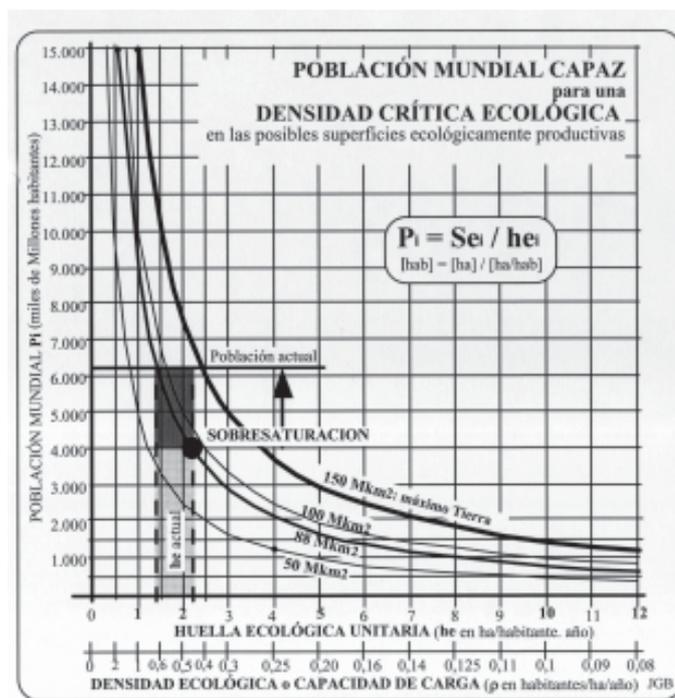
“Aunque sólomente 15 millones de kilómetros cuadrados estén hoy cultivados, tal vez 10 o 20 millones de muertes cada año puedan ser atribuidos directa o indirectamente a la malnutrición”.

El único error de esta predicción es que, al cabo de 30 años, se ha demostrado que no era verdad: las muertes por desnutrición en el mundo en el 2002 ascienden a 30 millones anuales de

las que 6 millones son de niños hambrientos. Se constata que en 1998-2000 hay 840 millones de personas desnutridas (el 13 por ciento del mundo), de las que 799 millones habitan en los países subdesarrollados, 30 millones en los países en transición y 11 millones en los países desarrollados. Unas 25.000 personas diariamente mueren por hambre y pobreza (9,12 millones al año). Lo peor es que por las guerras sólo en Africa subsahariana se perdieron tantos recursos como el equivalente al 75 por ciento de toda la ayuda oficial al desarrollo recibida por dichos países (del Informe anual ONU-FAO, "Estado de la inseguridad alimenticia en el mundo 2002", 15 oct., víspera del Día Mundial de la Alimentación).

Para el tecnológico-optimista *Informe 2001*, del Programa de Desarrollo de las Naciones Unidas, a pesar de las relativas mejoras mundiales de estos últimos años que abogan por llevar la contraria a Malthus, gracias a las agrotecnologías de la alimentación, tenemos 968 millones de personas sin acceso a fuentes de agua potable, 854 millones de analfabetos, 2.800 millones (el 47 por ciento del total mundial) subsistiendo con menos de 2 dólares al día y, de ellos, 1.200 millones con menos de 1 dólar por día; más 163 millones de niños menores de 5 años desnutridos y, de entre ellos, unos 11 millones mueren anualmente por causas evitables, *i.e.*, más de 30.000 niños diarios mueren por falta de atención sanitaria y alimentación (UNDP, 2001).

Figura 10. Familia de curvas para diversas densidades ρ y máxima población capaz en el Mundo (*carrying capacity*), según se consideren superficies disponibles de 50 a 100 millones de km^2 como ecológicamente productivas, accesibles y homogéneamente distribuidas, y para una huella ecológica unitaria he (o *ecological footprint EFP*) media mundial menor de 12 ha/hab .



Pero la pregunta a hacer es la inversa: ¿cuál es la máxima capacidad de sustentación, la densidad ecológica crítica o la población máxima capaz para la sostenibilidad de la Tierra en estos momentos de desarrollo económico, consumismo y de las técnicas aplicadas al medioambiente?

En dicho informe de *Living Planet 2000* se calculaba que la *huella ecológica crítica* (la inversa de la densidad crítica: 0,46 ha/hab o 4.600 m²/hab) estaba en torno a los 2,18 ha/hab., cifra que, ya en 1996, con los 2,85 ha/hab se sobrepasaba en un 30 por ciento. Pues ahora, con 1,42 unidades de superficie equivalente *per capita*, ese déficit ecológico alcanza ya un 35 por ciento de la disponibilidad biológica o máxima capacidad de sustentación del planeta (ver Figura 10).

Porque, saber que actualmente, con un límite de 88 millones de kilómetros cuadrados (8.800 Mha) de tierras ecológicamente productivas -si se aceptan las 2,18 ha/hab. de huella ecológica crítica-, dado que somos 6.200 millones de habitantes, sobraríamos ya, simplemente como 'excedentarios' por encima del umbral de saturación, más de 2.100 millones de habitantes, el 35 por ciento de la población mundial ('curiosamente' coincidente con los 2.800 millones de habitantes de los más subdesarrollados que viven con menos de 2 dólares diarios; *cfr.* UNDP, 2001); o que, alternativamente, se requerirían 135,16 millones de kilómetros cuadrados o una superficie adicional productiva del 53,6 por ciento de la actual, o sea, otra media Tierra adicional más... no ayuda nada en absoluto; salvo para los utopistas que quieran creer que habría que instalar plataformas terráqueas en la Luna o Marte para llevarse allí los millones de hombres "excedentes" ...

En suma, ya ahora estamos viviendo en un 35 por ciento por encima de las posibilidades de sostenibilidad o de recuperabilidad biológica de la Tierra en el actual estado tecnológico ...

Hemos agotado todos los réditos que es capaz de producir la naturaleza en un año y ya estamos sobrepasando con mucho los límites razonables de agotamiento del capital principal. Estamos acabando de agotar nuestras reservas principales. Y *todos* los dirigentes de *todos* los países siguen impulsando el crecimiento económico de *todos* sus habitantes por encima de *toda* otra consideración global, a tasas nunca antes vistas tan elevadas y sostenidas. Lo del desarrollo sostenible se ha entendido bien claro: sostenido y siempre creciente.

4.7. La asimetría en el reparto a escala planetaria: *das Raubwirtschaft*

Mas, ¿estamos *todos* realmente viviendo así con márgenes ya agotados de saturación?

Es evidente que no, que la asimetría sociopolítica es tan potente y abismal que sólo están viviendo bien algunos cientos de millones de habitantes de algunos países muy por encima de sus posibilidades, a costa de rebajar aún más, muy por debajo del límite de sostenibilidad, la



capacidad de sustentación que correspondería a otros 2.000 o 3.000 millones de hombres. Diciéndolo claro: en un espacio cerrado y de recursos limitados para que unos pocos hombres (unos 1.000 Mhab.) puedan mantener su consumo de 3 a 10 ha/hab (HE_1 de 3.000 a 5.000 Mha), es *necesario y suficiente* que otros muchos (5.200 Mhab.) les "cedan" su parte de la media (2,18 ha/hab.año) y se tengan que conformar con vivir con 1,12 a 0,73 ha/hab (HE_2 de 5.800 a 3.800 Mha), al borde de la miseria, el hambre y las enfermedades.

El problema, pues, reside en la profunda asimetría en el reparto de la riqueza y los recursos, en los efectos globales de la *Raubwirtschaft*, en vivo y en caliente, a escala planetaria. Es, por tanto y de nuevo, un problema sociopolítico, no ecológico:

«Un niño que nazca hoy en un país industrializado durante su vida agregará al consumo y la contaminación mundiales más que 50 niños nacidos en países en desarrollo (...) El 20 por ciento de la población mundial con mayores ingresos efectúa un 86 por ciento del total de los gastos que entraña el consumo privado, mientras que para el 20 por ciento de los más pobres, en cambio, ese porcentaje es de sólo el 1,3 por ciento».

«Los USA, que tienen sólo un 4,6% de la población mundial emiten el 25% de los gases efecto invernadero de todo el mundo, un nivel de emisiones per cápita cinco veces superior al que los científicos piensan que puede soportar la atmósfera sin causar un substancial calentamiento mundial (...). Y los 111 millones de personas que se agregarán a la población de USA en los próximos 50 años aumentarán la demanda de energía en cantidades superiores al nivel actual del consumo de energía de [los 1.195 millones de habitantes de] África y América Latina juntas». (UNFPA, 2002, cap. 3).

Los 84 individuos más ricos del mundo poseen una riqueza que excede el PIB de China, con sus 1.300 millones de habitantes. Pero incluso dentro de cada país las diferencias son brutales: el 5 por ciento de los hogares con mayor renta de USA dispone de cerca del 50 por ciento de la renta nacional ... al mismo tiempo que el 1 por ciento más rico del mismo se embolsaba el 70 por ciento de toda la riqueza generada por su país desde mediados de los años setenta (Simon & Schuster, 1999: *Luxury Fever*). Un sólo hombre ha acumulado tanta riqueza con sus negocios informáticos (el nuevo Eldorado del petróleo de fines del siglo XX) que supera a la del 45 por ciento de los hogares de su país: el individuo es Bill Gates. Y, por ejemplo, el director general de Disney en 1998, Michael Eisner, cobraba 576,6 millones de dólares, lo que representaba 25.070 veces el ingreso medio de todos los trabajadores de esta misma empresa (revistas *Too Much*, invierno 1999, y *The Nation*, 19-VII-1999; cit. en Raventós & De Francisco, "Ricos y pobres", *El País*, 16-XI-02).

Y ¿qué hacer con la Teoría de la Ciudad en estas condiciones extremas de sobresaturación y desigualdad del reparto, en la orgía selectiva de la *Raubwirtschaft* o de la más fina expresión del "intercambio desigual"?

5. La Teoría de la Ciudad sobre la difusión de la Pantópolis: en torno a las alternativas posibles

5.1. Las ciudades, espacios de concentración y centrifugación periférica: tendencias de desarrollo poblacional a 30 o 50 años

En el ámbito mundial el panorama de las ciudades, como lugares singulares de concentración de población y actividades, es ciertamente preocupante, por cuanto las ciudades son nodos o lugares centrales donde ya y ahora habita cerca de la mitad de la población mundial (3 de los 6,2 billardos de habitantes) y en algunas regiones (América y Europa) ya viven los dos tercios de las suyas (en Venezuela, por ejemplo, mora en las urbes el 90 por ciento de su población total).

Sólo en los núcleos urbanos de los países subdesarrollados el crecimiento urbano que se preve en 30 años es tal que donde ahora viven 1.900 millones llegarán a concentrarse 3.900 millones en sus ciudades. En la mayor parte del mundo subdesarrollado las ciudades están creciendo a un ritmo doble del de crecimiento demográfico: en las ciudades de Africa el crecimiento acelerado urbano es de más del 4 por ciento anual, más de tres veces superior a la actual tasa media de crecimiento mundial (1,3 por ciento).

Y en este intenso panorama urbano, hay ya 411 ciudades de más de un millón de habitantes (frente a 326 en 1990), previéndose que para el 2015 vivan en estas ciudades millonarias 1.600 millones. En estas zonas urbanas se genera el 80 por ciento de las emisiones de carbono, se consume el 75 por ciento de las maderas y el 60 por ciento del agua dulce para usos humanos, incluida la de los cultivos de regadío para los residentes urbanos. Pero es que, encima, más del 95% del inmediato crecimiento de la población mundial para 2015 lo será en los países no desarrollados; precisamente donde se localizarán 19 de las 23 *megaciudades* (con más de 10 millones de habitantes cada una, criterio adoptado por Naciones Unidas en los años 1970) que albergarán sólo ellas el 80 por ciento de los 375 millones totales agolpándose en tales aglomeraciones, cuando ahora todas las 19 mega-urbes existentes suman 267 millones y en 1975 eran solamente 5 las megaciudades con 68 millones viviendo en ellas (*cfr.* UNFPA, 2002, cap. 3; CIA, 2002: *GT 2015*).

Se supone que en poco tiempo, menos de medio siglo, se pasará de que viva más del 50 por ciento de la población mundial en las micro o megaciudades a que lo haga el 90 por ciento en las galaxias de aglomeraciones urbanas previsibles.

Mas, si el proceso de urbanización parece irreversible a nivel global mundial, simultáneamente ya ha empezado -desde la segunda mitad y en especial desde el último tercio del siglo XX- a producirse el fenómeno relativamente inverso de desconcentración o dispersión urbanas (*urban sprawl*), de rururbanización, des- o anti-urbanización o *counter-urbanisation* (con relocalización de empleos y poblaciones metropolitanas algo más lejos que en las nuevas suburbanizaciones

de las periferias del borde urbano) acompañado, esto es lo nuevo, de objetivas pérdidas de población de los grandes centros urbanos congestionados [como ya se ha mencionado]. Movimientos en rigor de "anti-" o "contra-urbanismo", que nos sugieren, más que un alejamiento relativo, una expansión creciente de las poblaciones hacia las coronas periféricas metropolitanas, si bien a situarse en villas, ciudades medias o menores, pero casi siempre en subcentros tributarios dependientes de los flujos y zonas de influencia de las grandes áreas de mercado, empleo, ocio y servicios de las grandes capitales regionales (más autónomas que las "ciudades dormitorio" o las *parasitópolis* de Geddes).

Es un proceso generalizado y acelerado de vaciamiento relativo del centro de los grandes nodos urbanos, con una recuperación social y económica de los espacios centrales (revitalización, *gentrification* o elitización, a diferencia del abandono de esos centros a los *slums* de los 60), con expansión simultánea de sus áreas de dependencia de empleo y residencia, con una especial significación del aislamiento social en que cada vez más se produce en urbanizaciones privatizadas, enclaustradas o encerradas de condominios donde no llega el Estado. Pero sin dejar de aumentar la concentración urbana en un amplio radio de tales grandes regiones metropolitanas y con pérdidas sostenidas en otras regiones o áreas menos urbanas. Las ciudades siguen creciendo aunque con ajustes internos entre los lugares de las mismas. Hay un trasvase de poblaciones del centro hacia la periferia (centrífugo), al tiempo que sigue aumentando la urbanización del campo o de esos centros congestivos a las ciudades medias y pequeñas en los radios de captura de las más grandes metrópolis (centrípeto). Es la expresión también del aumento de la entropía del sistema urbano hacia el equilibrio "potencial" ciudad-campo urbano, bajando los más elevados vértices urbanos y rellenándose las zonas medias y bajas con movimientos centrífugos inversos a los que generaron los vórtices de las aglomeraciones urbanas (*cfr.* Gottmann, 1961; Berry, 1976; Garreau, 1991; Sassen, 1991; Vinuesa, 1996; López de Lucio, 1993; Monclús, 1998; Bellet & Llop, 2000; Matto, 2001; Méndez, 2001; VVAA, 2001; Nel.lo, 2001; Smith, 2001; monograf. *CyTET*, XXXIII: 129, 2001; Mallarach & *alii*, 2002).

Los temores de los demógrafos de hace 50 años no estaban desencaminados:

«Los proyectistas urbanistas persisten en tratar del crecimiento de la población como algo para lo que hay que estar debidamente planificados y no como algo que haya que planificar. Hablar pues de frenar el crecimiento de las ciudades es, por el momento, un entretenimiento puramente especulativo, ya que estas elucubraciones se ven eclipsadas por la implacable realidad: el aumento incontrolado de la población» (K. Davis, 1965: 36).

La cuestión clave es si la población global del mundo seguirá creciendo a esas tasas "incontroladas" del 2 por ciento (duplicación de la población cada 35 años), al 1 por ciento (duplicación cada 70 años) o al 0,5 (duplicación cada 140 años), o llegará a bajar hasta el frágil equilibrio de reposición de la población en una cantidad insignificante, casi estabilizada (crecimiento al 0,1 por ciento y duplicación cada 700 años) o incluso descendente y negativa (*cfr.* Wrigley, 1969; Cipolla, 1978).

El oír cada mes que el crecimiento económico del PIB o el IPC, la inflación o el paro con los que nos bombardean diariamente ha sido del 2 por ciento anual implica que con esa tasa la cantidad Q de referencia (sea la población, renta, IPC, paro o inflación) habrá duplicado su magnitud 2Q en 35 años. Si ahora en la tierra somos ya 6.100 millones de habitantes, a la tasa actual media de 1,3 por ciento anual (era de 2,0 por ciento en 1965-750 y del 1,7 por ciento en 1985) seremos 10.300 en el año 2050 (el mismo tiempo hacia adelante que nos separa ahora de la llegada del primer hombre a la Luna, total ayer... o cuando nuestros nietos sean aún jóvenes).

A la vista de que por fin ahora ya se observa una inflexión en la vertiginosa exponencial de los últimos 50 años, las proyecciones mundiales prevén que vaya a bajar un poco esta tasa al 1 por ciento alcanzando solamente los 9.000 millones hacia el 2050, y los 12.000 millones dentro de un siglo, asumiendo optimistamente una caída sostenida del crecimiento en los países subdesarrollados a tasas del 1 por ciento o menores, a partir del 2030 (UNFPA, 2002).

Esa es la tendencia que presumen los expertos, dadas las actuales tasas decrecientes en todos los países del mundo subdesarrollado. Lo que es claro es que si crece algo por encima del 1,2-1,5 por ciento en los países más desarrollados es por la inmigración de mano de obra joven, laboriosa y prolífica del "otro mundo" que se trasvasa de donde sobra a donde falta, en un gigantesco crisol de razas, culturas y ley de la entropía. Aunque otros expertos reconocen que las predicciones a largo plazo son muy débiles en un mundo con una dinámica poblacional muy cambiante, regida por muchos componentes económicos, sociales y culturales demasiado veloces (*cfr.* Vinuesa, 2002).

Aún resuenan en el ambiente de este larguísimo debate, desde hace ya dos siglos, las lapidarias palabras de Malthus:

"(...) afirmo que la capacidad de crecimiento de la población es infinitamente mayor que la capacidad de la tierra para producir alimentos para el hombre. La población si no encuentra obstáculos aumenta en progresión geométrica (...) esta natural desigualdad entre las dos fuerzas de la población y la producción de la tierra y aquella gran ley de nuestra naturaleza, por la cual los efectos de estas fuerzas se mantienen constantemente nivelados, constituyen gran dificultad, a mi entender, insuperable, en el camino de la perfectibilidad de la sociedad. (...) No veo manera por la que el hombre pueda eludir el peso de esta ley que abarca y penetra toda la naturaleza animada" (Thomas Robert Malthus, 1798-1803: 53-55).

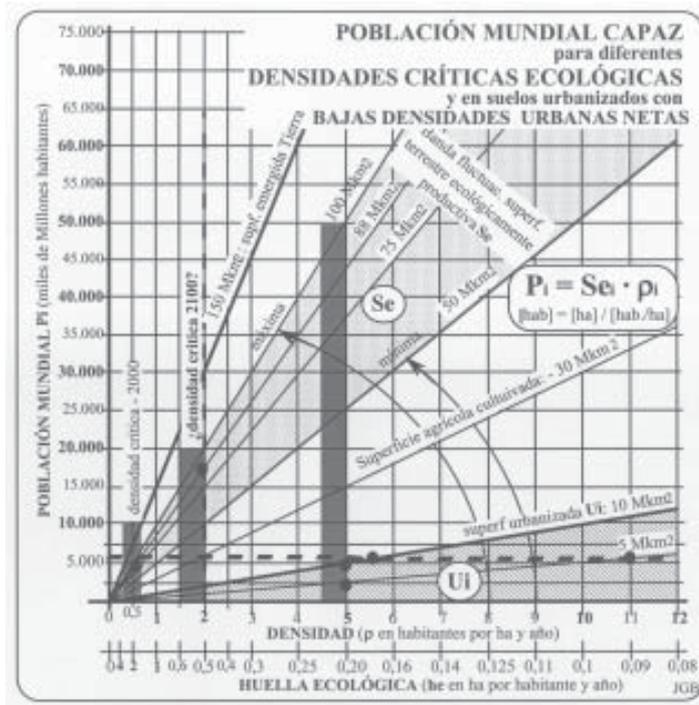
Aquella potente premonición no se ha demostrado equivocada; desde luego que no para los 3 mil millones de seres humanos que malviven bajo el hambre y la enfermedad del subdesarrollo, aunque los más beneficiados acaparemos las mejoras técnicas que han incrementado la productividad de la Naturaleza y sus sucedáneos de ingeniería genética, ni todos hayamos crecido geométricamente, como Malthus suponía. Pero tampoco pudo ni soñar que el nivel de gravedad que han adquirido los problemas ecológicos y medioambientales, alcanzaría tales di-

mensiones, por la escasez y sobresaturación global, no relativa (mal reparto del agua, alimentos, recursos decrecientes, contaminación, cambio climático, aplastamiento de la diversidad de especies, etcétera).

Eso respecto a la población urbanizada. Podemos preguntarnos cómo será la geografía urbana cuando, como media, el 90 por ciento de la población planetaria acabe ocupando las ciudades. Si ya la superficie ‘ocupada’ en sentido lato es ahora del orden del 2 por ciento de la total de la Tierra, podemos suponer una población total en números redondos de 10.000 millones para dentro de 50 años viviendo en ciudades con una densidad media de 10 viv/ha y ocupando solamente 10 millones de kilómetros cuadrados, ni el 1,9 por ciento de la Tierra (509 Mkm²), ni el 6 por ciento de la parte emergida (150 Mkm²).

El problema no será tanto la extensión superficial -que creo que deberá pensarse que va a difuminarse mucho más que ahora- sino la calidad de los suelos que afecte, ya que lo más grave es la masiva sustitución de suelos fértiles agrícolas que comporta, dado que normalmente la expansión urbana e industrial se hace por terrenos planos y bajos, donde pasan las vías de comunicación y donde se hallan los mejores suelos agrícolas.

Figura 11. Familia de rectas con la población mundial capaz P_i en las superficies ecológicamente productivas S_e y urbanizadas U_i posibles, según probables densidades críticas ρ_c de capacidad de carga ecológica y en el rango de las bajas densidades urbanas netas ρ_u .



Cuanto mayor sea la superficie urbanizada, U_i , menor será la superficie rural ecológicamente productiva, Se (ver Figura 11). Según Naciones Unidas (UNFPA, 2002: 41) en China, entre 1987 y 1992, se perdieron anualmente casi un millón de hectáreas de tierras de cultivo debido a la urbanización, las industrias y la ampliación de la red viaria, es decir 100.000 kilómetros cuadrados cada decenio (equivalente al 1,4 por ciento de la superficie de China o a un poco más que la de toda Castilla-León o más del doble de la de Aragón). En USA el crecimiento urbano consume cada año casi 400.000 ha o 40.000 km² decenales (una superficie como la de toda Extremadura por decenio).

En el informe anual *Señales medioambientales 2002*, de la Agencia Europea de Medio Ambiente, se constata que en la Unión Europea la superficie de suelo consumida por la urbanización se ha incrementado en los últimos 20 años en un 20 por ciento, mientras que la población sólo ha crecido un 6 por ciento (en algunos países ese ritmo urbano ha triplicado el demográfico); lo cual además implica una creciente dispersión de los asentamientos y la consecuente mayor demanda de capilarización y amplitud de la red de carreteras, arrojándose una media de 10 hectáreas nuevas de asfalto *al día* durante los años 90. En Francia (Slak, 2000), entre 1982-98, la superficie urbana ha aumentado en 1 millón de hectáreas suplementarias, llegando a ocupar casi el 8 por ciento de la superficie total del hexágono; sólo en el último decenio se han perdido un total de 900.000 hectáreas de tierras agrícolas, a una media de 100.000 hectáreas anuales, mientras el suelo urbanizado ha crecido a un promedio de 60.000 hectáreas anuales, ocupando en sus tres cuartas partes precisamente suelos antes agrícolas; lo notable es que en los últimos 6 años la superficie de jardincitos de viviendas familiares ha crecido un 25 por ciento, mientras la población crecía sólo un 4 por ciento.

Y, ante la ineluctable hipótesis de un crecimiento continuado hasta la saturación del espacio hoy día habitable, ¿qué macroespacio urbano se está configurando?

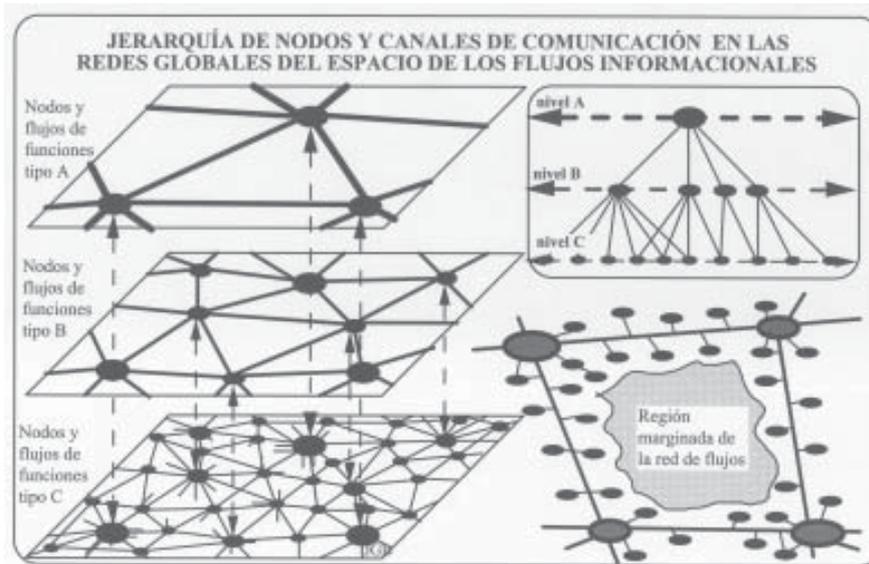
La configuración de una economía mundialmente globalizada, apoyada en las nuevas tecnologías de la comunicación, información y transporte físico, se hallan en la base de la nueva *sociedad red informacional* (Castells, 1996-8). Sociedad globalizada que emerge explosiva tejiendo sus *redes* y *nodos*, no ya sobre el reducido espacio de los viejos lugares centrales nodales e identificadores de su pertenencia a un *locus* social a un *genius loci* (el *espacio de los lugares*) que hubieran devenido metrópolis y megalópolis, sino creando vastos espacios de diversas redes jerárquicas de flujos que articulan, en una malla global de nodos y canales de interconexión de la información y el movimiento, el denominado *espacio de los flujos* que Castells (1996) ha confrontado con el tradicional *espacio de los lugares*.

El espacio virtual de los flujos ahora se está dualizando o polarizando aún más en función de quien está o se pone por donde cruzan los flujos informacionales (no solo informáticos, sino los portadores de todo conocimiento) por los canales y nodos de la red (nudo, centro, ciudad formal) y los que se quedan aislados en los huecos de la malla, subsumidos en la marginación y el olvido (periferia, ciudad informal). La jerarquía mundial de ciudades -según la polarizada distri-

bución internacional del trabajo en regiones y países del "centro" y de la "periferia", engendradas incluso dentro de los propios países-nación globalmente dominantes- está generando un hiperespacio en el que la ciudad tradicional y la ciudad metrópolis están siendo sobrepasadas allende sus murallas espaciales, nacionales, culturales o idiomáticas, por galaxias o nebulosas de redes de comunicación y transporte que conectan entre sí ciudades-región y megaciudades o hiper-ciudades configuradas por una relativa unidad discontinua o difusa, polifuncional y policéntrica, con especializaciones funcionales jerarquizadas en los nodos de la red (ver Figura 12) ⁹.

Se están generando ya formidables cambios socio-culturales que están haciendo colapsar todas las barreras de accesibilidad del espacio tradicional y que están transformando el mismo concepto del espacio social circunscrito al que se ha estado refiriendo la ciudad histórica cerrada (la *annihilation of space through time* de Harvey, 1990: 293; el *tiempo atemporal* de Castells, 1996: 463-503). Y ello es tanto por el desbordamiento de los confines social-nacionales y culturales que cataliza la sociedad red informacional, como por la explosión del espacio físico necesario para soportar la dispersión locacional (se habla de la "ciudad difusa") que el derrumbe de las fronteras de accesibilidades están impulsando.

Figura 12. Redes jerárquicas del espacio de los flujos formadas por nodos y canales de diversas funciones articulados en diferentes niveles funcionales; mostrándose también los «espacios vacíos», las islas tanto de reservas naturales ecológicas como de áreas económicamente deprimidas, que quedan marginadas y sin flujos de la red global



⁹ Castells define las megaciudades, además del concepto estadístico de Naciones Unidas de aglomeraciones de más de 10 Mhab., como "constelaciones territoriales discontinuas hechas de fragmentos espaciales, piezas funcionales y segmentos sociales" (Castells, 1996: 438; tb. en Borja & Castells, 1997: 52). Menciona no sólo las ya evidentes de la costa Este y Oeste de los USA, o de Centro Europa, sino las de los corredores Tokyo-Nagoya-Kioto-Osaka-Kobe, en la mayor macro-región metropolitana de la historia, y la ya en formación avanzada del Sur de China, en la bahía del Río de las Perlas, entre Hong-Kong-Shenzen-Canton-Macao con 50 millones de habitantes.

“Nuestro futuro inmediato está en la urbanización generalizada y la concentración de dicha urbanización en nodos estratégicos de gran dimensión humana y territorial que empezamos a conocer con el nombre, todavía confuso de megaciudades” (Borja & Castells, 1997: 54).

La hiper-ciudad red del futuro inmediato no es ya una ciudad identificable por su espacio propio (su identidad histórica, geográfica o económica su *genius loci*) y su *hinterland* rural inmediato en un espacio capturado por ella; ni siquiera por la proximidad espacial de los otros núcleos con los que se pueda intercambiar más rápidamente bienes y servicios; sino que es ella la que queda incluida/capturada en la red de flujos e interrelaciones de comunicación informacional que se establecen con más intensidad entre ciertos nodos o centros económico-financieros, por muy distantes que estén en la llamada era informacional de flujos de sistemas en red¹⁰. La integración entre estos nodos centrales es muy superior a la que los mismos puedan tener con su entorno periurbano o *hinterland* de las tradicionales áreas de mercado fundadas en las relaciones *face to face*, cara a cara. El ocio-turismo internacional y los masivos desplazamientos de información ponen más cerca (en tiempo, frecuencias de intercomunicación y menores recursos invertidos) a un ordenador de New York con otra terminal en Frankfurt o Tokyo, vía *Internet*, o a un turista sueco con Canarias, que a los desplazamientos en coche o autobús interurbano desde Broadway, Düsseldorf o Yokohama hasta sus respectivos centros metropolitanos, o que a un habitante de Lanzarote con otro de Las Palmas.

Las relaciones físicas de dependencia espacial y contactos *vis à vis*, que han organizado secularmente las ciudades dentro de sus murallas o las metrópolis con sus satélites regionales, están siendo desfiguradas espacialmente (aunque no suprimidas) por la globalización de los contactos aespacial-atemporales, al hacer que el espacio territorial no sea una barrera físico-temporal para establecer contactos más directos y frecuentes (la "ciudad global" *versus* la "ciudad local"). Y ésto se debe, entre otras causas, al hecho de que la tendencia de la tele-ofimática o *telecommuting* permite la "concentración descentralizada" (Castells, 1985) de unidades de poder de nivel alto con servicios periféricos descentralizados (p. ej., que un 2 por ciento de la población activa de USA o UE haga trabajo flexible en su casa suburbial sin pisar su oficina), pavimentando un futuro de dispersión poblacional fuera de los enclaves urbanos típicos, sin necesidades de transportes físicos y sin los inmensos gastos energéticos que dicho trasiego diario y finisemanal conlleva (*vide*. Hall, 1985; Castells, 1985, 1988, 1989 y 1996-98). Además es ello posible porque en la "sociedad red", tejida por vastos sistemas de intereses y flujos universalizados (globalizados), las decisiones vitales que afectan a un inglés, un francés o un coreano se adoptan en Tokio, Frankfurt o New York, más que lo que implican las elecciones nacionales en Inglaterra, Francia o Corea, respectivamente.

10 La penúltima clasificación producida, del moderno rol mundial de las ciudades-región, es la de Logan & Molotch (1987: *Urban Fortunes: The Political Economy of Place*, Univ. Calif. Press, Berkeley; cit. en Giddens, 1989-93: 619), por la que distinguen cinco formas actualmente emergentes de ciudades: ciudad sede central, centros de innovación, módulos de producción, cabeza de puente del tercer mundo y centros de descanso-ocio.



En esta tupida red envolvente de flujos de información y bienes de consumo que nos aprisiona como peces boqueantes, recuérdese la sugerente idea de la fundación de la *ciudad-red* de *Mahagonny*, en una parodia brechtiana de la ciudad capitalista y americana, pero no porque estuviese dispuesta en una red espacial sobre la Tierra, sino por ser una red global para cazar a los incautos pájaros comestibles...

*"... Darum laßt uns hier eine Stadt gründen
Und sie nennen Mahagonny
Das heißt: Netzstadt!
Sie soll sein wie ein Netz
Das für die eßbaren Vögel gestellt wird." 11*

(Bertolt Brecht, 1928-29: *Aufstieg und Fall der Stadt Mahagonny*)

5.2. La Omega Ecológica y la tensión entre sostenibilidad y densidad crítica: tres escenarios ecológicos alternativos

La magnitud del problema para enfocar una nueva Teoría de la Ciudad en este panorama a escala global es pues la que adquiera esa permanente fricción o conflicto de intereses socio-políticos, creados por una concepción del desarrollo, frente a las leyes de la termodinámica en sistemas abiertos de geometría cerrada que se expresa en un círculo vicioso infernal de relaciones:

1. el crecimiento constante de la población mundial P_i , aunque mitigándose las tasas de la segunda mitad del siglo pasado;
2. la superficie ecológicamente productiva S_e y su cruce con la anterior: la densidad crítica del territorio ρ_c , cuya productividad sigue aumentando gracias a las tecnologías de cultivo, pero que contrariamente también se retrae por el constante aumento del área necesaria para servir de "sumidero" de los consumos energéticos en recursos no renovables;
3. la merma ciega exponencial del capital fijo de tales recursos naturales en vías de extinción;
4. la brutal desigualdad en el reparto de estos consumos (huella ecológica y su asimetría) y finalmente;

11 «Fundemos una ciudad aquí / Y se llamará Mahagonny / Que significa "Ciudad-red"! / Será como una red tendida / Que servirá para atrapar los pájaros comestibles...» (Brecht, 1928-29: *Ascenso y caída de la ciudad de Mahagonny*), por él mismo calificada de *kulinarisch Oper* (ópera "culinaria") en 20 escenas sobre la fundación y destrucción con incendio final ante manifestaciones sociales contradictorias enfrentadas.

- la superficie U_i creciente que van adquiriendo las ciudades en su expansión entrópica cuya población, siguiendo la tendencia a concentrarse -eso en todo caso- en núcleos urbanos y grandes aglomeraciones y megaciudades éstas, no obstante, parece que ya no aumentan mucho más su densidad nuclear neta, sino que tienden a difuminarse en explosiones galácticas que contaminan el campo adyacente o lejano a un ritmo más acelerado, con muy significativas y crecientes pérdidas de suelo agrícola, a ritmo muy superior que el del crecimiento poblacional; lo cual agrava la superficie necesaria Se de (2) y (3).

El problema vuelve a plantearse como con los dinosaurios o los elefantes (o con los venados o las cabras que arrasan el suelo y los matorrales donde pastan): *cuándo, quién, cómo* y a *qué precio* se saturará en absoluto el espacio ecológicamente habitable sobre la Tierra, que es el lugar donde cabe resolver el reto de la Teoría General de la Ciudad.

Retomando la conexión analógica iniciada con anterioridad, entre la capacidad ecológica máxima de carga CC_m (la inversa de la huella ecológica $1/he$) y la *densidad crítica ecológica* ρ_c y el concepto cosmológico de la *omega* Ω *cósmica*, puede establecerse efectivamente que la relación en cada momento de la población total P_i con la superficie ecológica Se realmente viable o disponible en ese momento y remanente de la invasión-expansión de la urbanizada ($Se = St - U_i$) -o sea, la densidad real ρ_{tot} con la que se cargue o sobrecargue ese espacio Se - puede compararse sistemática y relativamente con la máxima población crítica P_c que puede alimentarse y soportarse por y en ese mismo espacio Se y en ese mismo momento concreto con sus niveles de desarrollo tecnológico y de consumo, o sea, con la máxima capacidad de carga CC_m o densidad crítica ecológica ρ_c en ese concreto estadio de desarrollo.

El cociente de ambas densidades, la efectiva o real ρ_{tot} y la teórica crítica ρ_c , nos va a definir una *omega* Ω ecológica, la cual será también mayor igual o menor que la unidad, según se aleje, se iguale o se quede corta respecto al nivel de máxima saturación soportable (capacidad de carga o de sustentación) del ecosistema que exista en ese momento.

Cada vez que se amplía una ciudad o se crea una nueva autovía o se aumenta el consumo de petróleo o se abre un nuevo vertedero urbano se está incrementando la U_i y reduciendo en la misma cuantía e irreversiblemente la Se ; y, *ceteris paribus*, se está inversamente aumentando la densidad efectiva ρ_{tot} de la misma población en menor espacio; y contrariamente al mismo tiempo se está reduciendo en esa misma proporción la población capaz P_i para una misma densidad crítica ρ_c del ecosistema.

De manera que:

$$\Omega = \frac{P_i/Se}{P_c/Se} = \frac{\rho_{tot}}{\rho_c}$$

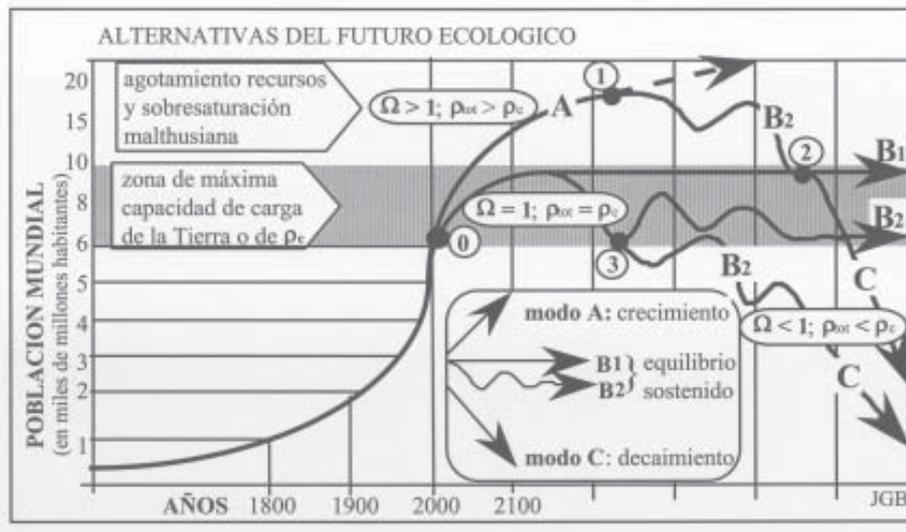
Y donde se pueden dar tres alternativas, tales que:

- Si ρ_{tot} es mayor que ρ_c , es porque $P_i > P_c$ y entonces Ω supera la unidad,
- Si ρ_{tot} es igual que ρ_c , es porque $P_i = P_c$ y entonces Ω es uno,
- Si ρ_{tot} es menor que ρ_c , es porque $P_i < P_c$ y entonces Ω es inferior a 1

Estas tres alternativas señalan tres escenarios posibles que van a generarse en los próximos años cruciales para la evolución dirigida del futuro de la Humanidad. Estas alternativas no son como premoniciones ni predicciones, sino como tres posibilidades que se pueden dar, incluso las tres en momentos diferentes, ya que dependen de variables interdependientes (para igual población el desarrollo tecnológico puede permitir aumentar la densidad crítica y la reducción de la superficie productiva derivada del incremento de las ciudades puede disminuirla y anular el aumento anterior, etcétera).

En la Figura 13, en el recuadro del diagrama interno de la misma, se recogen tres posibilidades o flechas de evolución, como tres *modos de comportamiento* del modelo propuesto población-ecosistema. Ciertamente, al igual que ya esgrimiera el Club de Roma en su introducción a la modelística de sus *behaviour modes*, los cuales variaban entre vaticinar un crecimiento poblacional con ajustes suaves en torno al equilibrio población-ecosistema u oscilantes en dicho entorno, o en verdad dramáticos, con una caída de la población obligada a ir en pos de la disminución severa y no renovabilidad de los recursos energéticos o alimentarios; *cfr.* Meadows, 1972: 90-93, Cap. 3; *idem*, 1991: 143-5 y 155-166):

Figura 13. Grandes alternativas ecológicas o escenarios de un futuro mundial



(1) de crecimiento global (A) para $\Omega > 1$;

(2) en torno al equilibrio (B) sostenible o con turbulencias para $\Omega = 1$;

(3) con decaimiento (C) de la población mundial P para $\Omega < 1$, respecto a la densidad crítica r_c o capacidad de carga de la Tierra, según aumenten las mejoras tecnológicas y su equidistribución o escaseen los recursos-capital naturales.

- Modo A: crecimiento continuo tasas superiores al 1 por ciento anual;
- Modo B: en torno al equilibrio poblacional de una tasa del 0 por ciento agregada, tanto sostenida, sostenible y controlada (B1), como con oscilaciones y turbulencias de suaves o dramáticos ajustes (B2) entre población y ecosistema en crisis periódicas;
- Modo C: decaimiento de la población para tasas negativas;

Si se integran los tres o cuatro modos de comportamiento de la población con las hipótesis de la densidad crítica del sistema terráqueo observaremos en la Figura 13 los posibles escenarios de la interacción de ambas variables.

En dicha Figura 13 puede observarse que estamos en un momento crítico de cambio de tendencia de inflexión en la evolución de la población mundial agregada (punto 0 en la Figura 13). En estos años del cambio de siglo han empezado a declinar las tasas de crecimiento (crecimiento sigmoideo o curva logística) y pueden preverse las dos tendencias más significativas para los años 2030 o 2050. Al estar ya claramente inmersos en la zona de saturación del ecosistema global, donde la capacidad de sustentación está a tope -en franca sobresaturación, aguatable gracias a la profunda asimetría social interna de esa población global, donde unos dominan a otros-, nos jugamos mucho con las decisiones clave que se adopten en estos próximos años para redirigir los comportamientos de la producción destructiva y del consumo globales de la parte de la población que más *déficit* ecológico está generando en el Planeta: el llamado Primer Mundo capitalista...

1.) Escenario $\Omega > 1$ maltushiano: si la población demandante sigue creciendo por encima de la capacidad de sustentación y las pautas de consumo de los recursos no renovables sigue como ahora, aumentando la huella ecológica global por incrementos miméticos de los mismos modos de consumo que los países desarrollados, extendiéndose de manera general una elevada huella ecológica *per capita* he, se estará penetrando suicidamente en un déficit ecológico global irreparable, en la zona de agotamiento de los recursos naturales, en la opción malthusiana (rama A en la figura 13). El que sea a los 8 o 10 mil millones de habitantes es lo de menos, mientras el reparto asimétrico subsista.

Esto querrá decir que se mantienen las tendencias actuales de la economía estándar capitalista, con una proyección lineal ascendente hasta el agotamiento de las actuales fuentes de recursos naturales de energía [predicción de agotamiento del petróleo y, tal vez, del gas natural también para el 2050, escasez dramática de la distribución del agua potable, la llamada "bomba del agua", y del suelo ecológicamente productivo (bosques y sumideros de CO₂)], con calentamiento climático imparables, subida del nivel del mar, etcétera, etcétera. Y ello porque no habría habido un incremento paralelo proporcional de los avances tecnológicos para salvar la situación (como siempre ha ocurrido con el 7º de Caballería Imperial de las Nuevas Tecnologías aplicadas al capital...) que permitieran mejorar tanto las técnicas 'verdes' (incremento de la

productividad del suelo con nuevos cultivos higropónicos y modificaciones genéticas alimentarias, métodos y fuentes energéticas alternativas renovables ilimitadas, como la economía del hidrógeno, etcétera) como para no tener que aguantar esas visiones catastrofistas que a los gobernantes les suele entrar por un oído y salirles por el otro. Se correspondería este escenario de crecimiento económico continuado e insostenible con los detalladamente descritos con sus variaciones en el segundo informe del Club de Roma (1991) como escenarios 1 a 9 (cfr. Meadows & al., 1991).

Todo esto debería conducir a una época de grandes cataclismos sociales, con revoluciones de los alienados y esquilados, y oscilaciones demográficas de sobrevivencia con recuperaciones parciales, con arrastre de población en caída vertical para sobrevivir en paralelo con la caída de recursos disponibles (modo B2 de la rama descendente de A en la Figura 13). Un escenario, en suma, en el que nos exterminemos poco a poco con pandemias, guerras "preventivas" de moda, desprecio de las leyes internacionales, guerras químicas, bacteriológicas o atómicas (lo más posible), de "invasión preventiva" y usurpación de nuevos territorios (la invasión preventiva e hipócrita de Irak por su petróleo es una excusa de guerra idéntica a la esgrimida con el *Lebensraum* hitleriano), de modo que una Gran Guerra Madre acabe con un 60 o 70 por ciento de la población (no olvidar la "ecológica actitud" de los cuidadores de elefantes en Tanzania). Para finalmente contemplar -con felicidad sólo los sobrevivientes- una caída definitiva por catástrofes climáticas generadas poco a poco (caída modo C): el agotamiento prematuro del agua potable, el cambio climático, la inundación de tierras bajas por el mar y la incapacidad de distribuir los recursos escasos propiciarían fuertes migraciones, invasiones y guerras, enfermedades devastadoras como el SIDA, etcétera. Al final una especie de *Big Crunch* o implosión urbana.

Esta rama descendente C, sólo podría explicarse porque los humanos en sociedad tendemos a rechazar y no aceptar (actitud que he llamado "tomasiana", dentro de la política más general 'ponciana' de lavarse las manos) o tenemos dificultad de detectar los cambios lentos y efectos acumulativos: el deterioro ambiental es lento y no es por saltos espectaculares (salvo las cínicas actitudes claramente "judasianas"; cfr. García-Bellido, 2002). La caída de población continúa sin reaccionar, sería análoga al llamado efecto de la "rana cocida" o escaldada ¹².

Solamente una revolución tecnológica ecológicamente sostenible que pudiera elevar el umbral de sostenibilidad del Planeta y su capacidad de carga, con un aumento de la densidad crítica ρ_c a niveles dos o cuatro veces superiores al actual, en tal forma que permitiese un incremento considerable de la población capaz (tal que el punto 1 al final de la rama A en la Figura 13), sería lo único que podría hacer soñar con una ampliación de los márgenes para salir de la *zona de sobresaturación malthusiana* en que ya estamos sumidos. Como parece ser, se vislumbra

12 El efecto de la rana cocida, por el que es conocido que una rana puesta en una cacerola de agua que se esté calentando poco a poco no percibe las diferencias de los infinitesimales incrementos de temperatura y al ir subiendo ésta demasiado no llega a reaccionar y no salta fuera del puchero... donde acaba cociéndose viva (cfr. Wackernagel, 1996). Como el cuento del "bolón"...

esperanzadoramente con los recientes avances de la llamada “revolución de la economía del hidrógeno”, obtenido electrolíticamente con energía alternativa (eólica, hidráulica, etcétera) y repartido mediante conducciones por redes energéticas urbanas de “generación distribuida” de hidrógeno líquido, el cual es almacenable en pilas electroquímicas capaces de generar electricidad barata, luz y calor por reacción no contaminante, divulgado como una “energía democrática y descentralizada” y ampliamente difundida por Jeremy Rifkin (2002) y ya preparado para el transporte urbano, aunque a falta de abaratar costes para poder competir con los recursos no renovables.

En algún momento crítico en la caída de población hacia el reequilibrio ecológico podría pensarse que, ante la espeluznante percepción del suicidio colectivo que se avecina o la visión de las guerras devastadoras en ciernes, se trataría de reaccionar con un quiebro vital de cintura colectiva en busca de un equilibrio político-económico y ecológico socialmente sostenible para sobrevivir, penetrando sin remilgos en la única opción racional posible: el modo o comportamiento B1 del escenario $\Omega = 1$ (punto de cruce 2 de la Figura 13, que permita evitar el deslizamiento final por la rama C), manteniéndonos ya dentro de nuevo de la zona de máxima capacidad de sustentación; por que se asuman mundialmente los compromisos ecológicos de un desarrollo necesariamente sostenible.

La termodinámica no perdona las contradicciones sociales internas del sistema que, en esta hipótesis $\Omega > 1$, conducirían a situar al ecosistema humano de la biosfera al borde de la quiebra total, donde la biocenosis y el ecotopo están en grave conflicto: una crece desproporcionada y desequilibradamente y el otro es geográficamente limitado, finito. Para entonces, cuando llegue el gran colapso final, nos sobrevivirían los insectos (tal vez, si es que no cambian demasiado las condiciones de la biosfera o aunque lo hicieran, adaptándose a ellas con nuevas especies por ser los verdaderos reyes del reino animal); los cuales acabarían ocupando nuestros nichos ecológicos vacíos, nuestras funciones en cada uno de los ecosistemas locales (como hicimos los mamíferos tras los dinosaurios), tal vez sin contaminarlos ni arrasarlos por no llegar a desarrollar una inteligencia tan destructiva como la nuestra; salvo que evolucionaran tanto y llegaran a ser como hombres-mosca sociales tan inteligentes ... que acabasen matándose en guerras devastadoras entre ellos, como habríamos hecho nosotros.

2.) Escenario $\Omega = 1$ de equilibrio estable en un ecodesarrollo sostenido: para ello es irrenunciable alcanzar el *crecimiento cero* o, mejor, *nulo* (donde ciclos positivos y negativos se anulen), donde se ralenticen y detengan las tasas de crecimiento de la población hasta el cero por ciento con un desarrollo económico también nulo o constante y suavemente acompasado con el incremento de la capacidad de carga del ecosistema. Situación que solamente es alcanzable tras una clara y decidida época de descenso o contención del crecimiento gracias a una fijación o ampliación objetiva de la superficie ecológicamente productiva Se o por una mejora tal de las tecnologías de producción, bajo consumo y reciclado que permitiesen sustituir las fuentes energéticas de origen natural por otras alternativas y renovables que disminuyeran la contaminación y aumentaran la Se ... que es la esperanza verde del *Green Power* de las grandes multinacio-

nales de la energía. Lo que no está tan claro es que, además, tales mejoras en la producción y distribución de alimentos vayan a detener las asimetrías sociales y propiciar su nivelación en un marco general de paz y contención: eso es otro cantar. Incluso, aunque descienda la Se y aumente la superficie urbana U_i , elevando con ello progresiva y equilibradamente la densidad total ρ_{tot} , podría sostenerse tal crecimiento de suelo urbano si se acompasara con el mismo ritmo de elevación de la densidad crítica ρ_c y controlando en igual medida los tenues crecimientos globales de la población crítica P_c y sus densidades relativas.

El ecodesarrollo equilibrado y sostenido que alienta el escenario $\Omega = 1$ puede alcanzarse por vías directas y grandes convicciones internacionales (con la previsible curva logística con rebaja o detención del crecimiento poblacional mundial hacia el 2050 o 2060) en el modo de comportamiento B1 (de la figura 13), supuesto que se alcance un nivel tecnológico de desarrollo que destierre para entonces las prácticas demoledoras propias del actual modo de producción esquilador y del consumismo despilfarrador. Se correspondería con el óptimo escenario 11 del desarrollo sostenible del segundo informe del Club de Roma, incluso con los menos optimistas escenarios 12 y 13 (*cf.* Meadows & *al.*, 1991: 236-48).

Habrà otra vía oscilante, turbulenta y movida (rama B2 en la figura 13), perfectamente identificable en el panorama actual si se mantienen muchas de las actitudes dominantes ("poncianismos" "judasiano" y "tomasiano"; ver García-Bellido, 2002), lo que provocará guerras, conflictos, revoluciones y subidas y caídas de población y recursos en busca violenta del equilibrio agregado final en alguno de los niveles de población que queden después de tales "ajustes muy bastos", al comienzo, y más "finos" al final. Este tramo del modo B2 sería análogo, en sus grandes categorías de violencia política y social, a lo expuesto para la rama A+B2 del escenario $\Omega > 1$, salvo que en lugar de precipitarse al abismo ecológico podría "aprender con sangre" a mantenerse en la zona de la densidad crítica y el ecodesarrollo en torno al irrenunciable crecimiento sostenible (*cf.* Cipolla, 1978: 121-6 y Wrigley, 1969: 32-52).

Pero ¿hasta cuándo ese desarrollo sostenible, equilibrado y sostenido? ¿hasta siempre? ¿puede pensarse en la máxima entropía, desorden y uniformidad de la Humanidad acabando también con el *Big Chill* cósmico por muerte térmica urbana?

La opción $\Omega = 1$ del *ecodesarrollo sostenido* con crecimiento nulo implica una perspectiva de tales dimensiones de solidaridad e integración internacional que exige pensar, para su creíble estabilidad y uniformidad sociopolítica, en procesos de integración política -ideológicamente complejos, pero imprescindibles- en confederaciones continentales muy reflexivamente maduras, tipo la Unión Europea. Estas confederaciones transnacionales progresarían para que los interlocutores del gallinero actual fuesen sólo cuatro o cinco grandes uniones continentales, suficientemente poderosas y equilibradas como para que se necesiten todos recíprocamente por no disponer ninguno de *todos* los recursos, superando el actual desequilibrio del "terror unilateral" del Imperio Único, para equilibrarse con uniones o confederaciones maduras y estables, capaces de gobernar conjuntamente y en interés global los recursos escasos, las tecnologías y

las poblaciones del mundo, evitando las guerras. No es bueno el Imperio mundial; debe haber competencia estabilizadora entre grandes potencias. Pero eso es ya ficción política de otro costal.

El equilibrio global con crecimiento nulo, pero con desarrollo positivo sostenible, propuesto por el Club de Roma en 1971 sigue siendo el único *approach* válido, suavizado en el segundo informe de 1991, en el que, evitando no asustar al personal, se pretende “buscar formas de alentar una reestructuración pacífica de un sistema que naturalmente se resiste a su propia transformación”, mediante la *Revolución de la Sostenibilidad* con pautas de comportamiento tales como el desarrollo de “visiones”, de “redes”, “decir la verdad”, “aprender” y “amor”, mucho amor... (Meadows & al., 1991: 263-8). O crecimiento sostenible o nos aplastamos. Pero también simultáneamente con un desarrollo acelerado de los procesos de convergencia económica, social y política entre los países y federaciones políticas universales... o los insectos se harán los amos de la biosfera.

Pero desarrollo sostenible, equilibrado y sostenido... ¿hasta cuándo?

3.) Escenario $\Omega < 1$ decaimiento generalizado: este es un escenario muy improbable en sí mismo, ya que si la población global de la Tierra disminuyese por debajo de la densidad crítica o capacidad de sustentación del globo esa sería una situación óptima, con tal de que luego se mantuviese así en crecimiento cero ($\Omega = 1$ y modo B); pero si desciende en picado por debajo de la zona de densidad crítica es porque algo muy gordo está pasando...

Incluso sería muy posible que en algún momento (como el punto 3 de la Figura 13) la involución ecosistémica fuese de tal categoría (por agotamiento de los recursos naturales energéticos o del agua potable o imposibilidad objetiva de sustituirlos con tecnologías alternativas o con las salvíficas mejoras tecnológicas que todo-lo-arreglan siempre esperadas por los ‘tomasianos’ más tontoptimistas) que la población cayera en picado, tras balbuceos y recuperaciones parciales (tramo B2), hacia su extinción irreversible (rama C) entre guerras, enfermedades, cambios climáticos, etcétera, al igual que ocurría en la alternativa A+B2+C del escenario $\Omega > 1$. De nuevo otro *Big Crunch* urbano.

Lo que no se acierta a vislumbrar en las lógicas internas de este modelo propuesto es la extinción total de la población humana sobre el Planeta, el *Big Crunch* total. Incluso las más devastadoras guerras nucleares o químicas imaginables dejarían siempre poblaciones marginales en lugares recónditos capaces de volver a repoblar la Tierra; visión ésta muy querida por los enfoques cataclísmicos que nos ven retornando a las cavernas. Ya que, por el otro lado, las catástrofes exógenas al sistema de la antroposfera (en tanto que regida e infringida sólo por las lógicas de los hombres sociales y sus ecosistemas) han quedado obviamente excluidas del modelo, como en caso de que nos sobreviniese una degeneración genética incontrolable, una mutación letal insuperable o un virus arrasador que acabase con toda la Humanidad; pero eso sería un final exógeno, extraño al modelo, un quiebro catastrófico imprevisible.



En última instancia, las guerras y la devastación de la vida humana sobre la Tierra serían sólo accidentes pasajeros en la evolución global del Planeta. El amenazar con el vacío ante la inmensidad de la nada, del planeta sin vida humana, tampoco es para creer que es el fin de la Tierra¹³. Porque la capacidad del sistema terráqueo de reaccionar y reequilibrarse en otro estado estacionario impensable y seguir igual, es tan colosal, que -porque el hombre desapareciese de la faz de la tierra y con él otras muchas especies, como ya ocurriera con los dinosaurios- no iba a pasarle nada al ecosistema global terráqueo. Otros seres vivos le sustituirían sin ningún problema, en una inapelable *sucesión evolutiva*. El ecosistema global superaría cualquier desequilibrio temporal. Las cinco grandes catástrofes de la biosfera (*cf.* Leakey & *alii*, 1995) habían sido "superadas" y no habían interrumpido la evolución natural de las diversas formas de vida sobre la Tierra, incluso han llegado a dar lugar a esta especie *Homo*. El pánico a la destrucción de las condiciones de vida actuales, debe dejar paso a la idea del reequilibrio, de la adaptación de las especies a nuevas situaciones. Contemplado desde la perspectiva de los grandes Evos, las Eras geológicas de miles de millones de años, el saber que estamos sólo en el Evo 4,5... nos da una cierta tranquilidad (¡?), como si aún tuviéramos muchos Evos por delante.

El equilibrio económico suscitado en los modos de comportamiento B entraña algunas cuestiones no fácilmente encajables. Su camino está lleno de espinos.

Si la población de la Tierra se estabilizase en 10 u 11 mil millones de habitantes, dado que ya ahora la huella ecológica *per capita* supera la densidad crítica y las desigualdades son brutales, en algún momento de este siglo XXI se necesitarían:

- o bien incrementar la productividad ecológica por unidad de superficie al doble,
- o bien reducir la huella ecológica *per capita* a la mitad, con la reducción dramática de los niveles de vida de los países desarrollados y una leve mejora de los subdesarrollados;
- o finalmente evitar que nazcan los 5.000 millones de nuevos habitantes que sobrarían...
- o ir suprimiéndolos con devastadoras guerras, epidemias, cataclismos, etcétera para mantener el actual nivel de explotación desigual de los recursos.

La pregunta es si puede concebirse que haya un imprescindible incremento de riqueza, salubridad y bienestar de las poblaciones mundiales más deprimidas sin incremento de sus efectos destructivos, sin aumentar su huella ecológica. El consumo de bienes inmateriales y renovables, como la cultura, el conocimiento, la ciencia, la radiación solar, etcétera, sabemos que no incrementan el déficit ecológico. El reto es cómo lograr un *desarrollo* positivo y progresivo, pero con *crecimiento* nulo de su economía y de su impacto ecológico. Termodinámicamente la respuesta es rotunda: no se puede. Pero socioeconómica y tecnológicamente puede concebirse que sigamos creciendo sin aumentar el daño ni el consumo de energías no renovables, y en un

13 Recuerdo la sacudida mental, el cambio de perspectiva y escala tan brutal que, con toda tranquilidad reflexiva, me arrojó un biólogo ecólogo al espetarme que las diabluras que hiciese el hombre con el clima, con la biodiversidad, con el efecto invernadero y con la subida de los mares, lo que se dice a la Tierra, a la vida en general sobre la Tierra ... al Planeta "se la refanfinfla" (sic).

estadio de equilibrio tal que no haya pérdidas de recursos naturales ni destrucción de algo (es decir, un crecimiento que no sea negentrópico y tampoco entrópico, sin incremento de entropía, sin destrucción irreversible). El segundo informe del Club de Roma inicia su más suave posición diferenciando entre "crecimiento" (*growth*) y "desarrollo" (*development*) para defender que no es necesario el primero en todo para mantener el segundo sostenible: "la sostenibilidad no supone ausencia de crecimiento" (*cf.* Meadows & *al.*, 1991: 28 y 249-57).

¿Cabe un estado tecnológico en tan sutil equilibrio como el de la $\Omega = 1$ de nuestro futuro cósmico-ecológico? En esas estamos parece ser, con el agravante de que las oscilaciones de las guerras, hambrunas, migraciones brutales, además de las catástrofes naturales constantes hacen impredecible el cuándo se alcanzaría el borde de saturación sin colapso.

Diversos estudios sobre las relaciones decrecientes entre consumo, bienestar y medio ambiente, conducen a hacer pensar que, hasta un cierto punto el aumento del PNB de cada nación puede seguir creciendo en paralelo con el Índice de Bienestar Económico Sostenible (*Index of Sustainable Economic Welfare*, ISEW) o valor agregado ponderado del gasto en consumo personal; mientras que aparece un dintel tope máximo en que ya no crece más y se mantiene estable el bienestar o crecientemente divergente la relación crecimiento económico y bienestar (Daly & Cob, 1989, Cobb & Cobb, 1994, etcétera; *cit.* en Jackson & Marcs, 1996).

El club *Factor Ten* (1994) y el libro-manifiesto *Factor 4* (de Weizsäcker & *al.*, 1997), proponen reducir por un factor 10 o 4 la intensidad material por unidad de servicio dado por el sistema económico, esperando que el consumo *no-material* pueda culturalmente crecer sin necesidad de crecer el consumo *material*, logrando un crecimiento ecológicamente sostenible.

Las promesas tecnológicas que se están acariciando con la economía del Hidrógeno parecen abrir una verdadera revolución tecnológica sin precedentes en la Historia humana, el "Green Power" (guiño entre el poder del *white* o *black power* y los verdes ecologistas y el sentido de *power* = potencia) o *ecoenergía*, al pasar de obtenerla por el tradicional proceso en cinco fases, con eficiencias inferiores al 30 por ciento, de la energía potencial de los materiales / combustión-energía térmica / energía mecánica / electricidad / energía motriz / trabajo ¹⁴ al proceso electroquímico de solamente dos fases de las pilas de combustible (*fuel cells*) con transformación de hidrógeno (H₂) o metanol (CH₃OH) que generan energía eléctrica convertible directamente en mecánica y trabajo, con una eficiencia del 90 por ciento (en la pila, no en los motores) y con una total limpieza ecológica (el subproducto es agua pura). Las investigaciones masivas y aceleradas que esta tecnología está atrayendo entre todas las potencias de las grandes industrias del automóvil y de la energía (BMW, Daimler-Crysler, General Motors, Shell Oil, etcétera) nos augura que en un futuro inmediato podremos dejar de angustiarnos por el petróleo

¹⁴ Salvo en las energías animales primigenias y en las renovables hidráulica, eólica, etc., que van sólo con energía potencial / energía mecánica o motriz / energía eléctrica / trabajo.



y el gas y evitar en buena parte el efecto invernadero, pero será como salir de Herodes para entrar en Pilatos... porque los mismos Imperios y sus multinacionales seguirán controlando el Poder Verde (*cfr.* Burns & *al.*, 2002; Gómez Romero, 2002; Rifkin, 2002, etcétera).

Las fuertes mejoras en la eficiencia tecnológica pueden permitir crecer a la economía y el bienestar y no aumentar el deterioro del medio: una mejora del cuádruple en la densidad crítica actual (de ρ_c 0,5 hab./ha a 2 hab./ha o su inversa de una huella ecológica h_e de 2 a 0,5 ha/hab. año) podríamos aumentar la capacidad de carga de la misma superficie ecológicamente productiva desde 4.000 a 16.000 millones de habitantes; si además se aumenta la tierra laborable Se el incremento de población capaz podría ser muy notable... sin llegar a una 'absoluta necesidad' de acabar con las poblaciones "excedentarias" o "marginales" (ver Figura 11).

6. Reformulación de la Tesis del Núcleo-vórtice: ascenso y caída de la Pantópolis

6.1. Desmoronamiento de los nodos de la Pantópolis y su disolución en la red urbana entrópica

La sexta extinción en masa que vaticinan algunos (*cfr.* Leakey & *al.*, 1995) está servida y a las puertas; salvo que, como esa hipótesis horripila al pensamiento, se introduzcan ya muy fuertes correcciones de los modos de comportamiento extenuantes de la Gaia que ahora nos dominan. Como urbanistas, hemos de preguntarnos con una insana curiosidad: e inmediatamente antes de la presumible extinción de la Humanidad, dado que supondremos que para entonces el 90 o 95 por ciento de la población vivirá en ciudades ilimitadas ¿cómo serían las ciudades cuando se hayan saturado todas las zonas habitables de la Tierra? ¿Cómo se generará y extinguirá la *Pantópolis*?

Hemos conocido la propuesta de Bueno de cómo se han generado las aldeas y las ciudades desde la convergencia de corrientes de grupos y tribus en el territorio hasta cómo la "presión demográfica" ha sido y es la *esencia* de su crecimiento, desarrollo y explosión, hasta la ciudad única o Pantópolis. Y, dado que esta Pantópolis supracontinental ya ha empezado a vislumbrarse a escala global en el *espacio de los flujos* de la Era informacional, ¿cómo sobrevivirán cuando sean 25 o 30 mil millones de seres humanos asentados en las ciudades de la Tierra y, además, miles de millones de ellos aún hambrientos, desesperados, rabiosos y sedientos de agua y justicia?

Veamos que esta búsqueda por acercarse al límite del decaimiento de la Ciudad = Humanidad ¹⁵, casi enteramente asentada en ese monstruo de Leviatán que son las ciudades, nos ha exigido observar su contra-faz, el campo, el espacio entorno de su mismo ecosistema, su huella ecológica global, el espectro o negativo de la urbe.

La ciudad es uno de los artefactos humanos más antiguos y progresivamente cada vez más agresivos, violentos, un gigantesco sumidero o devorador energético, ecológicamente desequilibrador, termodinámicamente negentrópico, una de las formas más desestabilizadoras que un ser vivo jamás haya colocado sobre el Planeta, debido a su necesariamente creciente consumo de energía y creación de residuos no reciclables, de exotropía en proporciones gigantescas. Su fuerza -no la suya como tal artefacto, sino la de la sociedad, economía y cultura que la crea y sostiene- reside en sus economías sociales de escala y aglomeración que permiten, como ningún otro espacio, aprovecharse de las externalidades sociales positivas que todos generan hacia todos, minimizando los costes individuales internalizables. Pero esa es su debilidad y por eso puede morir de éxito. Su mayor debilidad es que depende tanto del exterior, de su *hinterland* que le nutre de todo, que eso la hace inmensamente frágil, vulnerable: para ahogarla solo hay que sitiaria y cortarle las redes que la alimentan desde el exterior.

Y por eso mismo tienden a buscar sus economías de escala en la agregación creciente de muchos hombres, capitales, información y consumo concentrados y dispersos, en una espiral creciente de crecimiento (más gente más ingresos y más poder: es la trampa de la ambición rango-tamaño) y de expansión reticular que le garantice no depender de un único brazo. Son los conceptos sociológicos clave de Bueno sobre la *sociabilidad*, *fraternidad* y *comunidad* que aglutinan la ciudad junto con su presente expresión en la Red o malla infinita de conexiones e interrelaciones que le permiten reaccionar a cualquier evento en cualquier otro lugar, nodo o axón de la Red.

Mas no se sabe cómo o no se pueden controlar las crecientes deseconomías de escala, de congestión, contaminación y especulación que han tendido ciegamente a sobresaturar los nodos más potentes de la Red, hasta el punto de alcanzar el umbral en que su densidad se hace insostenible y su medioambiente inhabitable. Desde tales elevadas cúspides al sobrepasar el sutil equilibrio rango-tamaño -debido a su más compleja gestión y crecientes violencia, inseguridad e insatisfacción- se generan rechazos y comienza a desbordarse, a impulsarse su vaciamiento, su huida y depresión poblacional, como tendiendo al reequilibrio entrópico que, como un castillo hecho de arena de playa, cuando se seca se va desmoronando grano a grano, poco a poco, hasta deshacerse y confundirse desordenadamente con el resto de la arena, alcanzando su máxima entropía. La *desurbanización* o anti-urbanización hacia los núcleos periféricos y urbano-rurales con pérdidas de población de los centros más nodales es la pauta que ya se puede observar de modo generalizado, aunque esa desconcentración física no implique en absoluto pérdida de poder de semejantes gigantes atractores, como ha puesto de manifiesto Castells (*cfr. idem*, 1996-98).

15 Recuérdese que la ecuación hombre = ciudadano se habría ya alcanzado en la ciudad única; *cfr. Bueno ut supra* §21, 6ºB.



Si la "presión demográfica" fue la esencia generatriz e impulsora del desarrollo de la ciudad en la *tesis del núcleo-vórtice* de Bueno, vuelve a ser ahora su inversa, la "depresión demográfica" el disparadero o la fuerza que excita su ocaso y origen de su dilución o difusión en el espacio entorno más indiferenciado.

Se poseen ya los cuatro rasgos fundamentales de ese devenir tendencial que presumimos determinará el futuro marcado por las mismas pautas actuales, aunque hasta su saturación normal (ya que si no fuese así, habrían cambiado las lógicas internas y eso sólo es posible por una cesura o inflexión con "cambio de estado" de sus propias reglas internas producida por un accidente exógeno al propio sistema e imponderable):

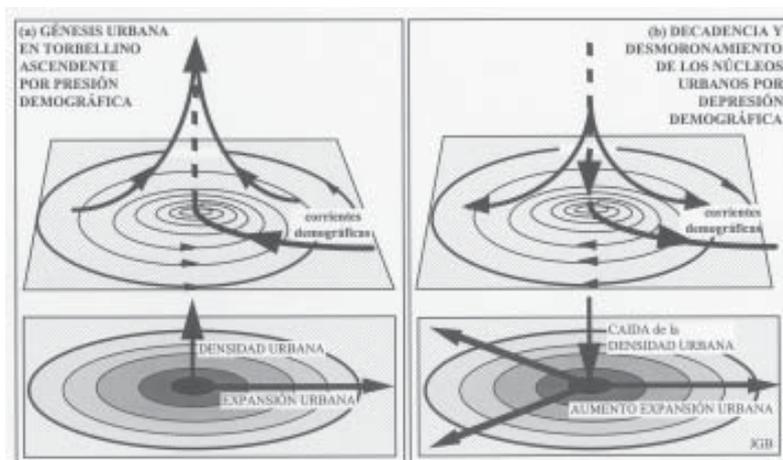
1. Una inmensa ciudad-red: ciudades-lugares conectadas en redes urbanas, con corredores, nodos de condensación, axones, comunicaciones, etcétera.
2. Islas de campos y parques naturales fragmentados, campos cercados y preservados, como zonas verdes internas a la Pantópolis, comprendidos y presionados entre los axones-corredores de la gran Ciudad-Red.
3. Ecodesarrollo sostenido en equilibrio inestable, económico y poblacional, sin gravosos consumos energéticos y materiales.
4. Decaimiento progresivo o erosión de los nodos densos en el centro de las grandes ciudades, por las deseconomías de aglomeración, pero sin alejarse de sus ventajas locacionales en su esfera de mercado y de influencia...

¿Cómo reunir estas fuerzas centrífugas y centrípetas en el modelo de la teoría del núcleo vórtice?

Se propone reformular la imagen del vórtice-sumidero que como un desagüe reasumía las corrientes de población que a él convergían desde el campo externo, por mor de mantener la bella imagen literario-especulativa del torbellino con que ya los atomistas nos iluminaran.

Si a aquel torbellino-desagüe de la Figura 4 se le da la vuelta cabeza arriba (ver Figura 14) se le podrá convertir en un torbellino-ascendente, en un tifón o ciclón que, como un tornado, vaya absorbiendo y elevando -con un gigantesco gasto de trabajo y disipación de energía- las corrientes centrípetas de población succionadas y que él desarraiga y arrastra arrebatándolas de su entorno campesino, apresándolas en su vórtice interno. Esto será así mientras posea la fuerza y velocidad adecuadas y las condiciones de masa y atractivo necesarias y suficientes por su posición relativa en la red de nodos urbanos. En cuanto llegue a su cénit el tornado alcanza su máxima energía cinética, y a partir de ahí se va deteniendo, pierde fuerza, advierte que se ha llenado de demasiados elementos pesados e inertes que ahora no puede arrastrar y lo debilitan y le entorpecen su danza enloquecida. El torbellino-tornado comienza a desinflarse, perder velo-

Figura 14. Reinterpretación de la tesis del núcleo-vórtice demográfico y de G. BUENO (ver Figs. 3 y 4), con (a) inversión de su proceso de crecimiento por *presión demográfica* y desarrollo en torbellino ascendente, y (b) su decaimiento con pérdidas de población por *depresión demográfica* y disipación entrópica en la red urbana de la Pantópolis.



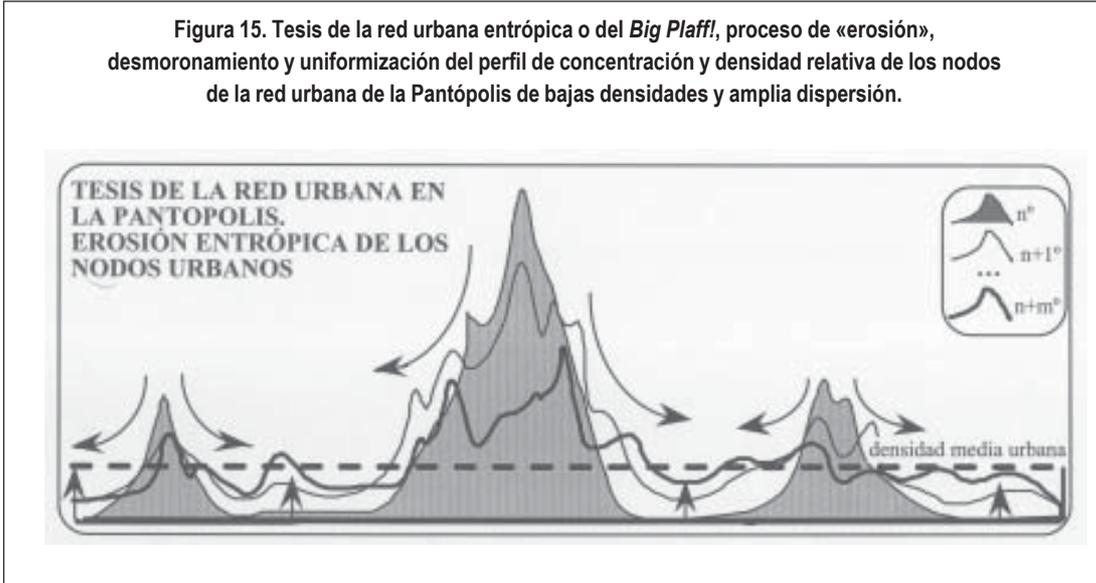
ciudad, fuerza y virulencia, para amansarse en la forma de un fuerte vendaval y finalmente disolverse como una dulce brisa. En su desinflarse el viento y la lluvia dispersan los restos fragmentados por un amplio radio en su entorno. El ciclón ha pasado y no queda más que su recuerdo de destrucción y muerte. Un abatimiento general cruza el espacio urbanizado.

Las grandes aglomeraciones en los nodos de la red, al ensancharse y expandir sus poblaciones por sus bordes y axones de conexión, multiplican sus subcentros, detraen del centro primigenio sus poblaciones, actividades, empleos y prestigio, el centro de actividad se fragmenta, desplaza y renace, moviéndose por la red, en nuevos lugares donde recrear sus prestaciones, inquieto y raudo como el ciclón. Las fuerzas centrífugas aumentan con el tamaño del tornado, pero no son tan potentes como para despegar demasiado lejos y permanecen en el ámbito de mercado, influencia o entorno de la gran aglomeración metropolitana, conservando sus vínculos atraídos por lo mejor de las economías de escala y aglomeración de la urbe, pero evitando sus deseconomías de congestión, polución, especulación, violencia, criminalidad y contaminación.

Podría proponerse que la materia y energía acumuladas en los grandes nodos centrales de la red de aglomeraciones urbanas, debido a sus deseconomías y movimientos internos, tenderían al equilibrio entrópico con sus propios entornos urbanos menos densos y conflictivos.

La tensión acumulada en un mismo lugar central con el tiempo, el rozamiento y el “desgaste” (deseconomías de aglomeración) tiende a decaer, a desbordarse hacia sus contornos y a buscar nuevos valles y nodos mejor equipados o más accesibles, bajando la cota de las coordenadas z de sus centros de poder y antaño símbolos centrípetos del ejercicio de su poder de atracción (*die Welt Städte, topcities*). La presión se diluye y difumina en su entorno hacia ese

Figura 15. Tesis de la red urbana entrópica o del *Big Plaff!*, proceso de «erosión», desmoronamiento y uniformización del perfil de concentración y densidad relativa de los nodos de la red urbana de la Pantópolis de bajas densidades y amplia dispersión.



ineluctable equilibrio entrópico por desmoronamiento de las cumbres y relleno de los valles de las propias ciudades constreñidas por los confines que los espacios verdes intocables van a construirse como barreras (ver Figura 15). Podría imaginarse como un flan o un castillo de arena que se seca, erosiona, desmorona e, impulsado por la suave brisa marina que acaba dispersándolo, esparce su materia por todo el entorno ... (como el *Big Plaff!*).

Si se supone ya un escenario de no más crecimiento poblacional, aunque siga habiendo desarrollo económico y procesos de reequilibrio de la renta y la calidad de vida (equilibrio densidades ecológicas en $\Omega = 1$), la misma cantidad de población tenderá a redistribuirse entre todos los lugares por igual, aunque subsistan siempre nodos de relativa mayor actividad o concentración que otros y espacios económica, cultural, racial (fracciones o tribus urbanas) y socialmente segregados a lo largo de los ejes de la red. Una de las repercusiones urbanísticas del atentado de las Torres Gemelas ha sido la caída de los precios de alquiler de oficinas en los rascacielos que, aunque ya venía observándose desde bastante antes, el “efecto 11 de setiembre” ha acelerado su relativa desbandada entrópica movida por el terror y las deseconomías de las altas concentraciones puntuales, para buscar pisos y casas bajas, incluso fuera de la gran metrópolis y más baratas. Entre otras causas, subsistirán entonces también (o más), las diferencias espaciales en la división económica y social de clases y razas en el espacio global de la Pantópolis. Ese sí que puede llegar a ser el verdadero caballo de Troya de su extinción.

Sólo ante esta hipótesis de un escenario de $\Omega = 1$, sería imaginable un crecimiento futuro donde el desarrollo fuera sostenible y creciente con tales nuevas tecnologías y formas de consumo, capaces de alcanzar una elevada densidad crítica ρ_c (ver Figura 11, para densidades de 2 a 5 hab/ha bruta y poblaciones capaces de 20 a 50.000 millones ¿?), lograda por una reducción del espacio ecológicamente productivo Se y por una expansión fuerte y limitada de la ciudad U_i , pero

con un correlativo incremento de productividad del suelo y reducción de insumos y contaminación gracias a un desarrollo de las energías alternativas (con el eventual soporte en la economía del Hidrógeno, el elemento más abundante de la Tierra) y tecnologías sostenibles que multiplicasen por 4 o por 8 las actuales prestaciones (la fusión nuclear del ilimitado agua del mar es el otro gran 7º de Caballería) ¹⁶ Pero aún así, se llegará al límite físico en el que capacidad de los recursos y población consumidora crucen el umbral de saturación, a partir del cual o el sistema se mantiene en equilibrio sostenible $\Omega = 1$ o es precipitado hacia su extinción.

Mas, en un escenario de superficie terrestre emergida limitada y fija, donde la superficie urbanizada U_i tiende a expandirse y la ecológica S_e a extenderla, no mermarla y protegerla, ¿cómo se integran o colisionan en el espacio las dos fuerzas encontradas que actúan simultáneamente: unas expandiendo, difuminando y desmoronando las concentraciones urbanas de la Pantópolis y las otras delimitando como reservas intocables los espacios agrarios y naturales, verdaderas reservas de oxígeno y vida del Planeta?

6.2. La Pantópolis integradora del campo dentro de la ciudad

La *trans-ciudad global* ya no es lo que entendíase por "ciudad" diferenciada del campo por exclusión, sino un trans-espacio que ya no viene delimitado por confines regional-geográficos o cultural-administrativos, sino un espacio sin confines, conectado por interacciones tele-relacionales atemporales entre los diversos fragmentos e islas de espacios funcionalmente complementarios en su totalidad: subsistemas abiertos dentro de un gran sistema urbano terráqueo en red cerrado y limitado, eso es la Pantópolis.

El proceso de desparramamiento de las partes de la ciudad más densa sobre las partes del campo-urbano o menos densificada confirman la previsible irrupción de la *no-ciudad*, del *todo-ciudad*, de la *ciudad única*. El espacio de la "no-ciudad" lo sería, no por dejar de ser ciudad, sino por devenir la negación de la singularidad espacial de la "urbe", en tanto que ésta ha sido siempre la "aglomeración humana de lugares donde hay una mayor densidad de interacciones sociales" que, por ejemplo, en la aldea o el campo o en el espacio rural que en torno a ella la diferenciaba con sus murallas o cercas jurídicas. En la Pantópolis se produciría la plenitud de una totalidad de innumerables partes integradas en red que abarcaría todo el espacio útil urbanizable sobre la Tierra, sin dejar espacios intermedios ambiguos de bordes difusos, ni cuasi urbanos, cuasi rurales.

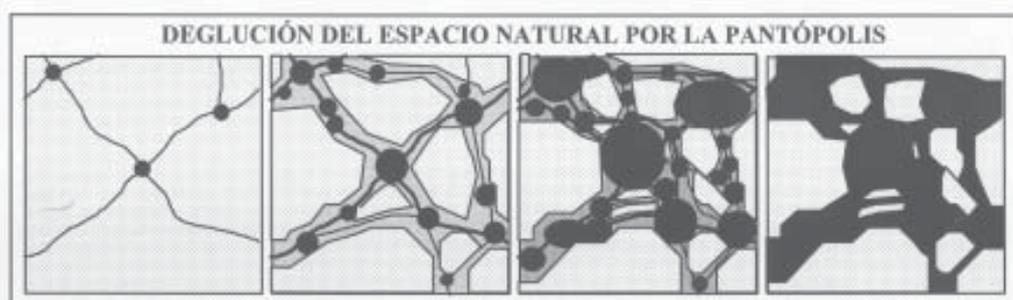
¹⁶ Se ha comentado que la certeza de la disponibilidad comercial en breve de esta tecnología del hidrógeno por parte de las grandes multinacionales petrolíferas americanas está detrás de la actitud insolidaria de Bush para retirarse de las medidas restrictivas del tratado del clima de Kyoto y quedarse solo en la Cumbre de Johannesburg, ya que sus asesores valoraron como económica y políticamente muy costoso enfrentarse ahora a las petroleras e industriales cuando el *Green Power* del hidrógeno y la industria ecológicamente no contaminante está, como quien dice, a la vuelta de la esquina. De ahí también su agresiva avidez impúdica y expansionista por apoderarse de las reservas de Irak por la fuerza militar, quedando como el gran detentador universal de las dos únicas salidas energéticas mundiales: la del petróleo a corto y medio plazo, pudiendo imponer precios y no depender de la OPEP, y a largo plazo con la del hidrógeno y sus tecnologías derivadas.

Es el fin de la dicotomía ciudad-campo, del campo como la no-ciudad, para devenir un espacio urbano funcional, tan socialmente exquisito y de relación como el parque de ocio, la plaza o el mercado donde las últimas reservas de clorofila de cada lugar van a conservarse aunque sean apiladas en bandejas informatizadas de cultivos hidropónicos bajo plásticos, todo como un inmenso *paisaje arquitecturado* de El Ejido...

En esta ciudad global pantópica, la *Pantopía* universal -a que se refería Lynch con la "ciudad mundial" o Bueno con la "ciudad única" o Doxiadis con su *ecumenópolis*- los espacios de tierra natural, de parques o campos arables sin asfaltar estarían envueltos, limitados y defendidos de ser devorados por la gran cosmópolis concentrada y repartida por los nodos y axones de la red galáctica urbana.

En la Pantópolis los "vacíos" no edificados entre los nervios del tejido urbanizado de la malla también serían ciudad, ya que estarían constituidos por los parques urbanos de ocio y descanso, o por los limitados campos agrícolas convertidos en lugares de producción intensiva de alimentos, o por los centros de reciclado de desechos urbanos y cementerios químicos, o por los grandes desiertos o zonas montañosas inhabitables, además de por los "vacíos urbanos" de los océanos (llenos de vida, comida y metales) y por los pocos y singulares parques mundiales tropicales, preservados como reservas de la biosfera y "almacenes cercados" de vida natural. Pero que, en todo caso, solamente serían apreciados en tanto que subespacios urbanos, al ser totalmente dependientes de la ciudad total y servidores de ella, sin autonomía ni entidad propias (ver Figura 16). Al igual que el jardín de una casa o el patio de la misma funcionan respecto a la casa, así funcionaría el parque urbano regional/mundial respecto a la aglomeración de la ciudad única y de sus fracciones o segmentos semiautónomos de que ontológicamente dependería.

Figura 16. Secuencia de la formación de redes urbanas (nodos, corredores e islas), con las voraces mermas de las islas de los espacios naturales o agrarios de exclusión, hacia la irreversible saturación de la Pantópolis



Los territorios vírgenes ya son ahora considerados mucho más como reservas biosféricas, como inmensos “parques interurbanos”, de recursos, turismo naturalista y silencio, que como masas improductivas propias de ciertos países subdesarrollados. El acuerdo de Río y de Río+10 (Johanesburg) sobre la biodiversidad ha sido un acuerdo para preservar algunos “parques terrestres” de la “periferia económica”, a cambio de pagarles a sus dueños, mediante subvenciones mundiales o “contribuciones especiales”, el aprovechamiento económico no explotable (renta de oportunidad), para que los grandes centros económicos de consumo energético de los países hiperdesarrollados no se asfixien y sigan pudiendo consumir el oxígeno que aquellos otros espacios subdesarrollados les puedan seguir generando ¹⁷.

La Tierra entera es ya el *locus* cerrado de la *gran ciudad trans-espacial*, donde sus lagos y áreas de recreo serían los océanos y masas forestales aún no desecados o sobre-explotados y donde sus diversos barrios o segmentos estarían conformados por países y etnias aglutinadas en sus confines nacionales, con sus propios subcentros y culturas; pero todos ellos gobernados desde unos pocos grandes centros político-tecnológicos y culturales federados entre sí en una unión interconfederal global que dictaría las directrices, reglas, comportamientos y objetivos económicos y sociales transcontinentales (la globalización total) en un auténtico Gobierno Confederal mundial de las cuestiones trascendentales.

¿Utopía y ensoñación? Puede ser, pero otra opción no racional conduciría a la destrucción total.

El panorama ofrecido por la Pantópolis será un cambio definitivo del *paisaje* de la Corología y la Geografía humana y regional como tales: no es que vayan a crecer las ciudades por campos, riberas, valles y montañas, ni siquiera podrán desbordarse muchísimo más allá de sus difusos bordes actuales. No hay necesidad de pensar en una invasión masiva de hormigón por todos los espacios regionales: basta con aumentar la densidad neta ρ_u un poco en todas las superficies urbanizadas actuales para alojar a otros miles de millones más.

La erosión y vulneración urbanizadora del campo sólo empezará a detenerse en cuanto el suelo agrario no contaminado adquiera tal valor como para ser la reserva de oxígeno, alimentos o de capital o aval necesario para el equilibrio ecológico de la zona. No es un problema de paisajes visuales, es de bordes y límites de las áreas ya contaminadas: incluso con una superficie urbana doble de la actual, para 12.000 millones de habitantes, se llegaría a ocupar sólo el 8 por ciento de la superficie emergida de la Tierra (con 10 hab./ha).

17 En la Cumbre de Kioto (nov. 1997) se evidenció que sólo USA emite el 23,7% (5.228 miles de Tm) de todo el CO₂ que se emite en la Tierra, y que solamente los 8 países más contaminantes (USA, China, UE, Rusia, Japón, India y Canadá) acaparan ellos sólo el 67,2% del total emitido a la atmósfera. La cumbre de Johannesburg (septbre 2002) ya ha sido la consagración del intercambio mundial de “bonos de contaminación”, en un mercado único para la Naturaleza.



Por ello, la imagen del final de la ciudad en su límite de existencia es cuando se haya estabilizado y viva en un permanente equilibrio con la naturaleza, campos y tecnología en plena saturación límite: una inmensa red de ciudades lineales concatenadas por axones unidos en los nodos (como en Figura 16), donde sólo es posible el predominio de la razón más fría y calculadora (como en esas historias de supervivencia en los Andes donde es el crudo razonamiento el que se impone, hasta para comerse a sus amigos). Y la paz y la convivencia más rigurosa entre todos, porque en cuanto unos destruyan más que otros o consuman o manchen más que los demás, se desestabiliza el espacio sociopolítico local y global y se produce el inicio de la catástrofe para volver al mismo sitio... Y así ¿hasta cuándo?

Esa es la duda, si podrá mantenerse mucho tiempo en equilibrio inestable todos los subsistemas locales de la Pantópolis. Podemos imaginar cualquier solución en que se produzca un desequilibrio. Y la reacción del sistema entonces sólo podrá ser una guerra entre las partes para arrasar al otro y suplantarlo en la escasez, y vuelta a repetir otras decenas de años la aventura del reequilibrio.

6.3. ¿Y la disolución y muerte interna en la Pantópolis...?

La *saturación total* del espacio habitable de la red urbana de la Pantópolis deviene la hipótesis insoslayable en toda teoría generativa general de la ciudad que debe englobar en su misma lógica interna el colapso y muerte del propio sistema panurbano. Sin embargo, este modelo de saturación hasta aquí expuesto de la red entrópica homogénea de la Pantópolis no predice la extinción y muerte "necesaria" de la misma. Cada uno de los fragmentos o secciones continentales de esta Pantópolis podría seguir viviendo en pleno equilibrio sostenible con su medio, en un continuo desarrollo estacionario y sostenido del tipo $\Omega = 1$, en el que tras sucesivas mejoras tecnológicas se pudiesen aumentar las condiciones de explotación de los mismos espacios preservados para una población estabilizada, progresivamente igualitaria... o no. Mas, ello no induce necesariamente su destrucción y muerte.

No obstante, aquí residen algunas de las pautas para intentar responder la queja que formuláramos anteriormente al modelo de Bueno, de la ciudad única que debiera acabar feneciendo, bien por su "metáfora biológica" (con un "crecimiento que fatalmente determine su corrupción interna, desorden, caos o aumento de entropía que la lleve a su descomposición") o por devenir simplemente la Pantopia que suponga su fin. Podría imaginarse resolverla con factores políticos y termodinámicos en dos planos complementarios:

- a) Muerte sociopolítica: desde el orden, la organización y la paz mundiales hasta el desorden político interno minado por las diferencias irreconciliables.
- b) Muerte entrópica material y energética: desde el orden y la diversidad negentrópica a la uniformidad y el desorden entrópico total, como en un *Big Chill* cósmico.

Porque lo único que está claro que no puede suceder es que los habitantes de la Pantópolis huyan de ella y se refugien en el campo, como ocurriera en la Alta Edad Media europea y vayan a revivir los *vici*, quintas, cortijos o haciendas privadas a la sombra del señor feudal que les proteja... precisamente porque ese campo acogedor no existirá ya y será parte inseparable de la misma ciudad global. Se aislarán también y se protegerán de “los otros” igual que entonces, pero esta vez serán los señores de sus propias ciudades privadas, excluyentes, autónomas y amuralladas.

Cabe efectivamente plantear su muerte en esos dos planos entrecruzándolos en cuatro escenarios a considerar:

1. Armonía y estabilidad en el gobierno local y mundial con orden estructural urbano (+ +).
2. Organización en el gobierno político local y global con desorden estructural urbano (+ -).
3. Desorganización y violencia política local y mundial con orden y estructura urbanas (- +).
4. Desorden político local y mundial y desorden urbano en todos los niveles (- -).

Entiéndase como orden político local la presencia de un Estado organizado, potente, legitimado y estable que controle los fundamentos de la convivencia, el progreso, la igualdad y la justicia sociales internas; al igual que el orden político global sería el de la existencia de un organismo internacional de gobierno solidario, control y de justicia sancionadora de nivel mundial y, supongamos, de naturaleza confederada o similar (mucho más que el voluntarismo anémico de la ONU actual). Mientras que desorden o desorganización política sería, como ahora, cuando los intereses individuales y de grupos sociales del nivel local debilitasen/marginasen el Estado (nacionalismo anárquico, aislacionismo, unilateralismo, segregacionismo y exclusivismo, sin necesidad de racismo, ni fascismo exteriorizados) y de cada país en el ámbito o nivel global internacional estuviesen, no sólo segregados y diferenciados, sino jerarquizados, dominados por clases y grupos de poder o países más poderosos que impusiesen las políticas públicas internacionales, manteniéndose con conflictos, agresiones, guerras y tensión amenazadora constantes, en tal manera que no se hubiese llegado a un entendimiento político reglado en torno a las competencias de un organismo confederal común. La hipótesis de un Gobierno de la Confederación mundial es una necesidad política global que se considera inseparable del equilibrio requerido para lograr $\Omega = 1$, e impensable si Ω no se mantiene igual a 1 (como en las tendencias decrecientes de población en las ramas A y C de la Figura 13).

Por lo mismo, entiéndase como orden estructurado del espacio la dominancia de un *paradigma holista*, integral, determinista y solidario que planificase y gestionase la ordenación territorial y ecológica de la Pantópolis, tanto en la distribución y uso de sus recursos naturales, energéticos, agua, flujos, vertidos y comunicaciones, como por el control riguroso de las áreas y elementos a preservar, de la disciplina de protección de los bienes e intereses generales en el seno de órganos continentales de consenso y discusión. Mientras que desorden local y global sería cuando la gestión de cada segmento y cada territorio de la Pantópolis en cada país estuviesen dominados por los intereses individuales en el seno de un *paradigma aleatorio*, fragmentado



e incrementalista o siguiesen sin un control global u holista de sus decisiones locales, como ahora (para estos conceptos duales, *cfr.* García-Bellido, 1999).

Las respuestas ante las posibilidades que se abren son o muy optimistas y todas se escapan de la extinción, o necesariamente negativas y degradantes para forzar la justificación de la muerte de la Pantópolis.

En el primer caso, el del enfoque optimista, en los escenarios 1 y 2 de orden político local y global, dado que los gobiernos en ambos niveles han sido tan enérgicos, prudentes y democráticamente legitimados como para alcanzar y mantener supuestamente el control de las situaciones críticas (es la condición de $\Omega = 1$) -con medidas potentes, creando un estilo de vida y de hábitos de consumo con un tan fuerte sentido del equilibrio y contención sostenidos, capaces de poder imponer durante generaciones una economía de desarrollo sostenible a todos los pueblos de la Tierra habitantes para entonces de la Pantópolis-, debería aceptarse que, si el desorden estructural espacial, la falta de planificación o la desarticulación funcional de la Pantópolis en el escenario 2 fuese ingestionable o insoportable para mantener el orden global, dichos gobiernos locales implicados o el Gobierno de la Confederación mundial acabarían por saber controlar el hipotético escenario de desorden espacial, imponiendo las medidas y correctivos para que fuese enderezada la estructuración del orden espacial y el control de la ciudad, como en el caso 1, y se impusiese la razonabilidad del gobierno del espacio entre todos.

Igualmente podría entenderse que, en los escenarios 3 y 4 de desorganización política -habiendo llegado también hasta un suficiente control de las fuerzas económicas y políticas como para haber mantenido el requisito de $\Omega = 1$ -, estos pueblos y sociedades deberían poder enmendar los eventuales desvíos de la racionalidad, con renovados gobiernos maduros que acabasen reconduciendo el sistema hacia la regulación racional del espacio y de la política local, porque en ello les iría su propia subsistencia. En estos escenarios se ha producido la reacción para sobreponerse a la muerte de la ciudad, con lo que el organismo político global ha acabado superando sus crisis recurrentes, cíclicas u ocasionales, en todo caso temporales y superables. No habría muerte interna o endógena de la Pantópolis, en tales enfoques optimistas ...

Este optimismo final no es sino una excepción o extraña singularidad, ya que sigue a las hipótesis del máximo desorden y violencia que prevén las ramas suicidas A y C en los otros dos casos de $\Omega = 1$ de la Figura 13. Sólo es comprensible la visión optimista ante el apocalipsis final, como rechazo de los argumentos más pesimistas que no dejan de ser argumentos fatalistas muy difíciles de encadenar causalmente sin poder recurrir a medidas de autocontrol reactivo (de retroalimentación negativa) de esa Humanidad en peligro de extinción que se vea abocada a morir o sobrevivir (supuesto que siempre habrá inteligencia humana para poder reaccionar, que no es poco suponer, y energía solar radiante sobre la faz del Planeta).

¿Confianza plena en la capacidad del Hombre racional para sobreponerse a la adversidad? Puede ser.

Y viceversa. En el segundo caso, el del enfoque pesimista, puede asumirse que la posición de equilibrio sostenido en torno al requisito de $\Omega = 1$ ha sido mantenido desde situaciones inestables, pero capaces de llegar a la Pantópolis, y que tanto en los escenarios de desarrollo estable, sostenido y políticamente organizado (como 1 y 2), como en los casos de desorganización política y espacial (casos 3 y 4) se han ido deteriorando las situaciones y se han precipitado en el desorden entrópico estructural sin poder remontarlo, bien por causas energéticas y materiales, como por causas de revoluciones sociales, políticas y de convivencia interna, tanto por enfrentamientos irreconciliables entre los gobiernos locales de cada fracción de la Pantópolis, como por desórdenes de la globalidad del hipotético Gobierno mundial. Cualquier escenario que conduzca a una guerra, una epidemia o una infracción de los códigos internacionales de la presunta Confederación Global impuestos para la conservación de los espacios ecológicamente productivos implicaría la destrucción mutua total e irreversible, la sanción o el aplastamiento del infractor, como cualquiera de los demás escenarios oscilantes (B2) o en caída libre (C) vistos para los grandes escenarios de $\Omega = 1$.

En estos casos la muerte de la Pantópolis estaría motivada por los dos conjuntos de argumentos por separado o sumados y mutuamente potenciados, tanto por la muerte entrópica de la ciudad, sumida en la homogeneidad indiferenciada, átona, anómica y sin capacidad para reaccionar (difícil de imaginar mientras se den las condiciones antes supuestas), como por las revoluciones internas o guerras entre naciones al enfrentarse las clases sociales, pueblos y creencias marginadas contra los detentadores del control de la Pantópolis, de sus recursos y riquezas. Las diferencias sociales y políticas, en fin, serían la única causa endógena del ocaso de la ciudad única, del fin de la ciudad que exige la Teoría de la Ciudad.

El propio Geddes en sus ciudades *Parasitópolis* y *Pathopolis* ya preveía que esta situación final acabaría desatando la barbarie y la insolidaridad, que culminarían en el deterioro moral y social (cfr. Naredo, 1994: 239).

¿Desconfianza plena en la capacidad del Hombre para sobreponerse a los conflictos sociales cuando actúa irracionalmente? Puede ser.

6.4. Al final, la irresoluble conflictualidad social y cultural

Pero, y las desigualdades sociales y políticas, ¿cómo justificar su explosión? Algunos sociólogos ponen el límite de la estabilidad de la hipótesis de la Pantópolis y, por ende, su riesgo de fenecer gracias a ello, en la incapacidad demostrable de las sociedades humanas para alcanzar la convivencia equilibrada de miles de millones de hombres en el plano de los derechos e igualdades sociales, tal que la entropía del sistema social pueda ser también máxima... Como dice tajantemente Peter Hall, aunque escondiéndose tras el "misterio" de lo sociológico:



«Es notorio que las estadísticas pueden mentir: ninguna más que las estadísticas sociales y ninguna entre éstas tanto como las estadísticas de criminalidad. Todo universitario novato está familiarizado con las múltiples cautelas judiciales: quién informa qué y cuándo, quién percibe el qué, quién decidió acusar y por qué. Pero ninguna corriente de precauciones ni reservas podría lavar la montaña de la criminalidad urbana y sobre todo la criminalidad urbana con violencia, que a finales del siglo XX subió casi visible, como un volcán en erupción, amenazadoramente sobre el cuerpo de la vida social de todas las grandes ciudades del mundo. Ha sido efectivamente una plaga del siglo XX. Y sus causas fueron tan misteriosas para los afligidos como las de la Peste Negra para las ciudadanías infortunadas del Londres, París o Constantinopla del siglo XIV.» (Hall, 1988: 363-4).

En ese punto de tan lejano futuro la ciudad es la sociedad plena y el problema no es ya urbanístico, ni siquiera ecológico, sino que sería político, de la gobernanza del mundo, de la necesaria solidaridad y sosiego entre tensiones encontradas de la criminalidad urbana y su contraurbanización en el aislamiento clasista de las ciudades privadas: ¿cómo organizar tanta gente de modo equilibrado y sin tensiones que deshagan el equilibrio inestable?

Frente a tanta criminalidad urbana con violencia en las megaciudades del mundo, donde el Estado tiende a diluirse y desaparecer, surge la difusión mundial de otra nueva “peste negra” donde el Estado es expresamente excluido, rechazado, cual representa el modelo de las “ciudades encerradas” (*gated communities*), *guettos* de exclusión social donde sus propios residentes se autoenclaustran, se protegen y blindan, autoservidos y autogobernados frente a toda inmisión externa, en una vuelta a las relaciones de autonomía señorial, en las que el Estado quedaría relegado al exterior del condominio. Formaciones urbanas en extensión que podrán llegar a ser dominantes (si alguna reacción antiprivatista no lo impide), como la máxima expresión de una Pantópolis internamente fraccionada en segmentos, enclaustrada en lugares-recinto de aislamiento clasista frente a la violencia, inseguridad o masificación del resto de la misma. La huida de la ciudad ya no es para buscar refugio en el campo, como en la Alta Edad Media, sino para encerrarse en otra ciudad privada, cercada por murallas de seguridad, ensimismada y autista.

Para poder superar tanto aquella criminalidad y violencia urbanas como esta exclusión social antiestado que representan las *gated communities*, la racionalidad en la gobernanza del Estado en la Pantópolis deberá ser de tal calidad y proyección mundial como para sobrepasar con mucho las actuales tensiones de mezquindad, rivalidad e insolidaridad social y clasista que rigen hoy el mundo. Y donde el agónico liberalismo del “sálvese quien pueda” deba ser sustituido por la libertad individual en el seno de una armonía e igualdad social duradera.

Solo el pensamiento social utópico, de nuevo, tendría que ponerse en acción para atrevernos a rechazar las proyecciones previsibles de la tendencia a la fractura social y cultural permanente que tozudamente muestra la cruda realidad histórica ante el panorama actual.

¿Utopía de un nuevo Edén paradisíaco, propio de la *pantopia* universal donde la Pantópolis sea posible y estable? Al menos, poder pensar en un necesario “mundo feliz” es la única salida concebible para convivir con el riesgo de perecer todos poco a poco.

Mas la articulación política y económica de ese Gobierno mundial requerirá tales dosis de racionalidad y de convicción reflexiva en que es la única solución... que dudo mucho que alguna vez deje de haber gobernantes que no piensen en halagar estúpidamente a sus masas y cegarlas con su individualidad de campanario nacionalista.

Porque pensar en que las soluciones desde el nivel n+1 (global) de los problemas insolubles en el nivel n (local) es la única posibilidad racional de resolverlos y, en este crucial caso, de que la Humanidad entera pueda sobrevivirse a sí misma (idea central de los trabajos de toda planificación: véase García-Bellido, 1999 y 2002), resulta un pensamiento tan necesario como utópico a corto o medio plazo ante una extrapolación simple del actual panorama. Por ello debe aceptarse que los organismos internacionales del nivel n+1 con capacidad sancionadora o controladora efectiva lleguen a ser la única forma de organizar la convivencia de 15 o 20 mil millones de hombres en paz. De ahí esa presunción utópica aquí mantenida del Gobierno Confederado para la gobernanza mundial de la Pantópolis... A ello obviamente se opondrá siempre que pueda el Imperio que tenga la sartén por el mango, no queriendo dejar su ventaja individual para ser uno entre iguales. Porque esa capacidad de reflexión hacia la racionalidad colectiva es sólo apropiada a un grado intelectual mínimo necesario para comprender los problemas complejos y globales, cosa que por ahora es imposible con los mediocres, cuando no ínfimos mandatarios aislacionistas y unilateralistas que gobiernan el Mundo.

Este pensamiento utópico es el que, al final del último verano (26-08/4-09-2002) en que se ha celebrado la segunda Cumbre Mundial de la ONU para el Desarrollo Sostenible en Johannesburg (llamada *Rio+10* en recuerdo de la primera Cumbre de la Tierra en Rio de Janeiro, CNUMAD, hace ya 10 años), ha recibido un triste varapalo. Se ha clausurado la Cumbre, como la primera, con el sentimiento de frustración al no poder aunar suficientes esfuerzos solidarios y establecer la agenda de los compromisos para reducir las agresiones al medioambiente y al desarrollo "sostenible" sobre el planeta. Entiéndese como *fracaso o frustración*, no respecto a las metas de lo que hubieran deseado alcanzar los más exigentes grupos ecologistas, sino el no haber llegado a cubrir casi ninguno de los objetivos oficialmente planteados, específicamente ante las evasivas inconcreciones de las agendas para los plazos y compromisos de su desarrollo. Otra vez la frustración recorre las mentes más lúcidas preocupadas ante el comportamiento "*judasiano*" de algunos mandatarios imperiales que prefieren vender la vida sobre el Planeta por unas cuantas



monedas más para el bolsillo de sus *lobbies* de presión, antes que aceptar corregir el acelerado proceso de degradación de la biosfera planetaria ¹⁸.

Estos momentos históricos, en los que el gobierno y el control solidario de los asuntos mundiales se juega su porvenir -como el de la refundación de Naciones Unidas en 1946 o el de la Cumbre de Río en 1992 o el del Tribunal Penal Internacional en 1998- son exclusivos del siglo XX, cuando la Humanidad entera ha empezado a dirimir sus diferencias y evitar las guerras y agresiones consensuando sus opciones comunes y sus destinos ambientales en un nivel multilateral superior al de las decisiones unilaterales de fuerza, es decir en el nivel superior (n+1) de la globalidad solidaria. Estos grandes momentos históricos por eso alimentan -no obstante el fiasco de Johannesburgo- vagas esperanzas de que el futuro pueda y deba ser consensuado razonablemente entre todos, así como la convicción de que la solidaridad es la única vía para sobrevivir varios miles de millones en un mundo ya en plena crisis de desarrollo, en un elevado grado de saturación de los recursos del Planeta o, lo que es lo mismo, en plena amenaza de muerte ante el éxito arrollador de las potenciales capacidades de destrucción masiva que poseen sólo algunos países ciegos y vorazmente expansionistas.

Por eso las palabras del primer informe del Club de Roma siguen siendo cruciales:

"Es verdad que en la práctica los acontecimientos ocurren en el mundo esporádicamente en puntos de tensión (*points of stress*) -no general ni simultáneamente por todo el planeta. Así, incluso si las consecuencias anticipadas por el modelo se permitiera que ocurrieran, por la inercia humana y por las dificultades políticas, aparecerían sin duda antes en una serie de crisis locales y desastres. Pero es probablemente no menos cierto que estas crisis tendrían repercusiones por todo el mundo y que muchas naciones y gentes, tomando *odiosas acciones remediales o retirándose en el aislacionismo* e intentando ser *autosuficientes*, no harán sino agravar las condiciones operantes en el sistema como un todo. La interdependencia de los varios componentes del sistema mundial a la postre haría fútiles tales medidas. Guerras, azotes, la extinción de materias primas por las economías industrializadas, o una decadencia económica generalizada conducirían a una desintegración social contagiosa." (Meadows & al., 1972: 188-9; *cvas mías*).

18 El aislacionismo del poderoso frente al resto sumiso e impotente, actitud de los déspotas de siempre, se refleja en los acuerdos o tratados internacionales que los EEUU se han negado a suscribir desde 1995: 1, impago de su contribución a la ONU ni a la UNESCO desde 1995 a 2002; 2, rechaza firmar la Convención sobre el Tratado de los Derechos de los Niños, 1989; 3, rechaza el Tratado de eliminación de minas antipersonas, 1996; 4, rechazo virulento y amenazas a los firmantes del Tribunal Penal Internacional, presionando ahora lograr impunidad bilaterales, 1998-2002; 5, rechaza suscribir el Protocolo de Kyoto 2001 sobre el cambio climático y boicoteo de la Cumbre de la Tierra de Johannesburgo 2002; 6, rechazo del tratado ABM cohetes antimisiles con Rusia, 2002, con incumplimiento del Tratado de No Proliferación de Armas Nucleares que hizo firmar a casi todos los demás países a cambio de su progresivo desarme nuclear; 7, rechazo del Tratado destrucción de armas químicas 2002; 8, no suscribe la Convención de Viena sobre el Derecho de Tratados Internacionales, por el que se establecen ciertas obligaciones de los países en virtud de tratados que todavía no han firmado/refrendado.

Más aún será crucial esta solidaridad global integracionista, si extrapolamos el escenario de un revolucionario progreso tecnológico con la economía del hidrógeno, donde el *Green Power* acabe dominando todos los resortes del desarrollo técnico, económico y social obsesionado en garantizar la supervivencia en el equilibrio de $\Omega = 1$, se generará una dependencia tal del acceso a esas tecnologías que se reproducirá la tensión entre los poseedores opulentos y los desposeídos rabiosos de la Tierra, alimentando el fraccionamiento social y cultural entre los pueblos ricos y miserables en el seno de la Pantópolis, al igual que dependíamos de unos pocos países o centros de poder tecnológico para el carbón antes y el petróleo o la energía nuclear ahora.

En la Era de las Altas Tecnologías que se avecina, la condición y requisito para sobrevivir en un Planeta permanentemente situado en el borde de la cuerda floja entre su sostenibilidad o la violación de sus límites al desarrollo, acabará siendo también requisito de supervivencia el depender de las nuevas tecnologías en ciernes para la producción de energía y de bienes de consumo ecológicamente sostenibles (generadores de energías alternativas, pilas de combustible, vehículos, maquinarias, fusión nuclear, comunicaciones, etcétera). Entonces -y como siempre- la posición monopolista de los países avanzados y de sus patentes industriales que garanticen el desarrollo sostenible global queda asegurada para los tiempos venideros. ¿Salir de Herodes para entrar en Pilatos...?

La división económica, política y social en la Pantópolis sería tan exacerbada como ahora y los flujos migratorios por su seno más fluidos que con las actuales barreras. No puede pensarse en una economía estable sin una sociedad equilibrada e igualitaria: mientras la diferencia de capacidades del potencial humano mantenga el sistema con una elevada carga diferencial entre algunos de sus nodos y axones y las otras regiones o fracciones marginadas y dependientes, donde la frustración y la rabia de los desposeídos siga socavando el presunto Gobierno mundial... la sostenibilidad socioeconómica será una quimera.

El futuro progreso técnico, salvador en el último momento, o es solidario y global sin hondas diferencias o no será sino una bomba retardada que estalle entre las manos de sus artificieros. Cuanto más aislado, energético y denso es el espacio donde se encierran las partículas más rauda será la anulación de sus diferencias: de nuevo la entropía impondrá su movimiento equilibrador e igualitario... o saltamos todos por los aires.

Tanta tecnología alternativa y energía democrática no puede ser para que todo siga socialmente igual... Como dice el políticamente correcto escenificador del arte de la supervivencia ante el caos entorno Giuseppe Tomasi di Lampedusa (1958):

“Tutto sarà lo stesso mentre tutto sarà cambiato”

O también bajo la forma de:

“Se vogliamo che tutto rimanga come è, bisogna che tutto cambi”



Bibliografía

- AGUILERA KLINK, F. y ALCÁNTARA, V. (com.) (1994): *De la economía ambiental a la economía ecológica*, col. Economía Crítica, nº 10, FUHEM & Icaria, Madrid.
- ATKINS, P. W. (1984): "La Segunda Ley", *Scientific American Books*; vers. esp., Prensa Científica, Barcelona, 1992.
- BARROW, J. D. (1991): *Theories of Everything. The Quest for Ultimate Explanation*, Oxf. Univ. Pr., Oxford; vers. esp. ÁLVAREZ, R. (1994): *Teorías del Todo: Hacia una explicación fundamental del universo*, Barcelona, Crítica, Grijalbo.
- BERNABÉ, A. (1988): *De Tales a Demócrito. Fragmentos presocráticos*, Madrid, Alianza.
- BERRY, B. J. L. (1976): "The counterurbanization process: urban America since 1970", *Urban Affairs Annual Review*, 11: 17-30.
- BETTINI, V. (1996): *Elementi di ecologia urbana*, Einaudi, Torino, edic. y vers. esp. M. PEINADO M. (1998): *Elementos de ecología urbana*, Madrid, Trotta.
- BELLET, C. y LLOP, J. M. (eds.) (2000): *Ciudades intermedias. Urbanización y sostenibilidad*, Universidad de Lleida, Milenio.
- BINFORD, L. R. (1983): *In pursuit of the Past: Decoding the Archæological Record*, Thames & Hudson, Londres; vers. esp. GASULL, P. (1998): *En busca del pasado: descifrando el registro arqueológico*, Barcelona, Ed. Crítica, Grijalbo.
- BORJA, J. & CASTELLS, M. (1997): *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*, Madrid, UNHS (Habitat) y Taurus.
- BUENO, G. (1982): "El cierre categorial aplicado a las Ciencias Físico-químicas", en *Actas del I Congreso de Teoría y Metodología de las Ciencias*, Abril 1982, pp. 101-163, Biblioteca Asturiana de Filosofía, vol. I, Oviedo, Pentalfa.
- BURNS, L. D., MCCORMICK, J.B. y BORRONI-BIRD, C.E. (2002): "El vehículo del cambio", *Scientific American*, nov. *Investigación y Ciencia*, dcbre, pp. 46-55.
- CAPEL SÁEZ, H. (1982): "Positivismo y antipositivismo en la Ciencia Geográfica. El ejemplo de la Geomorfología", en *Actas del I Congreso de Teoría y Metodología de las Ciencias*, pp. 255-303, Oviedo, Pentalfa.
- CAPEL SÁEZ, H. (2002): *La morfología de las ciudades, I. Sociedad, cultura y paisaje urbano*, col. "La estrella polar" n. 37, Barcelona, Ed. del Serbal.
- CASTELLS, (1972-74): *La question urbaine*, F. Maspero, 1972; v. esp.: *La cuestión urbana*, Madrid, Siglo XXI, 1974.
- CASTELLS, M. (1985): "Reestructuración económica, revolución tecnológica y nueva organización del territorio", en *q.v. VVAA* (1985): 37-62.

- CASTELLS, M. (1989): *The Informational City. Information Technology, Economic Restructuring, and the Urban-Regional Process*, Blackwell Publ. Cam. Mass.; vers. esp. CASTELLS, M. (1995): *La ciudad informacional: etcétera*, Madrid, Alianza.
- CASTELLS, M. y HALL, P. (1994): *Technopoles of the World: The Makings of Twenty-first Century Industrial Complexes*, Londres, Routledge, vers. esp. *Las tecnópolis del mundo: La formación de los complejos industriales del siglo XXI*, Madrid, Alianza.
- CASTELLS, M. (1996-98): *The Information Age: Economy, Society and Culture. vol. I: The Rise of the Network Society*, vol. II: The Power of Identity, vol. III: Cam. Mass.; End of Millennium, Blackwell Publ.; vers. esp. C. Martínez Gimeno: *La era de la información: Economía, sociedad y cultura: vol 1 La sociedad red, 2 El poder de la Identidad, 3 Fin de Milenio*, 1997-99, Madrid, Alianza.
- CHILDE, V. G. (1936): *Man makes himself*, The Rationalist Press Assoc. Ltd. Londres; vers. esp. Eli de Gortari: *Los orígenes de la civilización*, México, FCE, 1988.
- CIA, Central Intelligence Agency (2000): *Global Trends 2015: A Dialogue About the Future with Nongovernment Experts* [GT 2015], dcbre 2000, USA.
- CIPOLLA, C. M. (1962-78): *The Economic History of World Population*, Penguin; vers. esp. *Historia económica de la población mundial*, Barcelona, Crítica-Grijalbo, 1978.
- DEMATTEIS, G. (1998): "Suburbanización y periurbanización: ciudades anglosajonas y ciudades latinas", en q.v. Monclús (ed. 1998), 17-33.
- DOXIADIS, C. A. (1966): *Between Dystopia and Utopia*, Trinity College Press, Hartford, Conn., USA; vers. esp. C Chavarría: *Entre Dystopia y Utopia*, Madrid, Moneda y Crédito, 1969.
- DOXIADIS, C.A. (1968): *Ekistiks. An Introduction to the Science of Human Settlements*, N.Y., Oxford U.Press, 528 pp.
- DOXIADIS, C.A. (1974): *Anthropopolis. City for Human Development*, Athens Publ. Center.
- FERNÁNDEZ DURÁN, R. (1993): *La explosión del desorden: La metrópoli como espacio de la crisis global*, 2ª ed. 1995, Madrid, Fundamentos.
- FERRER REGALES, M. (1992): *Sistemas urbanos: Los países industrializados del hemisferio norte e iberoamérica*, col. Espacios y sociedades, nº 14, Madrid, Síntesis.
- FOLEY, G. (1981): *The Energy Question*, 2ª ed., Penguin, UK; vers. esp. LA Fernández: *La cuestión energética*, Barcelona, Ed. del Serbal, 1981.
- GARCÍA-BELLIDO, J. (1994): "La Coranomía: propuesta de integración transdisciplinar de las ciencias del territorio", en *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales II*: 100-101: 265-291, monográf. sobre "Región y Ciudad Eco-lógicas", verano-otoño 1994.
- GARCÍA-BELLIDO, J. (1999): *Coranomía. Los Universales de la Urbanística. Estudios sobre las Estructuras Generativas en las Ciencias del Territorio*, tesis doctoral, ETSAM, Univ.



Politécnica de Madrid, (mimeo) [crítica H. Capel en: <http://www.ub.es/geocrit/b3w-168.htm>, sept. 1999; 20 pp].

- GARCÍA-BELLIDO, J. (2002): "La cuestión rural: patología urbanística del espacio rústico", *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, XXXIV: 132: pp (en prensa).
- GARREAU, Joel (1991): *Edge city: life on the new frontier*, N.Y., Doubleday.
- GEORGESCU-ROEGEN, N. (1971): *The Entropy Law and the Economic Process*, Harvard Univ. Press, vers. esp. *La ley de la Entropía y el Proceso Económico*, en col. Economía y Naturaleza, Madrid, Fundac. Argentaria & Visor, 1996.
- GEORGESCU-ROEGEN, N. (1977): "¿Qué puede enseñar a los economistas la termodinámica y la Biología?", en q.v. AGUILERA & ALCANTARA (comps. 1994): 303-20.
- GIDDENS, A. (1989-93): *Sociology*, Cambridge, Polity Press, vers. esp. Albero & al.: *Sociología*, 2ª ed. rev., Madrid, Alianza, 1994.
- GLEICH, Ms, MAXEINER, D., MIERSCH, M. y NICOLAY, F. (2000): *Las cuentas de la vida (Life Counts) Un balance global de la naturaleza*, Barcelona, Galaxia Gutenberg, Círculo de Lectores.
- GÓMEZ ROMERO, P. (2002): "Pilas de combustible: energía sin humos", *Mundo Científico*, 233: 66-70; abril; www.cienciateca.com/fuelcells.html.
- GOTTMANN, J. (1961): *Megalopolis. The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States*, Cambridge, Mass. MIT Press.
- HALL, P. (1988): *Cities of Tomorrow. An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century*, Basil Blackwell, 4ª reimpr., Oxford, 1991, vers. esp. de Consol Freixa, *Ciudades del mañana. Historia del planeamiento urbano en el siglo XX*, Barcelona, Ed. del Serbal, 1996.
- HARVEY, D. (1973): *Social Justice and the City*, Edward Arnold Publ, London; vers. esp. de M. Glez Arenas: *Urbanismo y desigualdad Social*, Siglo XXI, 1977.
- HARVEY, D. (1985): *Studies in the History and Theory of Capitalist Urbanization, vol.1: Consciousness and the Urban Experience; vol 2: The urbanization of Capital*, Basil Blackwell, J. Hopkins Univ. Press.
- HARVEY, D. (1990): *The Condition of Postmodernity. An Enquiry into the Origins of Cultural Change*, Blackwell, Cambridge MA & Oxford UK.
- HAYLES, N. K. (1990): *Chaos Bound. Orderly disorder in Contemporary Literature and Science*, Cornell Univ. Press; vers esp. O. Castillo & M. Mizraji: *La evolución del caos. El orden dentro del desorden en las ciencias contemporáneas*, Barcelona, ed. Gedisa, 1993.

- HAWKING, S. W. (1988): *A Brief History of Time. From the Big Bang to Black Holes*, N.Y., Bantman Books, vers. esp. M. Ortuño, *Historia del Tiempo. del Big Bang a los agujeros negros*, Barcelona, ed. Crítica, Grijalbo, 1988.
- JACKSON, T. y NIC M. (1996): "Consumo bienestar sostenible y necesidades humanas: Un examen de los patrones de gasto en Gran Bretaña, 1954-1994", *Ecología Política*, 12, pp. 67-80.
- JACOBS, J. (1969): *The Economy of Cities*, N.Y., Random House, vers. esp. J. Alvarez y A Pérez: *La economía de las ciudades*, Barcelona, Ed. Península, 1971.
- KINGSLEY, D. (1965): "The Urbanization of Human Population", *Scientific American*, 213 (sept): 40-53; reprod. en q.v. VVAA (1967): 11-36.
- LEAKEY, Richard E. (1981): *The Making of Mankind, Sherma*, vers. esp. M. Domingo, *La formación de la Humanidad*, Barcelona, Ed. del Serbal y RBA Edit., 1993.
- LEAKEY y LEWIN, R (1995): *The Sixth Extinction: Patterns of Life and the Future of Human-kind*, Sherma B.V., vers. esp.: A. Prometeo Moya, *La sexta extinción: el futuro de la vida y de la humanidad*, Barcelona, Tusquets, 1997.
- LÓPEZ, C. (1999): *Universo sin fin*, Madrid, Taurus.
- LÓPEZ DE LUCIO, R. (1993): *Ciudad y urbanismo a finales del siglo XX*, Valencia, Univ. Valencia.
- LYNCH, K. (1960): "El trazado de la metrópoli", q.v. en Rodwin & al., pp. 119-148.
- LYNCH, K. (1965): "The City as Environment", v. esp. "La ciudad como medioambiente", en q.v. VVAA (1967) pp. 245-55 v. esp.
- MALLARACH ISERN, J. y VILAGRASA IBARZ, J. (2002): "Los procesos de desconcentración urbana en las ciudades medias españolas", *Ería*, 57, pp. 57-70.
- MALTHUS, T. R. (1798): *An Essay on the Principle of Population as it affects the future improvement of Society...*, MacMillan, 1933-1951, vers. esp. *Primer ensayo sobre la población*, introd. de J M Keynes, "R. Malthus (1766-1834): El primer economista de Cambridge", Madrid, Alianza, 1966.
- MARGALEF, R. (1968): *Perspectivas de la Teoría Ecológica*, The University of Chicago, ed. esp. Barcelona, Ed. Blume, 1978.
- MARGALEF, R. (1980): *La Biosfera. Entre la termodinámica y el juego*, Barcelona, Omega.
- MARGALEF, R. (1981): *Ecología*, Barcelona, Planeta, 4ª ed. 1986.
- MARTÍNEZ ALIER, J. (comp.) (1995): *Los principios de la Economía Ecológica*. Textos de P. Geddes, S. A. Podolinsky y F. Soddy, Col. Economía y Naturaleza, textos básicos nº 1, Madrid, Fundación Argentaria y Visor.



- MARTÍNEZ ALIER, J. y SCHLÜPMANN, K. (1984-1991): *La ecología y la economía*, México, Fondo de Cultura Económica.
- MATTOS, C. de (ed.) (2001): "Metropolización y suburbanización", introd. núm. Monográf. *Revista Eure, Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, vol XXVII: nº 80: 5-8, 2001, mayo, Santiago de Chile.
- MEADOWS, D. H, MEADOWS, D.L., RANDERS, J. y BEHRENS III W.W. (1972): *The Limits to Growth: A report for the Club of Rome's Project on the Predicamento of Mankind*, London and Sidney, ed. Pan Books Ltd, 1974.
- MEADOWS, D.H., MEADOWS, D.L. y RANDERS, J. (1991): *Beyond the Limits*; vers. esp. C A Schwartz: *Más allá de los límites del crecimiento*, Madrid, El País-Aguilar, 1992.
- MÉNDEZ, Ricardo (2001): "Transformaciones económicas y reorganización territorial en la región metropolitana de Madrid", *Eure*, XXVII: 80: 141-161, mayo, Santiago de Chile.
- MEYERSON, M. (1960): "Tradiciones utópicas y urbanismo", en *q.v. Rodwin & alii*, 1960: 272-293.
- MONCLÚS, F. J. (ed.) (1998): *La ciudad dispersa. Suburbanización y nuevas periferias*, Barcelona, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona.
- MUMFORD, L. (1961): *The City in History. Its Origins, its Transformations, and Prospects*, Harcourt, Brace & World, Inc. New York, vers. esp. L. Revol: *La Ciudad en la Historia*, Buenos Aires, Infinito, Buenos Aires, 1966.
- MYERS, N. (coord) (1985): *The Gaia Atlas of Planet Management*, Pan Books, London; vers esp. A Resines: *El atlas de la gestión del planeta*, Barcelona, Blume, 1987.
- MYERS, N. (1990): *The Gaia atlas of future worlds: challenge and opportunity in an age of change*, Gaia Books, ltd, london; vers. esp.: *El futuro de la Tierra: soluciones a la crisis medioambiental en una era de cambio*, Madrid, Celeste Ediciones, 1992.
- NARLIKAR, J. (1977): *The Structure of the Universe*, Oxford Univ. Press, vers. esp. *La estructura del universo*, Madrid, Alianza Universidad, 1987.
- NAREDO PÉREZ, J.M. (1987-97): *La economía en evolución*, 2ª ed., Madrid, Siglo XXI, Madrid, 1997.
- NAREDO PÉREZ, J.M.(1992): "Fundamentos de la Economía ecológica", en *q.v. Aguilera & Alcántara* (1994), pp. 373-404.
- NAREDO PÉREZ, J.M.(1994): "El funcionamiento de las ciudades y su incidencia en el territorio", *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, vol. II: 100-101, pp. 233-49.
- NAREDO PÉREZ, J.M. (2000): "Ciudades y crisis de civilización", *Documentación Social*.
- NAREDO PÉREZ, J.M. y VALERO CAPILLA, A. (dirs.) (1999): *Desarrollo económico y deterioro ecológico*, col. Economía y Naturaleza, Madrid, Fundación Argentaria & Visor.

- NEL.LO I COLOM, Oriol (1998): *Ciutat de ciutats. Reflexions sobre el procés d'urbanització a Catalunya*, Biblioteca Universal, 154, Ed. Empúries, Barcelona; vers. esp. *Cataluña. Ciudad de ciudades*, prol. F Indovina, Lérida, col Minor, 8, Milenio, 2002.
- PRIGOGINE, I., & STENGERS, I., (1979-86): *La nouvelle alliance. Métamorphose de la science*, París, Gallimard, París, vers. cast. M. García Velarde y M.C. Martín Sanz: *La nueva alianza. Metamorfosis de la ciencia*, 2ª ed., Madrid, Alianza, 1990.
- PRIGOGINE, I., & STENGERS, I. (1984): *Order out of Chaos*, London, Fontana, vers. esp. *Orden a partir del caos*.
- REES, W. E. (1996): "Indicadores territoriales de sustentabilidad", *Population and Environment: A Journal of Interdisciplinary Studies*, 17: 3, enero; (trad. en *Ecología Política*, nº 12-1996: 27-41, Cuadernos de debate internacional, Barcelona, FUHEM-Centro de Investigación por la Paz & Icaria.
- REDMAN, C. L. (1978): *The Rise of Civilization. From Early Farmers to Urban Society in the Ancient Near East*, Freeman & Co, S. Frco, vers. esp. M. Picazo, *Los orígenes de la civilización: De los primeros agricultores hasta la sociedad urbana en el próximo Oriente*, Barcelona, Crítica, 1990.
- REISSMAN, L. (1964): *The Urban Process. Cities in industrial societies*, Illin., Free Press, vers. esp.: LUB, ETSAB, *El proceso urbano*, Barcelona, G. Gili, 1970.
- RIFKIN, J. (2002): *The Hydrogen Economy*, N.Y., Penguin Putnam Inc., vers. esp. R Vilà Vernis: *La economía del hidrógeno. La creación de la red energética mundial y la redistribución del poder en la Tierra*, Barcelona, Paidós, 2002.
- RIORDAN M. y SCHRAMM, D.N. (1991): *The Shadows of Creation. Dark Matter and the Structure of the Universe*, pról. S W Hawking, N.Y. Freeman and Co.
- RODWIN, L., et al. (ed.) (1960): *The Future Metropolis*, arts. R Vernon, K Lynch, K Deutsch, J Dyckman, L Rodwin, etcétera, N.Y., The Academy of Arts and Sciences, Braziller, 1961, vers. esp. R. Albisu, *La metrópoli del futuro*, Barcelona, Seix Barral, 1967.
- ROSENAU, H. (1958): *The Ideal City - Its Architectural Evolution in Europe*, vers. esp. J Fdez. Zulaica: *La Ciudad ideal. Su evolución arquitectónica en Europa*, Madrid, Alianza Forma, 1986.
- SAMBURSKY, S. (1956): *The Physical World of the Greeks*, Routledg & Kegan Paul, vers. esp. M J Pascual Pueyo: *El mundo físico de los griegos*, Madrid, Alianza Universidad, 1990.
- SASSEN, S. (1991): *The Global City: New York, London, Tokyo*, N.J., Princeton Univ. Press, Princeton.
- SERVICE, E. R. (1975): *Origins of the State and Civilization: The Process of Cultural Evolution*, Norton & Co, vers. esp. M.C. Ruiz de Elvira: *Los Orígenes del estado y de la civilización*, Madrid, Alianza, 1984.



- SLAK, M. F. (2000): "L'urbanisation des terres agricoles d'après l'enquête Ter-Uti", *Études Foncières*, 86, pp. 27-30, primavera.
- SMITH, N. (2001): "Nuevo globalismo, nuevo urbanismo", *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 38, pp. 15-32, Barcelona, UAB&UG.
- TREFIL, J. (1988): *The dark side of the Universe*, v.esp. *La cara oculta del universo*, Barcelona, Planeta, 1990.
- VALENTÍ F., (1949): *Lucrecio*, Madrid, Labor.
- VINUESA, J. (1996): "Dinámica de la población urbana en España (1857-1996)", *Ciudad y territorio estudios Territoriales*, XXVIII, pp. 107-108, pp. 185-216.
- VINUESA, J. (2002): "¿Alarmismo demográfico?", *Revista de Libros*, 63, pp. 28-33, marzo, Fundación Caja de Madrid.
- VVAA (1967): *Cities*, Sc.Am., A. Knopf, USA, vers. esp. *La ciudad*, Madrid, Alianza.
- VVAA (1985): *Metrópolis, territorio y crisis*, Castells, Hall, Domenech, Borja, Portas, Quero, Rodríguez Bachiller, Tamames, G. Bernáldez, Mangada & F. Durán, Asamblea de Madrid y Rev. Alfoz, Madrid.
- VVAA (2001): *Ciudad para la sociedad del siglo XXI*, actas Jornadas Valencia, marzo-mayo 2001, org. Pecourt y con arts. de Hall, Terán, Rueda, Kleihues, etcétera, ed. Icaro y Col. Ofic. Arq. Comunidad Valenciana.
- WACKERNAGEL, M. (1996): "¿Ciudades sostenibles?", *Ecología Política*, nº 12-1996: 43-50, Cuadernos de debate internacional, Barcelona, FUHEM-Centro de Investigación por la Paz & Icaria.
- WACKERNAGEL, M. y REES, W.E. (1995): *Our Ecological Footprint: Reducing Human Impact on the Earth*, New Society Publ, Gabriola Is, BC & Philadelphia, PA.
- WEINBERG, S. (1977): *The First Three Minutes- A Modern View of the Universe*, N.Y., Basic Books, Publ. , vers esp. *Los tres primeros minutos del Universo. Una concepción moderna del origen del universo*, Madrid, Alianza Universidad, 1978.
- VON WEIZSÄCKER, E. U. y LOVINS, L. y LOVINS, A.B. (1997): *Factor vier*, vers. esp. A Kovacsics: *Factor 4: Duplicar el bienestar con la mitad de los recursos naturales. Informe al Club de Roma*, Galaxia Gutenberg, Círculo de Lectores.
- WIRTH, Louis (1938): "Urbanism as a Way of Life", *American Journal of Sociology*, vol XLIV: 1-24, July 1938.
- WRIGLEY, E A (1968?): *Population and History*, vers. esp. Toharia: *Historia y población. Introducción a la demografía histórica*, BHA nº 42, Madrid, Guadarrama, 1969.



- UNFPA, Fondo de Población de Naciones Unidas (2002): *El estado de la población mundial 2001*, www.unfpa.org/swp/2001/, United Nations Fund Population Activity.
- UNDP, United Nations Development Program (2001): *Human Development Report 2001: Making new technologies work for human development*, NY, Oxford, Oxford Univ. Press.



RIESGOS Y VULNERABILIDAD EN ESPACIOS URBANOS

Francisco Calvo García-Tornel

De forma bastante temprana en el desarrollo de los estudios modernos sobre riesgos y muy en relación con su orientación básica hacia la búsqueda de políticas eficaces de prevención, se supera el análisis por separado de procesos con éste carácter y origen en el medio físico, y se advierte el interés de su localización y evaluación sobre un espacio concreto como conjunto de amenazas (Calvo, 1984). El ámbito preferente de aplicación de este nuevo punto de vista es el urbano, el cual tiene además la virtualidad de poner de manifiesto con claridad tanto la amplitud del abanico potencial de las amenazas, más allá de las estrictamente físicas, como la profunda interrelación de éstas entre sí y con el medio social en que se manifiestan. El desarrollo posterior de los estudios de este tipo ha tenido como resultado, entre otros, que la ciudad haya llegado a ser calificada de forma genérica como un territorio de "alto riesgo" (Dauphiné, 2001).

En cualquier caso, lo que resulta bastante evidente es que el estudio del fenómeno urbano muestra cómo la historia de muchas ciudades presenta, con carácter de hitos singulares, remodelaciones y reconstrucciones tras una catástrofe; la morfología urbana, por su parte, suele guardar con frecuencia la impronta de la percepción del peligro por urbanistas o simples ciudadanos, y muchas ciudades muestran sus paisajes del miedo frente a posibles o pretéritas calamidades. De hecho, en el último decenio hemos sido informados con regularidad de aproximadamente un centenar de catástrofes que, cada año, afectan a distintas ciudades del mundo, pero también ha sido posible advertir las pocas ocasiones en que el espacio de catástrofe coincide con el territorio urbano en su conjunto y la importancia que para estos itinerarios de la calamidad tiene el grado en que sobre la trama urbana se inscriben distintas situaciones sociales o simplemente físicas.

La particular fragilidad que muestra la ciudad ante el riesgo es, ante todo, un resultado de la propia complejidad del hecho urbano. Las posibilidades de vulnerabilidad física aumentan extraordinariamente con la acumulación de efectivos humanos y espacios construidos, la vasta red de interrelaciones que caracterizan la vida urbana son fácilmente desorganizables, muchas actividades ciudadanas incluyen una importante capacidad de riesgo y las formas de relación entre sus habitantes funcionan con frecuencia como red de transmisión de vulnerabilidad social.

También es, en parte, un resultado de la expansión de la urbanización. Se ha señalado con frecuencia como una de las características del siglo XX la importancia que en él ha tenido el crecimiento urbano, que suele ejemplificarse de forma expresiva en el hecho de que en la actualidad casi sesenta aglomeraciones superan los tres millones de habitantes, cifra que en 1900 solo alcanzaban las tres -Londres, Nueva York y París- más grandes del mundo. Pero éste es un cambio estrictamente cuantitativo, y por si solo difícilmente explica la creciente vulnerabilidad

urbana. Las grandes ciudades, en aquellos años, sólo estaban presentes de forma muy mayoritaria en los países con mayor grado de desarrollo económico; hoy, por el contrario, se ubican preferentemente en aquellos cuyos niveles de desarrollo son débiles o incluso prácticamente nulos, y tras un proceso de éxodo rural que ha creado una nueva clase de urbanitas y unos nuevos espacios de crecimiento. Son precisamente las características sociales de estos nuevos efectivos urbanos, los rasgos de los asentamientos que suelen ocupar y las características de esta ocupación los hechos que parecen determinantes del aumento de la vulnerabilidad general urbana, mucho más, sin duda, que el puro dato censal.

1. Los efectos contradictorios de la urbanización

Advertir que "las grandes ciudades del mundo se muestran de forma rápida cada vez más expuestas y vulnerables a los riesgos naturales" (Havlick, 1986) resulta una generalización si no abusiva, al menos bastante simplificadora. De hecho no es así en todos los eventos, ni tampoco en todos los lugares.

Por una parte, diversos aspectos propios de los espacios urbanos se manifiestan como claros favorecedores de una situación de vulnerabilidad física inmediata. Entre ellos se advierte en primer lugar el hecho, relativamente frecuente, de emplazamientos urbanos sobre territorios de alto riesgo evidente. Son ejemplos "de libro" casos como San Francisco sobre la falla de San Andrés o Nápoles entre dos sistemas volcánicos, pero en todo el mundo los llanos de inundación son emplazamiento urbano preferente, o pervive un caserío en laderas de fuerte pendiente heredado de otros momentos históricos. La concentración de población que caracteriza el hecho urbano determina la presencia de fuertes densidades que suponen la posibilidad de un aumento extraordinario del número de víctimas respecto acontecimientos similares en el ámbito no urbano. Junto a la densidad cabe situar la contigüidad, tanto entre personas como en el *construido*, capaz de acelerar los fenómenos de difusión como resulta bastante evidente en las catástrofes con origen biológico -las tres cuartas partes de los afectados por sida viven en grandes ciudades-. La presencia de prácticas inadecuadas de producción del entramado urbano es otro factor de gran importancia, con una variadísima gama de actuaciones capaces de potenciar el impacto físico de eventos incluso moderados, sea a través de un *construido* de baja calidad, de una errónea distribución de escorrentías potenciadas por la impermeabilización del suelo, de un callejero que dificulte las posibilidades de huida o refugio, e, incluso, de una desacertada distribución sobre el plano de los elementos de defensa implantados.

Resulta difícil sintetizar los rasgos específicos de la vulnerabilidad global urbana, pero en líneas generales es posible agruparlos según su origen y efectos. Aparecen así, por una parte, el conjunto de factores que proceden de la condición de "medio construido" que tiene la ciudad, tanto como conjunto de edificios, como de infraestructuras superficiales y subterráneas, en general capaces de potenciar la magnitud física del acontecimiento. Por otra parte cabe agrupar los



factores de vulnerabilidad que se derivan del propio *funcionamiento* urbano, la ciudad importa población, recursos, información y bienes, y exporta productos, información y basura en un proceso altamente dependiente del exterior. El cese de este proceso de forma violenta se convierte con facilidad en una crisis social de gran amplitud. Cabe señalar, por último, la condición urbana de reservorio de fuerzas con capacidad letal, sea en el ámbito de los productos industriales como por la presencia de instalaciones relacionadas con la sanidad o incluso como puerta de epidemias importadas.

Sin embargo también suele manifestarse con bastante claridad el hecho de que las ciudades suelen ser al mismo tiempo los espacios mejor preparados ante el riesgo. Ante todo por tratarse de espacios acotados y reducidos, ya que, pese a la importancia del hecho urbano, apenas ocupa el uno por ciento del territorio mundial. Por la concentración de población, actividades y riqueza que representan, e incluso por su valor simbólico, también ha sido atendida su defensa desde antiguo, disponiendo en ocasiones de sistemas muy amplios y sofisticados de protección. Son también, sin duda, un claro objeto preferente en las actividades preventivas y defensivas e incluso en las de recuperación de la normalidad: tras la tormenta de 1999 en Francia se restableció con mucha mayor rapidez el suministro eléctrico en las ciudades que en las áreas rurales, la práctica de inundar los campos tratando de atenuar crecidas que amenazaban ciudades no es una aportación china en las inundaciones de 1998, se ha aplicado en numerosos lugares -entre ellos España- desde antiguo. De cara también a los esfuerzos paliativos post-catástrofe, la acumulación de efectivos humanos en las ciudades favorece las actividades de socorro, convirtiendo su logística en más eficaz y económica. Por último, está claro que la acción de urbanistas y planificadores puede ser realmente acertada en ocasiones, de manera que a veces incluso es posible analizar el plano urbano como un palimpsesto de actuaciones urbanas sucesivas muy desigualmente sensibles ante un riesgo evidente.

2. Un rasgo específico: la vulnerabilidad “mediática”

Incluida como un componente de la vulnerabilidad global (Calvo, 1998) aunque ciertamente difícil de medir, los procesos de riesgo y su ocasional desenlace como catástrofes aparecen notablemente potenciados por los efectos de una atención especial por parte de los medios de comunicación social, particularmente intensa cuando éstos afectan a las ciudades.

Resulta difícilmente resistible la tentación de avanzar una hipótesis estableciendo una relación directa entre tamaño y prestigio urbanos respecto al impacto mediático de una catástrofe, incluso cuando se produzcan en ámbitos muy próximos y accesibles a los medios de comunicación. Ejemplos no faltan: La inundación de Florencia en 1966 superó con creces el interés de la de Génova, que sin embargo produjo más víctimas; el incendio de Chicago en 1871 es mucho más conocido que el de Peshtigo y otras dieciséis poblaciones del noreste de Wisconsin ocurrido el mismo día, aunque éste produjo tan sólo en el núcleo citado tres veces más víctimas. Una

“ciudad flotante”, el paquebote Titanic, se ha convertido en el paradigma del naufragio entre los millones que jalonan la historia de la humanidad.

Pero lo que hemos denominado “vulnerabilidad mediática” es un fenómeno mucho más amplio. Tiene, sin duda, una importante faceta potenciadora de la imagen de la ciudad muy relacionada con la percepción y representación del fenómeno urbano predominante en cada momento, ya que es evidente la existencia de defensores y detractores de este modo de vida desde hace muchos años. En este sentido, y en el conjunto del mundo, las ciudades pueden convertirse en modelos admirables o rechazables incorporando con mayor o menor eficacia los procesos de riesgo en su vida cotidiana. Pero la ciudad también es objeto directo de la actitud ante el riesgo o la catástrofe que adopten los medios de comunicación, y muy en particular los propios.

Es posible que sea este aspecto, y no el aludido en primer lugar, el que tenga un impacto mas inmediato, directo y persistente sobre el bienestar y la seguridad de los ciudadanos, toda vez que las políticas frente al riesgo y las actuaciones de gestión de una catástrofe en presencia cada vez se muestran mas sensibles a la presión ejercida desde los distintos elementos que proporcionan información al público sobre ellas, aspecto que incluso ha sido reconocido con franqueza por algunos responsables: “los medios de comunicación ejercieron una enorme presión sobre la toma de decisiones” (Hussmann, 1998) en referencia a la gestión de una amenaza de inundación en Holanda a principios de 1995.

Parece posible introducir algunas consideraciones provisionales que quizá perfilen los rasgos de la “presión mediática” respecto a los procesos de riesgo. Ante todo, parece claro que aquella se manifiesta, en líneas generales, mucho más respecto al eventual desenlace catastrófico de éstos que respecto a la creación de una percepción generalizada y realista de la existencia de procesos potencialmente peligrosos en el territorio urbano, y, por supuesto, no sólo en él. Con ello se favorece, sin duda, la valoración de la calamidad como un acontecimiento excepcional e intolerable, centrando la atención sobre la habilidad para manejar una crisis más que sobre los procesos que han conducido a ella, con lo cual, tras finalizar el evento, los elementos que lo desencadenaron pueden permanecer inactivos pero intactos.

Resulta difícil eludir otro aspecto de la cuestión de perfiles mucho más vagos y complejos. Se trata básicamente de que el tratamiento periodístico de una crisis supone con frecuencia una toma de posiciones tanto respecto a la eficacia de sus gestores como respecto al tipo de medios que se deben aplicar para evitar su repetición. Este posicionamiento reúne ingredientes muy variados e incluye, sin duda, intereses muy ajenos a la cuestión que los hace surgir, pero indudablemente crea una imagen social del riesgo y de sus “soluciones”. Está claro que se trata de una cuestión que está pendiente de analizar a fondo pero de gran importancia si se ha de avanzar en una “cultura de prevención” como base de la *Estrategia Internacional para la Reducción de los Desastres Naturales* propuesta por las Naciones Unidas tras evaluar los resultados del Decenio Internacional para la Reducción de los Desastres Naturales.



No es posible finalizar sin aludir a lo que en los propios medios de comunicación se ha denominado el “rostro mediático”, es decir la situación desigual de numerosos grupos humanos afectados por un proceso de riesgo o una catástrofe ante el acceso a los grandes medios de comunicación, que en muchos casos puede representar incluso su supervivencia, ya que según el tratamiento que otorguen a su situación pueden influir en que esta permanezca crónica, se dulcifique en algún grado o incluso se ignore. Este tratamiento depende en bastante grado de intereses y coyunturas políticas o económicas que, traducidas en notables sesgos informativos, inscriben su transcendencia más en el contexto de las desigualdades a nivel mundial que en el ámbito concreto de las actuaciones específicas.

3. Dos crisis en Murcia y su seguimiento informativo

Cuando sobreviene un acontecimiento catastrófico las autoridades deben informar a la población, obligación que se hace imperativa por el hecho de que un evento de este tipo es una auténtica mina para los medios de comunicación. Este compromiso tiene aspectos muy positivos, comenzando por el hecho evidente de que es un método para transmitir instrucciones y pautas de comportamiento destinadas a paliar daños, al mismo tiempo que permite con frecuencia allegar ayudas económicas para los afectados divulgando el acontecimiento. Dos catástrofes de rasgos muy diferentes y lejanas en el tiempo, que han afectado a la ciudad de Murcia, ejemplifican bastante bien las ventajas e inconvenientes del papel de los medios de comunicación.

La inundación de octubre de 1879 se recuerda todavía como la más trágica de las acontecidas en Murcia y en, efecto, fue de gran magnitud en cuanto a pérdidas humanas y materiales, aunque sus dimensiones físicas y los mecanismos que agravaron sus efectos en función de usos de suelo inadecuados se hayan revisado posteriormente (Calvo, Conesa, Álvarez, 2001). Su interés reside más bien en el hecho de que “en tanto que Murcia recibe consuelo y socorro a un tiempo con la visita del rey, un antiguo periodista, D. Eduardo Gasset y Artime, ha acudido en demanda también de auxilios a ese otro rey del mundo, que se llama la prensa [...] invoca también la de Francia en telegramas a sus periódicos [...] explosión de entusiasmo caritativo que *El Imparcial* ha iniciado y que la prensa toda sostiene en todo el mundo” (Díaz Cassou, 1887). El éxito de estas iniciativas fue de tal magnitud que dio lugar a la llegada de ayudas para los damnificados desde treinta y tres países -europeos, americanos, africanos y asiáticos-, todas las provincias españolas y las colonias; pero también centraron la atención sobre los efectos más que en las causas, cuyo análisis se demoraría bastante tiempo. Otra iniciativa procedente de la prensa -en este caso *El Liberal* de Madrid- impulsa seis años después la celebración en Murcia del Congreso contra las Inundaciones en la Región de Levante que acaba convirtiéndose en un primer proyecto de obras de defensa publicado en 1887 (Melgarejo, 2001) cuyas previsiones no se han cubierto en líneas generales hasta un siglo después.

Posteriormente tanto la política de información sobre riesgos como la de gestión de catástrofes ha sido objeto de numerosos estudios, en particular durante los dos últimos decenios, aunque muy preferentemente encaminados a establecer las bases de la que se podría denominar “gestión mediática de las catástrofes”, de manera que existen recomendaciones al efecto procedentes de los propios organismos de Naciones Unidas. En conjunto se trata de establecer unas reglas que eviten que la calamidad se vea amplificada en sus efectos por un tratamiento informativo inapropiado, lo cual supone en líneas generales la necesidad de evitar la carencia de información contrastada, la vaguedad en los datos, los desmentidos, la derivación de responsabilidades o las declaraciones inadecuadas. También se insiste, por otra parte, en la importancia de las características de los colectivos a informar y en la necesaria formación e idoneidad de los propios informadores, tanto los que actúan como fuentes como en los que la divulgan (Kolloru, 1998).

Una nueva situación de calamidad en la ciudad de Murcia durante julio de 2001 permite constatar nuevas situaciones en el campo a que nos referimos. En este caso se trató de una epidemia de legionelosis, enfermedad bacteriana que se presenta bajo dos formas clínicas: infección pulmonar grave y forma no neumónica de carácter leve. La bacteria causante *-legionella* - vive en aguas superficiales de estanques o ríos y desde allí puede pasar a colonizar los sistemas de abastecimiento de ciudades. El mecanismo de transmisión de la enfermedad es la inhalación de aerosoles que contengan un número suficiente de bacterias, sin que al parecer se transmita de persona a persona ni existan reservorios animales conocidos; es por tanto un tipo de riesgo de origen biológico y desarrollado a partir de la aplicación de tecnologías de uso del agua, con un carácter eminentemente urbano y con ámbito preferente en instalaciones comunitarias y hospitalarias. Desde 1994 existe una normativa específica de carácter preventivo respecto al mantenimiento de aquellas instalaciones que pueden favorecer la aparición de “legionella”, aparte las reglamentaciones referentes al control de las aguas potables de consumo público; por otra parte cabe constatar la existencia en algunas comunidades autónomas de normativa propia encaminada a evitar epidemias.

Como se ha indicado, durante el mes de julio de 2001, se manifestó en Murcia una epidemia de legionelosis que afectó a 460 personas y causó al menos cinco muertos, siendo posiblemente la más grave reconocida en España hasta el momento. El tratamiento de este proceso en los medios de comunicación puede calificarse de masivo; siete meses después la cuestión todavía ocupaba ocasionalmente primeras páginas y entre los días 10 y 21, periodo álgido de la epidemia, el diario local *La Verdad* le concedió una media de ocho páginas diarias, es decir, próximo a un quince por ciento del contenido total del diario, duplicando ampliamente este porcentaje en alguna fecha concreta. Un somero análisis de proceso informativo permite señalar:

- a) Retraso de dos días en hacer pública la información y señalar algunas normas preventivas, aunque se olvidan aspectos importantes como el hecho de que no se trasmite consumiendo agua de grifo, lo que se advertirá varios días después cuando ya se había disparado el consumo de agua embotellada.



- b) Establecimiento prematuro de sectores concretos afectados incluyendo cartografía; sin embargo diez días más tarde se reconocerá que hay afectados en “todos los barrios de Murcia”.
- c) Localización arbitraria de focos de contaminación -instalaciones de refrigeración-, con preferencia en grandes almacenes, edificios de la administración y hospitales.
- d) Reconocimiento simultáneo de que no existe un censo de estas instalaciones y que se está realizando de visu mediante helicópteros.
- e) Crisis de confianza entre el diario citado y las autoridades políticas que gestionan la situación. Aquel comienza a interrogarse sobre la veracidad de la información transmitida: “medias verdades y algunas mentiras” (14/7/01) y plantea la posibilidad de dimisiones.
- f) Las autoridades políticas dejan de proporcionar información sobre la evolución de la epidemia.
- g) Siete meses después (29 enero-1 febrero 2002) se señala una instalación hospitalaria como foco de la epidemia por parte de una autoridad política directamente competente en la materia. Ante las dudas de los expertos, dicha autoridad se ve obligada a entregar a la prensa los informes en que se basa; éstos no son concluyentes.

Sin duda se trata de un absoluto fracaso en las políticas de información tanto de los gestores como del medio de comunicación citado. El resultado fue el aumento de la alarma social, un amago de intervención judicial y el evidente crecimiento, tantas veces advertido, de la desconfianza ciudadana tanto hacia los responsables como hacia los informadores. De hecho gran parte del proceso aludido estuvo regido por la inmediata celebración en Murcia de la Olimpiada de la Juventud Europea, de manera que hasta que los expertos del Comité Olímpico Europeo no declararon la ciudad segura y, por tanto, la no suspensión de los juegos, ni la prensa ni los responsables declararon la epidemia extinguida oficialmente.

Resulta frecuente, por último, cuando se alude al papel de los medios de comunicación en la gestión de catástrofes, advertir la paradoja de que siendo absolutamente necesaria su actuación por numerosas razones, ésta llega a estorbar materialmente en determinados casos, y así los helicópteros de la prensa filmando en directo incendios tras el terremoto de San Francisco de 1989 dificultaron la actuación de los equipos de salvamento. Con ser importante este aspecto, parece que lo es menos que los advertidos con anterioridad, ya que ambos casos han sido punto de partida y precedente de actitudes con larga vigencia y efectos no deseables que nada garantiza no se repitan en el futuro.

4. Los procesos de riesgo en la ciudad

El espacio urbano se encuentra sometido, ante todo, al mismo conjunto de riesgos que puedan ser propios del territorio en que se emplaza. Sin embargo sus caracteres específicos determinan un comportamiento diferente que incluye una vulnerabilidad distinta y una posibilidad de matizar sus efectos, reduciéndolos o ampliándolos, aunque sea mucho más frecuente esto último. También cabe señalar la existencia de riesgos que pueden calificarse de endógenos, tanto los provenientes del ámbito natural, del tecnológico o de la combinación de ambos, como también los generados por la actuación de los propios ciudadanos. Todos, sin embargo, tienen una característica común y que se acentúa en función del tamaño de las ciudades: la tendencia a adoptar rasgos muy complejos, es decir su tendencia a manifestar un “efecto dominó” a partir del factor original, sea éste el que sea (Wisner, 1999).

Las clasificaciones y caracterizaciones del riesgo según su origen, que tan ampliamente se han utilizado hasta ahora, pierden en gran medida validez en estas circunstancias, con lo que el conjunto de los riesgos posibles toma el carácter de un proceso, donde la manifestación de cualquiera de ellos tiene la capacidad de activar otros y donde los ámbitos de lo natural, lo tecnológico o lo social aparecen absolutamente imbricados influyéndose entre sí. Es ésta una circunstancia que ha sido advertida y que en algunos casos ha dado lugar a ampliar el análisis de riesgos de forma extraordinaria, incluyendo en ellos actuaciones de destrucción decididas y ejecutadas deliberadamente por seres humanos. Es el caso, por ejemplo, de la consideración de los bombardeos militares como un riesgo urbano (Hewitt, 1997), pero aunque se trate de una interpretación legítima parece más apropiado excluir de este tipo de análisis todos aquellos acontecimientos en cuya génesis no intervenga un factor aleatorio, dejando riesgos y catástrofes “de diseño” para otro tipo de prospección científica.

Tiene esta cuestión, por otra parte, poco que ver con la teoría procedente del campo de la sociología, que caracteriza a la sociedad actual como sometida a un “riesgo global” que procede de un conjunto de “megapeligros”, cuyas características al parecer invalidan los pilares del “cálculo de riesgos”, advirtiendo entre otras cuestiones que este tipo de accidente “pierde su delimitación en el tiempo y en el espacio [...] Se convierte en un suceso con un principio pero sin fin: un “festival abierto” de oleadas de destrucción progresivas, galopantes y solapadas” (Beck, 2002). Es éste un punto de vista, sin duda interesante, pero que parece suscribir varias ideas difícilmente aceptables. Ante todo la de que exista realmente y en general un “cálculo de riesgos” más allá de una más o menos aceptable estimación de posibilidades en términos de resarcimiento de pérdidas materiales, como ha demostrado sobradamente el verano de 2002 con uno de los procesos de riesgo quizá más convencionales, conocidos y acreditados en el área secularmente: las inundaciones en Europa central. Por otra parte la presunta pérdida de delimitación en el tiempo y en el espacio no parece poder trascender la constatación de que desconocemos el dato de su duración y que sus itinerarios suelen resultar bastante complejos y, por supuesto, muy diferentes de un “megapeligro” a otro. Parece posible aventurar que, por el momento, las características atribuidas a la “sociedad del riesgo global” proceden de la consideración de que sabe-



mos sobre los procesos de riesgo -y por supuesto de los “megapeligros”- bastante más de lo que sabemos realmente, y ésta es una cuestión que, efectivamente, merece la atención de los investigadores sociales.

4.1. La huella física del riesgo

Acercarse a los problemas que plantea el riesgo urbano exige ante todo reconocerlo en su presencia y advertir cómo ésta llega a formar parte del propio entramado de la ciudad, en origen como un testimonio histórico y a partir de él como una hipótesis de futuro. Dejando aparte el “riesgo global” y sus implicaciones, resulta un objetivo sin duda más modesto centrarse en el conjunto de los procesos con éstas características que acompañan a la humanidad desde siempre, que en ocasiones fueron también percibidos si no como globales al menos como “universales” y siempre fueron también, para alguien o para muchos, progresivos, galopantes y solapados. Estos suelen inscribirse con claridad en un tiempo y en un espacio, de manera que tienen por ello una materialización observable y mensurable, y tratar de acercarse a la huella física que pudieron crear en cada momento los intentos de conseguir algún tipo de control sobre ellos, proporciona una información de gran interés tanto sobre los rasgos de los procesos de riesgo como de la actitud de los grupos humanos hacia ellos.

Al advertir que “la observación del plano, el examen de la fotografía aérea y la observación atenta en un recorrido por las calles de una ciudad... permite distinguir áreas con características morfológicas diferentes” (Capel, 2002) se están dando los primeros pasos en la comprensión de que esta diferenciación espacial es la forma en que los distintos tejidos urbanos manifiestan, según el autor citado, tanto la huella de las etapas históricas de su evolución, como la de los rasgos de la condición social de sus habitantes y los conflictos que de ella puedan derivarse. La valoración y percepción de los procesos de riesgo a que están sometidos aquéllos es, con frecuencia, un elemento más en la génesis de la morfología urbana, y en cualquier caso un importante elemento explicativo de la vulnerabilidad de las poblaciones y de los itinerarios que adopta la catástrofe dentro de la ciudad.

Respecto al primero de estos aspectos hemos aludido en otra ocasión (Calvo, 1997) a los caracteres que una ubicación sometida al riesgo de inundación proporciona a varios núcleos que optan por soluciones diferentes, determinando así los rasgos del desarrollo de su plano a lo largo de periodos centenarios, pero posiblemente sea el riesgo de origen biológico y el influjo de las ideas higienistas el que ha dejado una impronta más profunda en el urbanismo moderno. Sin embargo nos encontramos con frecuencia ante huellas que sobrepasan ampliamente el perímetro de la ciudad, ya que la defensa de ésta a veces se plantea diseñada en una escala muy amplia. Así el análisis del sistema hidráulico implantado en la Ciudad de México durante el periodo de gobierno de Porfirio Díaz, concretado en el impresionante “Desagüe General del Valle de México” y los sistemas de saneamiento interno y abastecimiento de agua potable, se puede

mostrar al mismo tiempo como un intento de afrontar el problema de las inundaciones y la escasez de agua potable, como un paradigma de la política “porfiriana” de desarrollo económico y como el origen de numerosos problemas actuales de aquella megalópolis (Mansilla, 2000).

Algunos de estos sistemas de defensa pueden alcanzar una magnitud territorial extraordinaria, siendo posible discernir entre una protección lejana, próxima e interna a la ciudad, concretados en ocasiones en sistemas muy amplios de infraestructuras o redes de información. En todo caso la huella en la ciudad o en su periferia de los elementos de prevención y defensa instalados plantea siempre la contradicción entre los actores generadores del riesgo y aquellos que se encargan de regularlo en la medida de lo posible. Iniciativas “privadas” en el sentido más amplio contribuyen con frecuencia al incremento del riesgo en tanto que la prevención, la gestión de la catástrofe cuando se produce y la mitigación de sus efectos es actualmente una función básicamente pública. De esta circunstancia derivan ciertas tentativas actuales en búsqueda de la transferencia de costes del sector público al privado, actitud de consecuencias imprevisibles y que ha sido denunciada incluso por organismos internacionales como la Organización Meteorológica Mundial (Calvo, 2001).

Es posible considerar el hecho de que la prevención frente al riesgo se ha abordado de forma preferente mediante la obra pública y las prescripciones de solidez en el espacio construido, y pocos son los casos de abandono definitivo de un emplazamiento urbano debido a su vulnerabilidad física. Por el contrario, como ya se ha advertido, muchas ciudades en esas circunstancias se desarrollan ampliamente tratando de compensar su situación de riesgo evidente mediante amplias infraestructuras de defensa y sistemas de gestión de crisis muy avanzados. Pero resulta claro que se trata de procedimientos muy costosos, incluso para los países más ricos del mundo, y existe la posibilidad de llegar a un situación límite en la que sea imposible afrontar la prevención por estos medios, e, incluso, a que tras una calamidad de dimensiones extraordinarias el sistema de seguros y reparaciones se colapse.

Resulta por ello cada vez más evidente que el futuro de la prevención está en orientarla mucho más en el sentido de trabajar con la naturaleza y no frente a ella, un cambio de actitud general que es todo un reto para el sistema económico mundial y posiblemente para las relaciones de poder presentes en la sociedad moderna.

4.2. La interacción de la ciudad con su entorno

La propia presencia material de los elementos de defensa urbana aludidos es, de entrada, un indicador evidente de que los riesgos urbanos no son en absoluto ajenos a su entorno. En realidad, tanto aquellos procesos que se desarrollan en el interior de la ciudad, como los que lo hacen en su ámbito de asentamiento, tienen profundas relaciones mutuas e impactos de diferente intensidad en ambos territorios.



Los ejemplos de transmisión de una situación de riesgo desde un centro urbano a su entorno son numerosos y de características muy diferentes. Dejando aparte los que afectan a la salud pública, quizá el que más ha preocupado en los últimos años es la capacidad de desorganización de un amplio territorio que puede tener la catástrofe urbana en relación con el papel de centralidad funcional de estos núcleos, y se ha atendido muy en particular el caso de megaciudades, que forman una malla de escasos nudos pero poseen una enorme influencia financiera, comercial y política en el ámbito mundial. Varios estudios en los primeros años noventa incidieron sobre la cuestión, aunque acontecimientos posteriores muy graves y de sobra conocidos no han mostrado la capacidad de desorganización catastrófica pronosticada. Parece, por ello, que conviene centrar la atención más que en hipotéticos acontecimientos espectaculares y con rasgos de excepcionalidad, en los caracteres de la interacción permanente entre territorios contiguos y la competencia que por el uso de recursos que esta contigüidad puede impulsar.

Un buen ejemplo de ello son los casos de asientos en la construcción producidos por descenso del nivel freático, bien conocidos y que se han señalado en numerosas ciudades - Bangkok, Houston, Shangai, Helsinki- o incluso afectando territorios altamente urbanizados y extensos, como el Valle Central de California. El primer caso de este tipo registrado en España corresponde a la ciudad de Murcia entre los años 1995 y 1996, y en esta ocasión el descenso de nivel freático generador de la subsidencia derivó directamente de una actuación deliberada de extracción de agua para paliar una crisis de sequía.

La situación, por tanto, en su origen resulta bastante compleja pues se manifiesta como el resultado de la combinación de diversos factores. Por una parte las actuaciones para paliar la situación de escasez de agua; por otra los rasgos del emplazamiento urbano sobre materiales recientes de sedimentación aluvial depositados en un ámbito de subsidencia tectónica y aprovechado desde antiguo por una agricultura de regadío de gran impacto sobre el almacenamiento subterráneo; por último, las propias características de la edificación en general, deficiente en ocasiones y en general no preparada para el evento por inexistencia de reglamentación al efecto.

De hecho el inicio del proceso se ubica claramente en el contexto de un área donde el riesgo de sequía es endémico en relación con los rasgos climáticos de la zona (Olcina, 2001) y donde el equilibrio entre recursos y consumo se rompió a favor de éste, situando al conjunto de la cuenca en situación de "sequía estructural" (Calvo, 2002) hace ya bastantes años, es decir: en situación catastrófica crónica gestionada con mayor o menor acierto y no pocas dificultades. A partir de la constatación de este hecho, no sólo el aumento de los consumos sino incluso su mantenimiento resultan bastante problemáticos incluso contando con aportaciones del exterior, como es el caso de la cuenca del Segura. Un periodo de sequía climática relativamente intenso, que se sitúa entre 1992 y 1995, llevó al límite el sistema de uso del agua en dicha cuenca impulsando a aumentar la ya intensa explotación de los recursos subterráneos incluyendo los denominados "pozos de sequía", gestionados desde la administración y situados en muchos casos en el propio álveo del río, con ello el nivel piezométrico descendió en algunos lugares entre

7,6 y 10,8 metros (Vázquez, Justo, 2002). El resultado de esta brutal oscilación se manifestó de inmediato en la presencia de subsidencia generalizada en la ciudad de Murcia, generada por la consolidación de los tramos blandos superficiales del terreno y que alcanzó los 30 centímetros en algunos sectores. Afortunadamente el episodio puede calificarse de moderado, sin embargo los edificios afectados se distribuyen prácticamente por todo el plano urbano, desautorizando así el intento de minimizar el fenómeno achacándolo a bombeos puntuales para la construcción de aparcamientos subterráneos o sótanos.

Aun dentro de sus términos modestos, el acontecimiento reviste indudable trascendencia ya que, ante todo, puso en evidencia la fragilidad de las edificaciones antiguas, deficientemente cimentadas e incluso, en ocasiones, sobre pilotes de madera rápidamente podridos, y entre estos edificios cabe incluir la mayor parte del patrimonio monumental urbano. Otros edificios modernos cimentados con pilotes de hormigón sufrieron asentamientos acompañados de giros, de manera que se vieron afectadas otras construcciones medianeras; también se pusieron en evidencia roturas en redes de abastecimiento, bajantes y saneamientos.

El episodio no alcanzó mayores proporciones debido a que el periodo 1995-1997 fue relativamente lluvioso, el trasvase desde el Tajo aportó mayores caudales y cesaron las extracciones, de manera que en la última fecha el nivel piezométrico había recuperado unos 4 metros y los asentamientos se estabilizaron.

Resulta difícil calificar las circunstancias descritas como imprevisibles, ya que la subsidencia por extracción de fluidos del subsuelo es conocida y en el caso de los espacios urbanos ya se manifestó en el siglo XIX, cuando su desarrollo empezó a demandar cantidades crecientes de agua (Ayala, 2002). Tampoco es un evento inevitable tras la experiencia acumulada, aunque cabe señalar que el desarrollo de una normativa, tanto urbanística como edificatoria, orientada a prevenir efectos indeseados en el futuro se está haciendo esperar demasiado. Pero en cualquier caso la interacción de la ciudad con su entorno, que aquí se ha caracterizado con un ejemplo sencillo, puede llegar a adquirir rasgos muy complejos y difícilmente controlables, de manera que evitar en lo posible rupturas de equilibrios naturales, como se señaló en el apartado anterior, parece el único camino viable de cara al futuro.

5. La panacea de la ordenación del territorio: el caso español

Las continuas llamadas que desde todas las instancias se realizan constantemente para que se procure paliar los efectos negativos de los procesos de riesgo desde unas adecuadas prácticas de administración del territorio, al menos en el caso español, son sistemáticamente ignoradas, y en el presente la *Ley 6/1998 sobre régimen del suelo y valoraciones* incluye una única referencia a la cuestión, declarando “no urbanizable” (artículo 9, título II) el suelo afectado por “riesgos naturales acreditados en el planeamiento sectorial”; al parecer fue debido a una



encomiable iniciativa extraparlamentaria del Colegio profesional de geólogos españoles (Guía Ciudadana, 1997), en un momento en que existía en el Senado una comisión específica para estas cuestiones, lamentablemente desaparecida.

Como concepto la ordenación del territorio tiene el carácter de visión omnicomprendiva de los problemas que la implantación de asentamientos y actividades humanas significan para el espacio que se ordena, lo cual plantea numerosos problemas, y entre ellos no es el menor que su transformación en políticas concretas necesita plasmarse en instrumentos normativos y en decisiones “juridificadas” que, por otra parte, exigen su encuadre en un contexto más general, ya que sus decisiones afectan a aspectos relativos a las distintas competencias de las administraciones, organizativos, de procedimiento y garantizadores.

En principio puede parecer que los aspectos referentes al análisis de los riesgos en el territorio urbano es una cuestión que se inscribe de lleno en el ámbito del urbanismo y, más en concreto, dentro de las competencias municipales de “ordenación, gestión, ejecución y disciplina urbanística” de acuerdo con la *Ley Básica de Régimen Local*. Sin embargo, la ordenación del territorio constitucionalmente es competencia de las Comunidades Autónomas y resulta imposible desligarla del urbanismo, tanto por el hecho de que esta actividad no es más que un aspecto de aquélla como porque en su práctica hay que tener presente que sobre él también existen responsabilidades autonómicas. El propio Estado, por último, se reserva ciertas competencias sobre determinados elementos vertebradores del territorio. En resumen, puede concluirse que la cuestión resulta bastante compleja si tratamos de abordar los riesgos urbanos a través de las competencias urbanísticas municipales, ya que éstas son compartidas con las Comunidades Autónomas, condicionadas por los instrumentos de ordenación territorial procedentes también de éstas y, finalmente, limitadas por la actuación del Estado y de las propias Comunidades Autónomas sobre determinados elementos básicos del territorio, por ejemplo las grandes infraestructuras de comunicación y transporte.

Puede derivarse de las consideraciones anteriores la valoración de que quizá los instrumentos de ordenación territorial sean más apropiados que los estrictamente urbanísticos para diseñar políticas de defensa y prevención frente al riesgo, en particular si se considera la propia naturaleza de estos procesos, por descontado ajenos a cualquier compartimentación administrativa. La ordenación del territorio en nuestro país adolece, sin embargo, de la misma confluencia de responsabilidades, de manera que “en materia de ordenación territorial existe una generalizada opinión que clama por el establecimiento de mecanismos de cooperación y colaboración entre todas las instancias del poder territorial” (López, 1995). La situación no parece haber evolucionado sensiblemente en los últimos años, y también conviene tener en cuenta que los problemas de escala aludidos con anterioridad se manifiestan también en este nivel territorial y administrativo.

Otro aspecto con frecuencia olvidado es el hecho de que un gran número de procesos generadores de riesgos tienen su origen en las condiciones medioambientales y, si no es así,

entre sus efectos siempre se incluye una fuerte presión sobre éstas. La ordenación del territorio, tal y como se concibe hoy en España, tiene la grave limitación de su consideración como competencia por separado de las regulaciones medioambientales, de manera que al planificador del territorio, desde un punto de vista estrictamente práctico, le resulta evidente la existencia de numerosas prescripciones provenientes de la legislación ambiental que tienen una indudable incidencia territorial, y muy en particular en el ámbito de los riesgos. De manera que sólo mediante la introducción en la ordenación del territorio de criterios procedentes de la gestión ambiental sería posible dotarla de medios para afrontar el establecimiento de políticas con alguna posibilidad de eficacia.

Aun en la hipótesis, con frecuencia desmentida, de que la existencia de una norma implique su cumplimiento efectivo, parece claro que si la ordenación del territorio es el instrumento más adecuado para establecer políticas frente al riesgo, resulta bastante difícil llegar a establecer una normativa comprensiva del problema y que al mismo tiempo obvie las posibilidades de conflicto de competencias que la haría inviable. El balance de esta situación, al revisar aun de forma somera las disposiciones existentes sobre el tema no puede ser más pobre, y su consideración impulsa a desear que se deba exclusivamente a las dificultades aludidas.

5.1. La consideración de los riesgos en la legislación española

El conjunto de riesgos susceptibles de abordarse desde la óptica de la ordenación del territorio son, básicamente, aquellos con origen natural que representan una limitación evidente al uso del suelo en cualquiera de sus aspectos. Sobre una cuestión tan amplia está claro que todos los elementos que estructuran el Estado de las autonomías tienen algún grado de intervención, como se ha visto, de manera que se hace obligatoria la referencia a instrumentos elaborados tanto por el Estado como por las comunidades autónomas y los municipios.

La primera consideración que es posible hacer, refiriéndonos al ámbito general, es que el Estado español carece de una normativa general referente a riesgos y desastres, pese a que regulaciones de este tipo se reconocen en el ámbito internacional desde hace casi medio siglo. Desde el punto de vista con el que se redactan estas páginas se trata de una carencia grave, congruente con la práctica tradicional de abordar todas las cuestiones de forma sectorial y gestionarlas también de forma compartimentada, y que obliga a rastrear en diversos instrumentos normativos. Con ello es posible advertir que en algún grado abordan la cuestión de los riesgos la *Ley del Seguro Agrario Combinado* (1978) obligando a la realización de estudios de peligrosidad de ciertos episodios atmosféricos; la *Ley de Costas* (1988) que establece perímetros de protección; el *Estatuto Legal del Consorcio de Compensación de Seguros* desarrollado en las leyes 21/1990 y 30/1995, entidad de Derecho Público con condición de entidad pública empresarial, adscrita al Ministerio de Economía y que cubre daños materiales directos de algunas catástrofes de origen natural; La *Ley del Suelo* (1998) ya aludida; la *Ley de Aguas* (texto refundido de 2001) que regula



también perímetros de protección y el *Plan Hidrológico Nacional* (2001) respecto a la gestión de sequías e inundaciones. Existen también otro tipo de disposiciones, algunas muy concretas como la *Norma Sismorresistente* (1994, modificada en 2002), que determina sectores según riesgo sísmico y establece normas de construcción en éstos; otras encaminadas hacia la gestión de la catástrofe de forma preferente, como es el caso de la *Ley de Protección Civil* (1985) y las distintas *Directrices Básicas* que se deben establecer a partir de ella.

El panorama en las Comunidades Autónomas en cuanto a su producción legislativa sobre la política territorial resulta, cuando menos, variopinto y necesitado de un análisis a fondo. Existen por una parte un cierto número que se limitan a reproducir de forma más o menos textual lo señalado en el artículo nueve de la ley del suelo estatal ya aludida, es el caso de Cantabria (Ley 2/2001), Castilla-La Mancha (Ley 2/1998), Asturias (Ley 3/2002), Galicia (desarrollando la ley estatal a través del Decreto 28/1999), La Rioja (Ley 10/1998) o Madrid (Ley 9/2001). En otros casos la cuestión no aparece aludida, como es el caso de Cataluña (Ley 23/1983, Ley 1/1995) y Navarra (Ley 10/1994, Ley 22/2001). Pueden también advertirse fenómenos singulares, como en el caso de Murcia, donde la Ley 4/1992 otorgaba bastante protagonismo a la consideración de la peligrosidad natural en tanto que la posterior Ley 1/2001 se limita a trasponer la estatal; o Aragón, que aunque sin aludir a la cuestión en sus leyes generales lo hace en la redacción de documentos derivados de ellas, actitud que también se advierte en la legislación del País Vasco y Castilla-León. Y cabe también, por último, destacar diversos grados de preocupación por el tema en la legislación de Canarias, Baleares, Valencia, Andalucía y Extremadura (Olcina, 2002).

No resulta fácil justificar estas diferencias, aunque en general parecen ser más sensibles los legisladores de aquellas áreas donde se manifiestan con más frecuencia y virulencia determinados riesgos de origen natural, con la particularidad de que se atiende con preferencia el riesgo devenido catástrofe y experimentado directamente, con un enfoque en general descontextualizado del resto de acontecimientos o situaciones similares. Es posible también advertir rápidas respuestas “políticas” a calamidades concretas de amplio eco, limitadas con frecuencia a la prevención de repetición del episodio. Quizá sea este campo un objeto de análisis del mayor interés para comprender la imagen del territorio y del medio que tiene el amplio colectivo de legisladores autonómicos y como aplican esta imagen en el quehacer para el que fueron elegidos, aunque no cabe duda que un análisis de este tipo revelaría también estrategias de apropiación de recursos o competencias bordeando, si no ignorando el marco constitucional, como es el caso de la ley 6/2001 aragonesa, que pretende regular la gestión del agua en esa comunidad.

5.2. Los riesgos en la legislación medio ambiental

Examinado el otro término de la cuestión, la legislación medio ambiental, es posible encontrar un gran número de disposiciones que de forma directa o indirecta inciden en el campo del análisis de riesgos. De antemano conviene aludir a determinadas disposiciones de carácter

general que, sin referirse específicamente a la cuestión, permiten deducir actitudes frente al riesgo en un sentido genérico. Aparte, por supuesto, del texto constitucional, podrían citarse las leyes de sanidad, de industria, de derecho a la información sobre el medio ambiente y los códigos civil y penal. De mayor incidencia directa es la amplia legislación estatal encaminada a la denominada “prevención de accidentes mayores” en determinadas actividades industriales; varias disposiciones especiales de protección del ambiente atmosférico encaminadas a prevenir su contaminación; del medio marítimo y de las aguas continentales con el mismo fin; así como respecto a incendios forestales, práctica minera, radiactividad, residuos, sustancias peligrosas y organismos modificados genéticamente. Junto a estas disposiciones las *Directivas* provenientes de la Unión Europea en ocasiones manifiestan cierta preocupación por determinados riesgos, como es el caso de la *Directiva 2000/60* respecto a inundaciones y sequías. Más importante, por su trascendencia respecto a numerosas actuaciones encuadrables en la ordenación del territorio es la normativa relativa a *Evaluación de Impacto Ambiental*, cuya trasposición al derecho español ha sido muy desigual y su aplicación con frecuencia muy lejana del contenido científico de este procedimiento de análisis. Cabe citar también el *Reglamento UE de Gestión Medioambiental (1836/93)* respecto a la realización de análisis de peligrosidad natural en actuaciones de carácter territorial.

Posiblemente en esta amplia panoplia legislativa la pieza más interesante sea el *Reglamento de Actividades Molestas, Insalubres, Nocivas y Peligrosas*, aprobado por decreto en 1961 y donde aparece por primera vez la expresión medio ambiente en la legislación española. La finalidad de este reglamento consiste en evitar que ciertas actividades alteren las condiciones normales de salubridad e higiene, produzcan molestias a la población, dañen la riqueza pública o privada o impliquen riesgos graves para personas o bienes. Las agresiones que se van calificando en las cuatro categorías incluidas en el título del reglamento son los ruidos, humos, gases, olores, nieblas, polvos en suspensión o sustancias eliminadas, así como la evacuación o el desprendimiento de productos que de forma directa o indirecta dañen la salud humana o la riqueza -agrícola, forestal, pecuaria o piscícola- y, finalmente, la fabricación, manipulación, expedición y almacenamiento de productos capaces de producir riesgos graves, como explosiones, radiación o incendio. Es posible que este reglamento, de gran incidencia urbana, sea un elemento de primer orden al considerar una futura y necesaria reglamentación general sobre los procesos de riesgo.

Este apretado recorrido sobre los instrumentos jurídicos con incidencia en la consideración de los riesgos en relación con las políticas del territorio, permite advertir que la integración de ambas cuestiones es una tarea aún sin realizar en España. Los relativos avances en este sentido que algunas disposiciones concretas permiten advertir, a partir de una preocupación por la cuestión que evidencian sus instrumentos legales de ordenación del territorio a la que ya se ha aludido, difícilmente advierten diferencias entre el espacio urbano y el que no lo es, al tiempo que manifiestan la tendencia tradicional al análisis por separado y según su origen de los procesos de riesgo. Con ello algunos fenómenos concretos pueden resultar atendidos de forma aparentemente suficiente, como puede ser el caso de las inundaciones, pero se ignora la cualidad de



interrelacionarse y potenciarse mutuamente que los procesos de riesgo tienen en todo caso, pero muy específicamente en ámbitos urbanos. Resulta también expresivo el hecho de que se remita con frecuencia a las actuaciones del organismo de Protección Civil, enfocado básicamente hacia la gestión de catástrofes y con escasa capacidad para establecer políticas de prevención a largo plazo y, por supuesto, sin ninguna capacidad directa de intervenir en las políticas de ordenación del territorio.

Es posible que sea el ámbito urbano donde se muestra con mayor claridad la naturaleza compleja de los procesos de riesgo y la profunda relación que mantienen entre sí, mediante conexiones que en gran medida tiene un carácter social. Abordar estos procesos por separado y tratar de gestionarlos mediante instrumentos legales y políticos compartimentados y difícilmente coordinables no parece el camino apropiado, pese a la indudable buena voluntad con que, en algunos casos, se ha tratado de afrontar el problema. Quizá sea necesaria una reconsideración del concepto de medio ambiente manejado comúnmente, que incluiría la ubicación de los procesos de riesgo como cuestión esencial, despojándolos de la consideración marginal que hasta el momento han recibido.

Bibliografía

- AYALA, F.J. (2002): "Subsistencia por extracción de fluidos en el subsuelo", en AYALA, F. J. y OLCINA, J. (coord.): *Riesgos naturales*, Barcelona, Ariel, pp. 453-458.
- BECK, U. (2002): *La sociedad del riesgo global*, Madrid, Siglo XXI, 290 p. (primera edición en inglés de 1999)
- CALVO, F. (1984): "La geografía de los riesgos", *Geocrítica*, nº 54, 39 p.
- CALVO, F. (1997): "Ciudad y río en la cuenca baja del Segura", *Areas*, nº 17, pp. 145-153.
- CALVO, F. (1998): "Risque naturel ou risque social?", *Les Documents de la Maison de la Recherche en Sciences Humaines de Caen*, nº 7, pp. 185-191.
- CALVO, F., CONESA, C. y ALVAREZ, Y. (2001): "La inundación de octubre de 1879 en el bajo Segura. Magnitud y efectos inducidos", *Estudios Geográficos*, nº 242, pp. 7-27.
- CALVO, F. (2001): *Sociedades y territorios en riesgo*, Barcelona, Ed. del Serbal, 186 p.
- CALVO, F. (2002): "Plan Hidrológico Nacional y déficit estructural en la cuenca del Segura", en GIL, A. y MORALES, A. (ed.): *Insuficiencias hídricas y Plan Hidrológico Nacional*, Alicante, CAM/ Instituto de Geografía, pp. 319-346.

- CAPEL, H. (2002): *La morfología de las ciudades*, Barcelona, Ed. del Sebal, 544 p.
- DAUPHINE, A. (2001): *Risques et catastrophes, observer-spatialiser- comprendre-gérer*, Paris, Armand Colin, 288 p.
- DÍAZ CASSOU, P. (¿1887-1900?): *La Huerta de Murcia. Su Topografía, Geología y Climatología...*, Madrid, Imprenta Fortanet (trabajo publicado por entregas e incompleto al suspenderse en la entrega 13 y página 320).
- *GUIA CIUDADANA DE LOS RIESGOS GEOLOGICOS*, Madrid, Ilustre Colegio Oficial de Geólogos de España, 1997, 196 p.
- HAVLICK S.V. (1986): "Third world cities at risk: building for calamity", *Environment*, vol. 28, nº 9, pp. 6-11.
- HEWITT, K. (1997): *Regions of Risk*, Singapur: Longman Pub., 389 p.
- HUSSMANN, R. (1998): "Inundaciones en Holanda, respuesta de la población. Evacuación", *I Congreso Internacional sobre Emergencias en Euskadi*, Vitoria, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, pp. 591-602.
- KOLLORU, R. (ed.) (1998): *Manual de evaluación y administración de riesgos*, México, Mc Graw-Hill, (paginado por capítulos).
- LÓPEZ RAMON, F. (1995): *Estudios jurídicos sobre ordenación del territorio*, Pamplona, Ed. Aranzadi, 228 p.
- MANSILLA, E. (2000): *Riesgo y ciudad*, Ciudad de México, Universidad Nacional Autónoma de México, 181 p.
- MELGAREJO, J. (2001): "El visionario proyecto contra las avenidas de R. García y L. Gaztelu. Más de un siglo de vigencia", en MELGAREJO, J. (ed.): *Proyecto de obras de defensa contra las inundaciones en el valle del Segura*, Murcia, Ministerio del Medio Ambiente/ CHS, ed. facsimil del proyecto y estudios preliminares, pp. 11-34.
- OLCINA, J. (2001): "Causas de las sequías en España. Aspectos climáticos y geográficos de un fenómeno natural", en GIL, A, y MORALES, A. (ed.): *Causas y consecuencias de las sequías en España*, Alicante, CAM/Instituto Universitario de Geografía, pp. 49-109.
- OLCINA, J. (2002): "Riesgos naturales y ordenación territorial", en AYALA, F. J. y OLCINA, J. (coord.): *Riesgos naturales*, Barcelona, Ariel, 1512 p.



- VÁZQUEZ, N.J. y JUSTO, J.L. (2002): *La subsidencia en Murcia. Implicaciones y consecuencias en la edificación*, Murcia, Consejería de O.P., Vivienda y Transportes/ASEMAS/Universidad de Sevilla, 202 p.
- WISNER, B. (1999): "There are worse things than earthquakes: hazard vulnerability and mitigation capacity in greater Los Angeles", en MITCHELL, J.K.(ed.): *Crucibles of Hazard: Mega-cities and Disasters in Transition*, Tokyo, United Nation University Press, 549 p.



MEDITERRANEO ECONOMICO

Ciudades, arquitectura y espacio urbano

- Sistemas y morfología
- Arquitectura, sociedad y espacio urbano
- Planificación, derecho urbanístico y participación
- Nuevos retos
- Algunos casos particulares de urbanismo



GEOGRAFÍA Y URBANIZACIÓN EN LAS CIUDADES MEDITERRÁNEAS. MÁLAGA COMO EJEMPLO

Damián Quero Castanys

1. Urbanidad y transgresión

El ideal moderno de las relaciones sociales que se denomina *cosmopolita*, y su figuración en la arquitectura y el urbanismo, han mantenido feliz y sorprendentemente hasta hoy su prestigio. *Cosmopolita* fue una noción fundacional de la modernidad, y se refiere al estilo y a las condiciones de vida en las metrópolis, y, por extensión, a una conformación de los espacios urbanos capaz de predisponer a la sensación de lo impremeditado.

El prestigio renovado del ideal cosmopolita, y de su representación en el espacio, está en que invita a la desobediencia y a la invención del destino propio: propone la experiencia de lo imprevisible, del encuentro o el hallazgo casual, sugiere la sensación de azar en el establecimiento de las relaciones, y por tanto escenifica el ideal de emancipación de reglas sociales coercitivas. Son éstos los principios de la razón moderna que contribuyeron a fundar el ámbito de *lo público* frente al antiguo régimen y a los residuos de la sociedad estamental. Desembarazado el espacio común de las ciudades de la escenografía absolutista y de la representación ritual del orden social, los centros urbanos empezaron a ser en el primer tercio del siglo XX los lugares de múltiples y no preconfigurados encuentros y juegos sociales. La ambigüedad y otros atributos, hasta entonces propios de los márgenes de la cultura, se constituyeron en fundamentos de la nueva sensibilidad estética y de la figuración cosmopolita en el espacio de la ciudad.

Lo cosmopolita nació en los inicios del siglo XX como creación verbal casi marginal, muchas veces ridiculizada y normalmente vinculada a la excentricidad o al elitismo social. Pero estamos próximos a una nueva comprensión del cosmopolitismo, desprendido de sus iniciales connotaciones de universalismo imperial, que se abre al mundo desde lo local, desde la importancia del lugar; un cosmopolitismo “con toma de tierra, que echa raíces en un lugar”, como lo ha descrito ahora Johannes Willms. Esta opción, diferenciada del globalismo, no ignora la importancia que han tenido los márgenes en la construcción del pensamiento y de la sensibilidad estética de la modernidad. Este sentimiento cosmopolita renovado está vinculando, como lo fue en su origen, al ideal de la transgresión de rituales o, más bien, a la elaboración de una subjetividad no ritualizada. Por ello lo cosmopolita reclama del espacio cierta ambigüedad, espacios abiertos a la interpretación, donde el significado central ni sea evidente ni excluyente, donde las gentes puedan anclar y elaborar su fantasía, como reclamó Adorno para el espacio urbano y para la arquitectura.

El espacio común de las ciudades es el escenario donde cada sociedad ha de resolver la tensión entre su identidad colectiva y la emancipación y transformación de los individuos: la ciudad dejaría de ser percibida como urbana si a sus lugares públicos de relación -social o mercantil- se los congelase en la función banal de reiterar simbólicamente el orden social. Ya no hay un orden social que pueda ser propuesto, sentido ni compartido por todos como ideal.

En el urbanismo y la arquitectura tradicionales del Mediterráneo, cuyas formas fueron una vez expresión y representación de un orden social coercitivo, se experimenta sin embargo la sensación de que se ha disuelto y cancelado todo orden jerárquico. Los lugares, los edificios, incluso los espacios monumentales, son vividos ahora, y celebrados, como espacios no rituales, que carecen de un significado central, o mejor, cuyo significado central ha sido transgredido, se ha fundido con lo subjetivo de la experiencia de cada uno, y se ha transformado. Quizá no sea posible una emotiva apropiación de los edificios y de los lugares históricos si no son experimentados en alguna medida como transgresión, como respetuosa e incluso ilustrada insumisión a su significado original.

Por eso, a diferencia de lo que generalmente se opina, la ciudad histórica no es para las gentes la representación de la historia de la ciudad, ni puede ser propuesta como el museo de su pasado. Lo que satisface de los centros históricos es que se han disuelto los códigos de dominación que estuvieron en la concepción original de sus formas construidas: su espacio desobedece ahora al orden simbólico, al pasado y al presente, y juega su propia estrategia; invita al libre juego y a la desobediencia, provoca la sensibilidad. La fantasía y la pasión son experiencias subjetivas, no rituales, que sólo se pueden referir a los lugares donde se ha diluido u olvidado la liturgia de la dominación.

La ciudad tradicional no hubiese adquirido su figura cosmopolita si hubiese permanecido anclada en el orden social que la construyó, como sucedió en España en las décadas de casticismo y dictadura posteriores a la Guerra Civil. Pero tampoco será en adelante objeto de apropiación emotiva si se sustituye su ambigüedad figurativa por el código absolutista de sus nuevos mecenas, estatales o privados. Y esto no es sólo debido al monocorde e inevitable uso comercial impuesto ahora a estaciones, aeropuertos y puertos marítimos. También la burocratizada adscripción de edificios históricos a usos institucionales, representativos, estatales y culturales en general, que vivimos desde hace tiempo, fruto del higienismo social y cultural que impregna frecuentemente las bienintencionadas políticas públicas de regeneración de la ciudad histórica, renuevan el significado ideológico de las formas y distancian los edificios de la imaginación de las gentes.

Los nuevos centros comerciales y recreativos en la ciudad tradicional, e incluso a veces la propia ciudad histórica rehabilitada, y también los grandes enclaves culturales, espacios y equipamientos llamados *de nueva centralidad*, evidencian una notable dificultad figurativa para expresar las condiciones actuales de la sociedad metropolitana. Creo que la causa está en la exhaustiva codificación de sus formas y de su uso, que inhibe el impulso subjetivo. Lo que esos



lugares suelen expresar con despiadada evidencia es la pretensión renovada de determinar el comportamiento de las gentes; una escenografía sin resquicio para la imaginación, que nace de la perentoria exigencia de rendimiento del espacio, sea para fines económicos, de aclamación política o de identificación cultural. Es de nuevo escenografía (*post*) absolutista, sometimiento al orden simbólico. En esta centralidad estratégicamente forzada es difícil escapar de una escenográfica y trivial representación de la potencia empresarial, del poder político o de la superioridad figurativa del mercado.

De la escena urbana va desapareciendo lo ambiguo, los lugares apropiados para el mero ser y estar, que parecen experiencias ya expulsadas de todo código urbano actual. ¿Es que no necesitan nuestras ciudades -es decir, necesitamos nosotros- edificios y espacios para el simple transcurrir del tiempo, lugares para experimentar el mero estar y ser y permanecer? En nuestra urbanística falta un concepto actual de lo ambiguo y lo complejo, del sentimiento del espacio que creó el ágora y los *campi* venecianos, que son formas ajenas, o al menos indiferentes, a cualquier expresión de dominio absoluto.

Cuando la ocupación espontánea por las gentes de los escasos espacios deseados y ociosos que van quedando en nuestras ciudades goza de la simpatía general, se hace especialmente impertinente la monocorde adscripción de los edificios históricos y espacios centrales a usos institucionales, administrativos o comerciales.

¿Por qué no algún edificio monumental para lo impredecible, lo ambiguo, lo que el azar y el transcurso del tiempo vayan decantando?, ¿por qué no destinar lugares, edificados o abiertos, para acontecimientos no programados, para lo excepcional o para lo que el propio lugar vaya requiriendo sin un código de uso preestablecido? Afortunadamente se han iniciado experiencias que podrían tranquilizar a los temerosos de la imprevisión: la regeneración de la bahía y el viejo ámbito industrial portuario de la ciudad de Porto Alegre, en el sur del Brasil, donde se ha dejado al uso espontáneo y al proceso lento de apropiación social la adscripción de destino y uso, aporta un modelo de regeneración del patrimonio urbano basado en el reconocimiento de la dignidad y la madurez de los ciudadanos. ¿Sabrán nuestras administraciones públicas definir con la misma actitud, ilustrada y a la vez respetuosa con la dignidad de las gentes, el destino de nuestros viejos espacios portuarios? ¿O preferirán inclinarse ante el orden mercantil intangible, en su pretensión absolutista de codificar el destino de todo lugar rentable, relegando a los ciudadanos a la función pasiva de aclamadores de sus arquitecturas y consumidores de sus espacios?

Hace muchos años que Málaga vive un proceso convulso y opaco de cambio de destino de su ámbito portuario, donde los ciudadanos son espectadores de incomprensibles juegos administrativos y empresariales. El modelo de Porto Alegre, de momento, parece estar alejado de nuestra condición cívica.

2. Geografía, periferia, arquitectura

La noción urbanística de *forma general* es la condición singular de cada ciudad para hacerse inteligible a quien se adentra o vive en ella, para deparar orientación a quienes la usan. Pero la capacidad de orientación en el espacio de la ciudad, y particularmente en las ciudades mediterráneas, no es sólo ni principalmente una cuestión funcional relacionada con la organización de la circulación y del transporte, sino más bien una cualidad estética: los sentimientos de agrado y la sensación de belleza en la experiencia de un territorio están relacionados con determinadas características del espacio que facilitan a los hombres la operación -racional y a la vez sensible- de representarse mentalmente el territorio, de imaginarlo en su conjunto y ubicarse de modo dinámico en él. La estética y la geografía son los fundamentos de urbanidad del Mediterráneo.

Rafael Sánchez Ferlosio reclama del espacio las cualidades formales necesarias para orientar la conciencia: “El rito ilustra, pauta, delimita, ubica a la conciencia; pone marcas virtuales a lo inaprensible, pone puertas al campo de lo imponderable; lindes, hitos, umbrales, que son índices localizadores, orientadores, relacionadores, que esbozan un horizonte en cada trance, porque lo primero que la conciencia necesita es saber por dónde anda, dónde está”. Y Lévy-Strauss lo explica así: “Perder la identidad significa extraviarse en uno mismo... Hoy podemos ir a todas partes pero cada sitio es ninguna parte. Recobrar la orientación del movimiento... saber en dónde estamos y adónde vamos: quietud, regreso al punto de intersección...”

Cuáles han de ser los elementos y las formas del territorio -su léxico y la sintaxis que ha de unir las piezas- que orienten la conciencia y hagan posible la lectura y la narración de la ciudad: tal ha sido precisamente el trasfondo epistemológico de la práctica y del pensamiento del urbanismo en cada época.

La modernización y ampliación de las redes de autopistas en las periferias, y de los ferrocarriles urbanos, induce estrategias de crecimiento atentas al aprovechamiento inmediato de la accesibilidad, desarrollando nuevas formas de residencia y actividad económica en los suelos puestos en valor. Es incluso habitual que muchas de esas decisiones sobre autopistas o ferrocarriles sean adoptadas con el objetivo preestablecido de revalorizar el suelo. Pero para interesarnos por los resultados de este proceso, dejando de lado sus causas, siquiera sea provisionalmente y por razón de método, hemos de insistir en lo que, precisamente en este momento del desarrollo de las metrópolis, se hace evidente: que la orientación en el territorio y el valor que van adquiriendo los diferentes enclaves no es solo cuestión de transporte.

La compleja imbricación de las formas urbanas con las carreteras tradicionales, con los ferrocarriles suburbanos y con otras singularidades topológicas y elementos geográficos del territorio original, es con frecuencia el fundamento de la forma de las ciudades: un matizado pero emocionante entrelazado de códigos geométricos diferentes, obras públicas y formas naturales, que forman en su conjunto el plano de la ciudad y enriquecen la experiencia de su espacio. La



noción de *urbanidad*, es decir, la condición sensible de los hombres y la capacidad de lectura de la ciudad, parece en principio estar indisolublemente vinculada a la regularidad geométrica... Pero ¿no es precisamente el valor de las singularidades, de las irregularidades, lo que permite experimentar y desarrollar el sentido de la diferencia y anclar en múltiples aristas y formas la fantasía y el reconocimiento de los lugares?

En Málaga, como en tantas ciudades de la ribera mediterránea, la perpetuación de lo geográfico coexiste con lo cambiante, con los acontecimientos y la variedad de piezas urbanas; tal es la peculiar paradoja y el fundamento de la forma urbana, la cualidad que permite mantener y hacer inteligible la complejidad de las ciudades, el principio de una gramática compartida por sus habitantes. Por eso, estas ciudades, como lo explicaba Fernando Savater en referencia a las ciudades griegas, se muestran como el lugar de las sensaciones puras y directas, donde situaciones tan diferentes como un antiguo barrio en la colina, un suburbio alrededor de una estación, al borde de un río o en el fondo de la bahía, se pueden experimentar como arquetipos de la ciudad.

Reconducir, como ahora se hace en la periferia de las grandes ciudades, el amplio léxico de las formas naturales y urbanas a la propuesta monocorde de unir accesibilidad y centralidad sin otra mediación que la arquitectura y la ingeniería, pautar el crecimiento con un patrón repetido, subsidiario y parasitario de la red de autopistas o de transporte urbano, sin atención a la complejidad del territorio es una insoportable regresión de la gramática de la ciudad.

El urbanismo funcionalista del Movimiento Moderno, en su construcción teórica y en sus realizaciones iniciales, no redujo su noción de *forma urbana* a la edificación y a los sistemas de comunicaciones. El plano elaborado por José Luis Sert en 1948 para la nueva ciudad de Chimbote en el Perú, basado en la red de canales incaicos como argumento de forma general, o la planta de la ciudad de Chandigarh proyectada por Le Corbusier, muestran cómo la naturaleza y ciertos elementos caracterizadores de la geografía del sitio se mantenían y se combinaban en los proyectos urbanos con la arquitectura y las infraestructuras. Tal fue la noción moderna de ciudad, y hoy, aún con más decisión, volvemos a experimentar en algunos proyectos para el crecimiento metropolitano cómo las formas de los elementos naturales pueden contribuir, tanto o más decisivamente que las formas de la edificación y de la urbanización, a conferir orden y hacer inteligibles los nuevos territorios urbanos.

Pero a pesar de la inequívoca teorización del Movimiento Moderno y de sus primeras experiencias, la escenificación ochocentista de la naturaleza en la ciudad moderna ha perdurado de modo inexplicable hasta hoy. De modo que las relaciones entre arquitectura y naturaleza se han seguido expresando mediante operaciones de simbolización: introduciendo la naturaleza en intersticios de la ciudad, domesticándola mediante los códigos del paisajismo y de la jardinería.

Sin embargo, ni la codificación geométrica de las leyes de la naturaleza, ni la representación icónica del espacio natural, satisfacen ya suficientemente la fantasía de las gentes. La

experiencia de la naturaleza que convoca la sensibilidad es ahora la de su imagen primigenia. Y ello es así no por una caprichosa regresión bucólica, sino porque la preservación es el modo deseado generalmente de conciliación con la naturaleza, y además la única propuesta tranquilizadora ante la angustia universal que suscita el riesgo, ya evidente, de destrucción de las condiciones de habitabilidad del planeta.

Conviene por ello reflexionar, sin desconsiderar el control cuantitativo y la conveniencia de limitar el crecimiento expansivo y el consumo de suelo, si no sería más adecuada a la sensibilidad estética, y a las preocupaciones ambientales del hombre actual, la intrusión de piezas urbanas y edificios en el territorio rural. Considerar si no sería este modo de construir el hábitat humano el más razonable para reconciliar la racionalidad propia de lo urbano con las condiciones de cada lugar.

3. La misteriosa fundación de las ciudades

Ciertas realizaciones medievales, como los palacios y monasterios en Oriente o en Europa, o los conjuntos arquitectónicos rituales en las culturas precolombinas americanas, ofrecen ejemplos de conciliación entre las condiciones originales de los lugares y las construcciones civilizadoras del territorio. La *fundación*, la más culta manera ensayada por la humanidad para civilizar el territorio, ¿podría volver a ser en adelante el modo y el método normal para adoptar decisiones de urbanización?

452

¿Sería ello, tanto en una consideración estética como sociológica, una regresión, un sometimiento resignado al particularismo estamental, al fraccionamiento social, a la fragmentación y segregación del espacio urbano, o a otras características del espacio absolutista? ¿O podría dar lugar a una nueva figuración del hábitat humano en un planeta en riesgo de alteración severa, llegar a ser la imagen urbana de un cosmopolitanismo renovado?

En la imagen hoy dominante, las imposiciones de codificación exhaustiva, el crecimiento de las ciudades extendiendo sin límite sus propios códigos geométricos, la globalización de un orden pretendidamente racional, el sometimiento del territorio sin resquicio al orden simbólico de un ideal impuesto a todos y la escenografía absolutista y trivial de los nuevos grandes proyectos empresariales son las características de la acción urbanizadora que asfixian la subjetividad y nos devuelven a la moral y a la estética absolutistas.

El arte de la *fundación* consiste en sustituir ruralidad por urbanidad sin cancelar el contexto geográfico: tal pudo haber sido también la peculiar utopía territorial de algunas felices culturas urbanas. La Alhambra de Granada sorprende siempre con la evidencia de un equilibrio -en tensión y emocionante- entre códigos de forma contrapuestos (la vega, la ciudad, la ciudadela, la sierra), donde ninguno anula ni domina al otro, y el resultado estético de su ensamblaje es aún



más estimable que el valor de sus componentes elementales; es la más civilizada forma conocida de diálogo y relación entre arquitectura y naturaleza. Y también lo es la presencia en el centro de Málaga de los montes, que alcanzan el ámbito marítimo portuario por las colinas de Gibralfaro y la Alcazaba, en el enclave natural y a la vez urbanizado y edificado de mejor figura cosmopolita de toda la ciudad.

Málaga, distorsionada y en gran parte destruida por las despiadadas transformaciones y desarrollos de los años sesenta y setenta del siglo XX, sigue mostrando apenas alterados los elementos arquetípicos de su sitio, la dilatada línea litoral que determina lo más evidente de su forma; el borde rotundo y a veces altivo de los montes, contrapunto, en cada lugar, del horizonte marítimo; y las tres hendiduras geográficas de los valles del Guadalmedina, Guadalhorce y Campanillas, que relacionan la ciudad con el traspais litoral y han marcado las formas de su crecimiento.

El lugar de encuentro de la ciudad histórica con el mar sintetiza e hipersimboliza la condición sensible del sitio y de la forma de la ciudad. Reune en un mismo espacio la intrusión de los montes en el centro de la ciudad, la desembocadura del río Guadalmedina y el enclave de fundación de la ciudad. Esta superposición, perpetuada hasta hoy, de las características y elementos geográficos del sitio, del rito fundacional y de otros testigos permanentes del proceso urbano, es el modelo culto, racional y sensible que la ciudad misma nos propone, y que debería aplicarse tanto a la restauración de sus espacios públicos centrales como a la ordenación de sus periferias y del crecimiento.

La sugerente vinculación entre la fundación de las ciudades y la aventura civilizadora nos desvela las relaciones topológicas entre las ciudades y sus sitios, o nos ayuda a restituirlas cuando se han destruido. Los mitos de fundación de las ciudades, que a veces se mantienen vivos desde la antigüedad, yacen siempre olvidados en las profundidades del inconsciente colectivo. Nos interesan particularmente para reconstruir la comprensión del territorio y el pensamiento geográfico, e incluso, instrumentalmente, para orientar de modo civilizado y humano la acción urbanizadora.

Sobre las relaciones entre la ciudad y su sitio, es decir, sobre el paisaje de las ciudades, están montados muchos de los significados de la ciudad como lenguaje y representación cultural humana. Un pensamiento a la vez crítico y práctico sobre el territorio debe jugar con todos los campos significativos de la experiencia. Y para sobrepasar los límites racionales, sin negar ni desconsiderar la razón, es pertinente proponer, como lo han hecho el pensamiento lingüístico y el antropológico, el estudio de los mitos en cuanto narraciones que simbolizan el significado de la experiencia civilizadora y urbanizadora.

Los mitos griegos (como el de los argonautas o los relacionados con Palas Atenea, protectora de las ciudades), y, también frecuentemente, los americanos (como las narraciones de los *heiltsuk* o *bella bella* que estudió Lévy-Strauss en la Columbia británica), permiten conocer el

proceso civilizador y urbanizador en sus contenidos topológicos, no solo geográficos y antropológicos.

Los mitos de fundación dan cuenta de las relaciones topológicas entre *ritos* y *lugares*, y sirven para preservar la memoria, es decir, la continuidad de lo vivido y la cultura. Las etapas en el tiempo deben reconocerse, como se fijan los lugares de un itinerario: los ritos llenan la duración, como los lugares la extensión. El olvido, el fallo de la memoria, que conduce al delirio es debido a la desconsideración de los rituales que dan cuenta de la continuidad de lo vivido. También en el espacio físico de la ciudad, la distorsión o el olvido del sitio, el fallo de la continuidad en la transformación, causan desorientación y predisponen al sentimiento estético de fealdad.

De modo que la ciudad, axiomáticamente racional, no puede alcanzar su condición humana ni expresar su dimensión de lugar civilizado sin convivir con lo sensible, con lo mitológico; mitos y elementos simbólicos son imprescindibles para dar cuenta del proceso civilizador, entrelazado necesariamente con el urbanizador. Ríos, litorales, montes, vaguadas, colinas y otros elementos geográficos arquetípicos, sin cuya presencia no son comprensibles las ciudades mediterráneas, dejarán de informar sobre la fundación y la transformación del lugar si desaparecen o son sustituidos por los códigos geométricos impuestos desde una racionalidad excluyente. La percepción sensible que orientó un día la fundación y la transformación del territorio debe permanecer en la imagen del lugar, como la sintaxis pervive en la evolución de la lengua, y el léxico se modifica sin desaparecer.

4. El punto de vista topológico

En una interpretación cultural, capaz de ampliar el enfoque instrumental, el concepto de estructura (*dispositura*, en el lenguaje de los presocráticos) de un territorio o de una ciudad debería ser suplantado o, mejor, ampliado con otras nociones capaces de atender a las determinaciones y a los elementos geográficos del lugar. Una corriente actual de pensamiento, vinculada al enfoque topológico, trata ahora de elaborar una descripción cultural, con relevancia práctica, del territorio como *paisaje*. Este punto de vista se ha difundido entre los profesionales del urbanismo como un nuevo enfoque, incluso metodológico, para orientar los proyectos. Pero es preciso advertir que una noción renovada del paisaje como gramática del territorio no debe confundirse con el uso y el concepto instrumental tradicional del paisaje como descripción de la mera apariencia. Por eso preferimos llamarlo *paisaje oculto*, porque con ello se trata de desvelar las estructuras significantes de cada sitio, las determinaciones del lugar que se esconden tras la apariencia empírica de las cosas, de modo análogo a como la gramática y la antropología desvelan los significados de cada lengua y cada cultura humanas. El *paisaje oculto* es la estructura de las relaciones entre elementos del territorio, la *dispositura*, el *sitio* de las ciudades.



Ese sitio clásico de nuestras ciudades, que confiere referencias y marcas a la civilización, no puede ser otro que el Mediterráneo, como lo explica Ives Bonnefoy: “País en el que la sensación es tan fácil, tan elemental, tan pura que parece conducir al corazón de las cosas: a un mar eterno, al sol, al viento. En el que la luz ni vela ni se vela. En el que la mirada pretende el conocimiento e impone al espíritu su modo de conocimiento, en el que el olivo sobre el pedregal, o junto al agua es, ciertamente, el arquetipo del olivo”.

O, como lo dice Carlos Martí, “...en la geografía residen, con frecuencia, las razones de fondo que explican el sentido primordial de la fundación de la ciudad. Puede decirse que los elementos geográficos constituyen la raíz etimológica de los hechos urbanos.”

Por eso es precisamente pertinente en urbanismo el enfoque topológico. La topología se ocupa de las propiedades invariables de las figuras geométricas sometidas a transformaciones continuas. Como es sabido, la equivalencia topológica de dos figuras geométricas implica que una se pueda obtener de la otra curvándola o estirándola, sin cortar ni plegar. No es mala analogía para orientar la tarea de los urbanistas en el territorio.

Las transformaciones topológicas del territorio preservan la capacidad de orientación de los hombres -en el espacio y en la duración del tiempo-, conservan el acervo sentimental de quienes han aprendido a sentir la belleza y a conocer el planeta en que vivimos; conservan lo enigmático en la experiencia del espacio, y aseguran la permanencia de los elementos arquetípicos. En suma, se funden las condiciones de sensibilidad y racionalidad en la utilización y transformación del territorio por los hombres.

En Málaga las persistentes diferencias geográficas, que se resisten a la uniformidad hegemónica de lo urbano, conviven, no sin un tenso e inestable equilibrio, con las formas edificadas y las obras públicas, de pretendido valor universal. Ésa es la fuerza figurativa de esta ciudad, su modo peculiar de distanciarse de la sensación de desastre, de rechazar la idea de hecatombe como estilo del orden global, para ser capaz de recrear desde sí misma y desde su memoria geográfica -es decir, clásica- un concepto civilizado de su espacio. Toponímicos que refuerzan la condición sensible del sitio de la ciudad: Campanillas, los Teatinos, Pizarra, Casarabonela... donde el lugar, arquetipo mediterráneo, siempre recuerda a Delfos: equilibrio de orografía, agricultura, urbanidad y memoria del agua; razón y mito.

El territorio de Málaga, como la periferia de tantas otras ciudades, se está transformando ahora con la imposición de los modelos que propone la arquitectura y la ingeniería. El enfoque dominante para nuestras periferias consiste en la discusión monocorde sobre las autovías de circunvalación, las penetraciones y arterias radiales, metros y tranvías, con el acompañamiento estereofónico de la prestigiada implantación de grandes artefactos, bien sean edificios directamente importados con derechos de autor, como hace Córdoba con Koolhaas para su Palacio de Congresos, o bien mediante analogías marinerías e intertextualizando a Gehry, como prefiere

hacer Málaga para el suyo, sin vernos libres de otras opciones cultas o vulgares, pero igualmente enormes, dispersas desde Valencia a Granada y hasta Cádiz.

Falta la geografía, falta atención a la complejidad y a la diversidad de temas que el propio territorio propone. Recuperar el concepto y el modo de la *fundación* es el presupuesto para la regeneración cultural de la urbanización. Es necesario asumir y aprender a manejar los nuevos temas territoriales, y aplicarlos a los planes y proyectos como materiales con los que construir las opciones, o a los que contraponerse sin negarlos ni desconsiderarlos. Los proyectos deben integrar códigos contrapuestos, ruralidad y cosmopolitismo; racionalidad y contingencia; certezas e incertidumbres; lo arquetípico y lo enigmático de cada lugar.

La cuestión central no es, por tanto, el cuánto de transformación territorial sería aceptable, sostenible. El control cuantitativo y la contención son aspiraciones legítimas, pero con sus pretendidos baremos de impacto ambiental para medir los proyectos no ofrecen fundamentos para saber lo que nos conviene, ni por tanto criterios orientadores y legitimadores de las decisiones. Sólo debemos aceptar las transformaciones que conserven la capacidad de narrar los lugares, donde los cambios coexistan con la reiteración, donde sea evidente que los acontecimientos, necesariamente discontinuos, se superponen a una imagen del conjunto, como el cubismo analítico explicó el espacio moderno mediante figuras fragmentarias superpuestas a una imagen única.

La ciudad, necesariamente racional, necesita sin embargo lo sensible, lo complejo. En la convivencia de códigos desiguales, e incluso contrapuestos, se forjan los atributos urbanos más humanos, un paisaje siempre pendiente de ser desvelado, la gramática, la cultura siempre inacabada de cada ciudad.

La necesaria relación de lo construido con la conciencia es el fundamento de la figuración, del sentido de las formas y de la experiencia feliz de su percepción por los hombres. Y eso no es posible sin la permanencia del lugar y de la memoria; requiere confirmar la continuidad de lo vivido, la percepción sensible de la serie de determinaciones que narran la modificación de cada lugar, que dan cuenta del modo con que se ha transformado, del proceso, del transcurrir del tiempo.

La popularización del barroco representa, sobre todo en Andalucía, la destrucción del código de dominación, la disolución de la moral absolutista y la apropiación social de sus formas, arquitectónicas y urbanas, ajenas ya a su significado original. Intervenir con sentido cultural y antropológico en el territorio es proyectar su porvenir con los fragmentos del pasado, conservar y recomponer la memoria del lugar, atrapar el tiempo en las formas y vincularlo a la narración del espacio, para que la duración se haga evidente. Algo a lo que el barroco aspiró desde su visión absolutista del mundo. ¿Hasta qué punto puede recrearse el anhelo estético del barroco sin mimetismo formal, respirando ahora el aire fresco de un renovado sentimiento cosmopolita vinculado a la continuidad del lugar y a la sensibilidad estética de los hombres contemporáneos?



Acepto finalmente hacer lo que habitualmente se reclama y, sin embargo, siempre se rehusa por razones de honestidad intelectual: ofrecer un modelo, una receta útil para la intervención urbanística de políticos y profesionales. Así que acepto por esta vez el requerimiento, y concluyo como inicia Durrell la tetralogía sobre la mediterránea Alejandría: “Los personajes de esta novela, así como el narrador, son ficticios, y nada tienen que ver con ninguna persona viviente. Sólo la ciudad es real”.



LA CIUDAD DE ALMERÍA ANTE LOS RETOS DEL NUEVO MILENIO

Rodolfo Caparrós Lorenzo

CIUDAD. *s.f.* Significa en su origen el pueblo principal de su provincia ó territorio, donde residen las gentes más principales en mejor sociedad, y los que gobiernan la tierra. Algunas son cabezas de reyno ó provincia, y tienen voto en cortes; y otras adquirieron este título por privilegio de los Señores Reyes en diversos tiempos.

(Diccionario de Voces Españolas Geográficas. Real Academia de la Historia. 1796)

“La noción de Aldea será superada, es cierto, por los espacios extraños en los que nos encontremos. Pero si verdaderamente somos nosotros los extraños, entonces la noción misma de Espacio habrá sido superada”

(paradigma del mono rhesus en “El árbol de Saussure”, de Héctor Libertella)

458

La ciudad desbordada. La ciudad a la que se refiere este artículo es la ciudad real, entendiendo por tal el aglomerado de edificios, espacios, redes, funciones y actores que se despliegan sobre un marco geográfico atendiendo a un factor de densidad determinado, que hace ya demasiado tiempo no cabe en los límites del término municipal de la ciudad central origen de ese aglomerado.

La ciudad desgobernada. La falta de coincidencia entre la ciudad real y los ámbitos decisionales y de gestión que intervienen en su configuración (los distintos municipios en lo territorial, y distintas administraciones y escalas de intervención en lo sectorial) supone un problema que se añade a la creciente complejidad de los entornos urbanos. Es un problema que puede considerarse estructural, puesto que los procesos institucionales de reafirmación de la identidad local corren en paralelo a la creciente interdependencia e integración de los municipios en sistemas urbanos supramunicipales.

La ciudad deshabitada. Este marco de aparición de la nueva ciudad contribuye, junto con otros factores tendenciales y de pauta de organización social, a la desaparición de la ciudadanía, a la inviabilidad de su proyecto. Podemos considerar esta desaparición como un fundamento en falta para la propia existencia de la ciudad.



La ciudad deseada. Un proyecto de ciudad es inviable sobre las bases que conocemos, por lo que debe quedar clara la intención contenida en la tesis central de este escrito: la necesidad de profundas transformaciones que hagan posible la reproducción contemporánea de las funciones características de lo urbano.

Aquí la gran paradoja que se pretende desentrañar: a fuerza de ser real, la ciudad de referencia de este artículo deviene inexistente. A la postre, una ciudadanía inexistente es lo que corresponde a una ciudad inexistente. Pero no debería entenderse este artículo como un ejercicio de fabulación. Por más inexistente que sea, en las conciencias y en los ámbitos de decisión, se propone aquí la necesidad de considerarla, de pensarla, de decirla, de reivindicarla, como mera condición de posibilidad de futuro: la recuperación de un cierto proyecto de ciudadanía requiere el reconocimiento de la nueva naturaleza de lo urbano, de su nueva escala, así como el trazado de estrategias de mediación y articulación de los movimientos ciudadanos acordes con la nueva naturaleza de la ciudad.

Un análisis cabal de las condiciones físicas, históricas, sociales y culturales que caracterizan a la ciudad de Almería es el punto de partida necesario para proponer unas claves sobre los retos de la ciudad ante el nuevo milenio. Sin embargo, ese análisis excede ampliamente las posibilidades de quien esto escribe y del propio marco en que este artículo se produce. El armazón discursivo que aquí se presenta se compone de un análisis de problemas y oportunidades, según una terminología al uso que permite una construcción narrativa suficiente, al menos, para los modestos propósitos de esta aportación.

1. La ciudad: crecimiento y desarrollo

Crecimiento urbano es la expansión física (del tejido urbano), demográfica, económica o funcional. Se verifica por el incremento de magnitudes fácilmente mensurables. Nuestra experiencia generacional está profundamente condicionada por la asociación entre el concepto “ciudad” y el concepto “crecimiento”.

Desarrollo urbano es el perfeccionamiento de las funciones urbanas y sólo se puede estimar en términos de utilidad (capacidad de albergar usos y servir de herramienta al desarrollo de funciones individuales y colectivas), competitividad (capacidad de concurrir con éxito al mercado territorial para su reforzamiento), sostenibilidad (cualidad de regulación del consumo de recursos y de los flujos de materia y energía que permita su reproducción), flexibilidad (capacidad de adaptación a circunstancias cambiantes) y de viabilidad del proyecto de ciudadanía.

Puede producirse desarrollo sin crecimiento, y, dramáticamente, -tesis central- se suele producir crecimiento sin desarrollo o, en casos extremos, modos de crecimiento que impiden el desarrollo urbano.

El crecimiento de la ciudad es la expresión de la dialéctica mercado-mercancía. Una ciudad es ambas cosas al mismo tiempo, y así debe reconocerse en su naturaleza profunda e histórica. Como lugar de concurrencia de factores, la ciudad es un mercado; como objeto de transacción y sujeto de mecanismos de revalorización, la ciudad es un almacén de mercancía: los aprovechamientos urbanísticos.

Pero ¿y el desarrollo? El desarrollo resultaría de la dialéctica ciudad-ciudadanía, que aparece rota como consecuencia del cambio de escala de lo urbano. La escala de la nueva ciudad no es una escala percibida en la experiencia humana; no es abarcable es la experiencia cotidiana. Su percepción ha de ser mediada, lo que nos emplaza a conocer la naturaleza de los mediadores o su simple existencia. ¿Quiénes son los mediadores de la conciencia que exige la escala de la nueva ciudad?

La quiebra de la ciudad como escenario físico del proyecto de modernidad se produce, en una apoteosis de la paradoja, cuando la ciudad se convierte en mero marco de acción de los agentes económicos que la producen. Las mismas fuerzas de mercado que alumbraron una cierta idea de la modernidad y de la ciudadanía son las que en la actualidad generan su imposibilidad física. Y, sin embargo, estos agentes económicos hacen lo que era de esperar: adaptarse a sus circunstancias de reproducción y leer las nuevas situaciones. Cabe preguntarse si los agentes sociales han hecho lo propio.

2. El análisis del caso

460

El crecimiento de la ciudad histórica de Almería está condicionado por unos factores físicos que hasta hace poco se presentaban como insalvables. Su origen, entre las estribaciones de Sierra de Gádor y los terrenos de depósito aportados por el río Andarax sobre los que se produce la construcción cultural de la Vega, establece los términos de una dialéctica por obra de la cual la ciudad de Almería no crece, sino que se *descrece* a sí misma en una continua huida de su trama original. Esta huida física es la manifestación externa de una huida de mayor calado, la de la falta de reconocimiento de los fundamentos físicos e históricos de su existencia.

¿Cuándo deja de existir la ciudad de Almería? En el terreno simbólico, cuando deja de generar imágenes propias de su momento y se relee. El sagaz lector habrá observado en las luminarias y en parte del mobiliario urbano (los kioscos) una extemporánea llamada al siglo XIX que pone de manifiesto el inicio de la inexistencia de la ciudad. Los símbolos de la ciudad se refieren a un escenario soñado, pensado, pero en lo esencial, inexistente. Sin embargo, esa inexistencia es la consecuencia inevitable de su decrecimiento por lo que acaba siendo, también, su propia condición de ser (de existencia). La ruptura del relato, del mito fundacional de la ciudad es consecuencia de esa incapacidad simbólica, de la incapacidad de expresión urbana en los nuevos escenarios.



En el ámbito de la existencia física, la ciudad histórica de Almería deja de existir cuando despliega sus funciones en el espacio, desbordando los límites de su espacio jurisdiccional, de su término municipal. En este desbordamiento, la ciudad no sólo niega sus orígenes internos, sino también los externos.

Su origen está marcado por la coexistencia con espacios productivos primarios, agrícolas, que se ven profundamente perturbados por el despliegue de las formas urbanas hacia el exterior. Algunas de esas actividades encuentran una posibilidad de supervivencia en una nueva orientación productiva, ya desvinculada de las necesidades de aprovisionamiento del mercado interior. La ciudad convive, en una nuevas claves, con una actividad primaria que ya se ha separado de su origen histórico y que tiene una dinámica propia, ajena a la ciudad con la que comparte espacio. Esta nueva agricultura se instala en primer término sobre los terrenos de las Vegas de Almería y La Cañada, para extenderse posteriormente por los Llanos de la Cañada y El Alquían, y, más recientemente, por zonas de Viator y Pechina, hasta el límite de los terrenos del acuartelamiento y campo de tiro de la Legión. El desencuentro de la ciudad con la agricultura es especialmente patente en el distrito central, precisamente aquel en cuya jurisdicción municipal se presenta de una forma más masiva y contundente. Este desencuentro implica una falta de atención institucional a un colectivo y un sector económico cuya dimensión es comparable a la del municipio de Vícar, municipio que en la actualidad es incomprensible si no es en clave agraria, y se pone de manifiesto cuando se decide la incorporación de la Vega de Acá como paquete de suelo urbanizable para el periodo de vigencia del Plan General de 1998, en un claro alineamiento con los intereses inmobiliarios contra los intereses productivos de los propietarios de los terrenos.

Pero no todos los escenarios agrícolas del entorno de la ciudad han encontrado su forma de reproducción. Como un Saturno que devora a sus hijos, la ciudad de Almería ha ido ocupando terrenos agrícolas de regadío, conseguidos en muchos casos con enorme esfuerzo y con un gran despliegue de medios. Así viene siendo desde que a mediados del XIX se desmantelan las murallas y se invaden las huertas. Así sigue siendo en la actualidad, con la desaparición de los terrenos regados por el cauce de San Indalecio en Huércal de Almería y Almería, y la ocupación de los terrenos de la Vega de Alhadra. La desaparición de las preexistencias (sean estas agrarias, industriales, urbanas o naturales) encuentra justificación en la gran capacidad de aniquilación de las formas territoriales preexistentes por parte de las ciudades densas. No es tan justificable en los escenarios suburbanos, o de baja densidad, que niegan igualmente sus antecedentes históricos con una pérdida simbólica que es tanto más desesperante cuanto más evitable hubiera sido con una mínima cultura de proyectación y de planificación que se ha evidenciado, de todas formas, inexistente. Las ruinas de lo que fue un complejo entramado productivo y habitacional comparten espacio con nuevas promociones urbanísticas ajenas a estos antecedentes, en espera de que el nuevo tejido de media y baja densidad acabe con todos los restos de ese archivo de la memoria histórica que es el paisaje del entorno de la ciudad original.

3. Ciudad y territorio. Los otros municipios de la ciudad. Análisis de una competencia

Especialmente los municipios de Roquetas de Mar (Aguadulce), Huércal de Almería y Viator contienen partes significativas de la ciudad de Almería. También los de Vícar (La Envía Golf), Benahadux y Pechina. En el futuro, y teniendo en cuenta las nuevas pautas de movilidad, es probable que se incorporen a esta dinámica urbana zonas de Gádor, Rioja y Níjar.

* * *

Además de las instalaciones industriales cuya razón última de localización se sitúa en el siglo XIX, los suelos para actividades productivas de las últimas décadas, en tanto que tienen una preferente orientación hacia el transporte, se sitúan junto a las entradas a la ciudad, en borde de carretera o en pequeño polígono. Su orientación al transporte pone en evidencia su funcionalidad real de intercambiador de mercancías. En estos suelos se produce el intercambio entre las grandes unidades de transporte por carretera y las unidades medianas o pequeñas que riegan el comercio minorista. Son, en el argot del transporte, estaciones de ruptura de carga. En la ciudad de Almería, hasta la década de los 90 estas oportunidades se limitaban a la entrada norte, en la antigua N-340, en el municipio de Huércal de Almería, lo que explica la existencia de una de las zonas de mayor concentración de actividades empresariales. La nueva disposición del viario, con la ejecución de la Ronda de Almería y el nuevo papel que juega la red preexistente en función de su cercanía a los enlaces de esta autovía, ha alterado la distribución de las rentas de situación y ha permitido la aparición de nuevas oportunidades de localización, que quedan patentes en el nuevo polígono de La Juaida. Pero lo que interesa aquí destacar es que el polígono industrial conocido desde hace años como sector 20, o polígono de SEPES (una sociedad estatal de suelo), situado al norte de El Puche, constituye la reacción del Ayuntamiento de Almería ante una situación que la corporación de la capital considera injusta, puesto que estas actividades, cuya presencia se debe a un mercado urbano, se sitúan en municipios externos al de la ciudad central. Una operación de suelo de una desfavorable situación (peligrosa hidrológicamente, desconectada de las redes de movilidad y que condiciona dramáticamente la posibilidad de relación cualificada de la ciudad con el valle del Andarax), financiada con dinero público para competir con la capacidad real de atracción de otros suelos, mejor situados, pero que están en otros municipios. La justificación: el municipio necesita suelo industrial, o necesita diversificar su economía.

Estamos ante un ejemplo delirante de la confusión entre la economía del Ayuntamiento y la del municipio, y ante un error que resultaría incomprensible si no fuera tan frecuente: los municipios no tienen economía. Tienen economía las empresas, las familias, los individuos en último término. No existen los intereses del municipio. A los ciudadanos les interesa que las funciones urbanas se realicen de la mejor manera, y no tiene por qué importarles si su puesto de trabajo, a 5 kilómetros de su residencia, está en otro municipio, sobre todo si dentro del mismo municipio tiene que desplazarse hasta 20 kilómetros para recorrerlo. A los ciudadanos no les conviene que la inversión pública aliente competencias entre municipios basados en estos erro-



res de bulto, en vez de destinarla a la cualificación y competitividad de las bases ya existentes. A los ciudadanos no les interesa el desgobierno de su ciudad. A los ciudadanos no les interesa sumar a los atascos de la Cuesta de los Callejones los de la carretera de Sierra Alhamilla. No les interesa tener dos bases industriales mal conectadas y perturbando el tráfico en dos zonas en vez de tener una correspondencia entre las redes de movilidad y la localización de actividades con alta demanda de transporte. Los ciudadanos no tienen por qué pagar una factura extra en términos de molestias y retrasos por los delirios competitivos de responsables locales incapaces de comprender los verdaderos retos de la ciudad. Pero ¿y los ciudadanos?

* * *

Parecida inquietud experimenta tradicionalmente el Ayuntamiento de Almería ante el desarrollo de bases turístico-residenciales en el vecino municipio de Roquetas de Mar. La evidencia del éxito de estas fórmulas se convierte en estímulo de la imaginación competitiva de los responsables de la ciudad central. Lejos de plantearse el papel que puede jugar una ciudad en un mercado turístico cada vez más diversificado y exigente, la respuesta es la repetición del modelo en la bahía de Almería, en una zona de altísimo valor ecológico (especialmente en torno a la red hidrográfica), en el mismo límite del Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar, cuya delimitación e impulso no son ajenos a la estrategia capitalina para posicionarse en el mercado turístico, sobre una finca pública y con inversión pública en la urbanización: el Toyo. El Toyo constituye una opción del Ayuntamiento de Almería desde la década de los 70. La urbanización de Retamar, de similar origen a las de Aguadulce y Roquetas, es el antecedente de un proceso con unos rasgos muy didácticos: la invocación del turismo para operaciones que tienen una dimensión estrictamente inmobiliaria; el predominio de agentes urbanizadores (promotores, constructores, técnicos, planificadores, políticos locales) en el discurso legitimador y en los cursos de acción, con ausencia de agentes turísticos; la utilización de las imágenes y los discursos turísticos para la generación de plusvalías urbanísticas. La novedad reciente es la inclusión en el discurso de un evento, el del 2005, que se ha constituido finalmente en la clave: goza de un justificado prestigio social, y atrae otras inversiones públicas, legitimidad y financiación que, como sabe todo analista territorial, son la materia prima para la transformación de suelo.

* * *

Entre tanto, equipamientos tan centrales en una estrategia urbana de posicionamiento turístico como los palacios de exposiciones y congresos, se sitúan en una incomprensible y problemática localización en el municipio de Roquetas, el mismo que ya había jugado con éxito sus bazas en el mercado turístico convencional de sol y playa. Otros equipamientos, llamados a cualificar funcional y físicamente un entorno urbano, como la Universidad de Almería, optan por un modelo “ciudadela”, con todas sus funciones integradas en una localización externa al núcleo urbano denso de la ciudad central, que resulta ser la expresión física de una distancia funcional más preocupante por lo que tiene de pérdida de oportunidades. Imaginemos por un momento que La Cañada no perteneciera al municipio de Almería. ¿Habría admitido el Ayuntamiento de la

capital la ubicación del Campus fuera de su municipio? ¿Es que por estar dentro del municipio su ubicación y accesibilidad son mejores? De nuevo la confusión entre el interés del Ayuntamiento, del municipio y de los ciudadanos. Un equipamiento como el Campus, de escala provincial, tiene que estar donde mejor pueda desarrollar sus funciones y sus finalidades, que no son, por cierto, immanentes a la vida universitaria, sino que deben vincularse a las aspiraciones de cualificación de toda la sociedad a la que sirve.

* * *

No merece la pena extenderse en el hecho de que estas confrontaciones entre municipios vienen de lejos, hundiendo sus raíces en momentos con otras correlaciones de fuerza electoral distintas a la actual, pero es evidente que la existencia en la actualidad de gobiernos municipales de distinto signo en Roquetas de Mar (PP), Almería (PSOE-IU) y Huércal de Almería (IU) no contribuye especialmente a que la situación evolucione hacia cotas de mayor racionalidad.

De lo que se intenta huir en este artículo es de la habitual tendencia de los cronistas a asignar a la confrontación partidaria una lógica que justifica todo desatino; lo que aquí se pretende pacíficamente combatir es, precisamente, el desencuentro con la ciudadanía que se produce como consecuencia de la consagración de ese estado de cosas.

4. Almería 2005. El soterramiento de la ciudad

464

Mientras se crea una plataforma ¿ciudadana? pro-soterramiento del ferrocarril y su integración en el puerto, se plantea y se ejecuta con financiación pública otra operación que amenaza con producir un indeseado soterramiento: el de la ciudad preexistente.

La entusiasta apuesta por la creación de una nueva ciudad, alentada por la simbología del 2005, no llega a ocultar el despliegue de una operación a medida de sus beneficiarios, que no son los clásicos de las operaciones de transformación urbana, puesto que se desarrolla sobre terrenos de titularidad pública. Asistimos así a la concurrencia de intereses entre técnicos, políticos, promotores y constructores que se embarcan en una operación cuyo más probable resultado, en tanto que sea exitosa, es el vaciamiento de contenido de la ciudad preexistente.

Este proceso pone de manifiesto el desarrollo de unos agentes relevantes para las decisiones urbanísticas que no encuentran satisfacción en la gestión convencional de la complejidad urbana, y que requieren nuevos marcos y escalas de actuación. Esta especialización de escala se presenta tanto de la parte pública, con un deseo de nueva fundación que es probablemente resultado del desaliento producido por la conflictiva gestión de la ciudad existente, como de la parte privada, con la concentración de empresas urbanizadoras con una necesidad de tamaño de negocio.



Encontramos de nuevo un argumento recurrente: la preexistencia urbana se vuelve problemática y aconseja huir de ella para producir una forma urbana exenta, independiente y discontinua. Una y otra vez, las oportunidades derivadas de la inusual presencia de capital dispuesto a la fundación urbana se desaprovechan, produciendo desarticulación del modelo y abandono de la trama preexistente, que no encuentra oportunidad de cualificación con estas energías irrepetibles.

5. La impostura del planeamiento urbanístico. La ciudad de papel

La mediocridad de los planeamientos de los distintos municipios de la ciudad en las últimas décadas señala una época de empobrecimiento de los discursos y la práctica urbanística.

Unos meses después de la aprobación definitiva del Plan General vigente en la parte de la ciudad de Almería que pertenece al municipio homónimo, se conoce la designación de Almería como sede de los Juegos Mediterráneos del 2005. Contra toda lógica, se considera que un Plan que no se pensó para albergar este evento sirve igualmente como marco jurídico-administrativo de una fase temporal evidentemente presidida por el reto del 2005. Queda palmariamente de manifiesto que el planeamiento ejerce su influencia sobre la ciudad de papel, pero no sobre la real, cuya configuración requiere decisiones no condicionadas por el corsé del planeamiento. Los efectos de este doble plano son fácilmente previsibles: la apuesta de crecimiento urbano del Plan es la Vega de Acá; la de la ciudad real es el Toyo. Si tenemos en cuenta que en el mercado de la ciudad real operan también los suelos y opciones de otros municipios, llegaremos a la conclusión de que no es posible que la ciudad de Almería ocupe todos los suelos propuestos, planeados o pensados por los planeamientos de los diferentes municipios (en la práctica, distritos de la ciudad). El escenario más verosímil es el de no ejecución de lo previsto en los planeamientos. A nadie parece importar: el papel de cada planeamiento es permitir la competencia competitiva de todos los suelos para captar una parte del mercado inmobiliario. Es un papel a propósito de una estrategia de crecimiento, a condición de que no sirva para el desarrollo. Una ejecución irregular de planeamiento produce tramas incompletas e incoherentes, y no permite una dotación y calidad de acabados suficiente. Pero, sobre todo, produce un escenario imprevisible en el que no es posible desplegar políticas de desarrollo urbano, políticas de calidad.

Sin embargo, y contra toda evidencia, se le sigue adjudicando al planeamiento urbanístico una capacidad de pensar y proyectar ciudad cuya inexistencia real se constituye en obstáculo para que ese ejercicio se realice efectivamente y con nuevos procedimientos más participativos y menos técnicos. Aquí la impostura del planeamiento: mientras que en la práctica se dedica a ordenar operaciones de suelo bajo la presión de agentes urbanizadores y, en el mejor de los casos, a buscar modelos físicos coherentes en la relación infraestructura-uso, la legitimación del planeamiento viene de una reivindicación fundacional referida a proyectar la ciudad. Cuando esa *proyección* se convierte en una cuestión de técnicos urbanistas y de

operadores de suelo, pierde su vocación racional y la posibilidad de cumplir el papel que justificadamente se le ha asignado en una sociedad democrática. Es en ese momento cuando hay que plantearse si se cambia la forma de hacer planeamiento o si se admite que el planeamiento debe ordenar y prever la forma del crecimiento urbano, pero que carece de capacidad y de idoneidad para proyectar la ciudad, lo que emplaza a pensar nuevas formas de enfrentar las promesas no cumplidas por este instrumento.

El problema del planeamiento en ciudades como la de Almería no es sólo que se desarrolle en la escala de cada municipio afectado, con lo cual pierde su cualidad de pensar la globalidad, sino que se ha convertido en un ejercicio sectorial, tecnificado y especializado en atender la regulación del mercado del suelo como finalidad esencial, y no como medio para crear un marco de oportunidades de desarrollo urbano.

La fragmentación de las decisiones en cada sede municipal, la creciente dependencia de agentes externos para la cualificación urbana, la rigidez y lentitud en la formación de los planeamientos, su incapacidad para articular procesos de participación ciudadana, todo ello contribuye a hacer imposibles las viejas pretensiones del urbanismo ilustrado y progresista, de racionalidad, previsión, planificación y participación. Sobre las ruinas de este fracaso histórico, se impone una profunda reflexión que recupere los valores invocados y los proyecte a nuevos contextos, nuevos entornos, nuevas aspiraciones, nuevos procedimientos y nuevos discursos.

6. El envejecimiento de la vida local. La perversión de la financiación local. La política urbanística como política de crecimiento

466

La desaparición de la ciudadanía no condiciona el funcionamiento de la ciudad como mercado y mercancía, puesto que sólo desaparece la cualidad potencial de la población de convertirse en ciudadanos. Otras cualidades potenciales de la población, y especialmente la de consumidores, siguen plenamente vigentes, y en los términos más vigorosos que hayamos conocido en la historia reciente, lo que explica la potenciación de la ciudad como escenario de negocio. La principal actividad económica de la ciudad de Almería tiene que ver con su propio crecimiento, y esto explica varios rasgos que aparecen con una claridad meridiana, y que resultan cruciales en la documentación del punto de partida de este análisis.

El crecimiento sostenido por encima de la demanda calculable comparece en un momento de crisis estructural de la financiación local, producida por un inadecuado esquema de reparto de los fondos públicos entre los tres niveles de la Administración, y por la desbordante tendencia de los Ayuntamientos a estar presentes en todos los ámbitos de decisión, con independencia de la estructura de competencias.



Los ingresos producidos en las cajas municipales por la actividad urbanizadora y de edificación se dirigen a atender las necesidades de gasto corriente, o a aumentarlas, sin reparar en que todo crecimiento urbano incrementa las obligaciones de gasto a medio y largo plazo para mantener niveles de calidad adecuados.

El resultado: una situación crítica y estructural de mala calidad urbana, especialmente patente en los bordes y en las zonas de contacto o frontera entre la forma urbana y las preexistencias, agrícolas o forestales.

La incorporación de calidad se produce como consecuencia de intervenciones singulares, financiadas por administraciones no locales o fruto de la eventual presencia de agentes privados cualificados. Estos procesos de incorporación de calidad discurren con independencia del crecimiento urbano: no pueden preverse, y, en consecuencia, tampoco planificarse. El planeamiento establece las reglas de juego del crecimiento, pero no puede regular las operaciones de cualificación. Interviene en la conformación física del espacio, pero no puede acabar modelos, puesto que estos solo se acaban en la improbable hipótesis de ejecución completa del planeamiento (especialmente improbable en un entorno de alternativas alentadas por los distintos planeamientos de la ciudad).

El ejemplo de la Avenida del Mediterráneo es muy significativo. El paquete de suelo que caracteriza el modelo de desarrollo del Plan General de 1986 empieza a ponerse en juego bien entrados los 90 por la coincidencia de dos acontecimientos: la ejecución del tramo norte de la Avenida, con financiación regional, y la ubicación del Centro Comercial Mediterráneo. Hoy en día -finales de 2002-, esta zona, fruto del primer planeamiento tras la transición democrática, dista mucho de estar desarrollada; la Avenida del Mediterráneo acaba en un incomprensible y peligroso ángulo recto, sin conexión posible con la Ronda de Almería; se ha aprobado otro Plan que prevé la expansión urbana sobre la Vega de Acá, y ya se ha iniciado la urbanización de El Toyo.

Esta dinámica explica la avidez con la que se persigue la ubicación de grandes agentes económicos, con los que se pueden negociar contraprestaciones de cierta entidad de cualificación y el creciente papel de los gestores locales encabezando iniciativas para conseguir inversión pública externa para atender cuestiones que serían propias de la planificación y la gestión local.

En definitiva, los gestores locales son cautivos y víctimas de la estrategia de crecimiento urbano consagrada por el predominio de los agentes económicos sobre los sociales y culturales. Este predominio establece una dinámica que sólo podría ser contrapesada con un ejercicio de ciudadanía articulado y responsable, cuya inexistencia o imposibilidad explica precisamente este estado de cosas. Este es el fundamento del envilecimiento de la política local, que arrastra a las funciones tradicionales de la gestión local (hacienda, urbanismo) a una dinámica perversa con independencia de las voluntades de los responsables políticos.

7. El reto. Una estrategia de desarrollo urbano. Claves

En las definiciones iniciales, se establecía una clara diferencia entre crecimiento y desarrollo, que, como ha quedado explícito, preside y jerarquiza el resto de los elementos de este breve diagnóstico de situación. Parece evidente, al menos respecto a la coherencia del discurso, que los retos a los que se enfrenta la ciudad de Almería ante el nuevo milenio son retos de estrategia de desarrollo urbano, comunes al resto de las ciudades europeas. Lo que no es común es enfrentarse a esta estrategia en una posición tan desfavorable, que puede caracterizarse constatando la simple inexistencia de un diagnóstico crítico de la situación que ponga en evidencia las carencias estructurales de la ciudad.

Este artículo pretende únicamente llamar la atención sobre estas carencias, e introducir elementos que puedan ser útiles para su correcta formalización y debate.

Las carencias sobre las que se ha pretendido poner mayor énfasis en este artículo son la falta de reconocimiento de su escala y tamaño real; falta de coincidencia entre su tamaño y los espacios jurisdiccionales o decisionales; desaparición de la ciudadanía; modelos de crecimiento a beneficio de los agentes urbanizadores especializados; falta de control y de conocimiento efectivo -el que sirve para cualificar las decisiones- de los resultados de distintas fases de crecimiento urbano; falta de horizontes estratégicos; cultura de gestión orientada al crecimiento, y no al desarrollo.

Una ciudad debe ser un escenario de oportunidades para el desarrollo humano, individual, por la presencia de múltiples opciones, y colectivo, por los factores de densidad y de posibilidad de intercambios.

Cumpliendo la condición anterior, una ciudad debe liderar territorios, liderazgo cuyo fundamento no estriba en absorber energías generadas fuera, sino en compartir oportunidades con áreas cuya baja densidad de factores impide realizar las funciones propias de lo urbano.

¿Cómo debemos plantearnos el tránsito entre la situación diagnosticada y un proyecto articulado de desarrollo urbano? Precisamente, aprovechando el reconocimiento de los nuevos retos para tomar decisiones adecuadas en la línea de superación de las debilidades de partida.

* * *

En lugar principal, comparece el reto de articular un nuevo proyecto de ciudadanía que coincida con la nueva escala de la ciudad. Este es el reto central, pero también el de más difícil cumplimiento, puesto que depende de un conjunto de factores que no son fáciles de estimular desde la tradición de gestión de los poderes públicos. Tiene una dimensión colectiva, precisamente en un momento caracterizado por la desaparición de esta esfera de lo colectivo, que ha



resultado apisonada por una nueva dialéctica entre lo público (lo de las administraciones) y lo privado (lo de las empresas, familias e individuos).

Un nuevo marco donde sea posible reivindicar los intereses colectivos en la adecuada gestión de la ciudad obliga a la identificación del nuevo objeto de participación. Obliga a familiarizar a los ciudadanos con su ciudad, y a tejer complicidades adecuadas por motivo de la escala y de la temática. No es fácil imaginar a qué instancia debe corresponderle el liderazgo en esta iniciativa, y esta es la primera consideración estratégica que hay que resolver. Mi modesta propuesta: debe ser el Ayuntamiento de Almería el que asuma el liderazgo, que, en todo caso y por motivos obvios, debe corresponderle en el reconocimiento de la nueva escala de lo urbano, en el análisis y previsión de los múltiples efectos territoriales que el despliegue de la ciudad está produciendo en un entorno de mayor extensión que la del término municipal. Un marco adecuado donde reconocer los nuevos problemas puede ser la elaboración de un Plan Estratégico cuyo ámbito coincida con el de la extensión de la ciudad real, y que exigirá el establecimiento de un marco de cooperación con otras administraciones municipales implicadas.

Pero la posibilidad de recuperar un sentido de la ciudadanía debilitado o incluso perdido no se agota con el establecimiento de un cauce participativo de la escala adecuada: debe orientarse a la consecución de una serie de objetivos estratégicos que constituyan la urdimbre necesaria para vincular a los agentes sociales con cursos de acción dirigidos a la calidad.

* * *

Las nuevas aspiraciones de calidad urbana guardan relación con diferentes objetivos que forman parte de los tópicos contemporáneos del desarrollo. Tienen que ver con los objetivos de sostenibilidad, con el aprovechamiento de las oportunidades de la sociedad de la información, con las aspiraciones de cohesión social, pero también con las de competitividad y de afianzar un liderazgo especialmente necesario para una buena estructuración territorial de la provincia.

Pero tienen también que ver con la superación de debilidades no resueltas en la fase actual de crecimiento, y especialmente, con la calidad física del escenario territorial de la ciudad. Uno de los rasgos más característicos de la nueva situación es que la mala formalización de los bordes de los diferentes núcleos urbanos no es ya una cuestión de periferias de cada núcleo, sino de pérdida de oportunidades de espacios cada vez más centrales y cada vez más significativos para atender los retos propios de la nueva escala de la ciudad. Las periferias de los diferentes núcleos urbanos son los espacios centrales de la estrategia de cualificación. Esa centralidad se manifiesta cuando se considera la extensión real de la ciudad, y cuando se reflexiona sobre los nuevos retos que deben caracterizar esta nueva época.

Dos cuestiones aparecen en un primer nivel de prioridad: el reconocimiento del potencial cualificador de los espacios de borde y la necesidad de plantear estrategias de convivencia entre la ocupación estrictamente urbana y las actividades agrícolas.

Esto obliga a pensar en los cuatro puntos cardinales.

Hacia el norte, es imprescindible recuperar una relación perdida con el valle bajo del Andarax, mediante itinerarios y espacios cualificados que conecten la ciudad central con los Baños de Sierra Alhamilla y con la carretera de la Alpujarra. El lugar más conflictivo de la ciudad real está en esta orientación. Un terreno desarticulado y desagregado, a caballo entre los municipios de Almería, Huércal de Almería y Viator, donde deberían resolverse las principales conexiones arteriales entre la ciudad central y la Ronda de Almería.

Hacia el Este, la convivencia debe establecerse con un espacio productivo especializado en agricultura intensiva, que debe compartir estrategia de cualificación ambiental y de integración en la estructura urbana. El glacis meridional de Sierra Alhamilla debe concebirse como parte integrante de la bahía de Almería. Debe superarse una patológica tendencia a ocupar los espacios con desprecio de la preexistencia y de los riesgos hidrológicos. Tras décadas de denostación el modelo de ocupación del espacio del Poniente, en el municipio de la ciudad central se escenifican hoy formas de ocupación del espacio que convierten al Poniente en un modelo a imitar.

La dimensión meridional de la ciudad está dibujada por la bahía de Almería, a día de hoy con un modelo inacabado de ordenación, donde conviven iniciativas cualificadoras con otras caracterizadas por la marginalidad, y que se constituye en un espacio-reserva donde finalmente tienden a localizarse las instalaciones de necesidades sobrevenidas o las sucesivas ocurrencias de localización. La continuación de los itinerarios costeros y la conexión cualificada entre la ciudad y el Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar constituye el principal reto a atender. La bahía de Almería, con múltiples y contradictorias vocaciones (agraria, residencial, infraestructural), con grandes atractivos ambientales y culturales, y con nuevas oportunidades de localización, debería tener un modelo de ordenación del que en la actualidad carece.

El oeste, presidido por la sierra de Gádor, es el mayor ejemplo de oportunidad perdida por su gran potencial para albergar espacios e itinerarios para usos recreativos o para actividades urbanas cualificadas. Los nuevos enlaces de la Ronda de Almería y las digitaciones de la red hidrográfica nos ponen sobre la pista de nuevas oportunidades no aprovechadas para un reequilibrio de la ciudad central y para la recuperación de escenarios con gran cantidad de información cultural, con un espectacular potencial paisajístico y con la magnífica posibilidad de recuperar el antiguo camino de Enix.

* * *

La reflexión de fondo se impone: las sucesivas fases de crecimiento urbano no sólo no han permitido obtener los recursos para esta estrategia de cualificación, sino que han generado un marco donde estos objetivos de cualificación, irrenunciables, se hacen cada vez más difíciles físicamente y más costosos, por lo que son indefinidamente pospuestos.



La inadecuación de escala entre la ciudad real y las ciudades decisionales viene acompañada de una creciente incapacidad de lo local para decidir lo esencial de su estructura territorial, mientras que ésta se constituye por acciones desagregadas y de único objetivo, dimensionadas y ejecutadas en sedes ajenas a la de la ciudad, por lo que su contribución al modelo territorial es incongruente y aleatoria. La pretensión de control que subyace en la ciencia urbanística se revela, así, banal y retórica.

El conocimiento urbanístico sufre, paralelamente, un proceso similar de especialización y de desenfoco de escala, encontrándonos en la actualidad huérfanos de los datos y diagnósticos que se refieran a la nueva dimensión, naturaleza y problemática de la ciudad real.

Posiblemente lo más terrible de todo no es ya que no tengamos una idea suficientemente precisa de los datos básicos de este proceso, y que hayamos tenido que tomar decisiones importantes basadas en una percepción intuitiva u “ojo clínico”, sino que en ausencia de unos indicadores fiables de evolución, hemos desperdiciado casi tres décadas, renunciando al aprendizaje necesario basado en la relación entre las decisiones y sus resultados. Hemos perdido importantes oportunidades de aprender colectivamente a convivir con la complejidad.

En la práctica, vivimos secuestrados por el saber de unos expertos que carecen de los datos suficientes para ejercer esa experiencia. Hemos convertido la ciudad en un objeto de conocimiento científico renunciando al mismo tiempo a las herramientas para ejercer ese conocimiento. La secuencia deseable entre el saber científico, la decisión política y el control social se halla plenamente perturbada por este estado de cosas. Y es aquí precisamente donde reside la esperanza de reconstrucción de la nueva ciudadanía: en una complicidad democrática basada en la información compartida y en la formación cualificada de la opinión ciudadana.

La ingenuidad demofílica del debate (invocación característica del *progresismo* de la transición) ha dejado paso a una débil legitimación de las decisiones urbanísticas por el saber de unos expertos que, en último término, dan forma jurídica a decisiones políticas poco ilustradas, generando un entorno opaco que dificulta o impide una participación ciudadana suficiente en temas de tanta trascendencia.

Así, la tecnificación y la burocratización de la práctica urbanística se constituye en condición necesaria para el secuestro de las decisiones sobre la ciudad por parte de agentes urbanizadores cuya lógica productiva se basa en la gestión del crecimiento urbano con una total falta de compromiso con el desarrollo urbano, con la calidad.

La creación de un marco de referencias objetivas que permita la verificación de los efectos de las diferentes políticas y una participación ciudadana cualificada comparece como el punto de partida de una nueva dinámica que tienda a la recuperación del tiempo perdido y a una nueva legitimación del conocimiento, de la política y de la participación ciudadana en los asuntos de la administración de la ciudad.



Este reto procedimental comparte tiempo y ocasión con los auténticos retos de cualificación: pasar de una dinámica de crecimiento a una de desarrollo urbano con estrategias compartidas hacia la sostenibilidad, hacia la competitividad, hacia el ejercicio del liderazgo territorial y hacia un proyecto de ciudad que sea, ante todo, marco de desarrollo de la ciudadanía.



EL PAISAJE URBANO DE LA CIUDAD DE GRANADA

Fernando Fernández Gutiérrez

De manera genérica, paisajes son toda la infinita secuencia de partes y lugares que integran el Universo creado o misteriosamente aparecido. Paisaje es sinónimo de todas las clases de territorios que han surgido, siendo conformados y transformados por las leyes y principios de la naturaleza. La definición más usual de lo que entendemos por paisaje podría ser *“aquella porción de un territorio considerada en sus aspectos artísticos y estéticos”*. Otra acepción sería la de considerar el término paisaje como la *“manifestación sintética de las características geográficas y fisonómicas que concurren en un territorio concreto”*. El paisaje siempre tiene una implicación y participación animada y más concretamente humana, fundamentalmente en dos niveles, el primero y principal es el de la actividad perceptiva valorativa y recreativa, derivada de la posición meramente receptora, no activa o participativa en el medio. Y, en segundo lugar, estaría la posición participativa e interventora en la creación, modificación y mantenimiento del paisaje en sí mismo. El paisaje tiene como fin último, además de su existencia propia, el exaltar la sensibilidad estética de los seres vivos ¹, mejorando e incrementando su bienestar, al potenciar el equilibrio y el arraigo de los mismos con su medio natural.

1. Una aproximación a los conceptos de paisaje urbano

Como complemento a estas consideraciones introductorias, cabría añadir lo que podríamos considerar como algunos axiomas condicionantes a la existencia del concepto de paisaje. Uno sería la certeza de que todo paisaje necesita de un lugar o punto de observación que reúna las condiciones como para permitir a los seres vivos la visualización-percepción y consideración placentera, plástica y estética de las características y rasgos geográficos y fisonómicos que armónicamente se conjugan en todo territorio. Otro sería el que toda parte o lugar del planeta tierra y del Universo en general, ha tenido, tiene y poseerá su propio y particular paisaje. El paisaje es una realidad en el territorio que viene determinada por la escala y la dimensión geométrica. Finalmente el paisaje tiene una dimensión cultural y colectiva, así como también otra cultural de tipo individual, condicionada por la variabilidad perceptiva (subjetivismo) de cada individuo.

¹ Basados en innumerables aportaciones científicas consideramos que no sólo los seres superiores, con o sin inteligencia reflexiva, sean los únicos capaces de vivenciar y reintegrar a sus modos de vida el paisaje en cualquiera de sus modos, manifestaciones y escalas. Por ello aludimos al genérico término de “ser vivo”.

La distinción más simple que podemos hacer de los tipos de paisajes, estaría los naturales, rurales y urbanos. Los espacios construidos, edificados y transformados a gusto e interés de los hombres son lógicamente los más artificiales y los de mayor incidencia y riesgo posible. Son muchos los paisajes antropomorfizados en la superficie de la Tierra a lo largo de su corta existencia, pero ninguno de ellos se puede asemejar ni remotamente a las transformaciones y cambios que sobre el medio ambiente natural está imprimiendo las ciudades. Sobre todo de la forma tan intensa como está ocurriendo desde hace 200 años, y aún más en los últimos 50. El planeta Tierra se está globalizando y fundamentalmente el mejor modelo, sistema y forma de hacerlo es mediante la urbanización mundial. Si no cambia la trayectoria actual, la población mundial será mayoritariamente urbana a muy corto plazo (ONU 2001). Ya que desde que se produjo la aparición del Modo de Producción Capitalista y de Economía de Mercado, y la primera Revolución urbana como una derivación inicial de ello, la ciudad como forma de organizar y estructurar el territorio en el ámbito mundial es condición *sine qua non*, para el mantenimiento y sostenibilidad del modelo actual de capitalismo avanzado que domina en las más importantes, dominantes y hegemónicas regiones del mundo. Por tanto el paisaje urbano, de no haber significado superficialmente apenas nada en la historia de la tierra durante muchos milenios, hoy día es el que más crece, domina e impera en todas de sus manifestaciones, clases y maneras.

Pero el que la ciudad sea uno de los mayores y más importantes descubrimientos de la humanidad, y a pesar de las claras y evidentes transformaciones que entraña en el medio natural, como paisaje artificial que es y con las transformaciones paisajistas que genera en su entorno natural, no por ello esa obra de la inteligencia y el bien hacer del hombre tiene que ser una realización material que no pueda pretender ni alcanzar una buena expresión estética, una belleza funcional y una mejor operatividad llena de plasticidad. El espacio construido y transformado sobre el territorio natural para cumplir los objetivos y finalidades de mejor dominar, controlar y desarrollar el resto del territorio desde el principio también llevó la impronta y el deseo de imprimir en ese nuevo espacio unos elementos y rasgos fisonómicos y morfológicos que respondiesen a los cánones estéticos de la nueva cultura imperante.

El hombre construyó desde sus orígenes sus ciudades de la manera más funcional, estética y bellamente posible porque iban a ser su nuevo y permanente hábitat, y por ello la historia de la ciudad es, en parte, la historia de un hacer cada vez más digna y gratamente habitable ese medio ambiente artificial (Hagget, 1988) Para lo cual y con el paso del tiempo, fuimos introduciendo mejoras e innovaciones tecnológicas en la ciudad para que la aproximaran y la fueran transformando y modificando mediante la reincorporación de cada vez más elementos del medio natural, hasta conseguir un medio urbano cada vez más verde, limpio y ecológico para que, al menos, en algunos aspectos, nos hiciera sentir la semejanza con aquellos primitivos paisajes naturales que durante millones de años hemos habitado la humanidad, y cuyo peso e impronta aún llevamos impresos en nuestra herencia genética y cultural (Sjoberg, 1976).



En conclusión, a pesar de que el paisaje urbano sea lo más artificial, forzado e impactante que ha hecho y está haciendo actualmente el hombre en la superficie de la tierra, junto con las grandes obras de infraestructuras necesarias para mantener e impulsar las redes urbanas, la ciudad es por principio una obra bella que debe dar lugar a unos paisajes armónicos estéticamente equilibrados y satisfactorios para el hombre porque actualmente la ciudad es su nueva y más reciente “ekos” (en griego: casa), después de un larguísimo pasado en que su “ekos” fue el territorio en sus más puras manifestaciones de medio natural nada o escasamente modificado para adaptarlo a las progresivamente ascendente exigencias de la evolución humana.

Así pues, a pesar de su artificialidad el *paisaje urbano* se puede entender como “*la armónica combinación de rasgos visibles que prestan (o que le dan) a un espacio urbano una fisonomía propia*”, (Grupo ADUAR 2000). Entre los principales rasgos visibles que lo suelen integrar, cabe resaltar básicamente *los fisonómicos y morfológicos*, tales como los elementos constructivos integrados por las diferentes tipologías y diseños de edificios y las viviendas, de los trazados viarios, y espacios públicos, del mobiliario urbano, etcétera. Éstos, en cuanto a los elementos físicos, de la realidad objetiva y material del espacio urbano construido. A lo que hay que añadir los elementos humanos y sociales que son las personas que ocupan, usan y viven a día ese espacio construido y diseñado a su escala y con arreglo a sus intereses y objetivos como agentes generadores de la vida urbana con su estilo y modalidades propias y específicas. Los diferentes elementos físicos conforman los decorados de los cuadros y escenas en las que los ciudadanos y habitantes de la ciudad desempeñan el papel de actores que dan vida, ejecutan e interpretan el “teatro” de la cotidianidad de la vida urbana que se distribuye a lo largo del espacio y del tiempo de la urbe, con sus diferentes guiones y temáticas, en las diarias representaciones con sus partes, cuadros y escenas que desempeñan los *urbanitas* a modo de auténticos actores humanos en el desempeño de los estilos y modos de vida propios de estas sociedades más avanzadas, como siempre han sido las urbanas.

El análisis de los paisajes es una cuestión central en la preocupación geográfica por la morfología urbana, valorándose en ellos su capacidad para reflejar aspectos de la sociedad de la cual son expresión.

Los paisajes urbanos se van haciendo y modelando a lo largo de la historia de la ciudad. Y son el resultado de la incidencia y cambios evolutivos de los distintos elementos morfológicos y de la impronta que en ellos van dejando los actores urbanos.

Recientemente, se relativiza la importancia explicativa que intrínsecamente tiene el *paisaje urbano*, y se refuerza la valoración de los *paisajes*, más en relación con la *percepción* subjetiva y vivencial humana que desarrollan los *urbanitas*, sobre el medio material y concreto de las zonas urbanas (Lynch, K. 1970).

La valoración del *paisaje urbano*, en función de las características y rasgos psicológicos y sociales de las personas, aparece como si los signos y elementos definitorios del *paisaje urbano*

(*semiótica del paisaje*) se difuminaran en su aspecto real y físico y fueran más el resultado de las percepciones y visiones subjetivas sistematizadas de los colectivos sociales globalmente considerados. (Bailly, A.S. 1979).

En cualquier caso, el geógrafo tiende a considerar los *paisajes* desde una aproximación dinámica e histórica.

En el *paisajismo*, al contrario, priman las consideraciones artísticas. Así, en las diferentes escuelas pictóricas, los paisajes urbanos tienen una notable presencia que, en las soluciones más realistas, llegan incluso a proporcionar imágenes fidedignas de la realidad. Asimismo, consideraciones de tipo paisajístico son cada vez más tenidas en cuenta, en el *diseño urbano*, en especial en lo relativo a los volúmenes construidos, la relación de los edificios con el contorno natural o la calidad de las vistas y perspectivas emitidas.

En última instancia y tras las oportunas y lógicas disquisiciones acerca del paisaje natural y el paisaje urbano, queremos hacer la matización que nosotros utilizaremos la expresión paisaje así como los sinónimos existentes en nuestro constreñido léxico en su acepción más general y básica, eso sí dando por sentado que para el autor el concepto y la expresión del paisaje urbano no siempre llevan implícito los atributos de lo estéticamente bello, la armonía, la plástica, etcétera. El *paisaje urbano* es una creación totalmente humana y artificial, por tanto susceptible de reincorporar o no elementos que conjugados entre sí o aisladamente integrados generen belleza o satisfacción estética. Lamentablemente, y sobre la base de la experiencia y vivencia de los urbanistas actuales, cada vez abundan más los paisajes detestables, antiestéticos de mal gusto reprochablemente creados o modificados, ingratos y, sobre todo, injustos y opresivos para los sectores sociales que tienen que, inevitablemente, vivir en ellos y con ellos, sin posibilidad de obviarlos.

2. Granada y sus paisajes

De forma concreta y general la visión paisajística más valiosa y estéticamente impactante de la afamada ciudad de Granada es la del conjunto monumental de la ciudadela de la Alhambra vista desde la colina de Albayzin, y, más concretamente, desde la plaza mirador de San Nicolás. La segunda panorámica de gran interés por su plasticidad y belleza es la del conjunto de la ciudad desde el centro de la depresión, vista en dirección al Este, en los días claros y luminosos de la primavera, cuando la Sierra Nevada se encuentra cubierta de su blanco manto nevado y todo el conjunto de la ciudad alta y baja se perfila bajo la bóveda de su cielo azul claro intenso y la alfombra verde vegetal de las tierras de la Vega rodea su base entremezclándose con el disperso caserío de sus barrios periféricos. Son las dos instantáneas que frecuentemente destacan y valoran la mayor parte de los viajeros que se aproximan a Granada con el interés y deseo de degustar sus múltiples valores artísticos, paisajísticos y monumentales que tiene.



Como intentaremos demostrar a lo largo de este artículo, son muchas más los variados y jerarquizados cuadros escénicos y marcos paisajísticos que son dignos de mención y descripción dentro del amplio espacio urbano de la ciudad de la Alhambra.

Analizar y describir los distintos tipos de paisajes que podemos encontrar en cualquier medio urbano es una empresa harto difícil y complicado debido a que el propio término de *paisaje urbano* es un concepto relativamente moderno, el cual posee variadas interpretaciones, que encierran en sí mismas la no convergencia de otros muchos matices.

Por otra parte, hablar de cuáles son los distintos tipos y clases de paisajes en una de las ciudades más bellas y artísticas del mundo es un complicado ejercicio añadido a la anterior dispersión semántica del concepto de lo que es un *paisaje urbano*.

Ciertamente Granada, debido a las excelente cualidades de su emplazamiento natural y a la variedad y riqueza monumental y urbanística que ostenta, ofrece una multiplicidad paisajística inusitada, enriquecida por las características, rasgos y elementos que los definen.

3. Principales componentes estéticos del marco natural de Granada

Como a todas luces es evidente para el observador medio, el lugar donde la urbe surgió, y el marco natural en que territorialmente se inserta, poseen un variado y rico conjunto de elementos y características de una gran belleza y plasticidad natural, como son, entre otros:

- La verde y rica comarca natural de la Vega de Granada, inserta en la depresión tectónica integrante del conocido "Surco Intrabético", con su tupido manto vegetal y sus manchones arborescentes.
- Las tres colinas donde surgió y se fue desarrollando la ciudad de Granada, individualizadas por la entalladura en ellas de los principales ríos que desde Sierra Nevada descienden a la Depresión.
- La amplia red hidrográfica descendente del complejo de Sierra Nevada y que tras atravesar algunos de sus elementos la ciudad, e irrigar la comarca, convergen en el importante curso fluvial del río Genil.
- El extenso semicírculo de elevaciones montañosas que circundan la comarca de Granada con los extensos pías de monte poblados por su aglomeración urbana y las antiguas colinas de San Cristóbal, la Alcazaba Cadima, (Albayzín) y de la Alhambra, sobre las que se asienta la ciudad vieja y que son rodeadas y atravesadas por cuatro de sus ríos.

- Como enorme y blanqueado telón de fondo de las colinas neogenas en las que se localizó inicialmente la ciudad de Granada, (la Iliberis romana), destaca de manera impresionante, percibiéndose majestuosamente desde todas las vías de acceso que convergen y se cruzan en la Depresión granadina, el imponente macizo de Sierra Nevada, con su cadena de picos que rozan los 3.500 metros y sus sempiternas nieves.
- Finalmente, a este elenco de magníficos elementos y recursos naturales de gran impacto visual, añadiremos la luminosidad y transparencia atmosférica que se aprecia en la amplia secuencia de planos de visión, que quedan envueltos por todo el conjunto de la bóveda de claro y profundo azul del cielo mediterráneo.

En definitiva, el marco situacional sobre el que se asienta la ciudad es un excelente y distinguido contenedor por la gran valía e interés estético y plástico de los elementos que lo integran, y que sin ningún tipo o clase de apasionamiento “chauvinista”, es inigualable y difícil de encontrar algo en cualquier parte del Planeta que se le asemeje.

4. Tipos de paisajes más significativos de Granada

Vamos a intentar definir una clasificación paisajística de la ciudad de Granada, siguiendo uno criterio jerárquico de mayor a menor escala.

En el apartado primero de gran escala hay una serie de enmarques o cuadros paisajísticos que comprenden la totalidad del espacio urbano o la mayor parte de él. Todos ellos se perciben desde una serie de puntos estratégicos de observación situados en las principales vías de penetración y acceso a la comarca de la ciudad de Granada: “la depresión tectónica que integra la Vega”.

Personalmente, en este apartado sugiero las panorámicas que se perciben de la ciudad desde el punto de vista del Oeste, concretamente a partir del trazado de la autovía A-92 que, proveniente de Sevilla y que discurriendo por el Surco Intrabético se adentra en la Comarca de la Vega de Granada. El conjunto de imágenes son sorprendentemente maravillosas, sobre todo en las estaciones de invierno y primavera, en donde como telón de fondo de la ciudad poderosamente resalta el enorme macizo blanco de Sierra Nevada, englobado por su fondo de intenso azul cielo, destacando la ciudad antigua medieval localizada en sus bien perfiladas tres colinas de San Cristóbal, el Albayzín y la Alhambra, y debajo todo el conglomerado de la ciudad baja rodeándolas en una amplia corona circular. Un poco más hacia el sudeste, en los suaves pies de monte que descienden hacia la Depresión desde las estribaciones de Sierra Nevada, toda una amplia franja de territorio, abigarradamente edificado, constituido por viviendas unifamiliares sin ninguna ordenación ni planificación previa y que constituye el sector oriental del Área Metropolitana. Conforme te aproximas por este eje de penetración a Granada, y desde el discurrir de la



autovía por las zonas más bajas de la Depresión, integrada por los suelos que forman las verdes y frondosas explotaciones agrícolas de la comarca, la visión de la ciudad de Granada es idílica. Siendo una de las que menos se ha visto alterada y modificada por la compulsiva y alocada transformaciones territoriales llevadas a cabo en las cuatro últimas décadas (Foto 1).

Otra visión paisajística digna de observar es la que se obtiene bajando de las estribaciones de la Sierra de Huetor, desde el Norte y en sentido contrario de la A-92, proviniendo en este caso desde la ciudad de Guadix. Granada queda prácticamente a sus pies, apreciándose a la izquierda como la ciudad antigua, desde su inicial ocupación en las colinas que controlan la encrucijada de caminos, desciende de manera suave y escalonada, con su blanco caserío a las tierras bajas de los bordes de la verde y fértil depresión, destacando su cerco orográfico que la encierra por todos los puntos cardinales, a excepción de los estrechos pasillos de salida natural de su compleja red hidrográfica hacia el Oeste que discurre a la búsqueda del Guadalquivir. La panorámica de los barrios y polígonos residenciales y de actividades industriales del norte y noroeste de la ciudad, hacia donde se dirigió preferentemente el desarrollo urbano a partir de los años setenta de una forma totalmente planificada y con importantes aciertos en su lógica y ejecución urbanística tiene también una plasticidad e interés estético digno de resaltar. En la secuencia de planos a todo lo largo de la profundidad de campo, se aprecia en una extensa panorámica el *continuum urbano* que forma el Área Metropolitana con sus muchos importantes núcleos secundarios de población urbana.

Otro de los excelentes puntos para la apreciación paisajística general de la ciudad de Granada es desde el borde montañoso sur, siendo el lugar más recomendable el puerto de montaña popularmente denominado "Suspiro del Moro"², el cual se encuentra muy próximo a la depresión y es una especie de "pasillo" natural del eje de comunicación que históricamente ha conectado la Meseta con el Mediterráneo occidental (actual autovía Bailen-Motril).

Desde ese paraje y conforme se asciende de la Costa del Sol granadina, y en la misma divisoria de aguas de la comarca se capta una de la mejores vistas panorámicas generales de la ciudad, apreciándose de una manera destacada los densamente poblados pies de monte de Sierra Nevada y, un poco más al fondo la silueta de la fortaleza-palacio de la ciudadela de la Alhambra sobre su espolón montañoso y en las inmediatas colinas todo el conjunto de la ciudad alta y sus barrios históricos: Albayzín, Sacromonte, Mauror, Antequeruela, ladera del Zenete, San Miguel Alto, etcétera. Y también en un segundo plano, más entremezclados, los barrios de origen medieval de la ciudad baja como los de la Medina, el Realejo, San Matías, etcétera, destacando entre ellos los perfiles de las torres de la Catedral y demás iglesias que fueron el resultado de sacralizar las innumerables mezquitas sobre las que se desarrollaron, vivieron y articularon durante más de 500 años estos barrios de enorme valor monumental y urbanístico.

2 Cuenta la leyenda que el nombre de este mirador de *Suspiro del Moro*, le viene del comentario que le hizo la madre al último rey granadino Boabdil, cuando abandonaban Granada y este se volvió a mirar por última vez la ciudad, comenzando a suspirar y llorar por su pérdida. A lo que su madre le comentó: "*Suspira y llora como mujer lo que no supiste defender como hombre*".

Finalmente otra maravillosa panorámica de la ciudad del Genil, ya mucho menos conocida y apreciada, tomada desde el Sudeste, situándonos en las estribaciones del complejo orográfico de la Halayos (Picos de la Boca de la Pescá, Trevenque, etcétera) e incluso desde el popular paraje de “La Fuente del Hervidero” en las partes altas de los glaciares de erosión de los municipios metropolitanos de Cajar y La Zubia. Dada la lejanía, las condiciones meteorológicas han de ser muy benefactoras para que la visión en la profundidad de campo sea muy clara y nítida. Como pertinaz montañero, geógrafo profesional y desde mi posición de indígena y nativo granadino, es una de las visiones paisajísticas más hermosas y completas del conjunto urbano de la ciudad de la Alhambra.

En conclusión, dada la localización y emplazamiento de la ciudad las posiciones recomendables para obtener y disfrutar de las mejores puntos de vista generales de la urbe son las del oeste, sur y sureste.

5. Visiones paisajísticas parciales de Granada

Como ocurre en la mayoría de los casos, también en Granada cuando vamos bajando la escala de observación, reduciendo el tamaño del campo de visión y conforme nos aproximamos al objeto de apreciación, hasta llegar a lo que conoceríamos como la visión panorámica sectorial, hasta llegar al “detalle” paisajístico urbano, encontramos una gama de categorías paisajísticas muy variada y rica. Nosotros, básicamente, nos ceñiremos a dos: las estéticas y la de escala.

En cuanto a las estéticas las resumimos en la existencia de dos categorías: Por una parte los paisajes bellos, atractivos o buenos, y por la otra los feos, nada atractivos o malos. En la vertiente del tamaño y escala, nos ajustaremos al ámbito territorial que oscilaría desde el espacio que más o menos comprende o abarca un barrio, hasta a una unidad vecinal definida, en cualquier parte de la ciudad. Ambas consideraciones y categorías, dado su simplicidad diferenciada, las iremos combinando simultáneamente según los casos.

Las visiones parciales más bonitas y llamativas para el ciudadano medio son las que se pueden disfrutar desde las colinas del Albayzín y desde las altas y dominantes torres que integran la fortaleza militar de la ciudadela de la Alhambra.



6. Las maravillosas panorámicas del Albayzín

Iniciamos esta tercera parte con el más emblemático, prestigioso y afamado de los barrios de Granada: el Albayzín.

Asentado en la colina central de las tres que forman la ciudad antigua. Con toda certeza en esa colina se produjo el primer y más antiguo emplazamiento del núcleo de población de la actual Granada, siendo de origen prerromano: fenicios e íberos (Roca Roumens, 1988). El barrio se fue conformando a partir de una antigua construcción defensiva militar denominada en árabe la Alcazaba-Cadima (la “Vieja Fortaleza”), que ocupaba la parte central de la colina. Así pues, el conglomerado de más pequeños barrios y unidades vecinales se fueron desarrollando dentro y fuera del recinto murado, siempre en torno a una mezquita. Hasta ocupar la totalidad del promontorio descendiendo paulatinamente a todo lo largo y ancho de sus laderas. En la actualidad es un barrio de apenas 10.000 habitantes, cuando en los años sesenta llegó a alcanzar los 19.000, con una estructura demográfica polarizada en dos grupos de residentes, uno de población envejecida y bajo nivel económico, y, otro, más joven y emergente de un nivel socioeconómico más elevado. Este último contingente es el resultado de un proceso de renovación demográfica y rehabilitación edificativa del barrio, que se encuentra últimamente estabilizado. Tanto en panorámicas de conjunto como en parajes de detalle, todo el barrio es una maravilla urbanística con su entramado viario medieval islámico y su magníficamente bien conservadas tipologías de edificios y viviendas. Para mejor captar, entender y valorar sus encantos y riqueza artística es recomendable cuando se visita imaginarse sus calles y pequeñas plazas repletas de gente como si fuese alguna de las medinas de ciudades del mundo islámico actual: Fez, Marrakech, Salé, El Cairo, Bagdad, Damasco, etcétera. Con sus calles y plazas especializadas por actividades concretas, llenas de activos figurantes vestidos al uso, ambiente de ruidos y olores propios y, sobre todo, por los multicoloristas y variopintos pequeños comercios volcados hacia el estrecho espacio viario repleto de gente y de animales de carga que fluye densa e intensamente en todas las direcciones. De esta forma y manera casi exclusiva es como se debe recorrer y mirar el barrio del Albayzín, entornando los ojos y proyectando esta clase de tramoyas y decorados dinámicos en los escenarios de los teatros urbanos que nos han llegado. Personalmente, no llegué a valorar y entender en su justo término los valores de todo tipo de mi querido barrio albaicinerio hasta que no tuve la experiencia de, allá por los años sesenta, visitar y pasear por primera vez a través de la Medina, en la embrujadora ciudad islámica de Fez.

Las mejores panorámicas para poder deleitarse del Albayzín son las observadas desde los elevados enclaves que lo rodean. En primer lugar, desde las torres y miradores de la colina de la Alhambra. Al igual ocurre en sentido inverso. La mejor vista de la ciudadela de la Alhambra es desde las plazas y miradores de la vertiente suroriental del Albayzín. La ciudadela de la Alhambra y la ciudadela del Albayzín se crearon para contemplarse y mirarse recíprocamente. Y esto fundamentalmente es debido a que forman urbanística, arquitectónica y funcionalmente una sola unidad ambas partes de la ciudad, que tal sólo se encuentran levemente separadas por el estrecho valle del río Darro. Esta idea hay que dársela al profano visitante y al turista medio con la

finalidad de que se esfuerce en obtener una visión paisajística más comprensiblemente integral y globalizadora del monumento de la Alhambra con el histórico barrio del Albayzín (Foto 2).

Otros dos puntos de observación privilegiados para apreciar el Albayzín son el popular mirador de la vecina colina de San Cristóbal, hasta la cual se expandió a lo largo del siglo XIV los arrabales de la ciudad antigua centrada en el Albayzín. Desde allí apreciamos principalmente las bien conservadas fortificaciones militares, así como los ampliados juegos de lienzos de murallas y puertas que limitaban a la ciudad antigua. El último mirador para apreciar también uno de los paisajes albicineros menos conocidos, pero más completo y más bello del barrio, es desde la Ermita del San Miguel Alto, situada en una más elevada colina situada a espaldas del originario complejo urbano de la ciudad alta medieval y que actuaba de retaguardia orográfica natural. Este punto de vista no sólo es fundamental para entender y valorar la ordenación y estructuración del barrio a través de la distribución de la veintena de minaretes de sus bien conservadas originarias mezquitas, posteriormente sacralizadas, sino también para apreciar mejor las excelentes cualidades del solar en que se creó y se desarrolló la antigua ciudad de Iliberis, desde el cual controla y domina clara y estratégicamente el enorme y amplio territorio que comprende su comarca natural (unas 60.000 hectáreas), así como el rico entramado de vías naturales de comunicación que convergen y se cruzan en ella (Ocaña Ocaña, 1974).

Finalmente, el conjunto de secuencias visuales desde la ermita de San Miguel Alto se completan mirando hacia la izquierda con unos encuadres de la Alhambra, y, hacia abajo, con otras panorámicas de lo que ha sido el histórico y pintoresco barrio troglodita del Sacromonte.

7. Las panorámicas desde la Alhambra

La colina de la Alsabika fue el ámbito natural y lógico de expansión de la ciudad medieval islámica granadina (Gallego Burín, 1962) cuando la colina del Albayzín, a mediados del siglo XIII, ya quedó totalmente saturado y funcionalmente comenzó a plantear dificultades para que los centros de poder y de decisión político-económicos del Reino Nazarí pudieran ejercer su papel desde ella. Entonces fue cuando se plantearon su traslado a la vecina colina de la Alhambra en la ribera izquierda del río Darro. Este prodigioso enclave geográfico, con el monumental y fastuoso alarde arquitectónico de la Alhambra, está naturalmente diseñado y modelado para ser contemplado en todo su esplendor desde los muchos y variados puntos de vista que lo rodean, pero también, y simultáneamente para poder disfrutar desde sus muchos y bien determinados balcones de la vista más impresionante de los conjuntos artísticos, urbanísticos y naturales de Granada y su tierra. Como es de los monumentos más conocidos y visitado del mundo, raro será el lector que no tiene en su memoria gratamente grabada alguna de las vistas que se ofrecen al espectador desde el recinto de la Alhambra. Por eso simplificaremos diciendo que tan sólo son tres las panorámicas destacables del conjunto.



Por orden, según las preferencias del autor, estaría en primer lugar la anteriormente aludida del centro y las laderas este y sur del Albayzín, apreciadas desde el patio de Machuca, o, mejor aún, desde el Patio Dorado o el solemne Salón del Trono (Foto 3).

La siguiente panorámica es la cantada nostálgicamente por el poeta y que está escrita en la Torre de la Vela, "llora mujer, porque no hay en la vida nada, como la pena de ser ciego en Granada". Esta emblemática edificación, que es el mascarón de proa del impresionante y, no por ello menos, estéticamente resaltable arco de construcciones militares, diseñadas cúbicamente como fortalezas para la defensa de la ciudad de Granada y de la Alhambra como su principal centro de poder, contenedora de la administración, oficinas y palacios reales del aún pujante Reino de Granada. Desde este privilegiado enclave se puede fijar la mirada, prácticamente a nuestros pies de la mayor parte de la ciudad baja, destacando todo el conjunto de barrios de los alrededores de la Catedral y edificios de gran valor monumental como la primera Chancillería levantada por el nuevo poder. Cuando las condiciones microclimáticas lo permiten, la profundidad de campo es muy lejana y así las distintas secuencia de planos que integran la panorámica paisajista de la verde, llana y extensa Vega del Genil, con su cinturón montañoso, se diversifican y se multiplican a lo largo de los cambios de tonalidades cromáticas que se van produciendo a lo largo del día, cambiando también, según las estaciones del año. Son de destacar las otoñales y primaverales. Son muchísimos las insignes y prestigiosas personalidades que han quedado fuertemente prendidos y cautivados por estas visiones paisajísticas de tan variada temática central. Recientemente el expresidente norteamericano Clinton vino, *ex-profeso*, solamente a recordar una puesta de sol desde la Torre de la Vela, que se le quedó entrañablemente grabada cuando vino por primera vez a Granada, teniendo una veintena de años. Todos los Reyes, príncipes y jefes de estado, sobre todo de los prepotentes países árabes, se desplazan exclusivamente a Granada, desde cualquier parte del mundo para visitar de manera exclusiva y privada el monumento y concretos lugares del Albayzín con objeto de disfrutar de las excelencias internas y externas que encierran.

El tercer lugar para apreciar otro amplio sector de la ciudad baja antigua es desde el mirador del Cerro del Sol, al que se llega a través de los nuevos accesos de la Alhambra, conocido como el paraje de la Alixares. Desde este lugar las secuencias de los barrios medievales del Mauror y de los posteriormente levantados con los nuevos esquemas edificativos de los conquistadores cristianos, como el Realejo, Santo Domingo, San Matías y Las Angustias.

8. La visión paisajística del barrio del Sacramonte

Tradicional y preferentemente poblado desde finales del siglo XIX por típicas colonias de gitanos. Este famoso y turísticamente conocido barrio se sitúa en las laderas del cerro de San Miguel, en su vertientes sur y sudeste, pero la más positiva e interesante visión paisajística del Sacromonte se pueden obtener desde otro promontorio al otro lado del río Darro, que separa la

colina del Albayzín de la colina de la Alhambra. El mirador en cuestión se llama la “Silla del Moro”, junto a la fortaleza de Santa Catalina, que defendía los palacios de verano de los jardines del Generalife, anexos a la Alhambra.

Desde allí el popular y colorista barrio del Sacromonte se aprecia con todo su realismo, destacándose su red viaria formada por intrincadas veredas y empinados caminos, que siguen las curvas de nivel y en las que se fueron horadando y construyendo varios miles de cuevas de blancas y relumbrantes fachadas que durante siglos sirvieron de refugio a los colectivos más marginales de la sociedad granadina.

Su belleza sobre la base de su originalidad constructiva y disposición de los elementos urbanos es indiscutible, contrastando cromáticamente el verdor de los setos de chumberas y pencas que jalonan sus complicados caminos y plazoletas, con su terrizo color y el encalado blanco de las fachadas.

Hasta los años sesenta fue un barrio vivo, densamente poblado, pero a partir del desalojo y traslado masivo que se realizó en el año 62 de la casi totalidad de su población, el barrio entró en una crisis, y a pesar de los muchos y diversos planes que se han llevado a cabo para su rehabilitación, hoy día es un barrio fantasma, que figura en todas las guías turísticas del mundo, pero que en la realidad sólo es un falso decorado integrado por una serie de cuevas artificialmente mantenidas, decoradas y habitadas por una casi ya inexistente colonia de gitanos que a los atardeceres, y hasta bien entrada la noche, entretienen a los turistas que hasta allí son llevados y traídos sólo para presenciar en su “ficticio ambiente”, cultural y antropológicamente gitano, una serie de shows con ingredientes folklóricos flamencos (Fernández Gutiérrez, F., 1988). En las zonas altas del barrio, bastante degradado aunque con buenas infraestructuras urbanas, residen temporalmente grupos de “turistas-okupas” de bajo presupuesto, gran cantidad de gente de paso (*transeuntismo*) y de inmigrantes ilegales sin recursos.

9. Puntos de vista paisajísticos de la ciudad baja medieval

Lamentándolo mucho, no existe ningún lugar en las tres colinas que forman la ciudad alta, desde el que se pueda tener una visión única y completa de la ciudad baja. Su casi perfecta alineación dentro de un mismo plano sólo permite desde cada una de ellas obtener unas parciales panorámicas de la baja y nueva ciudad hasta los barrios más periféricos.

El centro histórico medieval de las zonas bajas se puede ver desde el mirador de la colina de San Cristóbal, para pasar a continuación al mirador del Carril de la Lona (junto a la plaza de San Miguel bajo), dentro de la colina del Albayzín seguiríamos con el turísticamente conocido y visitado de la Plaza de San Nicolás. A continuación nos trasladaríamos a los variados punto de la colina de la Alhambra, para continuar por el mirador del Carmen de los Mártires, en la ladera



de la cuesta del Caidero y la Antequeruela, para pasar finalmente al más reciente instalado punto de observación del mirador del los Alixares del Genil. Para finalizar este rosario de tan privilegiados y magníficos miradores en este recorrido desde el noroeste al sureste, acabaríamos ascendiendo a la colina de las “Conejeras”, para apreciar el resto de los nuevos y reciente barrios del superpoblado Sur de la Aglomeración y de la extensa expansión urbana producida hacia el Este absorbiendo y fusionando los municipios de la orla de pie de monte de las estribaciones de Sierra Nevada.

Retomando la descripción de los más destacados enmarques y cuadros de cierto valor paisajístico de la ciudad baja medieval, comenzaremos recordando que con la gran operación inmobiliaria modernista de abrir una importante y gran calle a finales del siglo XIX, a través de la ciudad baja medieval se perdió prácticamente la casi totalidad de los barrios y la Medina en la baja ciudad islámica medieval (Bosque, 1962, Torres Balbás, 1952 y Martín, 1986), así como significativos edificios (palacetes y casas nobiliarias) de gran valor monumental y artístico que respondían a las esplendorosas trazas arquitectónicas propias de la Granada Nazarí. Con los proyectos de reformas interiores de las ciudades españolas de las postrimerías del siglo XIX, lo que se realizaron fueron auténticas operaciones urbanísticas con un carácter salvajemente especulativo. Estos criterios se utilizaron para la apertura, en la antigua trama urbana (“desventramiento”, lo denominan los italianos), de la emblemática Gran Vía de Colón, cuyas actuaciones se prolongaron hasta 1920. Debido a sus efectos directos de demolición y a los colaterales de disgregación y *derruición* del tejido adyacente, sólo se malconservan, con un alto grado de deterioro y de degradación algunos sectores y manzanas localizadas dentro de esta franja de *sombra* longitudinal situada a ambos lados de este importante eje de comunicación vial que atraviesa el casco histórico. Desde los años ochenta las operaciones de renovación y rehabilitación puntuales de estos espacios de la antigua Medina se han venido desarrollado muy satisfactoriamente.

En esta parte de la ciudad no encontramos paisajes de amplia y media extensión, o son muy poco frecuentes los de interés. Por tanto ya tenemos que descender a la escala de un sencillo cuadro o la pequeña escena urbana.

De lo que fue la hermosa Medina de la ciudad islámica de los siglos XIV y XV, recomendamos las moriscas secuencias de diseño urbano de muchos tramos de la calle Elvira, y, sobre todo actualmente del sector de las calles de Calderería Nueva y Calderería Vieja, donde se ha producido una moderna islamización de las actividades económicas y de la propia escena urbana en ese pequeño sector del bajo Albayzín, promocionado por la dinámica comunidad musulmana de tendencia sufí que habita de forma muy integrada en la parte mejor conservada y central del barrio.

Otra zona de gran interés paisajístico es el poco conocido barrio histórico del Mauror, donde además de la trama viaria se conserva espléndidos Cármenes, de gran valor arquitectónico con bastantes vestigios de las importantes mansiones de la aristocracia nazarí. Muy próxima

a esa ladera de la colina de Torres Bermejas se encuentran los restos de lo que fue la imponente judería de la Granada del siglo XIII, que con el nombre de Garnatha Alyehud, funcionaba como otra ciudad dentro de la ciudad islámica (Bosque Maurel, J. 1962).

Es de recomendar la secuencia de marcos y escenas de gran sensibilidad y plasticidad estética de los elementos que encontramos a lo largo del recorrido peatonal de la Carrera del Río Darro, a partir de la Iglesia de Sta. Ana hasta llegar a otros de los parajes urbanos de mayor encanto por el conjunto de panorámicas que encierra: el Paseo de los Tristes.

El recorrido transcurre por la margen derecha del encajado valle del río, entre las unidades vecinales bajas del Albayzín y los pequeños manchones del bosque que asciende hasta los cercanos y aplomados muros de la Alhambra. Cuando se alcanza la explanada del Paseo de los Tristes, el espacio visual se amplía superficialmente mejorándose la calidad y la cantidad de elementos elogiosamente dignos de apreciar de la ciudadela de la Alhambra desde una original perspectiva de picado invertido que resulta imponente por la majestuosidad de sus formas, colorido y enmarque.

Discurriendo por la ciudad baja, otra de las áreas de mayor interés monumental y paisajístico de Granada la constituyen los espacios urbanos de las inmediaciones de la Catedral y más concretamente las reconstruidas edificaciones de lo que fue la importante Alcaicería o mercado de la seda, o centro de producción, comercialización y distribución de tejidos y confecciones de seda, internacionalmente conocido hasta el siglo XVIII, que desaparece debido a las crisis originadas por las sucesivas expulsiones de las poblaciones moriscas.

En este mismo sector de la ciudad donde se levantó la mezquita mayor de las inmediaciones de la muy turística Alcaicería, llama la atención las dos plazas inmediatas a este lugar. Una es la plaza de La Catedral, con la sobria y elegante fachada de la enorme y voluminosa Catedral, y el diseño de la plaza en varios niveles salvados por unas estéticas secuencias de escales en tres tramos. En un lateral de la plaza se haya la Universidad Nueva del siglo XVI. Muy próxima, y casi colindante, se halla la que es a nuestro juicio la mejor y más bonita popular plaza de la ciudad, la de Bib Rambla, que durante decenios cumplió la función de plaza mayor, con su planta rectangular limitada por un perímetro edificativo de atractiva y valiosa factura, sus imponentes y perfumados tilos, y que, junto con su acorde mobiliario urbano, hacen de ella una de las que encierran a lo largo del día y de las distintas estaciones del año el mejor y más significativo grupo de escenas urbanas de la vida granadina. Variadas y muy representativas de la vida cotidiana de estos espacios públicos centrales. Es una bonita plaza que atrae por su propensión a fomentar el solazarse.

Con posterioridad a la conquista, fueron surgiendo fuera del recinto amurallado de la ciudad islámica toda una serie de barrios, a lo largo de los distintos momentos de los siglos. Así en el XVI los primeros en levantarse fueron los de San Lázaro, la Duquesa y la Virgen. En el siglo XVII el Real de Cartuja, en torno al nuevo y renacentista Hospital Real, además de los barrios de



la Magdalena y San Antón, y, ya en el siglo XVIII, los barrios de Gracia y de Las Angustias. Todos ellos construidos y diseñados conforme a principios arquitectónicos y urbanísticos distintos a los musulmanes y derivados del estilo Renacentista, imperante en el mundo occidental cristiano, sus calles rectas y perpendiculares entre sí, aunque estrechas y acordes a la escala y tamaño de los medios de locomoción y de transporte.

En todos ellos con un mayor concentrado caserío y unas edificaciones de mayor altura que el de la ciudad alta, con predominio de las casas con 3 y 4 pisos, a excepción de los primeros barrios de San Lázaro y del Hospital Real, que eran pequeñas y diminutas como las del Albayzín. Para engrosar el catálogo de paisajes de interés de la ciudad antigua postislámica, cabría recomendar como sitios de interés, de entre este elenco de interesantes y significativos barrios, principalmente a dos de ellos, el primero el de La Duquesa con porte más señorial en sus edificios dentro de una homogénea trama viarias clásica ortogonal que da lugar a interesantes rincones como la plaza de Los Lobos y la propia, recientemente rehabilitada, calle Duquesa, junto al histórico Jardín Botánico de la antigua Universidad. Otro barrio donde el caserío es más sencillo y de rasgos populares típicos granadinos es el del Hospital Real, también con su pintoresca y vistosa plaza de La Cruz.

Ahora convendría tener un póstumo recuerdo valorativamente nostálgico del ya totalmente desaparecido barrio de San Lázaro, el más sencillo y humilde de los barrios en la época renacentista granadina. Pero no por esto de menos valor e interés para el patrimonio monumental y artístico de la ciudad (Foto 4).

Fue materialmente destruido por el nefasto alcalde don Antonio Jara, de dudosa militancia socialista y que tomó la “progresista” iniciativa de “ponerlo en manos” de las más significativas promotoras del *Capital Inmobiliario* para que pudieran hacer *la operación especulativa del siglo* en la monumental ciudad de la Alhambra. También utilizó para ello el manido y desfasado discurso pseudojustificativo de la necesaria actuación higienista y de salubridad pública necesaria en el barrio histórico de San Lázaro y que sería beneficiosa para su propia renovación y también para el conjunto de la ciudad. Sus falaces objetivos están aún por ver, y ni se verán. Los que se muestran ya de una manera evidente son una actuación inmobiliaria descomunal que nada conserva ni preserva para la posteridad del histórico barrio que allí hubo (Capel, 1974).

Este proceso previo se ajusta a los modelos de actuación “al uso” en estos casos. Después de varias décadas de sucesivas operaciones de literal “cerco, acoso y derribo”, el histórico barrio, ya convertido en un excelente y apetecible “*agujero urbano*” de gran centralidad, desapareció físicamente, y sus terrenos son actualmente el mayor y más rico negocio inmobiliario de la ciudad de los últimos 50 años, de los que solamente, y que se sepa, se han beneficiado unos pocos *agentes urbanos*; y paradójicamente en este caso no han sido los humildes propietarios del suelo. Esta operación ha sido un claro ejemplo de libro, de una evolución paisajista de funesto final, según diría García-Bellido (1989).

Otros enclaves de este sector de la vieja Granada, para su degustación visual, serían, en primer lugar, la panorámica que, desde el antiguo bulevar de la Avenida de la Constitución, apreciamos según venimos hacia el centro histórico. Hay unas secuencias muy bellas de las ladera SO del Albayzín, con su típico caserío remozado y bien conservado juntos con nuevas y muy acordemente respetuosas edificaciones modernas. Para a continuación y desde el final de esa misma avenida, convertida hoy día en el nuevo eje articulador del nuevo centro funcional, administrativo y financiero de la ciudad, centrar nuestra atención a la izquierda, desde el mismo punto de observación anterior, y percibiremos otro magnífico cuadro de gran plasticidad urbanística y arquitectónica, que es la explanada de los Jardines del Triunfo, con su sobrio pero solemnemente hermoso telón de fondo constituido por el antiguo y primer Hospital Real cristiano. Actualmente es la sede del Rectorado y otros servicios centrales de la muy antigua Universidad de Granada.

Finalmente, recomendar en esta zona central los diversos valores paisajísticos de conjunto y secuencias de la rectilínea amplia franja inmobiliaria de época decimonónica cuyo eje central es la importante Gran Vía de Colón, de la ya hemos hecho referencia, y más concretamente a su polémica y trágica génesis para la Granada de principios del siglo XX.

En la actualidad es un auténtico gozo el pasear por ella para que de manera sectorial o de detalle podamos contemplar magníficos ejemplos de lo que fue un urbanismo racionalista y una arquitectura modernista basada en edificios de corte señorial y gran empaque. De su homogéneo y vistoso patrimonio inmobiliario de los siglos pasados, sólo se han perdido unos 5 ó 6 edificios de los casi 200 que posee. Su desaparición fue debida a unas improcedentes e irrespetuosas actuaciones en el periodo del Antiguo Régimen. La totalidad de sus edificaciones, paulatinamente se van rehabilitando y se mejoran sus elementos arquitectónicos básicos, se limpian y adecentan las fachadas, y se dinamizan y diversifican las funciones y actividades económicas que tradicionalmente han existido y actualmente contienen.

No debemos olvidar que este significativo sector urbano que surgió de la destrucción mayoritaria de la Medina fue el ensanche propio de la ciudad donde preferentemente pasó a residir la prepotente burguesía urbana de la emergente sociedad Granadina de los finales del XIX. A diferencia del clásico fenómeno de los coetáneos ensanches urbanos planificados en los bordes de los centros históricos, el de Granada fue un auténtico y sorprendente ensanche efectuado en su interior (Capel, 1975).

En los trabajos de percepción efectuados sobre Granada y su Aglomeración Urbana, aún sigue destacando la plaza de Puerta Real como el lugar de mayor contenido simbólico y representativo de la centralidad de la ciudad. De hecho, hasta hace unas décadas, ha venido ejerciendo el papel de exclusivo centro político-administrativo, financiero, comercial y funcional de la ciudad. Este conjunto tiene un diseño y unas trazas urbanas muy originales que poco se asemejan a una gran plaza, a pesar de las últimas modificaciones y cambios, mediante los que se han



ampliado la superficie peatonal de esta popular plaza con su emblemática “Fuente de las Batallas”, que la caracteriza de manera singular y que es tema preferente en las reproducciones fotográficas de los paisajes granadinos (Fernández Gutiérrez, 2002).

El Paseo y los jardines del Salón son los espacio que completan el centro histórico y monumental en su crecimiento al sureste. La ciudad de Granada, hasta bien entrados los años setenta, ha limitado su crecimiento hasta la barrera natural del río Genil. No obstante, a principios del siglo XIX, con la ocupación francesa se diseñaron y construyeron respondiendo a los esquemas y a la fisonomía propia pseudoversallesca del jardín público francés. Para ello se adecentaron y se recuperaron para la ciudad, y más concretamente para el pujante predilecto barrio de la burguesía granadina de Las Angustias, estos salvajes terrenos que jalonaban la ribera derecha del río Genil. Los cuales fueron bella y magníficamente urbanizados. Pasando, como su propio nombre indica, a desempeñar la función del “gran salón” de recepción y entrada al mencionado barrio burgués de Las Angustias, adquiriendo para las clases populares la consideración de un espacio casi privativo de uso y disfrute de las clases dominantes de la época, adonde las familias de clase trabajadora no concurrían por tener la sensación de estar en un bonito, moderno y extensísimo jardín con una consideración de ser un ambiente privativo de la burguesía granadina.

10. El mundo universitario en sus paisajes urbanos

Hay un paisaje urbano específicamente universitario, fundamentalmente por la especialización funcional universitaria que tienen ese espacio construido. Concretamente nos referimos a los dos campus que existe en la ciudad y que tanto inciden en la vida económica, laboral, administrativa y cultural de la ciudad. La función universitaria ha sido una de las actividades tradicionales y de mayor prestigio de la ciudad de la Alhambra, y también ha tenido y continúa teniendo una presencia real en el cotidiano paisaje urbano y las variadas escenas que transcurren a diario en multitud de lugares de la ciudad, principalmente en los sectores y distritos de la ciudad baja, tanto en algunos de sus barrios antiguos como en los modernos y céntricos de los años setenta. Porque a diferencia de lo que ocurre en otras ciudades, Granada tiene a su Universidad totalmente integrada en el espacio urbano de forma absoluta. No hay un solo centro en la periferia suburbana y sus campus son totalmente urbanos.

El principal y más específico paisaje urbano universitario se encuentra con sus diversas y ricas modalidades en los Campus de Fuentenueva, de preferente especialización científicotecnológica, en las proximidades de la Redonda, y el Campus de la Cartuja, de preferente especialización humanística, social y económica, situado en la parte baja de una de las laderas de la colina de San Cristóbal, y próximo al histórico barrio del Hospital Real y del Polígono residencial obrero de La Cartuja, del que más adelante hablaremos. Ambos tienen un diseño y unos rasgos muy

favorables y favorecedores de función que ejercer. El de la Cartuja tiene a nuestro juicio unas mejores potencialidades y recursos paisajísticos por su privilegiada situación más elevada, que le permite ser diferenciado y distinguido en el entramado de la ciudad alta, y al mismo tiempo disfrutar de magníficas panorámicas de la ciudad baja y de los paisajes rururbanos de la Aglomeración y de la estéticamente siempre verde Vega de Granada. Cada campus, en los barrios de su entorno inmediato, deja ineludiblemente una impronta en las escenas diarias del clásico modo de vida estudiantil, derivada de la implantación en ellos de una gran y vigorosa población estudiantil.

Entre ambos campus hay también una presencia ambiental por las calles que los comunican de escenas urbanas de bastante protagonismo y alto componente figurante estudiantil debido a los intensos flujos de personas que transitan. Reforzadas esas escenas de clara presencia estudiantil, por la existencia en esos itinerarios de varios centros universitarios de abolengo que se han mantenido en el centro histórico de la ciudad baja, Medicina, Derecho, Sociología, Políticas, Traductores e Interpretes, etcétera, se encuentran en esos ejes viarios que son nexo de unión de los Campus. Hay calles hermosamente decoradas por las actividades estudiantiles como la calle de San Juan de Dios, San Jerónimo, Ancha de Capuchinos, plaza de la Universidad, Duquesa, Gran Capitán, Melchor Almagro, etcétera.

A lo que tenemos que añadir de manera secuencial, en las tardes y largas noches de los fines de semana, cómo cambian las escenas y los decorados en el distinguido y tranquilo paisaje del centro histórico, donde se focalizan los diversos puntos de encuentro y reunión de la temible, para algunos “movida estudiantil”, con la imperante variedades de manifestaciones lúdicas en las que lamentablemente predomina la de la cultura del “botellón”.

11. Los desafortunados paisajes de los desordenados barrios del período 60-70

Poco aportan en cuanto a valores positivos al patrimonio urbano y estético de Granada, antes bien, la mayoría de estos barrios, destacan en los estudios perceptivos que hemos efectuado por ser los lugares donde los habitantes de la ciudad preferentemente focalizan los principales y más significativos puntos de topofobia y toponegligencia de toda la urbe (Yi Fu Tuan 1998, Butimmer 1969). Expresados en ser los lugares de menos predilección residencial, por encontrar en ellos los mayores y más graves problemas e inconvenientes, y al mismo tiempo los que menos aspectos y ventajas positivas les ofrecían para el mejor desarrollo de su modo de vida residencial. En menor cuantía que los barrios de la periferia obrera, los consideraban como los barrios que poseían mayor número de problemas de inseguridad y donde se solían encontrar intranquilos y poco seguros cuando transcurrían por ellos. Evidentemente no eran los lugares preferentes para pasear tranquila y lúdicamente por ellos. Y algunas de las motivaciones y causas que originaban estas generalizadas negativas percepciones de estos espacios urbanos y de las vivencias poco satisfactorias que les hacían sentir a los habitantes de la ciudad de Granada eran debidas al tipo y clase de diseño urbano y a los poco correctos e inadecuados elementos y



rasgos arquitectónicos que poseían sus calles y la totalidad del territorio construidos en sus espacios, (Fernández Gutiérrez, 2002).

En definitiva, las propiedades y los tipos de paisajes urbanos que de forma conjunta, para medias perspectivas y apreciaciones de detalle, podemos encontrar en estos barrios son negativos o de mala calidad, o, en su defecto, de indiferencia ante las variedades secuenciales del espacio urbano construido; y ello por no poseer unas trazas y atributos estéticos y plásticos mínimos, y tampoco porque la escena que cotidianamente se genera en sus lugares públicos no contiene ninguna especificidad ni propiedad que sea digna de resaltar para captar la atención y la sensibilidad del ciudadano medio. Abundando, por el contrario, las imágenes y escenas que dan lugar a percepciones urbanas monótonas, grises y anodinas, de las que lamentablemente no sólo encontramos en el paisaje urbano de estos barrios sino también en muchos otros de la periferia obrera granadina. A modo de descargo, cabría resaltar que este fenómeno no es propio y específico de la ciudad de la Alhambra, sino que también lo podríamos hallar en cualquier parte o zonas de otras múltiples anónimas ciudades, tanto españolas como extranjeras, en sus similares y coetáneos barrios, que fueron el resultado de unas políticas basadas en la desarticulación y el desorden de la no-planificación y que dieron lugar a proyectos de grandes promociones levantados con evidentes motivaciones especulativas para sus residentes.

En este apartado conviene hacer mención de los conocidos y masificados barrios del Zaidín, la Chana, Pajaritos, Doctores, Redonda Sur, Redonda Norte Recogidas, Cervantes, Carretera de la Sierra, etcétera. Muy excepcionalmente encontramos algún sector dentro de este amplio mosaico de barrios que excepcionalmente cumpla la regla.

A modo de ejemplo de la variedad de paisajes considerados como negativos, antiestéticos y repulsivos que estas formas de hacer ciudad acarrearán podemos hacer referencia en Granada a varios muy significativos. También, aunque en menor extensión, nos referiremos a los escasos que se pueden destacar por reunir condiciones de cierto valor estético urbano.

12. El mal paisaje de La Redonda

Como fácilmente se puede apreciar a partir de cualquier plano, fotograma aéreo, o simplemente paseando por los distritos que lo componen, los paisajes urbanos más horribles no sólo de Granada, sino también de otras ciudades españolas, son los plasmados de manera global y en la sucesión de secuencias a lo largo y ancho de todo el Camino de Ronda (La Redonda, como es popular y generalmente conocida).

Esta enorme avenida de casi tres kilómetros de longitud es uno de los más claros ejemplos del urbanismo español desordenado, caótico y especulativo que caracterizó a la España *urbanísticamente negra* de las últimas décadas de la Dictadura y de los “chanchullos y corruptelas”

de los antidemocráticos ayuntamientos de este periodo, aderezado todo por la torticeras y malas actuaciones de los profesionales de la Arquitectura, en la realización de estos proyectos con la anuencia de sus gremialistas colegios³.

Inicialmente se planificó y se realizó como el primer cinturón de ronda (1930), por el que se desviaría y transitaría el tráfico rodado pesado que hasta entonces se veía obligado a atravesar la ciudad por el estrecho y poco acorde trazado de su red viaria tanto perimetral como del centro histórico. Se diseñó atravesando los magníficos y ricamente productivos terrenos próximos de La Vega y a una distancia media de unos 500 metros del perímetro urbano construido. Después de la Guerra Civil se acabaron las obras y comenzó a funcionar como camino de ronda de la ciudad. A mediados de los sesenta ya comenzó a tener un significativo papel como eje de localización y generación de muchas actividades económicas relacionadas con la industria y los servicios de transporte; y a principios de los setenta se transformó en un auténtico eje de atracción y localización del crecimiento y desarrollo urbano, para lo que se utilizaron los caminos rurales que partían desde la ciudad a los pequeños núcleos de población rurales, así como por la prolongación de algunas calles (Recogidas entre otras) que conectaron el centro histórico con los tramos centrales del nuevo cinturón de Ronda (Fernández Gutiérrez, 1978).

Hacia todo lo largo de esta importante vía se orientó casi toda la expansión y el crecimiento de la ciudad, actuando, como suele ser habitual en estos procesos, de fuerte eje longitudinal de atracción del crecimiento urbano. Y en estos suelos de gran valor e interés agrícola fue donde de una forma no planificada, sin ordenación previa de ningún tipo (ni siquiera un parcelario) y sin nada de nada se concentró casi el 75 por ciento de las promociones inmobiliarias. Esas parcelas, literalmente, se macizaron a partir de grandes actuaciones individuales que se fueron distribuyendo a ambos márgenes de la Ronda, funcionando cada promotor y constructor de forma libre e independiente sin acatar las escasas ordenanzas municipales y obviando los presupuestos básicos de la Ley del Suelo vigente. Así, a partir de los tramos más cercanos a los barrios históricos y sobretodo desde las encrucijadas de los caminos y nuevas calles, la Redonda fue creciendo con la aplicación de exagerados índices de edificabilidad, de ocupación de suelo y de densidad inmobiliaria, en algunos casos inauditos; lo que contribuyó, literalmente, a *macizar* el espacio. A todo esto se le añadió un inusitado e inapropiado desarrollo de las alturas (media de 12 plantas), la inexistencia de un viario que respetase los anchos mínimos, sin apenas infraestructura urbanas básicas, y por supuesto sin reserva de suelos para los equipamientos y dotaciones complementarias que con el transcurrir de los años serían necesarias para sus residentes.

3 Aún está por hacer la investigación que evidencie y haga pública las más significativas actuaciones arquitectónicas que de manera puntual han resultado más nefastas y perjudiciales para el patrimonio urbano de las principales y más importantes ciudades españolas, con la foto del edificio, nombre del arquitecto que visó el proyecto, constructor y responsable político de turno que lo autorizó.



Todo ello contribuyó a que se construyera una auténtica doble muralla de hormigón, realizada a partir de miles de bloques amontonados y hacinados que dan lugar a un increíble y detestable paisaje de mal gusto y estéticamente repudiable. Y que inexorablemente durante décadas ha llevado aparejado unas bajas calidades en los estándares de vida residencial debido a su muchas deficientes y enormes problemáticas.

Y éste, irremediablemente, fue el destino de una gran parte de la emergente clase media trabajadora granadina, donde a través de las abusivas hipotecas fijaron su residencia y sus vidas de por vida, aproximadamente, unas 15.000 familias.

Son escasas las actuaciones de estos años que reúnan ciertos valores que a modo de conjuntos residenciales, y bien de forma puntual, merezcan la pena visitar por sus notables rasgos y propiedades estéticas en la ordenación de su espacio y en las fisonomías aplicadas a su construcción y diseño.

A dos casos queremos hacer brevemente alusión. El primero es la actuación del benéfico Patronato de Santa Adela en el populoso barrio del Zaidín, en el que se construyeron a principios de los años sesenta una serie de unidades vecinales para familias humildes y damnificadas por lluvias torrenciales.

Estas sencillas pero numéricamente importante promoción de viviendas (475 en total) se efectuaron a mucha distancia de la ciudad, en la otra parte despoblada del río Genil, en dirección sureste a los municipios de este borde de la Depresión, y constituyeron el principal embrión de lo que posteriormente sería el moderno y más grande barrio obrero de la ciudad de Granada, el Zaidín.

Como conjunto urbanístico, su interés radica en las tipologías de las viviendas, todas de una sola planta, adosadas, de pequeña superficie (unos 65 metros), dispuestas en una parcelación reticular, poseyendo un estilo y características claramente ruralizantes para un medio urbano que incluía un pequeño patio-huerto en su parte posterior. Este curioso hecho, nada fortuito, respondía a los principios ideológicos que inspiraban a la arquitectura oficial de los *politicotecnócratas* de la Dictadura al considerar que las mejores virtudes y actitudes nacionales con los que se identificaba su ideología, tradicional e históricamente habían residido y permanecido inmutables en el mundo rural que apoyó al su *Movimiento*. Por tanto, en una consecuencia lógica, la arquitectura rural popular había que introducirla en los barrios obreros de las ciudades para que tuviera los mismos efectos beneficiosos de vinculación y adscripción a la "Nueva España" que se levantaba. Obviamente, estos esquemas de diseño y ordenación en nada coinciden ni relación ninguna poseen, con las innovadoras ideas de principios de siglo la Ciudad Jardín (Howard, 1902).

Aunque actualmente han quedado muy anticuadas y muchas han sido sometidas a un fuerte proceso de renovación y rehabilitación, es uno de los sectores más lindos y llamativos por

su originalidad y la vistosidad de sus sencillas fachadas y cubiertas de teja árabe, dentro de una trazado viario que aún rememora escenas y pasajes sanamente pueblerinos en las que intervienen como figurante la muy envejecida población de sus ya escasos propietarios residentes.

Otra parte de la Granada moderna que también reúne un paisaje digno de tener en cuenta es el que podemos encontrar en el barrio de San Francisco, situado en el otro extremo de la ciudad, surgido junto a la actual avenida que conecta por el noroeste con la autovía de Madrid. Promocionado totalmente por la iniciativa privada, es un típico barrio de viviendas unifamiliares de una o dos plantas, exentas, con su pequeña parcela de jardín en su entorno, y que dan la apariencia de una colonia típica de chalet, de clase media y media alta, propia de la década de los 70 que estamos paisajísticamente analizando. Con posterioridad a la realización de las oportunas obras de construcción de infraestructuras de las que adolecían, alcantarillado, asfaltado, alumbrado, etcétera encontramos muchos rincones y, sobre todo, algunas plazas muy vistosas y de gran calidad estética, y unos alzados y esquemas de fachadas de sus edificios de cierta categoría y buen estilo. Todo ello potenciado, lógicamente, por estar dentro de los más favorecidos esquemas estéticos que permiten esta clase de actuaciones en cualquier ciudad.

Actualmente este esquema de hacer ciudad sobre la base de la más costosa pero mejor vivienda unifamiliar exenta se ha extendido en las parcelas de los polígonos residenciales que se han planificado y realizado en los terrenos inmediatos a este barrio. Por lo que este tipo de atractivo paisaje urbano de chalets, ahora ya adosados la mayoría de ellos, predomina en este distrito de gran centralidad en esta parte de la ciudad, pero sin los déficits de equipamientos y la falta de servicios colectivos que tuvieron en el originario barrio de San Francisco.

13. Los favorecidos efectos paisajísticos de los nuevos polígonos residenciales

El mejor punto de observación para tener la más amplia panorámica y visión paisajista del Sector Norte de la ciudad de Granada es desde el mirador que hay en el cerro conocido como el “Monte del Sombrero”. Este cerro forma parte de un primer nivel de erosión de los materiales que colmataron la Depresión de Granada, y que está al norte de las tres colinas más bajas en las que está localizada la vieja ciudad de Granada, y que tiene una altura aproximadamente de unos 800 metros, unos 150 más que la colina del Albayzín.

Desde allí podemos disponer de una amplia y extensa panorámica de la moderna e intensa expansión de la ciudad hacia el Norte, la más importante y superficialmente más extensa de las realizadas en las tres últimas décadas. Fue una expansión más lógica y respetuosa con la Vega que las anteriores, ya que no se ocuparon ricos suelos agrarios, como en las realizadas a partir del primer Camino de Ronda de la ciudad.



Este Sector está bien comunicado con la ciudad y los importantes polígonos industriales y medianas ciudades del norte y noroeste de la Aglomeración Urbana por una importante red de vías rápidas que lo recorren longitudinalmente. Está conformado por la creación de dos importantes polígonos residenciales de promoción y gestión pública. El primero es el Polígono de la Cartuja, con una extensión aproximada de unas 90 hectáreas. Se construyó a finales de los años sesenta y fue también el primer territorio de la ciudad que fue objeto de unos estudios de planificación y ordenación urbanística mediante la realización y aprobación de un buen Plan parcial, seguido por la ejecución de las obras para la creación de las infraestructuras necesarias y de su posterior parcelación y definición física de los distintos usos de suelo por parte de la Iniciativa Pública (antiguo Instituto Nacional de la Vivienda), para una vez ultimadas estas necesarias fases, se ofertaran, a precios oficiales de coste, las diversas parcelas a la iniciativa privada para su construcción y edificación con expeditivas medidas antiespeculación.

Con el transcurrir del tiempo y tras diversos avatares el Polígono de la Cartuja a finales de los años 70 estaba ya prácticamente edificado y habitado de manera segregada social y económicamente por dos colectivos que territorialmente se dividían el espacio. Al fondo, en las parcelas más distantes de la ciudad, se alojaron en miles de viviendas unifamiliares y pequeños bloques a la casi totalidad del subproletariado granadino y aquellas familias que carecían de alojamientos y vivan hacinados en unas serie de dispersos recintos de barracones que parecían campos de concentración. El resto se edificó por diversas cooperativas obreras y por una importante promotora local que se benefició de unas condiciones excepcionalmente favorables que le concedió la Administración para finalizar la venta de las parcelas. Tanto en las promociones de las cooperativas, como en el medio centenar de torres de 11 plantas de la Constructora Osuna, se alojaron una clase trabajadora de nivel medio bajo.

Paisajísticamente, el Polígono de la Cartuja es un barrio aceptable y visualmente agradable, fundamentalmente debido a su funcional y ordenado diseño territorial, resultado de una idealista, pero buena planificación. Lo que manifiestamente ha contribuido a obtener una calidad paisajista con buenos, amplios y soleados espacios y que no se habían producido antes en los nuevos barrios ni en otras partes de la ciudad. El Polígono se estructuró en cuatro grandes barrios, bien zonificados y con una lógica distribución de sus equipamientos, dotaciones colectivas, y zonas verdes, con una gran cantidad de espacios públicos y una racional y bien dimensionada y jerarquizada red viaria, y, sobre todo, con unas tipologías, alzados, aprovechamientos edificativos de baja densidad y buena factura, diseño y calidad de los materiales. Todo lo cual ofrece un paisaje urbano, general y también de detalles, muy positivo estéticamente para la vista y, sobre todo, para la creación de una buena calidad de vida dentro de unos estándares urbanos adecuados para la clase obrera de los años setenta en un polígono residencial de promoción oficial.

Mención aparte merece la pena resaltar las características y rasgos del primero de los barrios que se construyeron en el Polígono y que se denominó la Barriada de la Paz (en conmemoración de los 25 primeros años de reprimida “paz” que alcanzó la Dictadura).

Este simpático y atractivo barrio fue levantado por la filantrópicamente corrupta Obra Sindical del Hogar a partir de algunos miles de viviendas sociales para hacer frente a las marginales demandas no solventes a las que ya hemos hecho mención. Esas unidades vecinales de pequeñas viviendas adosadas, que alternaban unos seis o siete buenos y atractivos tipos diferentes de diseño y alzado arquitectónico, pero no en los restantes elementos constructivos. Esta barriada conforma un sector muy bonito y pintoresco digno de visitar debido a que también predominan en él esos típicos rasgos ruralizantes a los que ya hemos hecho alusión como pertenecientes al diseño oficial de las viviendas sociales de los núcleos urbanos, basándose en construcciones pueblerinas, con sus calles estrechas y peatonales, jalonadas por plazoletas que, según la memoria del Plan, pretendía malamente emular las propiedades del caserío dominante en el Albayzín.

El resto de este barrio, con edificios en bloques de manzana y con elevadas torres ofrece una visión paisajística diferente, dentro de unos mismos parámetros, de un correcto espacio residencial planificado y bien ordenado urbanísticamente debido a la escenografía de sus lugares en los que aparecen unos residentes con un modo de vida de pobreza y unas chocantes imágenes que reflejan el mal estado de conservación, suciedad y abandono en que se encuentra sometido. Esta zona más extrema y periférica del “Polígono”, como lo autodenominan sus residentes, demográfica y socialmente hablando, se ha convertido en un distrito totalmente marginal, donde se dan los más elevados índices de inseguridad, delincuencia, drogadicción, paro, inmigración ilegal, analfabetismo y de falta de integración social de la ciudad. Lo que ha determinado el que se convierta en una auténtico ghetto, con el paisaje y las escenas urbanas más injustas y sangrantes, propias a estos enclaves, en los que el ciudadano de a pie, tiene la real percepción de encontrarse en un peligroso e inaccesible “territorio comanche”.

14. El Polígono de Almanjayar y el Parque de Almunia

El Polígono residencial de Almanjayar se planteó municipalmente de forma complementaria al Polígono de la Cartuja para hacer frente a las demandas de suelo aún no cubiertas que aún tenía la ciudad y continuar con la promoción de viviendas sociales y viviendas protegidas para las más desfavorecidas familias de la clase trabajadora granadina.

También de iniciativa pública su Plan parcial se confeccionó a principios de los años ochenta por el relevante profesor y doctor en Arquitectura don Fernando de Terán, resultando un Plan parcial magnífico que supo muy bien recoger y adaptar las necesidades y exigencias que tenía la ciudad a la ordenación y zonificación que se hizo de este territorio, mucho más extenso (unas 280 hectáreas) y amplio que su antecesor y colindante del Polígono de Cartuja. Las alternativas que se dieron en función de las diagnósticos a los problemas, y que fueron llevadas a la práctica, fueron muy satisfactorias y de gran categoría. En la ordenación y diseño se aprecia claramente que responde a una filosofía y a unos principios urbanísticos y de planificación mu-



cho más modernos, como correspondía al espíritu de la Transición Democrática del momento y al talante ideológico y profesional de su artífice.

Aunque inicialmente allí también se tuvieron que dar cabida a unas 1.100 familias proletarias que aún no se les había resuelto su problema de tener una vivienda digna, y a la que ya tenían legalmente derecho, según se les reconocía en la nueva Carta Magna, las más acertadas tipologías de edificios y de propias viviendas que se les dio, junto con las nuevas maneras y formas de resolver los sistemas básicos de un moderno polígono residencial, contribuyeron a que los nuevos barrios no se convirtieran en ghettos sociales, ni alcanzaran la consideración de degradación ni marginalidad del anterior. Con una red viaria más amplia y mejor dimensionada, con suficientes aparcamientos, zonas verdes, menor densidad inmobiliaria, tipologías y diseños más estéticos y funcionales, todo ello contribuye a producir uno de los mejores paisajes urbanos de este Sector Norte de la ciudad, con bastantes encuadres y panorámicas de gran valor estético, y que, visitándolos con finalidad docente, es un Polígono Residencial de gran utilidad didáctica en el ámbito de las enseñanzas de la *disciplina urbanística*, por su positivo y cierto carácter ejemplarizante.

15. El Parque de Almunia

Finalmente, y ya de pasada, cabría aludir a los últimos y actuales paisajes que se están generando sobre la base de sus grandes aportaciones y muchos valores en este campo del diseño y la creación de unos espacios urbanos lo más y mejor vivibles a todos los niveles, incluido el de la belleza de los lugares y la estética de paisaje urbano construido. Nos referiremos, en primer, lugar al polígono residencial del Parque de Almunia. Pertenece en esta secuencia temporal a la década de los años 90, y está ubicando en un enorme intersticio de suelo urbano que permanecía sin urbanizar al oeste de la ciudad, entre el popular barrio obrero de La Chana y el alejado barrio del Cerrillo de Maracena. Tiene forma de un gran triángulo isósceles cuyos lados principales son la Avenida de Andalucía y la vía del ferrocarril a Madrid, cerrado por su base por la saturada nueva vía de circunvalación GR-30.

En líneas generales, y para ir finalizando, cabría constatar con alegría que cada vez se hace en Granada más y mejor ciudad a través de mejores y más estudiadas actuaciones que se ejecutan sobre unos espacios magníficamente planificados y acertados en el cálculo de demandas de servicios previstas, y con unos zonificaciones y distribución espacial de los equipamientos y dotaciones complementarias accesibles a las parcelas residenciales. Barrios que están bien y rápidamente conectados con el resto de la ciudad central y sus distritos y áreas laborales. La composición socioeconómica de sus actuales y futuros residentes oscilará dentro de una franja media y media alta, no estando prevista la edificación de viviendas sociales, al menos no de una forma tan mayoritaria y negativamente determinante a efectos de imágenes valorativas proyectadas.

El moderno y modélico Parque de Almunia, después de un proceso de gestación de 30 años, en cuyos primeros proyectos tuvimos la suerte de trabajar, hoy en día es una bien conseguida zona residencial donde se alternan de forma muy equilibrada, y estéticamente conjugada, los barrios de viviendas unifamiliares exentas, con otras adosadas y edificios de bloques de pisos no muy grandes, bien distribuidos aprovechando las suaves pendientes, vaguadas y promontorios para una más acorde distribución, a lo que hay que añadir su interesante modelo de red viaria no necesariamente ortogonal en cuanto a su trazado y entramado, pero sobre todo sus cualidades paisajísticas se realzan más, debido a su gran parque público central, y la existencia en el barrio de dos centros universitarios de enseñanza superior, la facultad de Bellas Artes, ocupando un bello y antiguo edificio de finales del siglo XIX que ejerció durante décadas de hospital psiquiátrico, y la Escuela Superior de Ingeniería Electrónica, en un modernista y también bello edificio. Seguro que los dos actuarán como importantes hitos simbólicos y referenciales para la imagen que proyecte este nuevo polígono residencial al resto de los ciudadanos.

16. La expansión del sureste

A modo de postdata, decir que la zona recientemente urbanizada de expansión hacia el sureste de la ciudad, y que se ha desarrollado el torno a dos significativos e importantes edificios públicos, como son el prestigioso palacio de deportes y del nuevo campo de fútbol, todo ello en los terrenos limítrofes con más grande y popular de los barrios de Granada como es el del Zaidín. Allí también podemos encontrar varios de los más recientes y resaltables paisajes urbanos de la ciudad, debido a que contienen igualmente muchos de las características, rasgos y elementos del anteriormente comentado Parque de Almunia.

Finalmente para información básica del lector pensamos que serían de su interés añadir unos pocos datos estadísticos sobre la ciudad. Granada tiene en la actualidad 240.661 habitantes, su evolución demográfica no es nada halagüeña, ya que en los últimos 20 años ha perdido 21.521 habitantes (INE 2002) siendo la séptima ciudad española que más población ha perdido y la única de las ciudades españolas de los cinco o seis con categoría de ser Patrimonio de la Humanidad, además de universalmente conocida, con una realidad demográfica regresiva. Las razones y las consecuencias de esta sangría demográfica han sido ya estudiadas y se está en un proceso de franca recuperación, lo que no hace temer por la permanencia de su importante patrimonio urbanístico y monumental, así como tampoco por su enorme acervo artístico, del que destaca su magnífico y cautivador elenco de hermosos y originales paisajes, enmarques, panorámicas, cuadros y escenas que de toda clase y estilos posee la ciudad.



Foto1. El marco natural de Granada y sus elementos estéticos (Jesús Gómez)



Foto 2.- Recursos paisajísticos de la localización de la ciudadela de la Alhambra (Jesús Gómez)



Foto 3. Panorámica general del Albayzín. Origen de la ciudad de Granada (el autor).



Foto 4. El derruido barrio histórico de San Lázaro (el autor)



Bibliografía

- BOSQUE MAUREL, J. (1962): *Geografía Urbana de Granada*, Zaragoza, CSIC. Reedición Universidad de Granada, con introducción de H. Capel, 1988
- BOSQUE MAUREL, J., FERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, F. et al. (1991): *Atlas social de la ciudad de Granada*, Biblioteca Ensayo, Granada, Caja de Ahorros de Granada.
- BUTIMMER, A. (1969): "Social space interdisciplinary perspective". *Geographical Review*, 59. London.
- BAILLY, A S. (1979): *La percepción del espacio urbano*, Madrid, IEAL.
- CAPEL SAEZ, H. (1975): *Capitalismo y morfología urbana en España*, Barcelona, Libros de la Frontera.
- CAPEL SAEZ, H. (Edit.) (1974): "Urbanismo y práctica política", Barcelona, Libros de la Frontera.
- DUQUE DE LEZAMA, JL. y FERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, F. (1976): "Sociología, demografía y vivienda. Síntesis y conclusiones del Plan Ablación", *Rev. Arquitectura*, nº 202. Madrid.
- ESTEBANES ALVAREZ, J. (1982): *Tendencias y problemática actual de la Geografía*. Madrid, Cincel.
- ESTEBANES ALVAREZ, J. (1992): *Geografía Humana*, Madrid, Cátedra.
- FERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, F. (1979): *Estudio Geográfico-Estructural de Granada y sus Barrios*. Granada, Seminario estudios Caja Ahorros de Granada.
- FERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, F. (1978): *La Planificación Urbana en Granada*, Granada, Colegio Arquitectos Técnicos de Granada.
- FERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, F., NIETO CALMAESTRA, JA. et alii (2001): *El Área Metropolitana de Granada según sus habitantes*, Almería, Universidad de Almería-Obra Social Caja de Ahorros de Granada.
- FERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, F. (1982): "Alternativas para la revitalización del Sacromonte: Consideraciones metodológicas sobre el planeamiento", *Ciudad y Territorio*, Nº 1/81, pp. 53-68, Madrid.
- FERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, F. (1979): *Estudio Geográfico-Estructural de Granada y sus Barrios*, Granada, Seminario estudios Caja Ahorros de Granada.
- FERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, F. (1978): *La planificación urbana en Granada*, Granada, Colegio Arquitectos Técnicos Granada.
- GALLEGO BURÍN, A. (1982): *Granada. Guía Artística e Histórica de la ciudad*, Granada, Quijote.

- GARCÍA BELLIDO, J. y GONZÁLEZ TAMARIT. (1988): *Para comprender la ciudad*, Madrid, Nuestra Cultura.
- GRUPO ADUAR. (2000). *Diccionario de Geografía urbana, urbanismo y ordenación del territorio*, Barcelona, Ariel.
- HOWARD, K. (1902): *La ciudad jardín del mañana*, Madrid, Ayuso.
- HAGGET, P. (1988): *Geografía, una síntesis moderna*, Barcelona, Omega.
- INE (2001): *Avance Censos 2001*, Madrid, INE.
- LYNCH, K. (1970): *La imagen de la ciudad. Infinito*, Buenos Aires.
- MOLINA GONZÁLEZ, F. y ROLDAN HERVÁS, J.M.: *Historia de Granada*, Vol I., Granada, Universidad de Granada.
- MARTÍN RODRÍGUEZ, M. (1986): *La Gran Vía de Granada. Cambios Económicos y reforma interior urbana*, Granada, Caja de Ahorros de Granada.
- OCAÑA OCAÑA, M.C. (1974): *La vega de Granada*, Granada, C.S.I.C.-Caja Ahorros de Granada.
- O.N.U. (1999): *Demographical Year Book*, New York, ONU.
- ROCA ROUMENS, M., y MORENO ONORATO, M.A. (1988): *El Albaicín y los orígenes de la ciudad de Granada*, Granada, Universidad de Granada.
- SJOBERG. (1972): "El origen y evolución de la ciudad", en *La ciudad, su origen, crecimiento e impacto en el hombre*, Scientific American. Madrid, Hermann Blume.
- TORRES BALBÁS, L. (1953): *La Alhambra y el Generalife*, Madrid, Plus Ultra.

